

8
LIEGE
REVUE DE LA
REVUE DE LA
REVUE DE LA
REVUE DE LA
REVUE DE LA



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 63 - MAI 1989 - 50 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 63

Douzième année

Mai 1989

Dossier : la place de la Belgique dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse	3
Nouvelles de la SNCB	
la SNCB par ligne	13
statistiques du matériel moteur	33
le matériel moteur sous la loupe	34
le trafic des marchandises par wagons isolés - une nouvelle rationalisation en perspective à la SNCB	36
enfin de bonnes idées à SNCB - colis ?	40
modifications à la nomenclature des lignes SNCB	40
Transports urbains	
mise en service du trolleybus et du prolongement de la ligne de tram n°1 à Gand (MIVG)	42
nouvelles de la SNCV - Hainaut	45
Activités du GTF asbl	
GTF-Distribution	49
GTF-Editions	50
Nouvelles diverses	51

Suppléments encartés au centre de ce numéro :

samedi 20 mai 1989 : visite de l'atelier d'Anvers-Dam

samedi 27 mai 1989 : un grand train spécial GTF asbl :
le "Haute-Meuse-Express"

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

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

La place de la Belgique dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse

DOSSIER

Innovation et
Reconversion Industrielle
a.s.b.l.

Lors de la réunion tenue à Francfort le 20 octobre 1988, les Ministres des Transports de France, de R.F.A., de Belgique, du Royaume-Uni et des Pays-Bas se sont mis d'accord, en présence de leur collègue du Grand-Duché de Luxembourg, sur les éléments fondamentaux du projet de T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne-Francfort, prolongé jusqu'à Rotterdam et, par le tunnel sous la Manche, jusqu'à Londres. Les Ministres ont fixé les étapes de sa réalisation en fonction de la mise en service de l'Eurotunnel en 1993 tout en réaffirmant la nécessité de sauvegarder la cohésion et l'unité du projet. Bien que des questions économiques et financières n'aient pas encore trouvé de solution définitive, il est certain que la réunion de Francfort marque la naissance du T.G.V.-Nord.

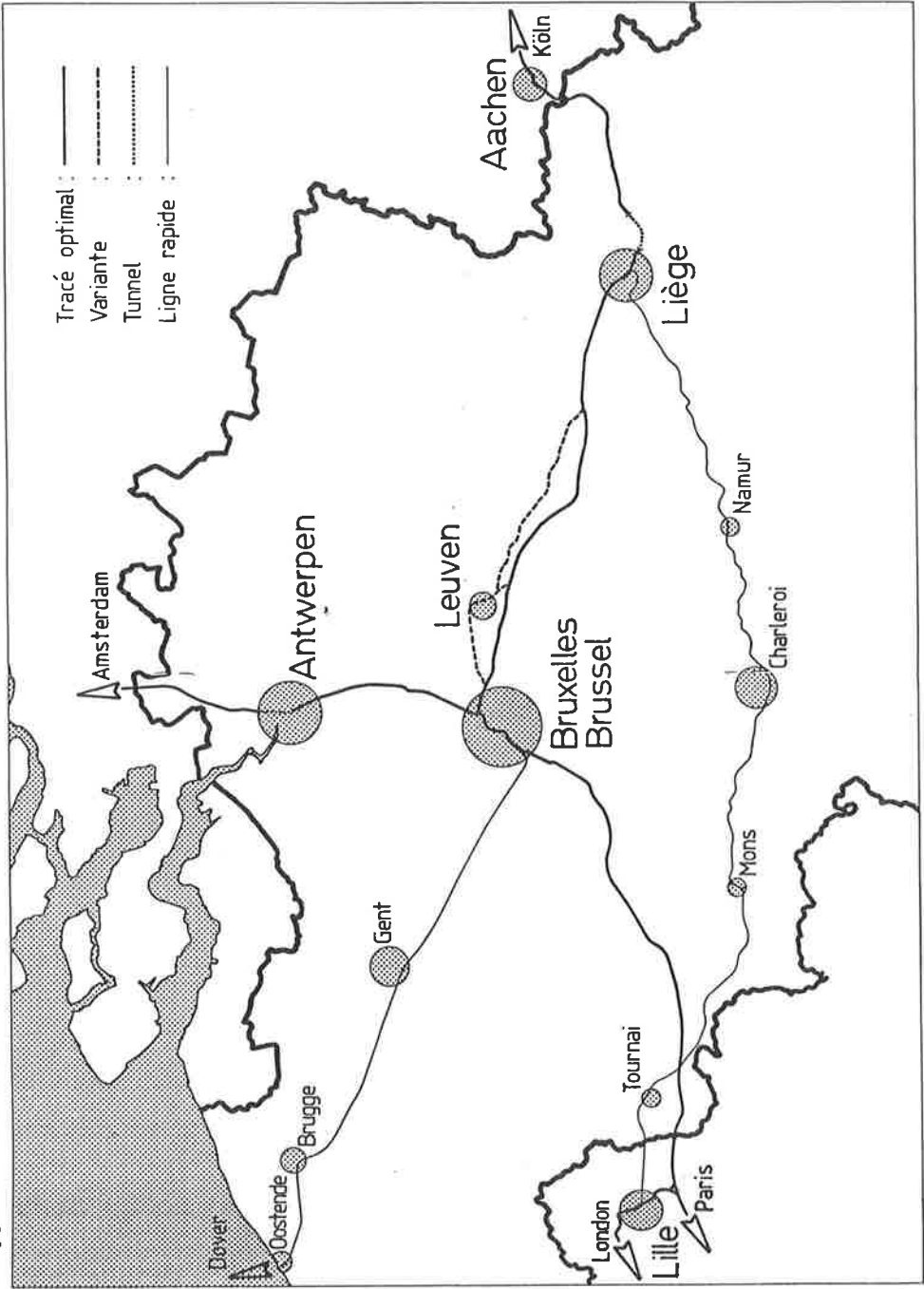
LE T.G.V. ET L'EUROPE

Cette heureuse décision est conforme à l'évolution des transports ferroviaires du continent dont la plupart des Etats adoptent la grande vitesse tout en se préoccupant d'intégrer leurs réseaux nationaux. La Commission des Transports du Parlement européen ainsi que la Commission économique européenne s'y emploient. Les sociétés de chemin de fer de la C.E.E. ont fondé, avec leurs collègues d'Autriche et de Suisse, la Communauté des chemins de fer européens dont le programme « Proposition pour un réseau européen à grande vitesse » a été présenté récemment (janvier 1989) dans une conférence de presse tenue à Bruxelles sous la présidence de Monsieur K. Van Miert, Commissaire européen aux Transports qui, d'un mot, a résumé le document : *Un très grand projet*. A la fin de l'année dernière, l'Espagne a officiellement adopté l'écartement européen normal pour ses grandes lignes ; l'événement

est historique. Le Portugal a fait de même. Les deux réseaux de la péninsule seront donc bientôt aptes à accueillir les trains à grande vitesse. Déjà une première constatation s'impose, importante pour la suite de notre analyse : partout où c'est possible, le réseau ferroviaire européen à grande vitesse sera construit en site propre.

Grâce à la participation d'un nombre toujours plus grand d'Etats à la modernisation et à la réorganisation des transports ferroviaires, l'Europe accélère et multiplie les échanges de personnes et de biens, indispensables à son intégration culturelle et économique. Il n'est donc pas indifférent d'être, ou de ne pas être, sur le nouveau réseau. L'enjeu est de participer plus facilement, plus directement au développement des flux qui animeront notre continent. Et ceci explique que Liège, traditionnellement carrefour ferroviaire international, n'ait ménagé aucun effort pour faire de la gare des Guillemins, un arrêt du T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne-Francfort (carte 1, page 4).

Pour être conformes à la nature des choses, les décisions de Francfort n'en revêtent pas moins une importance toute particulière pour les pays qu'unira le T.G.V.-Nord, premier exemple significatif de l'intégration ferroviaire européenne et axe majeur du nouveau réseau puisque par lui, le France, le Royaume-Uni, l'Allemagne et les Pays-Bas accéderont directement à Bruxelles, haut lieu de l'Europe. Anvers et Liège seront également desservies et la France, ayant accepté l'électrification de la ligne Tournai-Lille sans intervention financière de la Belgique sur le territoire français, l'axe Liège-Lille par Namur, Charleroi, Mons et Tournai, est désormais assuré de remplir véritablement son rôle de dorsale wallonne tant pour les relations internes que pour la diffusion des effets de la grande vitesse sur tout le territoire régional.



Le fer, la route et le tunnel s'unissent d'ailleurs pour promettre à Tournai un nouveau développement. D'une part, grâce à l'électrification de sa liaison avec Lille, Tournai se situera sur la voie la plus rapide entre Calais et la R.F.A. pour le trafic marchandises. D'autre part, selon une récente étude de la Sobemap, elle deviendra un nœud autoroutier important entre le tunnel et Bruxelles, ce qui invitera à y organiser des zones d'échange, des aires de stockage, etc. Ainsi grâce aux nouvelles infrastructures que construit l'Europe, Tournai sera, plus directement que dans le passé, dans la mouvance active de la région lilloise et bénéficiera mieux de ses impulsions.

RETICENCES BELGES ?

Tout serait-il pour le mieux ? Tout en tenant compte des conséquences positives de la réunion de Francfort pour notre pays, on ne peut s'empêcher, l'analyse du projet s'approfondissant, de rester vigilant quant aux caractéristiques actuellement dévolues à la ligne Bruxelles - frontière allemande, quant aux conditions de l'accès et du passage du T.G.V. à Liège.

Certains continuent à jeter le doute sur ce qui a été acquis, non sans peine, par les Liégeois qui n'ont cessé de défendre, dès 1984, l'arrêt du T.G.V. à la gare des Guillemins menant ainsi un combat non seulement wallon (pour greffer la dorsale wallonne à ses deux extrémités, Lille et Liège, sur le réseau des trains à grande vitesse) mais aussi européen (avec Aix-la-Chapelle, pour agrater, de part et d'autre de la frontière, la ligne belge au réseau allemand). D'un certain état d'esprit insensible à la leçon objective des données économiques, sociales et techniques du dossier, témoigne un curieux communiqué AFP/Beiga du 3 octobre 1988. Consacré tout d'abord à l'avancement des travaux du tunnel sous la Manche, il bifurque ensuite et brusquement sur le tracé belge par un ajout d'autant plus agressif qu'il est étranger au problème évoqué jusque là et qu'il est faux. Selon cet ajout, la ligne Bruxelles-Anvers-Pays-Bas est en très bon état et pourrait être aménagée à des coûts raisonnables. Vers Liège, en revanche, la voie est en mauvais état. La réalisation d'un nouveau tracé est indispensable

mais le passage par Liège-Guillemins pose problèmes ; il faudrait réaliser d'énormes et coûteuses infrastructures sous la gare actuelle au point qu'on étudie des solutions de rechange. Enquête faite, il est apparu que l'ajout incriminé provenait de certains responsables du premier projet qui, ignorant Anvers et Liège, bataillaient la Flandre, de part en part, pour ne s'arrêter qu'à Bruxelles. Ce projet, aujourd'hui abandonné, a cependant laissé des souvenirs qui ne sont pas pour rien dans la méfiance de certains milieux flamands envers le T.G.V.

Il est vrai que ce singulier communiqué est antérieur à la réunion de Francfort. Cependant, la mise au point du dossier avant la décision ultime étant, en Belgique, la plus lente et la plus sinueuse qu'on puisse imaginer, on aurait tort de considérer que tout est déjà acquis dans le respect de l'intégration européenne, de l'intérêt national et des besoins wallons. Au contraire, la complexité des procédures nationales et régionales invite à une vigilance constante et à un retour systématique aux principes justifiant le projet.

RETICENCES FLAMANDES...

Le rapport du Groupe des chemins de fer, examiné à la réunion de Francfort, propose, partout où c'est possible, la construction d'un site propre pour l'ensemble du réseau Paris-Bruxelles-Cologne-Francfort/Amsterdam, y compris l'accès français au tunnel sous la Manche dont certains experts attendent un accroissement de trafic de l'ordre de 35 à 40 % au profit du T.G.V.-Nord. C'est en fonction de cet événement important — encore hypothétique il n'y a guère, mais aujourd'hui certain — que la France et la R.F.A. s'organisent plus préoccupées des réalités économiques que la Belgique.

Aujourd'hui, le dossier du T.G.V. est dans les mains du Ministre des Communications, de la S.N.C.B., des Exécutifs bruxellois, flamand et wallon. A la demande du Ministre des Communications et après consultation des Exécutifs régionaux, la S.N.C.B. a commandé des études d'impact du T.G.V. sur l'environnement de la frontière française à Bruxelles, à la frontière néerlandaise, à la frontière allemande.

Reprenons dans l'ordre : d'abord le tracé. Le 1^{er} juillet 1988 déjà, Monsieur le Ministre Dehaene répondant à une question parlementaire, précisait :

- a) - *Entre la frontière française et Lembeek, une ligne nouvelle est envisagée pour laquelle il existe différentes variantes.*
- *Deux nouvelles voies seront construites de Lembeek à Forest, parallèlement au tracé de la ligne existante.*
- b) *Entre Schaarbeek et la frontière hollandaise, le site actuel sera utilisé, étant entendu qu'une jonction souterraine sud-nord à Anvers est prévue.*
- c) *A partir de Diegem et jusqu'au-delà de Louvain, le tracé de la ligne existante devrait être suivi moyennant l'établissement de voies supplémentaires. A partir d'un point encore à déterminer, une nouvelle ligne longeant la E40 en direction de Liège et de la frontière allemande, doit être implantée.*

... ET ENVIRONNEMENT

Depuis lors, le projet a été précisé ainsi qu'en témoigne la définition de l'étude d'impact sur l'environnement de la ligne Bruxelles-Liège :

Proposition 1 : utilisation de la ligne 36 existante entre Bruxelles et Liège portée à 200 km/h (ralentissement à 160 km/h à Louvain) et mise à quatre voies entre Bruxelles et Landen et à trois voies entre Landen et Fexhe-le-Haut-Clocher avec réaménagement des voies en gare de Louvain, Tirmont, Landen et Wareme.

Proposition 2 : construction d'une nouvelle ligne à 300 km/h le long de l'autoroute E40, implantée soit au nord, soit au sud de celle-ci. Cette nouvelle ligne se raccorderait à la ligne 36 existante (qui devrait être réaménagée dans ses parties empruntées par le T.G.V., comme indiqué dans la proposition 1) :

— *Côté Bruxelles : au-delà de Louvain, toutefois comme cela rend nécessaire l'établissement de deux voies supplémentaires le long de la ligne 36 existante entre Bruxelles et Louvain, l'opportunité de réaliser un raccord vers l'autoroute, plus près de Bruxelles, doit en conséquence être également étudiée.*

— *Côté Liège : soit à Ans, soit à Bierset, soit à Corswarem.*

Il n'est pas sans intérêt de souligner que la volonté de progrès, exprimée à la réunion de Francfort le 20 octobre 1988, est conforme au rapport établi conjointement par le Ministère des Communications et la S.N.C.B., sur lequel s'était basé le précédent Gouvernement pour donner son adhésion à l'implantation du T.G.V. en Belgique. Ce rapport écartait la reconstruction complète de lignes existantes afin de les porter à des vitesses supérieures à 160 km/h. Et cela, pour d'excellentes raisons :

— *Les investissements sont trop élevés par rapport aux gains procurés, notamment ceux exprimés en termes de gain de temps de parcours et de rentabilité ;*

— *Il se poserait des problèmes de capacité et d'exploitation résultant de la présence simultanée de circulations de trains à vitesse classique (trains du service intérieur) et à grande vitesse ;*

— *De telles reconstructions entraîneraient des difficultés majeures sur le plan de l'environnement, entre autres en raison de l'existence de très nombreuses parcelles bâties situées le long des voies ferroviaires, et engendreraient de graves inconvénients au niveau de l'exploitation durant la période de reconstruction.*

Ces remarques sont extrêmement judicieuses. Les adaptations exigeraient des travaux importants sur les voies existantes. L'influence sur le trafic de ces travaux toujours difficiles, dangereux pour la sécurité et de longue durée, serait à l'expérience très négative : les retards de trains et les allongements d'horaires feraient fuir la clientèle.

DU CHOC DES EXECUTIFS...

L'Exécutif régional wallon aussi a toujours affirmé que le tracé du T.G.V. doit former un ensemble cohérent : ligne à 300 km/h tant au sud de Bruxelles depuis la frontière française qu'à l'est jusqu'à la frontière allemande avec arrêt à la gare des Guillemins. Si l'opposition inconditionnelle de la Flandre au site propre sur son territoire devait triompher, la cohésion d'un T.G.V. réellement européen, de Paris à Cologne, serait gravement ébranlée. Une ligne composite comme le serait Bruxelles-Liège, dont un secteur ne permettrait que 160 km/h — ce qui pourrait bien en l'an 2000 être un record européen de lenteur — risquerait d'être bientôt

inadaptée et dès lors désertée. Car les recherches en cours permettent d'affirmer que la vitesse de 300 km/h sera dépassée, avec une sécurité encore accrue, sur les lignes construites à cet effet. Si la Flandre s'obstinait à refuser le site propre là où il s'indique, l'Exécutif régional wallon pourrait ne pas accorder son « permis de bâtir » estimant que seul un T.G.V. à 300 km/h, sur tout le tracé belge, apportera les avantages escomptés pour compenser les inconvénients de son implantation.

Ainsi s'opposent, à la fois, deux tracés et deux politiques. D'une part, un train rapide se satisfaisant de l'adaptation de la ligne classique de Bruxelles à la sortie de Louvain, voire jusqu'à la frontière linguistique, ce qui rendrait d'ailleurs inutile la construction d'une ligne en site propre en territoire wallon jusqu'à Ans, la distance étant trop courte pour autoriser le T.G.V. à y déployer toutes ses capacités. D'autre part, un véritable T.G.V. circulant en site propre, au nord ou, de préférence, au sud de l'autoroute E40, depuis la sortie de l'agglomération bruxelloise (Diegem) jusqu'à l'entrée de l'agglomération liégeoise (Ans). Or, grâce à sa compétence en matière d'aménagement du territoire, chaque Exécutif régional est doté d'un pouvoir redoutable : celui d'accorder ou de refuser le « permis de bâtir ».

Que sortirait-il de leur affrontement ?

... JAILLIT LA LUMIERE

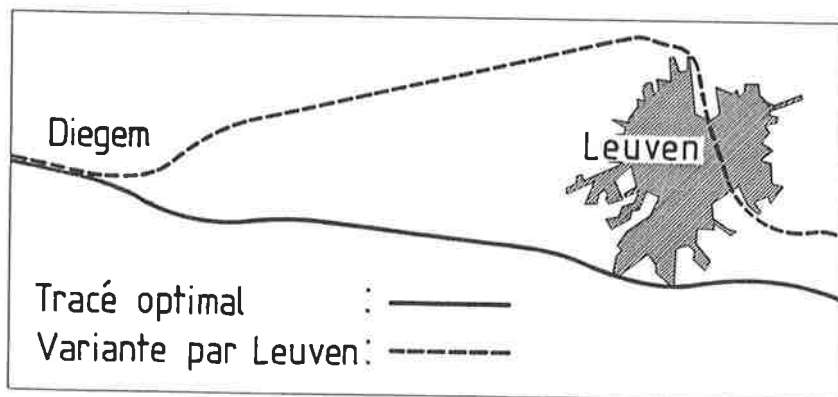
Dans une large mesure, le T.G.V.-Nord tient à son chaînon central — le chaînon belge — et encore l'obstacle crucial ne se situe-t-il vraiment que sur quelques dizaines de kilomètres entre Bruxelles et Landen, sinon Louvain.

Mais ils sont lourds de conséquences, ce que fait bien apparaître la comparaison des deux solutions :

1. Adaptation du site classique

- L'actuelle ligne Bruxelles-Liège, une des plus anciennes du pays, ne se prête pas à la circulation du T.G.V. en raison de ses sinuosités qui exigeraient d'importantes rectifications et dont certaines ne pourraient même pas être améliorées.
- Les adaptations nécessaires, surtout à quatre voies, seraient dramatiques pour l'environnement déjà bien avant Louvain. La ville de Louvain elle-même semble en être persuadée puisqu'elle se contenterait d'une seule voie supplémentaire.
- Au moins aussi coûteuses que les travaux en site propre, les adaptations n'empêcheraient pas la ligne de rester lente, peu attractive pour les usagers, donc peu rentable.
- Une astuce budgétaire tente de justifier l'adaptation de la ligne ordinaire à l'encontre du site propre qui n'est cependant pas plus coûteux. Elle con-

La section cruciale : Bruxelles-Louvain



siste à refuser d'intervenir financièrement dans la construction du site propre, mais bien dans les dépenses d'aménagement de la voie classique en répartissant ces dépenses entre le projet lui-même et le poste du budget de l'Etat destiné au réseau ferroviaire intérieur. Mais cette tactique ne résiste pas à quatre objections décisives: la ligne classique, plus lente (160 km/h), ferait moins de recettes; l'évolution de sa rentabilité serait moindre; elle compromettrait les financements extérieurs destinés au site propre; elle serait incapable de s'adapter aux vitesses supérieures à 300 km/h qui s'annoncent déjà.

- En conclusion, même aménagée, la ligne classique, sur un tracé aussi sinueux qu'entre Bruxelles et Liège, ne serait digne ni du T.G.V., ni des efforts financiers que la France et la R.F.A. sont prêtes à consentir, ni des perspectives d'avenir annoncées par les autorités européennes.

2. Construction d'un site propre

- Au contraire, la ligne en site propre de Diegem à Ans s'inscrit parfaitement dans la conception générale du réseau du T.G.V.-Nord. Permettant 300 km/h, elle sera plus rentable tant pour le trafic international que national.
- Elle est aussi la plus respectueuse de l'environnement et la plus économe de terres agricoles: elle évite toutes les agglomérations et se localise dans la zone de servitudes de l'autoroute E40.
- L'implantation de l'autoroute, étudiée avec les moyens techniques, notamment informatiques, les plus perfectionnés n'a jamais soulevé aucune critique.
- La construction d'un site propre allégerait le réseau ordinaire.
- On est donc assuré en adoptant cette solution d'adopter aussi le meilleur tracé. Le caractère attractif du T.G.V. en dépend.

D'aucuns rétorqueront que cette argumentation est caractéristique de la grandiloquence des Wallons qui feraient bien d'aller prendre en Flandre des leçons de sagesse: au nord de Bruxelles, jusqu'à Anvers et la frontière néerlandaise, le T.G.V. ne circulera-t-il pas aussi sur la voie classique aménagée? Ainsi l'opposition *site propre/voie ordinaire* ne serait qu'un témoignage supplémentaire du génie de chacune de nos Communautés. Il ne faut pas tout mélanger ni comparer ce qui ne peut l'être.

Entre Bruxelles et Anvers, se développe continuellement, par Malines, une agglomération très densément peuplée qui ne permet rien d'autre que l'aménagement de la voie ordinaire, d'ailleurs prévu depuis plusieurs années. En tout état de cause, la distance est trop courte pour que le T.G.V. y donne toute sa puissance. Aussi l'intérêt de son arrêt à Anvers est-il de permettre aux Anversois d'accéder directement au réseau international et non pas de se rendre plus rapidement à Bruxelles. De plus, la construction du T.G.V. sera l'occasion d'une réorganisation du trafic intérieur dans toute cette zone ainsi que de la modernisation de la principale gare urbaine. C'est la région tout entière qui sortira enrichie et renforcée par ces investissements destinés à exercer une influence durable sur l'une de ses infrastructures fondamentales. Il en résultera un gain de temps de 12 minutes entre Bruxelles et la frontière néerlandaise. Ainsi, loin de se contredire, les solutions proposées pour les liaisons internationales vers les Pays-Bas et vers l'Allemagne sont, chaque fois, la meilleure et la mieux adaptée aux territoires traversés.

LE CONSTAT DES EXPERTS

Trois arguments expliquent le succès du T.G.V. en Europe et au Japon: la rapidité, le confort, la sécurité. Si le confort et la sécurité sont généralement constants, il n'en va pas de même de la rapidité qui dépend directement du réseau et des conditions d'exploitation. Or, le détour par Louvain à 160 km/h et son prolongement éventuel jusqu'à la frontière linguistique avant de rejoindre, en Wallonie, l'autoroute E40, coûterait beaucoup de temps et donc de voyageurs.

Les temps de parcours Bruxelles Midi - Liège, selon les différentes hypothèses, sont d'après le rapport du Groupe des chemins de fer présenté à Francfort, les suivants:

- situation actuelle	1h 06m
- avec l'aménagement d'un site propre entre Diegem et Ans	40m
- avec détour par Louvain, ensuite site propre	47m

Le même rapport estime qu'une augmentation de 10 minutes du temps de parcours entraîne une diminution du nombre de voyageurs internationaux sur

Royaume-Uni - Allemagne	3 %
France - Allemagne	6%
Belgique - Allemagne	10 %

Ainsi le détour par Louvain à 160 km/h hypothéquerait lourdement, par sa lenteur relative (7 minutes de plus que le site propre), le trafic international Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne et qui, outre un préjudice direct pour la S.N.C.B., remettrait en cause les modalités de répartition des recettes entre les réseaux des pays intéressés.

Il convient de souligner que la réalisation du T.G.V. n'est pas un obstacle à l'amélioration des voies classiques : celles-ci doivent être modernisées sur l'ensemble du territoire, y compris entre Bruxelles et Louvain, mais sans handicaper les liaisons internationales par T.G.V.

Cependant il n'y a pas que les caractéristiques techniques de la voie à grande vitesse qui raccourcissent les distances entre les villes. On a constaté en France qu'un des principaux arguments commerciaux du T.G.V. est sa pénétration jusqu'au cœur même des agglomérations. L'intégration du T.G.V. dans le tissu urbain mérite quelques mots.

LE T.G.V. AU COEUR DES VILLES

Cette intégration est aisée tant à Bruxelles qu'à Liège et à Anvers. Les gares devront être adaptées et les quartiers avoisinants eux-mêmes devront faire l'objet d'une réflexion inventive et d'une organisation, officialisée par un plan particulier d'aménagement, capable de répondre à l'afflux d'une clientèle internationale nouvelle et de procurer tous les services qu'elle demande : parkings, hôtels et restaurants, transports urbains en commun et taxis, bureaux commerciaux, banques, etc. De ce type d'urbanisation, la station et le quartier de La Part-Dieu à Lyon offrent un exemple dont on peut être assuré qu'il ne restera pas unique.

Bruxelles est, à ce point de vue, privilégiée et de nombreux experts soulignent l'intérêt, pour elle, de disposer de deux gares T.G.V. au Midi et au Nord, chacune

accueillant et redistribuant plus sagement sa clientèle grâce à une organisation bipolaire et donc plus fluide de la circulation urbaine et périphérique. Mais cet avantage, non négligeable pour une des premières villes d'Europe, n'est pas l'aspect principal du problème : nul ne conteste que le soutien du trafic intérieur soit indispensable pour assurer le volume optimal de clientèle sur le réseau à grande vitesse et Bruxelles Nord est, tant pour Anvers que pour Liège, la gare naturelle des relations avec ces deux villes. De plus, pour les correspondances vers les Pays-Bas et l'Allemagne, l'arrêt à Bruxelles Nord permettra aux usagers provenant des lignes d'Anvers et de Liège, de gagner 15 à 20 minutes par rapport à un embarquement à Bruxelles Midi, ce qui augmentera encore pour eux l'intérêt de la grande vitesse, tout en libérant la jonction d'allées et venues inutiles, encombrantes et coûteuses. Enfin, le réseau T.G.V. devra être convenablement relié à l'aéroport national par une infrastructure qui existe déjà mais qui doit être améliorée.

Comme on le voit, dans le cadre belge, l'arrêt de Bruxelles Nord est indispensable à une bonne intégration de la grande vitesse dans le service intérieur, la jonction constituant l'élément central de la grande dorsale ferroviaire nationale Liège-Bruxelles-Ostende. Cette constatation n'enlève rien au rôle essentiel de Bruxelles Midi ; les deux arrêts, au Midi et au Nord (pour les trains en direction de la R.F.A. et des Pays-Bas), ne risquent d'ailleurs pas de diminuer l'attrait de la grande vitesse sur les lignes internationales comme le prouve l'étude réalisée par le Service d'Analyse des Systèmes de Transport de l'U.L.g.

Les deux gares bruxelloises se justifient donc pour d'évidentes raisons fonctionnelles : internationales et intérieures. Plus encore parce que la mission de Bruxelles, traditionnellement centre nerveux du pays, devient véritablement fondamentale et essentielle dans un Etat fédéralisé où Bruxelles et sa région ont le devoir d'être le trait d'union entre la Flandre et la Wallonie. Une infrastructure ferroviaire, conçue dans cette perspective, l'aidera tout à la fois à s'acquiescer de son devoir et à accomplir sa mission.

Un exemple limité, mais aux nombreuses conséquences pratiques : les parcours cités ci-dessus mais calculés, cette fois, à

partir de Bruxelles Nord, seront raccourcis de 8 minutes. Ainsi Bruxelles Nord - Liège par le site propre, se réduira à 32 minutes au lieu d'une heure actuellement. Ceci attirera au chemin de fer de nombreux voyageurs qui encombrant l'auto-route et les rues de Bruxelles, contribuant de surcroît à la pollution de l'atmosphère. Dans chaque cadre régional et non seulement sur le plan européen, la grande vitesse dessinera une nouvelle géographie économique et humaine.

LA GRANDE VITESSE AU QUOTIDIEN

Car le T.G.V. sera aussi un élément essentiel de la modernisation de notre réseau national, l'infrastructure nouvelle étant ouverte à certains trains classiques qui pourront y circuler à des vitesses que n'autorisent pas les voies ordinaires. Ce serait tout spécialement le cas des convois provenant d'Eupen, Welkenraedt et Verviers. Hasselt et une partie du Limbourg pourraient aussi être raccordées à la nouvelle infrastructure par Landen. On voit, par cet exemple, comment s'effectuerait l'intégration de la grande vitesse dans les relations intérieures et l'on mesure combien sensible serait son influence sur celles-ci.

Il est évident que l'amélioration espérée de nos relations ferroviaires entre Liège et Bruxelles tient essentiellement à la vitesse de 300 km/h qu'autorise, seul, le site propre. L'échec de la ligne ordinaire, dont l'adaptation ne permettrait pas un gain de temps significatif, est assuré d'avance. L'opposition à un site propre au nord de la frontière linguistique est donc fondamentalement stérile. Cette solution entraînerait trois conséquences néfastes : elle diminuerait l'intérêt de la liaison internationale ; elle enlèverait à Liège et à son hinterland une chance exceptionnelle d'obtenir des relations ferroviaires véritablement modernes avec Bruxelles ; elle réduirait l'utilité de la dorsale wallonne Liège-Lille, chacune gare T.G.V.

Mais, du même coup, la Flandre se ferait lort à elle-même en empêchant la modernisation fondamentale de l'axe

ferroviaire principal du pays : la transversale est-ouest (280 km) venant d'Aix-la-Chapelle et aboutissant à Ostende par Verviers, Liège, Louvain, Bruxelles, Gand, Bruges. La ligne Bruxelles-Ostende se prête bien à une adaptation à 200 km/h. Tous les usagers y gagneraient et l'Allemagne elle-même verrait avec faveur se développer le rôle d'Ostende comme tête de pont vers l'Angleterre, estimant sage de ne pas confier tout le trafic trans-Manche au seul tunnel. Des cars-ferries ultra modernes sont en chantier. Le renforcement de la position ostendaise, par une meilleure pénétration de son hinterland, s'indique d'autant plus que de récentes études estiment que 80 % des touristes utilisant les ports belges pourraient glisser vers le tunnel.

Cet autre exemple montre qu'au-delà du clocher du village et de sa maison communale se développent de vastes horizons vers lesquels la grande vitesse ne demande qu'à rayonner, rajeunissant dans son sillage la plupart de nos flux intérieurs.

En définitive, que ce soit en Flandre ou en Wallonie, l'incitation à une plus grande utilisation des transports en commun, et notamment du train, est devenue une question de salubrité publique et presque de salut public : le train n'est guère polluant (trafic routier : jusqu'à 40 fois plus), il ménage l'énergie et c'est lui qui rencontre le mieux un des soucis majeurs de l'écologie : sauver l'atmosphère terrestre de la destruction. Surtout il économise les vies humaines : d'après la Communauté des chemins de fer européens, les autoroutes de la Communauté, de la Suisse et de l'Autriche, font 54.000 tués et 1,7 million de blessés par an. Les accidents de la route coûtent 100 milliards FB par an à la collectivité belge (source : Service d'Analyse des Systèmes de Transport de l'U.L.g.). Plus spécialement quant aux relations entre Liège et Bruxelles, 25.000 automobiles individuelles utilisent quotidiennement l'autoroute sur tout son parcours, provoquant dans Bruxelles, des encombrements permanents, nocifs et ruineux ; bref, y créant une situation de plus en plus intolérable. Il est urgent de mettre un terme à l'anarchie des transports individuels en encourageant le recours aux transports en commun comme le train, spécialement à grande vitesse.

RETOUR A L'EUROPE

L'éviction du site propre entre Bruxelles et Liège aurait également des répercussions internationales.

Le rapport du Groupe des chemins de fer fait **preuve de beaucoup de sagesse et de réalisme lorsqu'il dispose que les accords entre les réseaux concernant le partage des recettes devraient tenir compte de l'effort consenti par chaque partenaire pour améliorer les temps de parcours. C'est donc une mauvaise politique que d'affaiblir Bruxelles-Liège, et qui n'influencera pas que le montant des recettes; les possibilités et les conditions de financement en pâtiront également.** Or, la France et la R.F.A. sont **tellement conscientes de la place stratégique occupée par le chaînon belge dans le réseau du T.G.V.-Nord, qu'elles ont décidé de compenser la moindre rentabilité des lignes au nord et à l'est de Bruxelles afin que la traversée de notre pays se fasse dans des conditions techniques optimales.**

La France a décidé d'augmenter de façon significative la part de la S.N.C.B. dans les recettes Paris-Bruxelles dans l'hypothèse d'une liaison à 300 km/h entre les deux capitales. Elle est disposée à lui consentir également un **partage plus avantageux des recettes supplémentaires** provenant du prolongement de la ligne T.G.V. vers l'Allemagne. Celle-ci envisage d'organiser le financement des investissements entre Liège et Aix-la-Chapelle — y compris le tunnel Chénée-Micheroux — grâce à une intervention partielle directe, le solde consistant en un prêt remboursable sur les résultats d'exploitation. Si la R.F.A. est disposée à un tel effort, ce n'est pas simplement pour que le T.G.V. récupère, sur la section qu'elle aura financée, le temps perdu sur la ligne Bruxelles-Liège.

La C.E.E. a déjà manifesté son intérêt pour la ligne Bruxelles-Cologne en prévoyant un premier financement de 900 millions FB qui, avec l'accord de la R.F.A., seront affectés entièrement au tracé belge. Les sociétés de chemin de fer elles-mêmes présentent, dans un rapport complémentaire aux Ministres des Transports, des solutions de financement intégrant une participation de la C.E.E. sous diverses formes (apport en capital, bonification d'intérêts, ...).

APPEL AU BON SENS

Telles sont quelques-unes des contradictions que dégage l'état actuel des dossiers flamand et wallon du T.G.V. Une constatation s'impose : en défendant le débour par Louvain, la Flandre ne se préoccuperait pas du T.G.V.; elle ne prendrait en considération que le problème local de l'amélioration de ses relations ferroviaires intérieures sur son territoire. Le respect de l'environnement et les motifs d'économie invoqués ne résistent pas à l'analyse.

Car il est clair que seul le site propre le long de l'autoroute E40, de Diegem à Ans, répond aux exigences du T.G.V., du développement des relations ferroviaires internationales et de l'intégration européenne. Il est le seul utile au trafic intérieur donc le plus rentable et le seul capable de renforcer la position concurrentielle de la S.N.C.B. vis-à-vis de la route grâce à la modernisation accélérée de son réseau et de sa gestion. La position de l'Exécutif wallon et le dossier du T.G.V. répondent à la même logique : le souci de cohésion du premier rencontre la nécessaire cohésion du second.

D'où trois conclusions :

1. On sait qu'à la réunion de Francfort du 20 octobre 1988, les Ministres des Transports, en arrêtant les étapes de la réalisation du T.G.V.-Nord en raison de la mise en service, en 1993, de l'Eurotunnel, ont réaffirmé la nécessité de sauvegarder la cohésion et l'unité du projet. Ce point est évidemment fondamental. On peut admettre que les trois capitales (Paris, Londres, Bruxelles) soient desservies aussitôt le tunnel praticable, mais il est essentiel — vital pour le projet lui-même — que les autres étapes de l'ouvrage, vers les Pays-Bas et l'Allemagne, soient clairement définies et étudiées avec la volonté de les réaliser promptement dans le respect d'un calendrier exigeant.

2. L'étude d'impact sur l'environnement entre Bruxelles et Liège est un élément important du dossier qui s'ajoute aux autres : techniques, financiers et économiques (coût des investissements, rapidité de la ligne, clientèle internationale et intérieure, rentabilité). Du poids qui leur sera accordé, dépend le sort de la grande

vitesse en Belgique selon que les caractéristiques techniques du T.G.V. seront suffisamment ou insuffisamment rencontrées, le réduisant, dans ce dernier cas, à n'être qu'un train international plus ou moins moderne, plus ou moins rapide.

C'est cette conception globale — et cohérente — qui domine en France. A l'occasion de la publication des résultats de l'étude d'impact du T.G.V. Atlantique, une récente livraison de la revue *Pan-gloss* réaffirme avec force la nécessité de tenir compte de tous les éléments fondamentaux *lors de la recherche du tracé général de l'ouvrage par l'intégration de l'environnement dans les critères de choix principaux*. D'où l'importance de l'arbitrage final entre tous les éléments du dossier.

3. L'ultime question, mais fondamentale, est donc de savoir qui procédera à cet arbitrage final et comment? La difficulté est réelle. Qu'il suffise de résumer ce qui a été développé ci-dessus : si la S.N.C.B. a conservé ses compétences nationales en tout ce qui concerne les études d'infrastructure, l'organisation et la gestion du trafic, ce sont les Exécutifs régionaux qui sont, seuls, habilités à autoriser par un « permis de bâtir », chacun en ce qui le concerne, les travaux résultant des études. La crainte d'une opposition entre l'Exécutif flamand et l'Exécutif wallon n'est donc pas illusoire.

On est d'abord lenté de chercher une solution dans la loi : puisque c'est d'elle que les Exécutifs tiennent leurs compétences respectives, n'aurait-elle pas instauré, du moins pour les dossiers qui intéressent plus d'une région, un système capable d'aplanir les différends. Il est vrai que, de la loi ordinaire du 9 août 1980 à la loi du 23 janvier 1989, quelques prescriptions légales s'y efforcent. Mais les mécanismes sont si compliqués, les procédures si lentes, les résultats si aléatoires, que le T.G.V. — s'il n'avait d'autre espérance — risquerait fort de ne jamais franchir nos frontières.

Il faut donc chercher ailleurs et, faisant confiance à notre bon sens si vanté

naguère, s'en remettre à la volonté d'entente des partenaires régionaux. L'implantation du T.G.V. en Belgique est d'une telle importance économique et sociale, d'une telle dimension politique encore accrue par des implications internationales, qu'elle constitue le dossier exemplaire dont la solution ne surgira que d'une concertation inspirée par l'ampleur du problème, par une nette conscience de ses données réelles. Et aucune ne peut être ramenée à des limites régionales sous peine de perdre toute signification, de manquer les objectifs poursuivis et de trahir l'esprit qui les fonde.

Mais le dossier du T.G.V. est encore exemplaire à un autre titre : depuis la loi du 8 août 1988, il est le premier à offrir aux Exécutifs régionaux l'occasion d'apaiser, dans les faits et par leur volonté d'entente, les inquiétudes suscitées par la dislocation entre le nord et le sud, des grandes infrastructures, hydrauliques et autoroutières notamment, sur lesquelles se sont organisés tant de courants industriels fructueux. Ainsi, le traitement du dossier du T.G.V. sera un test de notre volonté d'œuvrer ensemble et il pèsera sur l'avenir de nos relations communautaires. Une information complète et objective doit contribuer puissamment à l'élaboration d'un accord global en levant les malentendus qui jusqu'à présent ont, trop souvent, distrait de l'essentiel.

Depuis 1984, les Liégeois ont défendu le passage du T.G.V. à Liège à l'encontre d'autres tracés. Jamais, ils n'ont fait du dossier un problème communautaire. Au contraire, ils ont réluté l'itinéraire qui traversait la Belgique de part en part, ne prévoyant qu'un arrêt à Bruxelles, évitant aussi Anvers. L'union des Liégeois et des Anversois a été utile, cette fois encore. Leur entente n'a rien de miraculeux ; elle est affaire de bon sens.

La solution, qu'attend le dossier du T.G.V., est également une affaire de bon sens et d'espérance. L'espérance d'un nouveau trail d'union entre les Européens.

NOUVELLES DE LA SNCB



LA LIGNE NAMUR - DINANT

Le chemin de fer du Nord Belge, qui exploitait la ligne du "Chemin de fer de Liège-Namur", prolongea le réseau ferré en direction de Dinant et de la France pour former la ligne Liège-Givet.

Les 28 kilomètres de la ligne reliant Namur à Dinant furent ouverts le 5 février 1862 au service des marchandises. Le 11 novembre de la même année, le service des voyageurs bénéficia des avantages de ce nouveau tronçon.

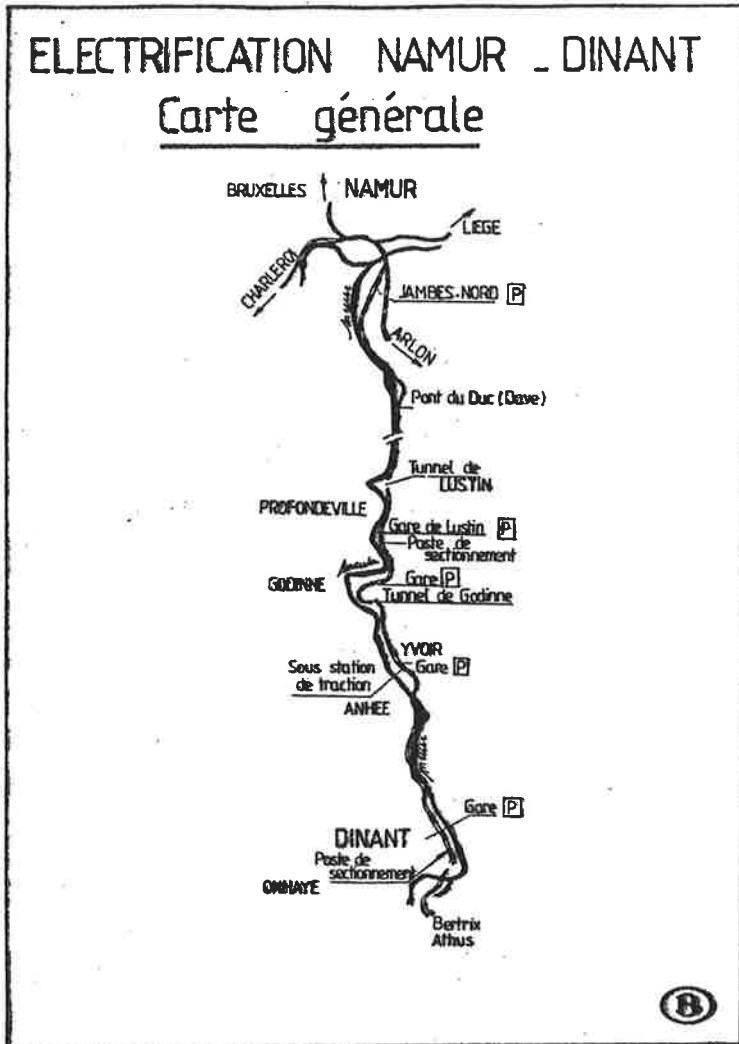
L'exploitation par le Nord Belge dura jusqu'au 10 mai 1940. A cette date, la ligne n° 154 Namur-Dinant fut reprise par l'Etat, soit 78 ans après son ouverture.

L'électrification de cette ligne a été décidée en 1981, dans le cadre d'un plan d'électrification de 400 kilomètres de lignes belges. Les travaux furent entamés en 1984. Ils ont connu deux adaptations de calendrier, dues à un étalement nécessaire des crédits d'investissement et au fait que certains travaux se sont avérés très délicats (au tunnel de Lustin, notamment).

L'électrification connaîtra un premier aboutissement le 28 mai 1989, le tronçon de Jambes-Nord à Namur étant dès ce moment mis sous tension. Elle produira ses pleins effets jusque Dinant fin mai 1990. Tous les travaux étant achevés, elle aura coûté au total un milliard environ.

ELECTRIFICATION NAMUR - DINANT

Carte générale





ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 154
QUELQUES DONNES TECHNIQUES

Une ligne caténaire est un ensemble constitué de poteaux, de traverses supportées par les poteaux, de fils de cuivre pour la ligne proprement dite, de câbles d'acier inoxydable et d'équipements tendeurs pour maintenir une tension mécanique convenable aux fils de contact. Les câbles porteurs et les fils de contact sont isolés des poteaux et des traverses par des isolateurs en porcelaine.

L'alimentation des lignes est réalisée par des interrupteurs montés au sommet de poteaux. Un isolement électrique est aussi réalisé entre les différentes lignes caténares.

Une sous-station de traction (telle que celle d'Yvoir) est un ensemble d'appareils électriques qui permet de transformer la tension alternative venant du fournisseur (Unerg) en une tension redressée dite "tension continue".

La tension alternative est fournie en 70.000 Volts. Elle est abaissée par des transformateurs de puissance et ensuite redressée par un système de diodes pour obtenir une alimentation des lignes caténares à une tension continue de 3.000 Volts.

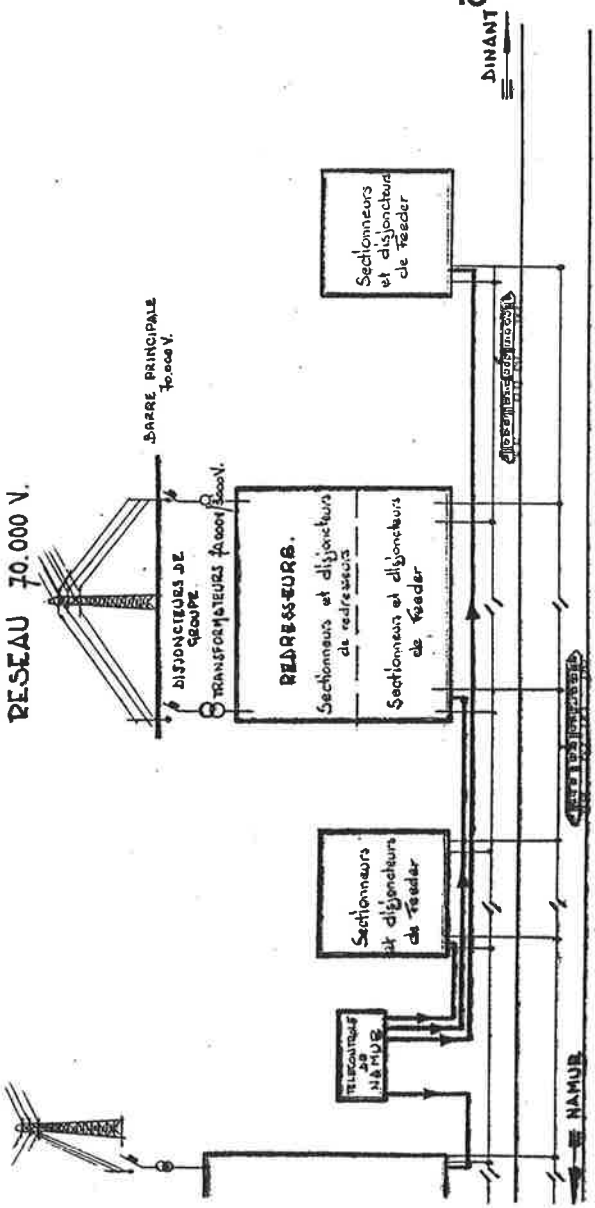
Les redresseurs alimentent une barre de dispersion dite "barre principale" sur laquelle sont raccordés les départs vers les différentes lignes caténares par l'intermédiaire de disjoncteurs ultra rapides de feeder qui assurent par déclenchement la protection des lignes contre les surintensités et les courts-circuits dus aux causes les plus diverses (bris de caténaire, locomotives électriques défectueuses, orages, etc.).

La sous-station comprend encore tout l'appareillage auxiliaire indispensable à son fonctionnement et à la sécurité du personnel qui en assure l'entretien.

Un poste de sectionnement (tel que ceux de Lustin et Neffedinant) est constitué uniquement d'un appareillage 3.000 V, c'est-à-dire une barre commune, et de disjoncteurs ultra rapides ayant des fonctions similaires à ceux des sous-stations.

La barre commune a pour effet de réaliser la mise en parallèle des lignes de contact aboutissant à ce poste pour permettre une diminution des chutes de tension en ligne tout en assurant une bonne sélectivité en cas de défaut.

RESEAU 70.000 V.



16
DINANT

SOUS STATION DE TRACTION
NAMUR

POSTE DE SECTIONNEMENT
JUSTIN

SOUS STATION DE TRACTION
YVOIR

POSTE DE SECTIONNEMENT
NEFFE (Dinant)

- Protection relative des Aiguilles
- Protection des courts de chemin en ligne

- Fourneau d'énergie continue 3KV
- Protection relative des sections

- Protection relative des sections
- Réducteur des courts de chemin en ligne

(B)

INFRA. 3049-30804 A.



LES TRAVAUX D'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 154

JAMBES-NORD

Le nouveau bâtiment des voyageurs de Jambes-Nord, outre les points de vente, le point d'information et la salle d'attente, qui constituent la sphère d'accueil aux voyageurs, abritera une cabine de signalisation nouvelle, du type tout-relais, destinée à remplacer l'ancienne cabine du passage à niveau. Après transfert de la cabine (travaux prévus pour 1990), les signaux et aiguillages de Jambes-Nord pourront être télécommandés à partir de Dinant.

Un parking de 72 places sera aménagé près de la gare (début des travaux fin février) pour compléter l'ensemble qui sera ouvert à la clientèle dès le 28 mai prochain.

LE PONT DU DUC A DAVE

Le nouveau Pont du Duc à Dave a été mis en service le 21 décembre 1987. L'ouvrage et une partie des voiries qui y aboutissent ont été élargis pour permettre la suppression du passage à niveau n° 103, fermé depuis la même date. Le tablier a été construit pour dégager le gabarit électrique. Les parements des culées et des murs en retour sont en moellons de grès.

LES TUNNELS DE LUSTIN ET GODINNE

L'une des principales difficultés à surmonter dans les travaux a été la mise au gabarit électrique des tunnels construits au siècle dernier (1861): le tunnel de Lustin (356 mètres) et celui de Godinne (81 mètres).

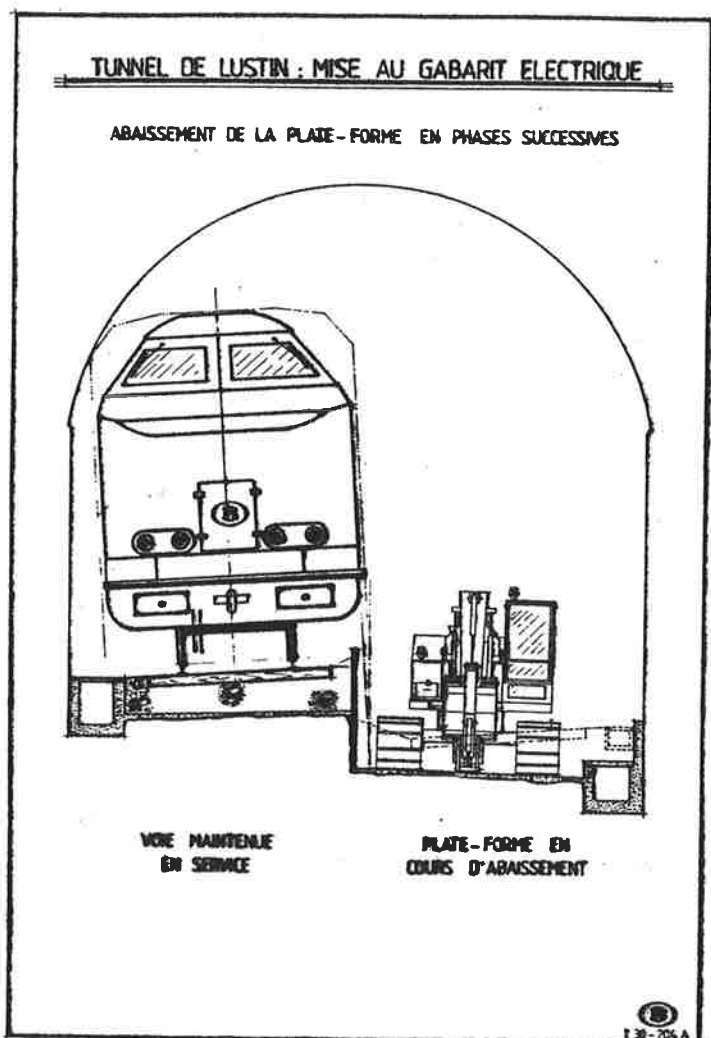
Le tunnel de Lustin a dû subir une cure de rajeunissement pour répondre aux exigences de la traction électrique:

- * captage des eaux de ruissellement;
- * étanchéisation de la voûte;
- * abaissement et assainissement de la plate-forme des voies;
- * établissement d'un dispositif de protection contre la chute de rochers, à la tête, côté Dinant (où le bureau d'études de la SNCB a conçu un ouvrage d'art s'intégrant dans le site, comme le montre la photo).

Les rochers de Frênes - que traverse le tunnel de Lustin - comportent aussi la "Résurgence Lucienne", cavité importante qui offre beaucoup d'attraits aux spéléologues. Pour ne pas priver la spéléologie belge d'une de ses trop rares cavités intéressantes, la SNCB a dialogué avec la commission "Protection du Karst et Accès aux Cavités" de l'Union Belge de Spéléologie pour préserver un accès de secours en cas d'accident dans la grotte (la Société Spéléologique de Namur a entre temps découvert un accès en-dehors du tunnel).

Dans le tunnel de Godinne, la SNCB a en outre remplacé la voûte existante en maçonnerie par un voile en béton armé projeté.

Le trafic a été maintenu en permanence pendant les travaux; les deux voies ont été traitées l'une après l'autre, au cours de phases successives dont certaines étaient particulièrement délicates du fait de la différence de niveau entre la voie maintenue en service et la plate-forme en cours d'abaissement (voyez le schéma).



LA SIGNALISATION SUR LA LIGNE 154

La signalisation du tronçon Namur-Dinant de la ligne 154 a été complètement modernisée ces dernières années. Les anciennes cabines de signalisation de Dinant, Lustin et Yvoir ont été remplacées successivement par des postes modernes à relais; et le poste de Jambes sera modernisé prochainement. Les tronçons de pleine voie séparant ces différents postes ont également été équipés de signalisation lumineuse à voie normale et à contre-voie, ce qui procure une très grande souplesse d'exploitation en cas de travaux, d'entretien, etc.

Chaque poste de signalisation commande et contrôle les aiguillages et signaux d'une gare ou d'une section de ligne plus ou moins étendue en fonction de ses caractéristiques. Cependant, afin de mieux gérer le trafic et d'optimiser l'utilisation du personnel de desserte, il est intéressant de concentrer les centres de commande d'une zone étendue en un seul endroit.

Dans ce but, il est prévu à terme de commander à distance les trois postes de Jambes, Lustin et Yvoir à partir de Dinant.

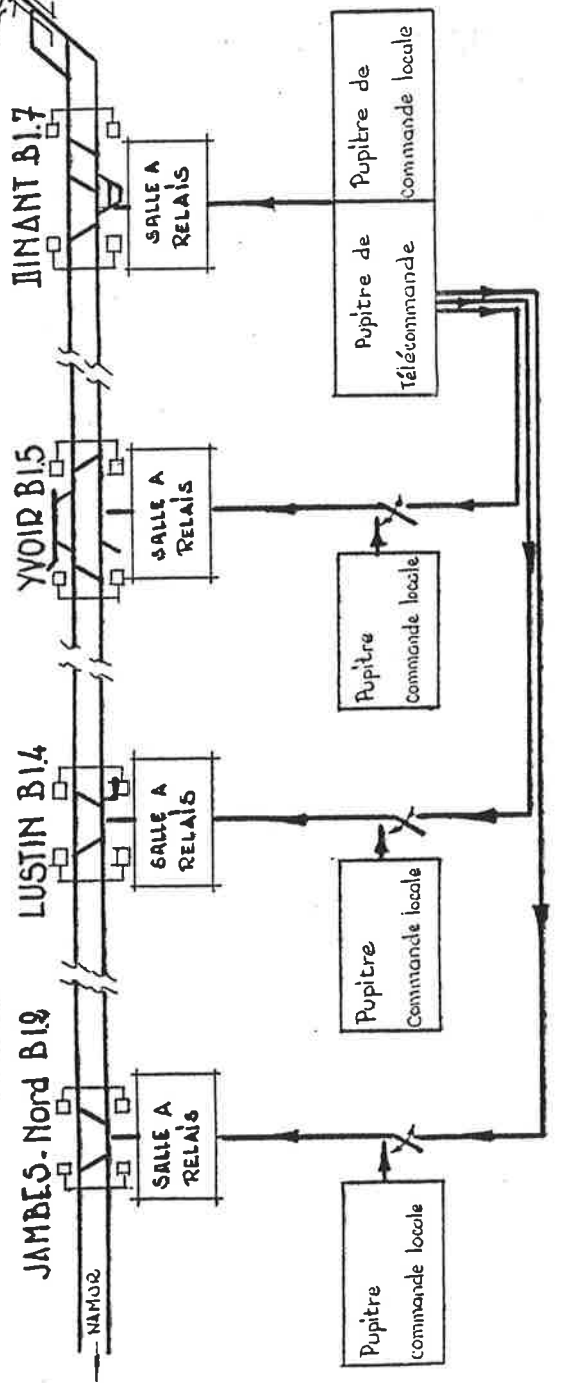
Grâce à une liaison bifilaire transmettant des informations codées entre un poste chef et un poste subordonné, chaque cabine satellite pourra être desservie aussi bien localement qu'au départ de Dinant, qui deviendra ainsi le poste chef de la ligne.

De plus, un système d'annonce automatique des trains (AAT) sera intégré à la télécommande. Il permettra d'associer aux informations "voie occupée", visibles sur le tableau de contrôle optique, le numéro du train. Cette indication suivra automatiquement le convoi lors de son parcours dans la zone et ensuite au poste contrôlant la zone voisine.

Ce système de télécommande et d'AAT, déjà largement éprouvé sur le réseau belge, a été modernisé et standardisé par l'atelier SNCB de signalisation d'Etterbeek afin de permettre l'établissement d'un programme quinquennal de 46 liaisons entre cabines de signalisation.

COMMANDE DE SIGNALISATION

Beauregard
Lyc



POSTE
SUBORDONNE
JAMBES-NORD

- Commande locale des aiguillages et signaux

POSTE
SUBORDONNE
LUSTIN

- Commande locale des aiguillages et signaux

POSTE
SUBORDONNE
YVOIR

- Commande locale des aiguillages et signaux

POSTE CHEF
JINANT

- Bellescommande et télécommande des points subordonnés.
- Commande locale des aiguillages et signaux

INFRA. 3512.308047 **(B)**

Les à-côtés de l'électrification de la ligne 154
--

Et le trafic marchandises de cabotage sur la ligne 154 entre Namur et Dinant ?

Pour des raisons de rentabilité, la SNCB a décidé, au niveau "réseau", de fermer tous les raccordements n'accueillant pas, en moyenne, un wagon par jour. Ce sera le cas, sur la ligne 154, du marchand de charbon Camille Fivet à Bouvignes (20 wagons par an) ou encore, non loin de là, de la firme Pasek, d'Anhée (2 wagons par semaine).

La section de la ligne 154 Dinant - Givet est-elle condamnée ?

Trans-Fer n° 61 a longuement présenté le dossier de cette section, que le conseil d'administration a décidé de fermer à tout trafic le 28 mai prochain.

De nombreuses voix se sont élevées dans la région pour obtenir le report de cette décision. Le Ministre régional Amand Dalem, chargé des Communications s'insurge à son tour contre cette décision, qu'il perçoit comme basée uniquement sur des considérations de rentabilité à court terme. Pour lui, les arguments pour le maintien ne manquent pas. Ils ont pour nom promotion des moyens de transport les plus sûrs et les moins polluants et sécurité (mise en place de transports en commun suffisants pour une évacuation rapide des populations en cas de catastrophe nucléaire - NDLR : à Chooz, notamment, en territoire français au sud de Givet, où Electricité de France construit actuellement de nouvelles centrales nucléaires).

Monsieur Dalem, par ailleurs mandataire communal à Rochefort, considère, en outre, que trois entreprises françaises (Tréfinmétaux, qui fabrique des tubes de cuivre, le port de Givet et Sanara, importatrice de voitures) risquent de subir un préjudice direct, peut-être irréparable, en cas de fermeture de la ligne. Il évoque les 150 emplois -de frontaliers belges notamment- menacés dans une région délaissée par les investisseurs. De plus, Dinant - Givet pourrait servir d'itinéraire de délestage ou de remplacement du tronçon Athus - Meuse.

La perspective de développer la ligne à des fins touristiques justifie, à elle seule, que l'on répare les ouvrages d'art qui surplombent la ligne et qui menacent ruine. Peut-on enfin laisser deux villes de 100.000 habitants comme Namur et Charleville sans aucune liaison ferroviaire performante entre elles ?

Monsieur Dalem conclut que, dans la perspective du grand marché européen, il convient de maintenir la ligne.

On a appris par ailleurs que l'armée belge allait prendre entièrement à sa charge l'entretien du tronçon belge de la ligne, pour "les besoins de la Nation". Elle ne serait toutefois pas opposée à la proposition des responsables régionaux belges et

français d'exploiter touristiquement la ligne (La Libre Belgique du 3/3/89).

Alors, que se passera-t-il réellement le 28 mai prochain pour la section Dinant-Givet de la ligne 154 ? A suivre assurément...

Et vers Bertrix ?

La ligne Namur - Dinant est utilisée en moyenne par 3000 voyageurs par jour. Au sud de Dinant vers Bertrix, on compte en moyenne 1200 voyageurs par jour. On sait que la justification de la ligne Dinant - Bertrix est avant tout axée sur le trafic de marchandises au long cours. La SNCB est actuellement dans l'expectative sur l'électrification de cette ligne, comme rapporté dans Trans-Fer n° 61. Cette électrification nécessiterait d'importants travaux : mise au gabarit des tunnels, mais peut-être aussi remplacement du pont d'Anseremme.

Que deviendra le trafic voyageurs de cette ligne ? Pour le tronçon Dinant - Bertrix, les services d'études de la SNCB semblent pencher vers le statu-quo : desserte cadencée toutes les deux heures, et trains de renfort aux heures de pointe. Le maintien du trafic voyageurs (des autorails toutes les deux heures) entre Bertrix et Virton n'est par contre pas évident.

Wait and see...

De Panne - Dunkerque : horaires des trains pendant les week-ends en juillet et août 1989.

1. op zaterdag (samedis) 8, 15, 22 en 29 juli (juillet)
en 5, 12, 19 en 26 augustus (août)
train belge

De Panne	9.16	16.57	10.50	18.31
Bray-Dunes	9.26/32	17.07/13	10.34/40	18.15/21
Leffrinckoucke	9.42	17.23	10.24	18.05
Dunkerque	9.55	17.36	10.10	17.51

2. op zondag (dimanches) van 2/7 tot en met 27/8 en ook
op 14/7 en 15/8/89
train français

Tourcoing	7.55			21.18
Lille	8.18			20.55
Dunkerque	9.14/24	17.56	10.49	19.43/58
Leffrinckoucke	9.38	18.10	10.36	19.30
Bray-Dunes	9.48/54	18.20/26	10.20/26	19.14/20
De Panne	10.04	18.36	10.10	19.04

Ligne 45 Trois-Ponts - Wévercé : les travaux continuent !

Les travaux de remise en état de la ligne 45, annoncés dans notre livraison précédente, sont actuellement en cours. Le locotracteur de la série 92 qui circulait entre Trois-Ponts et Malmédy a laissé sa place à des locomotives série 55. Tous les trains à destination de Malmédy sont poussés au départ de Trois-Ponts, puisque Malmédy n'est plus dotée que d'une voie d'évitement, actuellement occupée par des wagons de service.

De Malmédy à Trois-Ponts, la ligne est équipée en grande partie de traverses en béton ; toutefois, les sections comportant des traverses en bois d'excellente qualité ont été conservées. A certains endroits, on a placé du rail lourd (sans doute 52 kg/mètre courant). Le tunnel de Stavelot n'a pas encore vu sa voie rénovée, probablement parce que le train PB11 engagé sur la ligne pour la rénover automatiquement ne peut y manoeuvrer. Certains passages à niveau doivent encore être réaménagés, notamment celui de la carrière située entre Waimes et Malmédy.

Depuis le 16 mars, la ligne 45 est praticable de bout en bout : ce jour-là, deux "55" en double traction ont acheminé 17 wagons plats vers Wévercé. D'autres circulations ont été organisées les jours suivants par le même itinéraire.

Une simplification des voies est en cours en gare de Wévercé. De nombreuses traverses en béton ont par ailleurs été posées entre Wévercé et Sourbrodt (ligne 48). (d'après A.F.)

La réouverture de la ligne au trafic militaire est prévue fin août 1989. A cette époque, la SNCB pense toujours abandonner la ligne Raeren - Sourbrodt, la ligne 45 servant d'itinéraire de substitution.

Avant de fermer définitivement la Vennbahn, la SNCB ferait bien de relire les textes des accords internationaux régissant la section Raeren - Kalterherberg de cette ligne, et notamment : les dispositions du 06-11-1922 (faisant suite aux Traités de Versailles), l'arrangement concernant la frontière germano-belge, signé le 07-11-1929 (loi du 15-05-1931), les accords du 10-05-1935, et le traité entre le Royaume de Belgique et la R.F.A. du 24-09-1956...

Dorsale wallonne - pas de gare définitive à La Louvière-Sud

En réponse à une question parlementaire, le Ministre des Communications précise que la SNCB a dans ses cartons un projet d'érection d'un bâtiment de gare définitif à La Louvière-Sud, en remplacement des locaux préfabriqués actuels. Néanmoins, vu les restrictions budgétaires, ce bâtiment définitif ne sera pas construit, l'édifice actuel correspondant aux besoins !

La Louvière-Sud connaîtra donc le même sort que Welkenraedt, qui attend un bâtiment définitif depuis... 1966 !

**Vers une reprise de la Vennbahn (ligne 48)
par la communauté germanophone ?**

Dans notre numéro précédent, nous avons évoqué les travaux de remise en état de la ligne 45 Trois-Ponts - Malmédy - Wévercé et le projet de la SNCB d'abandonner la section "haute" de la Vennbahn entre Raeren et Sourbrodt, malgré les accords internationaux régissant le statut de cette ligne un peu particulière, puisqu'elle constitue en plusieurs endroits une enclave belge en territoire allemand.(1)

Nous venons d'apprendre, de sources généralement bien informées, que la Communauté germanophone étudie actuellement les modalités d'achat et de remise en état de la Vennbahn, afin d'en faire un "pôle de développement touristique".

Les grandes lignes de ce projet sont les suivantes.

Le projet a une triple caractéristique : tout d'abord, il a un aspect transfrontalier : passant en RFA, cette ligne peut directement intéresser la population allemande qui désire visiter la région du Parc Naturel. L'aspect historique est également patent, vu que la Vennbahn est placée sous statut spécial découlant du traité de Versailles et des accords conclus entre le Royaume de Belgique et la République Fédérale Allemande. L'aspect environnement est aussi important : le train constitue le moyen de transport le moins polluant, adapté au parc naturel voisin.

Le coût du projet a été chiffré : la remise en état de la Vennbahn entre Raeren et Sourbrodt par les services de la SNCB et l'achat de la ligne par la Communauté germanophone reviendraient à 150 millions de francs. Pour l'achat du matériel et de la gare de Raeren, il faudrait prévoir une somme de 50 millions de francs, soit un coût total estimé de 200 millions de francs.

L'exploitation de la ligne et la maintenance du matériel seraient confiées à une ASBL. La circulation des trains devrait avoir lieu essentiellement le week-end, les jours fériés et aussi sur réservation de groupes (écoles, pensionnés...).

La ligne fonctionnerait été comme hiver. Dans le premier cas, elle acheminerait les promeneurs ou les sportifs d'un jour vers les divers centres d'attractions présents dans cette partie de la région (service d'autobus à chaque gare, Sourbrodt constituant un noeud de correspondances routières). En hiver, elle permettrait aux skieurs et aux promeneurs de se rendre sur place sans connaître les difficultés de stationnement, de circulation...

Un calendrier des travaux a été élaboré : en 1989, on se consacrerait aux contacts entre les diverses parties

(1) - voir à ce sujet Roland MARGANNE, Contribution à l'histoire de la Vennbahn, dans Trans-Fer spécial n°1.

concernées: RFA, SNCB, province, groupements de cheminots et Communauté germanophone. En fonction de l'avancement des négociations, les travaux pourraient débuter en 1990 (année du tourisme) et se terminer pour 1992, pour la mise en oeuvre du grand marché européen.

Ce projet, que le GTF asbl soutient de tous ses voeux, s'intègre dans le développement de la filière touristique, que la Communauté germanophone soutient en exploitant ainsi au mieux ses richesses naturelles et en développant un emploi que le grand marché européen de 1992 pourrait particulièrement affecter.

Ligne 42 Trois-Ponts - Gouvy : pas d'électrification !

A la suite d'une question parlementaire, le Ministre des Communications, Jean-Luc Dehaene, a précisé ses positions (et donc celles de la SNCB) sur l'avenir de la ligne 42 Rivage - Gouvy.

La déclaration commune de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise du 9 mars 1981 avait stipulé qu'en vue d'absorber une augmentation du trafic lourd à destination de la sidérurgie luxembourgeoise, le gouvernement belge ferait électrifier et garder à double voie le tronçon Rivage - Gouvy de la ligne 42.

Selon le Ministre, cette augmentation de trafic ne s'est pas produite, bien au contraire. Dès lors, et compte tenu de la rigueur budgétaire imposée à la SNCB d'une part, et d'autre part de la mise à simple voie par les chemins de fer luxembourgeois d'une partie du prolongement de la ligne 42 (2), le projet d'électrification en territoire belge n'a pas été mis en oeuvre.

Par ailleurs, et pour les mêmes raisons, le Ministre précise que le Conseil d'Administration de la SNCB, en sa séance du 25 octobre 1988, a adopté le projet de rationalisation et de modernisation de la ligne 42 : ce projet comprend :

- la mise à simple voie des tronçons Aywaille - Stoumont, Stoumont - Trois-Ponts et Trois-Ponts - Vielsalm
- l'installation d'équipements modernes de sécurité en ligne
- le renouvellement des cabines de signalisation des diverses gares
- la création à Trois-Ponts d'une cabine nodale qui télécommandera les installations de signalisation depuis Aywaille jusqu'à Vielsalm.

Dont acte !

(2) - il s'agit en fait de la mise à simple voie sur parcours luxembourgeois entre Trois-Vierges et Ettelbrück à l'exception d'un tronçon à double voie conservé entre Drauffelt et Wilwerwiltz, afin d'éviter de coûteux travaux de mise au gabarit électrique des nombreux tunnels de la ligne, en vue de son électrification intégrale sur parcours luxembourgeois.

Ligne 94 - Hal - Tournai

Une nouvelle desserte du Hainaut Occidental dès le 28 mai 1989
--

Les rétroactes de l'affaire

Depuis l'application du plan IC-IR en 1984, la desserte de la ligne Bruxelles - Tournai a été entièrement revue : la SNCB organisa un cadencement horaire de l'IR Tournai - Leuze - Ath - Bassily - Enghien - Hal - Bruxelles, créa 4 trains IC par sens et par jour entre Lille, Tournai et Bruxelles, et supprima tous les trains omnibus de la ligne. Les années suivantes, la physionomie du service fut encore modifiée en fonction des événements : ouverture du nouveau tronçon Ath - Marcq en 1985, électrification de Bruxelles - Tournai en 1986 et de Jurbise - Ath - Grammont en 1988, et limitation des IC à la desserte Bruxelles - Tournai, la SNCF assurant la desserte Lille - Tournai avec rupture de charge dans cette dernière gare. D'autre part, Leuze était ajoutée à la liste des arrêts des trains IC.

La desserte cadencée se compose, au service d'hiver 1988-89, d'un train IR "b" par heure, reliant Tournai à Bruxelles-Midi en une heure, soit le temps de parcours réalisé avant 1980 en traction diesel, et avec les mêmes arrêts. Ce temps de parcours peu performant, réalisé au moyen d'automotrices doubles "classiques", s'explique notamment par le long arrêt imposé à Enghien pour ajouter au train en provenance de Tournai une tranche en provenance de Grammont : le convoi ainsi formé continue par ailleurs sur Anvers (Central).

Il faut ajouter à ce service de base cinq trains qualifiés de IC "M" par sens et par jour, vestiges de l'ancienne relation directe Lille - Bruxelles, et ayant leur origine à Tournai depuis qu'ils sont assurés en traction électrique (locomotive + voitures M4) : l'hiatus non électrifié de Froyennes à Lille ne permet plus la mise en marche de trains internationaux directs sans rupture de charge. Les IC "M" sont plus rapides (52 minutes entre Tournai et Bruxelles) mais à considérer en fait comme "trains P", c'est à dire d'heure de pointe, vu leur nombre très limité.

Les usagers de la SNCB résidant en Hainaut Occidental n'ont cessé de protester depuis la mise en place de la grille de desserte actuelle : l'impression générale est de ne pas profiter, en fait, des investissements consentis pour l'électrification de la ligne 94. A plusieurs reprises, la SIDEHO (Société de Développement du Hainaut Occidental) était intervenue auprès de la SNCB pour améliorer la situation. La SNCB était consciente du problème, mais limitée par des impératifs budgétaires.

Vers une solution...

Dans un premier temps, la SNCB pensa améliorer la situation de cette ligne en ajoutant 4 IC "M" par jour et par sens,

de façon à obtenir un IC "M" toutes les deux heures. Cette hypothèse ne parut pas la plus heureuse après réflexion : elle était coûteuse en matériel et prestations pour la SNCB, ne permettant aucune économie, tout en n'offrant pas une situation idéale pour la clientèle : un train rapide cadencé toutes les deux heures seulement sur un axe important ne constitue pas une fréquence idéale pour des distances inférieures à 100 km. En prenant le raisonnement par un autre bout, l'offre rapide serait dans ce cas trop faible, donc, mais paradoxalement l'offre globale serait trop étoffée : offrir "un train et demi" par heure (1) au départ de Tournai serait trop élevé par rapport à la situation sur les autres axes de l'étoile autour de Bruxelles, compte tenu de la clientèle parcourant ceux-ci : Bruxelles-Mons, par exemple, qui représente 50 % de voyageurs en plus que Bruxelles - Tournai, ne dispose que d'une liaison par heure avec l'IC "I".

Une autre solution était nécessaire. Le Département Transport de la SNCB proposera le nouveau service suivant sur la ligne 94 dès le 28 mai 1989.

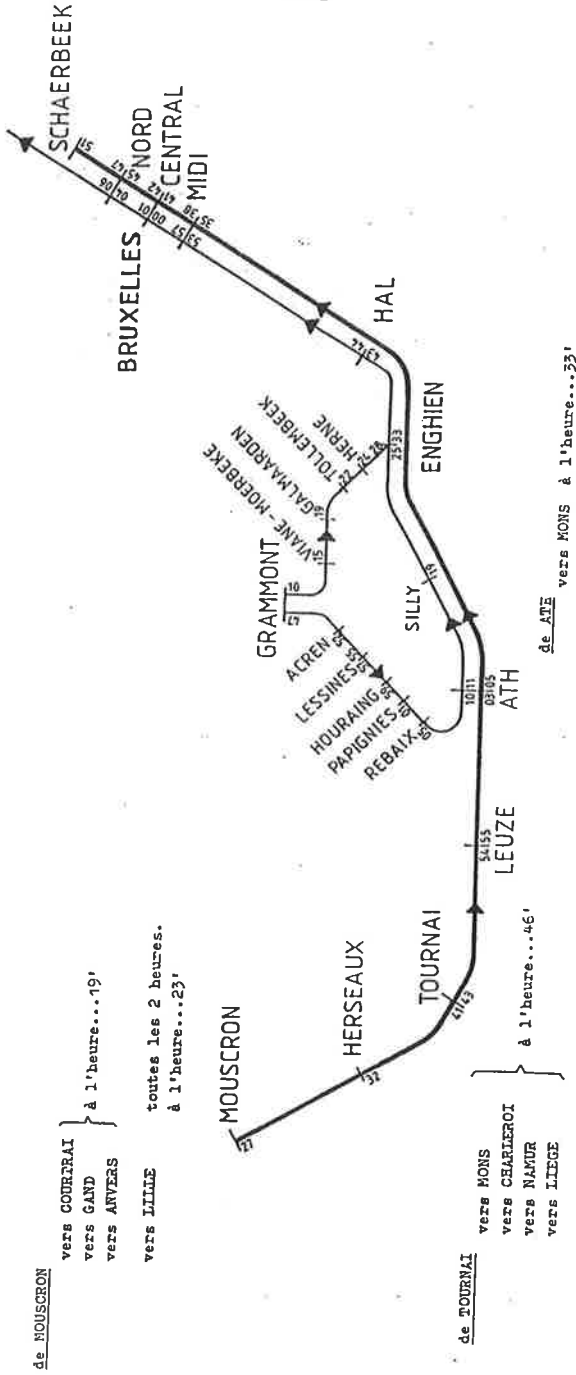
La nouvelle desserte cadencée s'articulera autour des trois points suivants :

- 1.- un IC "M" par heure sera amorcé à Mouscron. Il desservira Herseaux, Tournai, Leuze, Ath et poursuivra directement son trajet jusque Bruxelles avec terminus à Schaerbeek. Ce service sera assuré avec des rames tractées (locomotive électrique et voitures M4).
- 2.- un IR "b" par heure avec découplage/accouplement à Enghien. Chacune des deux tranches désolidarisées à Enghien effectuera en moins d'une heure le triangle complet Enghien - Grammont - Lessines - Ath - Enghien, l'une dans un sens, l'autre dans l'autre, avec arrêts partout. Ce service sera assuré comme actuellement par automotrices doubles "classiques".
- 3.- l'IC "J" provenant de Herstal et Liège et parcourant la dorsale wallonne sera limité à Tournai, et mis en correspondance avec l'IC "M".(2)

Les points forts de ce projet sont nombreux. La clientèle du Hainaut occidental est avant tout orientée vers Bruxelles : l'autoroute Bruxelles-Tournai n'étant pas achevée, un temps de parcours performant en train peut drainer une clientèle non négligeable. Les usagers de la gare de Mouscron sont intéressés à plus de 65 % vers la ligne 94 (3) et disposeront d'un train par

-
- (1) - un train IR b par heure de Tournai à Bruxelles et Anvers et un IC M toutes les deux heures entre Tournai et Bruxelles.
 - (2) - à plus long terme, lorsque la ligne Tournai - Lille sera électrifiée, ce qui paraît aujourd'hui acquis aux niveaux belge et français, ce service IC serait prolongé vers Lille afin de donner correspondance aux TGV vers Paris ou Londres, qui disposeront d'une gare dans cette agglomération. Tout le sillon Sambre-et-Meuse, ainsi que le Centre et Mons auraient ainsi un accès rapide à ces super-trains qui représentent aujourd'hui l'espoir des chemins de fer européens.
 - (3) - et 9 % seulement pour la dorsale wallonne, alors que la desserte actuelle de Mouscron vers la partie du pays est assurée par l'IC "J" vers Charleroi et Liège. Il y a 12 % de voya-

CADENCES EN DIRECTION DE BRUXELLES

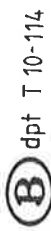


de MOUSCRON
 vers COURTRAI }
 vers GAND } à 1'heure...19'
 vers ANVERS }
 toutes les 2 heures.
 vers LILLE } à 1'heure...23'

de TOURNAI
 vers MONS }
 vers CHARLEROI }
 vers NAMUR } à 1'heure...46'
 vers LIEGE }

vers MONS avec arrêt à :
 - ANTOING }
 - FERUWELZ } à 1'heure...16'
 - BLATON }
 - SAINT-GEISLAIN }

vers LILLE (service non cadencé)



dpt T 10-114

N° 9061-B.F3 01-03-89

heure, même le week-end (4) vers Tournai et Bruxelles. Le temps de parcours Mouscron - Bruxelles sera raccourci de 14 minutes, et la correspondance à Tournai vers la dorsale wallonne sera immédiate. Les usagers de Tournai, Leuze et Ath gagneront dix minutes sur le temps de parcours actuel. Les arrêts de la ligne 90 situées entre Grammont, Lessines et Ath conserveront une relation cadencée selon le même horaire qu'actuellement, mais le train sera direct pour Bruxelles ! Les usagers de Grammont gagneront quelques minutes vers Bruxelles, car la tranche parcourant la ligne 123 sera la dernière à être accrochée à Enghien, ou la première à être découplée, vu son occupation plus dense. Schaerbeek enfin, assez pauvre actuellement en desserte "IC-IR" recevra une relation de plus par heure.

Les inconvénients du nouveau projet de desserte sont réels mais mineurs, semble-t-il, par rapport à ses avantages : les voyageurs de Tournai vers Silly, Enghien ou Hal devront attendre 10 minutes de correspondance à Ath ; vers Lessines, le temps de correspondance sera allongé de 9 minutes, et vers le tronçon Ath-Jurbise, de 12 minutes... Il n'a donc pas été possible de mettre en correspondance l'IC M Mouscron - Bruxelles et les trains L de la relation Mons-Ath.

La desserte de pointe du matin et du soir de la ligne 94 sera pratiquement inchangée par rapport à l'horaire actuel.

La SNCB estime que sa nouvelle grille horaire offrira un bilan positif non seulement pour la clientèle, mais aussi pour elle-même : selon ses calculs, la nouvelle desserte se traduirait même pour elle par une économie en frais d'exploitation directs et en matériel...

Qui s'en plaindra ? Espérons que le nouveau projet plaira et amènera au rail des clients nouveaux. Rendez-vous fin mai 1989.

CONCRETEMENT

Nouvelle cadence IC Bruxelles-Mouscron

' .51	Schaerbeek	' .51
' .55/57	Bru.Nord	' .45/47
	Bru.Central	
' .04/07	Bru.Midi	' .35/38
' .37/39	Ath	' .03/05
' .47/48	Leuze	' .54/55
' .59/01	Tournai	' .41/43
' .10	Herseaux	' .32
' .14	Mouscron	' .28

L'IR "b" continue à circuler dans le sillon actuel entre Anvers Enghien, Ath et Grammont, à une légère adaptation près... L'IC de la dorsale wallonne voit ses horaires inchangés.

R.M., d'après doc. SNCB.

geurs pour la ligne 75 vers Courtrai et au-delà et 4 % à peine pour Tourcoing, Roubaix et Lille. Le solde concerne le trafic local de Mouscron à Tournai.

(4) - l'IC "J" de la dorsale wallonne ne roule actuellement que toutes les deux heures le week-end.

CONCERNE : ligne S.N.C.B. 34 Hasselt-Liège - l'enquête de marché

1. Evolution du dossier :

- En septembre 1987, lors de l'étude de la 2ème phase de la restructuration des chemins de fer, la Direction de la S.N.C.B. envisageait de soumettre au Conseil d'Administration la suppression de la ligne Hasselt-Liège.
- En octobre, la S.P.I. publiait une note circonstanciée qui a été adressée aux Bourgmestres des Communes intéressées, à la Presse ainsi qu'à certaines personnalités. Les élections approchant, les hommes politiques, toutes tendances confondues, se sont saisis du dossier.
- Ces efforts conjugués ont permis de faire pression sur le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. qui décidait le 20 octobre sur le maintien provisoire de la ligne. Une réunion eu lieu aux Guillemins le 25 novembre au cours de laquelle M. Reynders, Président de la S.N.C.B. décidait de faire entreprendre par la S.N.C.B. une étude de marché.
- Après plusieurs rappels à la Direction Générale et à la Direction de Liège, il a fallu attendre le 30 juin 1988 pour une première réunion d'information et la mise en oeuvre du dossier, dès le mois de septembre.

2. La préparation des enquêtes :

- Aux réunions présidées par le Département Marketing-Vente de la S.N.C.B. assistent les directions de districts de Hasselt et de Liège, la GOM (Gewestelijke Ontwikkelings Maatschappij) Limbourg et la S.P.I. (Société Provinciale d'Industrialisation) pour la région liégeoise.
- Si, au point de départ, le problème est limité au tronçon Glons-Liers, en réalité c'est toute la ligne Hasselt-Liège, tronçon de la ligne Anvers-Hasselt-Liège qui est concerné. Très vite, le dossier a pris de l'ampleur car, les limbourgeois ont demandé que l'on profite des études de la ligne Hasselt-Liège pour examiner l'opportunité de créer de nouveaux arrêts à Hasselt, l'un à Diepenbeek pour desservir le campus universitaire, l'autre à proximité du ring pour desservir le nouveau centre administratif. Pour sa part, la S.P.I. a demandé que l'on réexamine les arrêts supprimés en 1981 de La Préalle, Jolivet et Liège-Vivegnis.
- Cette ligne étant principalement fréquentée par les écoliers et les étudiants, une enquête spécifique a été menée auprès des écoles.

3. Le programme des enquêtes

- Trois enquêtes ont été décidées, chacune avec un questionnaire spécifique.
- L'enquête auprès des écoles a eu lieu fin octobre 88, celle dans les trains de la ligne Hasselt-Liège en novembre et celle dans les ménages du 16.1.89 au 10.2.89

4. L'enquête dans les écoles

- Il a été décidé que toutes les écoles relevant du secteur secondaire et supérieur et se trouvant dans la zone d'influence de la ligne seraient contactées. De Glons à Liège-Guillemins, une centaine d'écoles ont été répertoriées pour la partie francophone.
- Le questionnaire a été envoyé par les directeurs de District (M. Devillers pour Liège).
- Pour que les questionnaires deviennent officiels, il a été envoyé une lettre signée par les Gouverneurs.

5. L'enquête dans les trains :

- Pendant une semaine, les usagers de la ligne 34 ont été invités à remplir un questionnaire, qui devrait déterminer si la fréquence des trains et les horaires sont bien adaptés.
- Ce questionnaire a été surveillé par du personnel S.N.C.B. mis en renfort sur les trains.

6. L'enquête toute-boîte :

- Cette enquête est dans doute la plus importante car non seulement elle devrait permettre de connaître les habitudes des personnes et leur mode de locomotion domicile-école/lieu de travail, mais de déterminer la clientèle potentielle du chemin de fer.
- C'est pourquoi la zone concernée a été élargie et concerne dans la province de Liège, les anciennes Communes d'Ans, Alleur, Bassenge, Boirs, Fexhe-Slins, Glons, Herstal, Juprelle, Lantin, Liège, Loncin, Liers, Milmort, Paifve, Roelenge-sur-Geer, Rocourt, Slins, Villers-Saint-Siméon, Vottem, Voroux-lez-Liers, Wihogne et Wonck, soit 100.000 toute-boîtes.
- Les questionnaires ont été distribués par Belgique-Diffusion (coût de l'opération 192.000,-frs, pris en charge en totalité par la S.N.C.B.
- Pour inciter les personnes à répondre et à renvoyer le questionnaire (13,-frs de timbres), un tirage au sort donnera 300 billets S.N.C.B. valables pour 2 personnes ; les billets (200 en province de Liège et 100 dans le Limbourg) donneraient droit à circuler gratuitement sur tout le réseau belge durant un week-end. Coût de l'opération pour la S.N.C.B. : 0,-fr.

7. Le rôle de la S.P.I. et des différents partenaires :

- C'est le service Marketing de la S.N.C.B. qui est le maître d'oeuvre. Il dirige toutes les opérations et finance la totalité des enquêtes (impression des questionnaires, distribution.....)
- Le District S.N.C.B. de Hasselt et la GOM s'efforcent d'orienter toute l'opération sur la Ville de Hasselt (avec l'appui officieux du Gouverneur, M. Vandermeulen). Leur objectif principal est l'ouverture de deux arrêts supplémentaires pour desservir le campus universitaire et la cité administrative. Il est à noter que ce problème de Hasselt ne concerne qu'indirectement le tronçon Glons-Liers. Cela a d'ailleurs été précisé aux réunions.

8. Remarque :

- En octobre 1988, alors que la première enquête allait débiter, la S.P.I. a appris que les services de la S.N.C.B. allaient procéder au démantèlement de la ligne 31 Ans-Liers en enlevant les caténaires.
- Cette coïncidence, due sans doute à un manque de coordination des services de la S.N.C.B., était particulièrement malheureuse et risquait de freiner l'enquête. Car, concrètement il s'agit de solliciter bon nombre de personnes à utiliser à nouveau le train alors que, par ailleurs, et au même moment, les ouvriers enlèvent les caténaires.
- C'est pour cette raison que la S.P.I. s'est adressée le 21 octobre 1988 au Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.B., M. Reynders, pour faire différer l'ordre de démantèlement de la ligne.

GTF - Distribution

Une nouvelle série de cartes-vues "Editions du Cabri"

Une série de 5 cartes-vues couleurs représentant une motrice de l'AOMC, un autorail des grottes de Han, une motrice Braine-le-Comte à Ransart (1962), une motrice MIVG et la motrice SNCV type S à Gand en 1988 et une motrice standard et type S à Schepdaal (ligne de Ninove) en 1970.

Prix de la série : 100 BEF + 20 BEF (envoi) = 120 BEF
(étranger : 130 BEF envoi compris).

Commande par versement de la somme correspondante sur le compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1 (nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture). Indiquez en communication "cartes-vues Cabri nouvelle série".

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR
Période de janvier à avril 89

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

-De l'AC Salzennes (HLE/HLD/HLR)

2012 - FEO - 19.1	2015 - FEO - 3.3	6326 - FHS - 15.3
7366 - FHS - 25.1	8504 - FNDM- 3.3	8262 - FNDM- 24.3

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

724 - FHS - 11.1	612 - GT - 9.2	817 - FSR - 7.3
2324 - FEO - 23.1	2319 -FEO - 20.2	602 - GT - 9.3
818 - FSR - 23.1	636 - GT - 21.2	2208 - FGH - 22.3
248 - LK - 26.1	1602 -FBMZ- 27.2	716 - FHS - 22.3
		166 - FKR - 28.3

2/ RADIATIONS

HLR 8309 & 8324 -Monceau ('56) - radiations après mises en parc
 PV 271 & 272 du 11.10.88, approuvés le 27.10.88.
 Date hors-écritures : 1.12.88.

HLR 8411 - Montzen ('55) - vendues à la firme Layritz (Munich)

8436 - Courtrai ('63) - " " "

8438 - " (") - " " "

8445 - Haine-St-Pierre ('63) - " " "

8446 - " (") - " " "

PV 265,266,267,268 et 269 du 10.10.88, approuvés le 27.10.

Date hors-écritures : 1.12.88.

AM 513 - Stockem ('55) - radiation suite à un accident.

PV 89-01 de l'AC FM du 26.01.89, approuvé le 9.02.89.

Date hors-écritures : 1.03.89.

HLR 8402 - Latour ('55) - importantes fissures au châssis.

PV 297 du 7.02.89, approuvé le 10.3. H-écrit : 1.04.89.

HLD 6005 - Merelbeke ('60) - reprise du moteur diesel par ABC.

PV 298 du 7.02.89, approuvé le 10.3. H-écrit : 1.04.89.

HLD 5204 - Latour ('55) - avarie importante au moteur diesel.

PV 301 du 28.02.89, approuvé le 21.05. H-écrit : 1.05.89.

3/ MISES EN SERVICE

au 1/1/89 : -

au 1/3 : AM 913 à 920

au 1/2 : -

au 1/4 : AM 921

4/ MUTATIONS

8235 - 8248 - 8255 : de Gouvy à Kinkempois au 3.11.89

5209 : de Ronet à Latour au 18.01.89

9129 - 9139 : de Merelbeke à Anvers-Dam au 15.03.89

5/ RENUMEROTATIONS (au 1.02.89)

5203 > 5302
5208 > 5318

5206 > 5307
5210 > 5320

5207 > 5317

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Les 52 - 53 - 54

Par suite de la constante réduction du nombre des trains tractés chauffés à la vapeur, et de la volonté de réduire le nombre de chaudières à vapeur en service sur les locomotives diesel, on a récemment procédé à la dépose des chaudières Vapor-Clackson de cinq 52 et de trois 54.

Logiquement, les cinq 52 concernées ont été renumérotées en 53, en réutilisant les matricules libres de la série 53, depuis que l'on avait procédé à l'opération... inverse il y a quelques années ! En effet, on avait alors transformé quelques 53 en 52, en les équipant d'une chaudière...

Notons en passant que la 5209 est désormais la dernière locomotive de la série 52 à ancienne cabine, depuis cette renumérotation.

Les 54 n'ont pas échappé à ce sort, puisque les 5401, 5403 (alias 204.003) et 5407 ont également été privées de leur chaudière. Seule la 5404 (alias 204.004) l'a conservée, eu égard à son statut d'engin préservé comme patrimoine historique.

* La 6005

Triste fin pour cette superbe locomotive bleue, qui avait été équipée il y a quelques années d'un nouveau moteur diesel ABC, et d'un alternateur lui permettant la chauffe électrique des rames remorquées.

Alors que la mise au point s'était révélée laborieuse, elle donnait maintenant entière satisfaction, et on aurait pu s'attendre à ce que la SNCB achète l'équipement, qui lui avait en fait été prêté par la firme, à titre d'essai.

Pour des raisons budgétaires, ceci ne se réalisa pas -alors que la SNCB était par ailleurs convaincue de la qualité du moteur et de ses asservissements- et ce qui devait arriver arriva : la firme ABC, lasse d'attendre une décision de la part de la SNCB, rechercha un nouvel utilisateur potentiel, et réclama la mise à disposition de son moteur.

Pour la petite histoire, celui-ci sera remonté à bord d'un bateau...

C'est ainsi que la 6005 assura son dernier train le 18 janvier 1989, le traditionnel Z 79081 Ypres - Merelbeke, un train local de marchandises. A l'arrivée à l'atelier, on entama immédiatement la dépose du moteur diesel, ce qui signait l'arrêt de mort de la locomotive, par la même occasion...

Depuis lors, outre les sept 55 bleues de Kinkempois, il ne reste plus que la 6215 de Courtrai, apte à la chauffe électrique. Mais la puissance motrice absorbée par le chauffage électrique est telle que le recours à la double traction est quasi-obligatoire, lorsque cette locomotive est désignée à la remorque d'un train un tant soit peu conséquent. Problème qui était inconnu avec la 6005, grâce à son moteur de 1800 ch...

Obscurs serviteurs de la traction, on parle peu de ces engins, qui méritent néanmoins notre intérêt.

Deux exemplaires (les 9129 et 39) ont récemment été mutés de Merelbeke à Anvers-Dam, où ils assureront désormais les manoeuvres sur la cour de l'atelier.

Cette nouvelle utilisation sera d'ailleurs étendue dans un prochain temps à d'autres ateliers : les dessertes locales de marchandises encore assurées par les locotracteurs s'amenuisent au fil du temps, et il faut bien leur trouver de nouvelles attributions.

C'est ainsi que les grands ateliers de traction du réseau se verront attribuer chacun deux locotracteurs (au minimum), pour remplacer les grosses locomotives de manoeuvre qui se chargent des nombreuses manoeuvres de cour.

L'affectation des deux locos à Anvers-Dam a également un autre but : pouvoir remplacer au pied levé les locotracteurs privés, qui oeuvrent dans les installations portuaires.

Il arrive en effet que des firmes raccordées louent un locotracteur de la SNCB pour quelques jours, en remplacement de leur engin, avarié ou en révision.

Jusqu'à présent, les locotracteurs SNCB les plus proches de la région anversoise étaient stationnés à Merelbeke, ce qui induisait des parcours d'acheminement importants, qui plus est, à charge du client. La récente affectation de ces deux locos à Anvers-Dam contribuera probablement à résoudre ce problème.

Mac Machine 4/89.

Des locomotives diesel série 59 sur les chantiers du TGV

Alors que tout semblait augurer d'un arrêt définitif des 6 dernières survivantes de cette série de locomotives en juin 1989, une proposition de location à long terme de dix de ces engins vient d'être faite à la SNCF, qui a grand besoin d'engins diesel puissants pour remorquer les futurs trains de travaux sur les chantiers du TGV Nord.

Pour ce faire, certaines de ces locomotives, radiées des effectifs depuis parfois de nombreux mois, mais garées en réserve, seraient remises en état à cette occasion.

Si les tâches qui leur sont dévolues actuellement ont été réduites au fil du temps à la portion congrue, principalement à cause de l'électrification systématique du réseau SNCB ces dernières années, ces locomotives, véritables bonnes à tout faire, furent longtemps omniprésentes en trafic voyageurs et marchandises, non seulement sur le réseau belge, mais aussi à l'étranger, notamment dans les années soixante entre Mouscron, Tourcoing et Lille, en tête de trains de voyageurs directs originaires d'Anvers-Central.

Ces machines furent successivement affectées aux ateliers de Kinkempois (Liège), Hasselt, Haine-St-Pierre, Merelbeke et Anvers-Dam pour les six vétérans actuels.

Une locomotive de ce type est actuellement préservée à titre de patrimoine historique : il s'agit de la 5910, qui fut présentée lors des festivités du 150^e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège en 1988. Elle est actuellement repeinte dans sa livrée d'origine de 1955, avec sa numérotation d'époque (201.010). Ceci ne l'empêche pas de rouler au même titre que ses 5 soeurs encore en service, principalement entre le port minéralier d'Anvers Stocatra et Louvain, en tête de trains de minerai.

La fin du service commercial des locomotives série 59 est prévue pour le 27 mai 1989.

**Le trafic des marchandises par wagons isolés
Une nouvelle rationalisation en perspective à la SNCB**

Petite histoire des rationalisations du trafic marchandises par wagons isolés

Après de nombreuses suppressions de cours à marchandises et de raccordements déjà réalisés depuis 1945, la SNCB était arrivée, au début des années quatre-vingts, à un nombre de 404 cours à marchandises et 890 raccordements pour l'ensemble du réseau.

Le 30 avril 1982, le Conseil d'Administration de la SNCB décida une nouvelle étude de rationalisation des cours et raccordements, basée sur un trafic minimal moyen de 0,2 wagon par jour.

Le 1er janvier 1984, le nombre d'installations fut ainsi réduit à 222 cours et 595 raccordements.

A peine ce système était-il d'application qu'une nouvelle étude était effectuée cette fois sur base de 0,4 wagons/jour. Le rapport, approuvé par le Conseil d'Administration de la SNCB le 14 juillet 1988, ramenait le nombre d'installations à 198 cours et 488 raccordements.

Une nouvelle rationalisation pour 1989

Simultanément, la SNCB décida de passer à la norme d'un wagon par jour. Cette disposition a été approuvée en date du 31 janvier 1989, avec mise en vigueur au plus tard le 27 mai de cette année.

Le lecteur trouvera ci-après la liste des cours à maintenir et à supprimer dans cette nouvelle perspective. Cette nomenclature appelle diverses remarques.

Il faut d'abord noter que, cette fois, la SNCB n'a pas appliqué les normes "arbitrairement", mais a laissé en service des installations qui n'atteignaient pas les normes mais dont la desserte ne lui coûtait rien, car elle pouvait s'effectuer par du personnel et du matériel présents pour d'autres activités.

Dans la liste qui suit, on trouvera encore des installations qui devaient disparaître sur la base de la norme 0,4 wagon/jour, mais dont la disparition effective n'avait pas encore été réalisée suite à la rapidité de succession des phases décrites ci-avant, tandis que d'autres installations reprises dans la liste "à supprimer" le sont déjà, la réalisation ayant dans ce cas précédé l'approbation !

Certaines cours à marchandises sont dénommées "à maintien garanti" : cette étiquette permet leur sauvegarde à plus longue échéance et par conséquent leur permet de bénéficier d'investissements pour leur amélioration ou leur remise en

état, ainsi que d'efforts du service "Marketing-Ventes" pour y attirer la clientèle. Ce type de cour est marqué du signe (X) dans notre liste. Par ailleurs, notons que cette disposition avait déjà été prévue en 1986, mais que les équipements performants qui avaient été annoncés pour la valorisation de ces cours "à maintien garanti" n'avaient jamais vu le jour.

Les nouvelles dispositions proposent en outre la remise en état des quais à bois des gares de Graide (ligne 166), Libramont (162), Florenville (165), Bastogne (163), Habay (162) et Paliseul (166) dans la province du Luxembourg : le coût total de ces travaux est estimé à 2.000.000 F. Dans le même ordre d'idées, la réouverture de la cour de Roux (ligne 124) est proposée en remplacement de celle de Courcelles-Centre (ligne 112A).

Enfin, le nombre de raccordements à fermer est approximatif, car l'utilisateur peut décider de le maintenir, moyennant le paiement d'une énorme redevance. En fait, chaque raccordé est astreint à payer une forte somme pour le maintien de son raccordement, mais la SNCB récompense ses bons clients, qui se voient octroyer des remises de redevance proportionnelles au trafic réel qu'ils procurent au rail : ces remises peuvent s'élever jusqu'à 120 % (sic) du montant de la redevance de base.

Cours et raccordements à maintenir ou à fermer pour le 27 mai 1989 :

DISTRICT CENTRE

7 cours à maintenir : Bruxelles Petite-Ile - Bruxelles-Ouest
Bruxelles-Tour-et-Taxis - Schaerbeek - Schaerbeek-Josaphat -
Hal - Groenendaal.

6 cours à supprimer : Buizingen - Etterbeek - Haren-Nord -
Jette - Lot - Ruisbroek.

9 raccordements à fermer.

Aucune ligne proposée à la fermeture.

DISTRICT SUD-EST

44 cours à maintenir : Ans - Bressoux (*) - Engis - Gouvy
Vielsalm - Herbesthal - Sourbrodt - Bullange - Liers - Montzen
(*) - Rivage - Poulseur - Trois-Ponts (*) - Verviers-Est
Verviers-Ouest - Spa - Visé - Andenne (*) - Namèche - Arlon
Stockem (*) - Athus (*) - Bertrix - Graide - Paliseul
Beauraing - Vonêche - Ciney - Libramont (*) - Bastogne - Bourcy
Neufchâteau - Marbehan - Habay - Croix-Rouge - Ste-Marie
Marloie - Moustier - Jambes-Nord - Ronet (*) - Ottignies (*)
Wavre, auxquelles on ajoute Bovigny et Gedinne dont on avait
prévu la suppression et qui sont provisoirement maintenues.

13 cours à fermer : Raeren - Lammersdorf - Rötgen -
Butgenbach(1) - Amay - Statte - Chênée - Waremmé - Hastière -
Hatrival - Poix-St-Hubert - Floreffe - Limal.

1- NDLR : curieuse décision de fermer cette cour de Butgenbach, alors qu'elle pourrait être desservie, nous semble-t-il, sans

22 raccordements à fermer.

6 lignes proposées à la fermeture :

- 31 Ans-Est - Rocourt
- 40A Liège-Longdoz - Y Froidmont
- 48 Raeren - Sourbrodt
- 49 Eupen - Raeren (frontière)
- 154 Y Neffe - Heer-Agimont (frontière)
- 288 Floreffe - zoning de la Basse-Sambre

DISTRICT SUD-OUEST

34 cours à maintenir : Ath - Maffle - Ghislenghien - Lessines
 Blaton - Péruwelz - Braine-le-Comte - Soignies - Enghien
 Haine-St-Pierre - Manage - Mons - Harmignies - Mouscron - St-
 Ghislain (*) - Jemappes - Tournai (*) - Allain - Charleroi-Sud-
 quai - Châtelet (*) - Acoz - Gilly-Sart-Allet - Erquelines
 Thuillies - Marchienne-Zone (*) - Fleurus - Sombrefe - Luttre
 Mariembourg - Walcourt - Roux - Piéton - Auvelais (*)
 Nivelles-Nord.

8 cours à fermer : Leval - Nimy - Antoing - Genappe - Couvin
 Mont-sur-Marchienne - Courcelles-Centre - Tamines.

37 raccordements à fermer.

5 lignes proposées à la fermeture :

- 88A Allain - Chercq
- 242 faisceau Criquelion - darse sud
- 247 faisceau Criquelion - Ghlin
- 281 Piéton - Anderlues
- 111 Thy-le-Château - Berzée.

DISTRICT NORD-EST

26 cours à maintenir : Anvers-Est - Anvers-Schijnpoort (*)
 Anvers-Sud - Boom - Zwijndrecht - Kapellen - Herentals
 Noorderwijk-Morkhoven - Malines-Nekkerspoel (*) - Boortmeerbeek
 Turnhout - Vilvorde - Aarschot - Hasselt (*) - Alken - Lanaken
 Mol (*) - Balen-Wezel - Winterslag (*) - Landen - Louvain (*)
 Louvain-Kom (*) - St-Joris-Weert - Kortenberg - Tongres
 Neerpelt.

10 cours à fermer : Essen - Lierre - Duffel - Diest - Lommel
 Bourg-Léopold - Waterschei - Heverlee - Hamont - Grimde.

37 raccordements à fermer.

4 lignes proposées à la fermeture :

- 278 Y Heisbroek - St-Katelijne-Waver (fort)
- 21A Winterslag - As
- 21B As - Eisden
- 205 Lierre - Klaplaar.

Diverses suppressions, dont nous faisons grâce à nos lecteurs,
 sont aussi proposées dans les emprises du port d'Anvers.

frais, par le train de desserte de Bullange, qui passe de toute
 manière par Butgenbach...

DISTRICT NORD-OUEST

36 cours à maintenir : Gand-St-Pierre - Gand-Ouest - Merelbeke (*) - Merelbeke-Luna - Audenarde - St-Nicolas (*) - Beveren Eeklo - Wondelgem - Zelzate - Zottegem - Alost (*) - Denderleeuw - Ninove - Termonde - Schoonaarde - Londerzeel Bruges (*) - Deinze - Tielt - Dixmude - Furnes - Ypres Courtrai (*) - Menin - Ostende (*) - Izegem - Roulers (*) Opwijk - Grand-Bigard - Aalter - Renaix - Lokeren - Wetteren Lichtervelde - Poperinge (uniquement pour le trafic betteravier).

17 cours à supprimer : Gand-Entrepôt - Grammont - Gavere-Asper Herzele - Erembodegem - Okegem - Zele - Buggenhout - Waregem Bissegem - Harelbeke - Roulers-port - Merchtem - Ternat - Knokke - Zarren - Zeebrugge-formation.

34 raccordements à fermer.

3 lignes proposées à la fermeture :

63 Kortemark - Westrozebeke (la SNCB a proposé à l'armée de reprendre cette ligne à son compte et d'assurer éventuellement la desserte du raccordé de Staden. Si cette proposition est acceptée, deux raccordements sont pratiquement maintenus).

206 Waregem - Gaverbeek

279 Y Keizerstraat - Zoning E3.

Diverses suppressions sont aussi proposées dans les ports de Gand, Bruges et Zeebrugge.

Résultat final

Sur le réseau de la SNCB, il resterait 147 cours à marchandises et environ 349 raccordements pour la fin du mois de mai.

Les économies escomptées sont les suivantes :

	voies aiguillages		PN ouvrages d'art		locomotives	agents
	km	nombre				
C	6,396	31	1	0	2	1
SE	115,791	169	110	68	2	20
SO	30,561	105	17	14	1	2
NE	74,287	240	29	5	22#	50#
NW	37,331	111	51	6	1	16
T	264,366	656	208	93	28	89

: dont 20 locomotives et 43 agents à la suite de la fermeture des mines de Campine.

P. Lemja
11-03-89

Enfin de bonnes idées à SNCB-colis ?

Dans Trans-Fer n°60, nous avons annoncé que la SNCB envisageait le transport des messageries par camion entre Duisbourg et le centre routier de Liège. Dès le 28 mai prochain, c'est bien le centre routier de Liège qui reprendra ce type de trafic: néanmoins, l'acheminement se fera par wagons...

D'autre part, SNCB-colis envisage, dans le courant de cette année déjà, le lancement d'un service express nouveau baptisé "IC-IR". Celui-ci relierait les principales gares IC-IR et quelques autres gares bien choisies, comme Spa ou Bastogne par exemple... Le transport des colis express se ferait dans les fourgons des trains de voyageurs. Ce service existerait de gare à gare ou de porte à porte (dans un rayon limité autour des gares concernées). En fonction du tarif demandé, la garantie de délai serait plus ou moins importante, mais le délai prévu serait la remise dans la demi-journée suivant l'acceptation. Exemple particulièrement rare, la faisabilité de ce nouveau service envisagé est pour l'instant testée sur les actuels envois express sans que la clientèle n'en ait été informée...

Dans un autre domaine, le nouvel indicateur, qui sera distribué fin mai 1989, abandonnera enfin la numérotation du réseau belge par tableaux pour en revenir aux numéros de lignes que tout le monde connaît. On retrouvera dès lors par exemple la ligne 94 Bruxelles-Tournai, signalée sous ce numéro : la SNCB gardera cependant les schémas de ligne au dessus des tableaux-horaires. Certes, quelques lignes seront fusionnées pour la facilité de la lecture : on trouvera notamment les lignes 42 et 43 fusionnées en un seul tableau 43, les lignes 50A, 51, 51A et 51B sur le tableau 50A, et la ligne 37 prolongée jusque Liège-Palais. Par contre, la ligne 36, Liège-Bruxelles, bien qu'intégralement reprise sous ce numéro, continuera à avoir ses tableaux-horaires scindés au droit de la frontière linguistique... Honni soit qui mal y pense !

P. Lemja - 7/3/89.

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

(Note du 20-02-89 publiée le 15-03-89)

- Ligne 86 : Leuze - Basècles (3) devient hors inventaire
- 106 : Clabecq - Ecaussinnes-Carières (3) devient hors inventaire
- 112A: Courcelles-Centre - Y Forchies (3) devient hors inventaire
- 123 : Enghien - Braine-le-Comte (3) devient hors inventaire

Mises hors exploitation - démontages - aliénations
--

L'arrêté royal du 20-02-89 (Moniteur Belge du 09-03-89) autorise :

- la mise hors exploitation de la ligne 156 tronçon Mariembourg - Boussu-en-Fagne (NDLR : pour exploitation par le CFV3V et sa filiale marchandises).
- le démontage de la ligne 69A Comines - Le Touquet frontrière.

Par PV du 21-02-89, la SNCB a remis aux Domaines, aux fins de vente, les terrains suivants :

- l'assiette de la ligne 48 (Vennbahn) entre la BK 75.000 (limite de la commune de Waimes) à la BK 86.384 (limite de la commune de Saint-Vith), sauf 389 m de la BK 75.611 à la BK 76.0000.

- l'assiette de la ligne 47 de la BK 21.660 à la BK 22.800 (comprenant le célèbre viaduc de Born, situé entre les BK 21.941 et 22.200).

Les acheteurs sont l'administration communale d'Amel/Amblève, l'Exécutif de la Communauté Germanophone et l'Office du Tourisme des Cantons de l'Est qui comptent l'affecter en site touristique (+ quelques parcelles pour des particuliers). Notons que la commune d'Amel était déjà propriétaire de la section précédente de la ligne 47.

COMMUNIQUES

GTF-Distribution

AUX SOUSCRIPTEURS DE L'OUVRAGE DE JACOBS, la locomotive type 1

Les souscripteurs qui ont fait confiance au GTF asbl seront bientôt récompensés de leur patience. Nous apprenons de l'éditeur que l'ouvrage va sortir de presse très prochainement. Nous ne manquerons pas de le faire suivre dès réception de l'éditeur.

PETITE ANNONCE

M. Héroufosse, quai Bonaparte 7/091 4020 Liège tél matin 041/423144, soir 041/426266 vend :

La Vie du Rail 13 vol. reliés 1961 à 1973 liquidés au prix indivisible de 6.500F. En prime, un lot de vieux numéros.

Rail Miniature Flash 1976 à 1983. 8 vol. reliés au prix de 500F/vol.

Les chemins de fer d'autrefois en Suisse Romande de 1870 à 1920 par G. Maison, 3 vol. pour 1500F les 3.

Les chemins de fer des Alpes Vaudoises et du Bas Valais (id) - 500F

75 ans Aigle-Champéry (id) - 500F

Trains en balade par J.M. Hartman 1000F

Suisse, pays du rail - 1000F.

TRANSPORTS URBAINS

Nouvelles de la MIVG (Gand)

Mise en service du trolleybus et du prolongement de la ligne de tram n°1

Le samedi 25 mars a été une journée faste pour les transports en commun gantois, gérés par la MIVG.

Une ligne de trolleybus, la seule en Belgique après la disparition du très important réseau de Liège en 1971, a été inaugurée. Portant l'indice "3", il reprend en fait l'itinéraire de la défunte ligne de tramway n°3, disparue en 1966, et dont la suppression, en vue de construire une ligne de métro, est reconnue comme une erreur, aux dires de la direction de la MIVG elle-même. Vingt trolleybus articulés ont été construits par les firmes Van Hool et ACEC pour exploiter la ligne. Le matériel électronique sensible dont ce matériel est équipé a nécessité des travaux considérables pour refaire la voirie dans les rues empruntées par la ligne 3. Nos lecteurs voudront bien se référer à l'article spécifique sur cette matière, ci-après.

La MIVG a aussi mis en service, sur 3,5 km, un prolongement de la ligne de tram n°1 jusqu'à Evergem. La société, à court de matériel tramway pour exploiter ce prolongement, s'est d'abord tournée vers la SNCV-Hainaut : elle espérait récupérer quelques motrices "SJ" actuellement sans emploi à Charleroi. Le matériel vicinal n'étant pas, semble-t-il, à la hauteur de ses espérances, notamment au point de vue de son coût, elle s'est tournée vers l'Allemagne Fédérale. Selon le journal "Le courrier de Gand" du 31 mars 1989, un accord aurait été conclu entre la MIVG et la Bochumer-Gelsenkirchner Strassenbahn pour l'achat de 6 tramways d'occasion, de trente ans d'âge. La MIVG espérerait mettre ces tramways en circulation à Gand dès le mois de septembre prochain. Une nouvelle qui appelle confirmation...

Le réseau autobus a été remanié pour l'occasion, de même que les horaires. Ceux-ci se caractérisent désormais par leur invariabilité : le minutage des passages aux arrêts reste inchangé quelle que soit l'heure de la journée. Des renforts sont néanmoins prévus aux heures de pointe.

La Direction de la MIVG a enfin confirmé qu'elle avait abandonné l'idée de supprimer la ligne de tram n° 40, qui a l'avantage de disposer d'un site propre. Elle a rappelé par ailleurs sa volonté de mettre la ligne de tramway n°1 en tunnel, sous la Lys, entre le Rabot et la Biloque : selon elle, c'est le seul moyen d'éviter les embouteillages au centre de la ville. Ce projet est évalué à 4 milliards de francs. La Communauté Flamande investira-t-elle une telle somme dans un projet qui pourrait menacer le centre historique de Gand ? L'avenir nous le dira peut-être...

INAUGURATIONS A GAND - 24 MARS 1989

LE TROLLEYBUS EST DE RETOUR

Après dix-huit ans d'absence, le trolleybus roule à nouveau dans notre pays. La Société des Transports Intercommunaux de Gand (MIVG) inaugure aujourd'hui 24 mars 1989, en présence du ministre, et demain pour le public, une nouvelle ligne de trolleybus. Cette ligne reliera, sur une distance de 8,5 km, les communes de Mariakerke et de Sint-Amandsberg au centre de la ville, un des axes forts du réseau.

Le trolleybus articulé avec moteur diesel d'appoint est une production entièrement belge : la partie mécanique est de construction VAN HOOL alors que la partie électrique est signée ACEC.

La décision de la MIVG d'utiliser un troisième système d'exploitation date déjà du début des années '80, mais l'histoire remonte encore plus loin avec les problèmes d'encombrement dans la ville. Les rues étroites et les nombreux ponts de la vieille ville ne contribuent pas à une desserte rapide et efficace par les transports en commun, d'autant plus que rien n'est fait, ou si peu, pour enrayer le développement du transport privé.

A la fin des années '60, la MIVG décida de réduire de 11 à 4 le nombre de lignes exploitées par tramways. La ligne 3 était en principe sauvée, mais les encombrements et les demandes de prolongation vers de nouveaux quartiers hâtèrent la bussification "provisoire" de cette ligne.

Un projet de pré-métro utilisant le lit des canaux et incluant la restauration de la ligne 3 en tramways, reçut un "non" définitif des autorités de la ville en 1976. La MIVG fut invitée à étudier un nouveau moyen de transport de qualité, plus souple que le tram et moins polluant que le bus, et d'une plus grande capacité. La ville veillerait de son côté au renouvellement de la voirie.

Après étude et une première sélection, la MIVG se retrouva devant une double alternative : soit le duobus équipé de moteurs électriques et d'un moteur thermique, soit le trolleybus muni d'un moteur thermique d'appoint. La technique du duobus n'étant à l'époque pas totalement au point, et les frais d'acquisition et d'entretien s'avérant très élevés, le choix se fixa donc sur le trolleybus. Ce type de véhicule connaît d'ailleurs, ces dernières années, une nouvelle jeunesse en Europe. La Suisse compte pas moins de 15 réseaux exploités par trolleybus modernes alors que des villes comme Arnhem (Pays-Bas) ou Nancy (France) développent avec succès de nouvelles lignes.

Le trolleybus Gantois desservira la totalité de la ligne en mode électrique et jouera donc le jeu des écologistes : pas de gaz d'échappement et moins de bruit. Le trolleybus articulé offre 131 places, contre 88 pour un autobus classique, et dispose de 4 portes automatiques pour accélérer la montée et la descente des voyageurs. Il est plus souple dans la circulation et moins cher à l'exploitation que le tram, et est plus facile et moins cher à l'entretien qu'un autobus diesel de même capacité. Mais le trolleybus n'a pas que des avantages car la vue de la ligne aérienne, et surtout de ses supports et croisements, aux abords des monuments historiques dérangeait les édiles de la ville.

La MIVG eut moins de problèmes du côté des constructeurs. Le premier trolleybus fut livré en novembre '87, et le dernier de la série de 20 le 5 mai '88. Il y a donc près d'un an que le trolleybus gantois est exploitable, mais les travaux routiers nécessaires n'ont été terminés que cette semaine. Ce retard a toutefois permis de combiner aujourd'hui 2 inaugurations : la prolongation de la ligne de tram 1 vers Evergem qui relie ainsi cette commune à la gare de Gand Saint-Pierre, et la mise en service du trolleybus sur la ligne 3. Le public participera au festivités ce samedi 25 mars en voyageant gratuitement sur les trams et trolleybus de la MIVG.

CARTE DE VISITE POUR LE MARCHE ETRANGER

Les amateurs se souviendront que les derniers trolleybus de Bruxelles et d'Anvers firent leurs adieux au début de 1964, alors que Liège maintint son réseau jusqu'en 1971. Le trolleybus de la nouvelle génération inauguré aujourd'hui à Gand diffère bien entendu de ses prédécesseurs par la technique, le confort et le "look".

"Plus rapide, plus fiable, plus économique" : ainsi se présente le nouveau trolleybus AG 280T produit par VAN HOOL et ACEC sur base d'un cahier des charges de la MIVG. Il mesure près de 18 mètres, propose 131 places, et permet une vitesse maximale de 60 km/h. Le moteur électrique est alimenté par 2 perches prenant le courant à la ligne aérienne dont il peut s'écarter de 4 mètres. Son rayon de courbe minimum est de 11 mètres. Le moteur diesel d'appoint permet des retournements en lignes (trajets limités) ou les manoeuvres dans le dépôt. Le trolleybus a un faible emmarchement et 4 portes automatiques commandées de l'intérieur et de l'extérieur par les voyageurs. La MIVG a pris grand soin du confort et de la sécurité des utilisateurs, et le "look" est résolument moderne. Les matériaux utilisés et le traitement spécial de la carrosserie garantissent une longue durée de vie. La société compte exploiter ces véhicules pendant au moins 25 ans.

Le prix s'élève à 22,5 millions par trolleybus, en ce compris les frais d'études et de développement. Une seconde commande verrait donc baisser les prix. Mais la MIVG n'envisage pas pour le moment une deuxième ligne de trolleybus et ressort plutôt un projet de métro léger dans le lit de la Lys. Ces plans attendent l'assentiment du ministre et du nouveau collègue scabinal gantois. Les constructeurs lorgnent quand à eux vers de nouveaux clients potentiels. D'aucuns affirment que la ville de Gand s'est vue imposer le trolleybus comme vitrine technologique pour renforcer la position des constructeurs belges sur le marché international.

Article paru dans "Het Volk" du 24 mars '89
Traduction Van Der Kelen J.C. - 26.03.89

Nouvelles de la SNCV - Hainaut

Compléments aux nouvelles rapportées dans Trans-Fer n° 62 p. 52

Infrastructure

A la suite des travaux de modernisation de l'axe Charleroi - Gosselies, un deuxième parcours d'essai de réception a été effectué le 18 novembre 1988, avec toujours la 9591, accompagnée cette fois de la 6100.

Même si des rumeurs optimistes ont circulé à l'époque quant à la possibilité de voir réapparaître le tram entre Charleroi et Gosselies au début de 1989, rien ne s'est matérialisé à ce jour et aucune date n'a été actuellement avancée. Plus personne ne se risquerait à faire le moindre pronostic sur la date d'une éventuelle réapparition du tram 62. La signalisation n'est toujours pas remontée entre Jumet (Carrosse) et Gosselies (Calvaire).

Quant à la section Gosselies - Courcelles, si les études sont effectivement terminées, aucune décision n'a encore été prise quant à l'opportunité d'effectuer les travaux.

Rappelons également que les services sont assurés depuis le 1er septembre 1988 par les bus 60 Charleroi - Gosselies - Villers-Perwin, 61 Charleroi - Gosselies - Courcelles - Trazegnies et 63 Charleroi - Gosselies - Courcelles - Fontaine.

Matériel

Type S/Sm

La 9150 a été démolie au dépôt de Trazegnies. La 9131, éphémère VT à Anderlues, a été déclassée à l'automne dernier et transférée à Jumet, où elle fut démolie en février 1989, en même temps que les 9137, 9142, 9143 et 9157. Tant qu'il y était, le ferrailleur a aussi fait disparaître les VT 9039 et 9083, ainsi que l'ex-future SJ 9185.

En matériel crème, il ne subsiste plus dès lors que les VT 9051 et 9055 (en service à Anderlues) ainsi que les 9120, 9123 et 9127, hors service à Jumet. Ces trois dernières motrices ont été achetées par des amateurs et portent toutes trois un écriteau "vendu".

Type SJ

* La 9173 est devenue VT à Anderlues en remplacement de la 9131. Elle a été, pour la circonstance, équipée de girophares, de prises de courant et de boyaux de freins.

* La 9180 (qui fut quelques mois VT en 1988) a été transférée à Gand le 10 janvier 1989. La MIVG manque en effet de trams dans la perspective des prochaines extensions de son réseau, et

avait envisagé en effet l'acquisition d'une demi-douzaine de SJ. Mais la 9180 est équipée d'anciens bogies non élastiques et la MIVG n'en veut pas dans cet état-là. Elle n'a donc toujours pas quitté le dépôt gantois. La société gantoise s'est entretenu tournée vers les réseaux allemands.

* La 9181 n'est toujours pas terminée.

Type BN

Une petite vingtaine de motrices ont été câblées pour l'installation de la radio à bord. Il s'agit là d'une exigence pour la circulation dans les tunnels des antennes "est", qui attendent toujours désespérément leur mise en service, en dépit de l'insistance des autorités communales. Les pantographes Stenman continuent à remplacer progressivement les pantos unijambistes.

L'exploitation des lignes 89-90-93

Une signalisation a été installée afin d'éviter que deux "90" ne se croisent à Anderlues (Jonction).

Les 5 et 7 février 1989, la ligne 90 a été limitée en raison du carnaval de Binche au parcours Charleroi (Sud) - Binche PN. Un bus assurait la navette entre cet endroit et La Louvière.

Du 28 mars au 7 avril, la circulation des trams a été à nouveau suspendue entre Binche et La Louvière pour permettre la réalisation de travaux, tandis que le côté sud-est du triangle de Beaux-arts - Piges était également hors service. Le 90 était donc limité au parcours Charleroi (Sud) - Binche et empruntait la ligne directe entre les stations Ouest et Piges sans desservir la station Beaux-Arts.

d'après C.L. 28/2 et 12/4/89

Et l'achèvement du métro de Charleroi ?

Décidée en 1962, la construction du métro léger de Charleroi n'en finit pas de traîner en longueur... Selon un calendrier des travaux établi en 1975, la boucle centrale, sur laquelle venaient se greffer huit lignes radiales, aurait dû être achevée ... en 1988. Le planning prévoyait encore l'ouverture de 52 km de lignes et 70 stations pour 1995. Quatorze ans plus tard, à peine 11 km de lignes sont en service, et 11 stations accessibles : il s'agit de la liaison gare du Sud - Beaux-Arts à Charleroi et de la liaison Charleroi - Fontaine-l'Évêque, avec un hiatus à Marchienne. Vingt milliards ont été engloutis, et on est en plein milieu du gué...

Un fait nouveau vient de bouleverser les données : la régionalisation du transport en commun vicinal et urbain, effective depuis le 1er janvier de cette année. Le ministre compétent pour l'achèvement du métro de Charleroi est maintenant Amand Dalem. Celui-ci dispose aujourd'hui d'un budget global d'1,3 milliards de francs pour les investissements des transports en commun de Wallonie. Or, il faudrait encore 8,6 mil-

liards pour achever l'axe est-ouest, de Fontaine vers Gilly et Châtelet, du métro de Charleroi... Il ne faut pas être grand mathématicien pour comprendre le problème d'Amand Dalem : que faire du métro de Charleroi ?

Le Ministre s'est rendu sur place début mars et a parcouru notamment en motrice BN le tronçon Beaux-Arts - Gilly, une antenne de 2 kilomètres achevée depuis 4 ans, et desservie par 4 stations : Waterloo - Samaritaine - Gazomètre et Gilly ; faute de moyens et d'accord entre la SNCV et la STIC, société urbaine de transports en commun de Charleroi, cette antenne n'est pas exploitée et se dégrade... Idem pour une autre antenne, celle de Châtelet, qui attend désespérément ses trams et ses usagers. Il a aussi visité le gigantesque chantier du tronçon d'1 kilomètre (Parc - Janson - Waterloo) de la boucle "est" de la ville de Charleroi. Une fois achevé, cet ouvrage devrait être prolongé de moins d'un kilomètre vers la gare du sud pour rejoindre le côté ouest de la boucle, déjà en service. Ce chantier, dont l'achèvement est prévu pour 1993, devrait coûter 1,641 milliard de francs.

A la suite de cette visite, le Ministre s'est engagé à poursuivre les travaux entrepris afin de valoriser les investissements déjà consentis à ce jour.

Cette déclaration de bon sens impliquerait donc l'achèvement de la boucle "est", le prolongement des tronçons Gilly - Soleilmont (800 millions sur l'antenne de Gilly) et Centenaire - Corbeau (500 millions sur l'antenne de Châtelet), soit un total de 4 milliards d'investissements. Pour la mise en service des antennes actuellement construites vers Gilly et Châtelet, le Ministre compte prendre rapidement position. Cela implique qu'il trouve des moyens d'exploitation nouveaux (100 millions de francs par an) et qu'il fusionne la STIC et la portion de la SNCV qui gère le réseau de Charleroi.

Toutes ces décisions impliquent une vision globale des besoins d'investissement pour les transports en commun wallons. D'autres villes ont en effet des projets, et la ville de Liège par exemple est elle aussi au milieu du gué : projet du TAU, tunnels divers non rentabilisés, aménagement de la place St-Lambert...

Un beau défi en perspective pour l'Exécutif Wallon...

d'après le Soir - 8/3/89.

Exit les trams en région du Centre

En 1986, la SNCV avait supprimé ce qui restait du réseau de trams dans la région du Centre, soit les lignes 31, 80 et 82, à l'exception du 90 Anderlues - Binche - La Louvière. A l'époque, la SNCV, par voie de tracts, avait promis une rénovation complète de l'infrastructure "tramway" de ces lignes. Rien de concret ne s'est manifesté depuis : les élus de la région se sont adressés au Ministre régional compétent en matière de com-

munications. Amand Dalem vient de prendre une position claire et, semble-t-il définitive, sur le sort du 80, du 82 et du 31.

Il considère tout d'abord qu'entre 1979 et 1988, le Ministère des Communications et la SNCV ont investi 589 millions de francs pour la modernisation du réseau. Certes, la poursuite de ces investissements était prévue : mais le nouveau département régional des Communications a préféré abandonner l'idée. Le coût requis pour achever cette modernisation est à son estime trop élevé : sur base des données de 1984, il faudrait 1 milliard pour achever cette modernisation. De plus, le coût d'exploitation d'un réseau tramways représente plus du double du coût d'exploitation par autobus, d'où une charge supplémentaire de 120 millions par ans pour un réseau de tram par rapport à un réseau de bus. De plus, un réseau de trams ne peut survivre qu'avec un débit de 2500 voyageurs par heure et par sens de circulation. Le réseau louviérois ne compte au maximum que 1000 voyageurs par heure et sens de circulation sur ses tronçons les plus chargés.

Le Ministre conclut : "au vu de ce qui précède, j'estime qu'il ne convient pas de persister à investir..."Voilà qui est clair : à part le 90 entre Anderlues et La Louvière, dont la survie est actuellement précaire, il n'y aura plus de trams dans la région du Centre...

d'après La Libre Belgique 21/3/89.

DIMANCHE 21 MAI 1989

LA LOUVIERE
CHARBONNAGE DE BOIS DU LUC



BOURSE D' ECHANGE

T R A I N S A U T O S M A Q U E T T E S J O U E T S A N C I E N S

CHARBONNAGE DE BOIS DU LUC (ATELIER DE MECANIQUE) DE 10 À 15 HEURES

Prix : 150 BEF la série + frais d'envoi (20 BEF pour 1 série, 30 BEF pour deux ou trois séries). Etranger : frais portés à 30 BEF pour 1 série, 60 BEF pour plusieurs séries.

* **Série de 8 cartes-vues couleurs (Editions GEDA)**

1 série de cartes-vues sur les transports en commun belges.

Prix : 160 BEF la série + frais d'envoi (Belgique : 20 BEF, étranger : 30 BEF - pas de frais en cas d'envoi groupé avec les séries de cartes-vues Ediblanchart).

* **Le tramway touristique Lobbes - Thuin** par O. GEERINCK, éditions du Cabri.
Plaquette de 30 pages Format A5, 15 photos couleurs, 12 noir-et-blanc. Historique et descriptif complet de cette ligne exploitée à des fins touristiques par l'ASVi.

prix (port compris) : Belgique : 290 BEF, étranger : 320 BEF.

* **Le chemin de fer à vapeur des 3 Vallées Mariembourg - Treignes** éditions du Cabri.

Plaquette de 32 pages A5 - couverture et plusieurs photos en quadrichromie. Historique et descriptif de la ligne et du CFV3V qui exploite cette ligne à des fins touristiques.

prix (port compris) : Belgique : 320 BEF, étranger : 350 BEF.

GTF - Editions

Le voyage organisé par le GTF asbl le 8 avril dernier, nous a permis de sillonner quelques lignes de la banlieue de Mons. Grâce à la ténacité de notre organisateur, nous avons eu la chance non seulement de franchir la frontière belgo-française à Quiévrain, mais aussi de dépasser Blanc-Misseron et de parcourir, avec l'autorail triple série 40, la section Blanc-Misseron - Valenciennes. Cette gare française a donc eu l'avantage de recevoir ce matériel belge pour la première (et la dernière ?) fois.

Notre service "Editions" a publié à l'occasion de ce voyage, un opuscule d'une douzaine de pages constituant un descriptif historique et technique des lignes 98 Cuesmes-bifurcation - Flénu (Produits) - St-Ghislain, 100 St-Ghislain - Tertre - Ath et ses lignes industrielles 242 et 247, et 97 St-Ghislain - Quiévrain - Valenciennes. Cette brochure est illustrée de 4 cartes de la région.

Nous enverrons volontiers gratuitement cet opuscule à nos membres qui n'ont pas participé à cette excursion et qui souhaiteraient néanmoins disposer de cette documentation. Il suffit de nous en faire la demande avant le 20 mai prochain à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1, en joignant une enveloppe format "lettre" timbrée à 13F et portant l'indication de vos nom et adresse.

NOUVELLES DIVERSES

Remerciements

Nous avons demandé à nos membres, dans notre livraison précédente, de bien vouloir nous transmettre tout article relatif au rail belge, que leur lecture de la presse, tout particulièrement régionale, leur ferait découvrir.

Nous avons été comblés pour le présent numéro. Nous voudrions remercier tout particulièrement nos membres J. Ferrière et A. Tenaerts qui recensent la presse nationale et le Moniteur Belge et nous transmettent toute information intéressante. Nous avons aussi reçu d'intéressantes découvertes de MM. D. Van Loock, A. Ferrière, J. Ganton, D. de Seille et particulièrement de M. J.C. Van der Kelen, qui nous a fait l'amitié de traduire un extrait de la presse flamande relatif à la nouvelle ligne de trolleybus de Gand.

Merci à nos collaborateurs éventuels et occasionnels d'alimenter ainsi Trans-Fer. Toute information, tout article de presse ou contribution personnelle est bienvenu à notre adresse

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1.

Courrier des lecteurs

Notre article "interpénétrations d'engins moteurs belges et étrangers" paru dans Trans-FER n° 62 pages 9 et suivantes, nous a valu un abondant courrier. Plusieurs de nos membres ont apporté corrections et précisions dont voici une synthèse.

Relations belgo-néerlandaises

M. Fred Visser de Lanaken nous fait remarquer les points suivants :

* ZELZATE - SAS-VAN-GENT

Les locomotives belges série 62 ne dépassent pas Sas-van-Gent. Elles ne vont pas à Terneuzen. [M. Dosogne précise que les diesels NS série 500 et SIK viennent à Zelzate].

* ESSEN - ROOSENDAAL

L' "écluse" 3000v/1500v ne se trouve pas à la frontière géographique, mais peu avant l'entrée en gare de Roosendaal.

* HAMONT - BUDEL (WEERT)

Les locomotives belges série 51 ne dépassent pas Budel (desserte de la Kempse Zink Maatschapij).

* LANAKEN - MAASTRICHT

Les locomotives diesel NS série 2200 viennent régulièrement à Lanaken ; les 2400 y viennent sporadiquement.

* VISE - EIJSDEN

L' "écluse" 3000v/1500v se trouve en territoire néerlandais 6,5 km après la frontière géographique, près du lieu-dit "Vinkenslag" (commune de Maastricht). De l' "écluse" à la gare

principale de Maastricht, il faut encore compter 3,5 km.
Les locomotives NS série 2200 viennent régulièrement à Visé.

Relations belgo-françaises

M. Christian Dosogne ajoute les interpénétrations suivantes à la liste que nous avons donnée :

- * BLANDAIN-BAISIEUX : ajouter diesels SNCB série 51 et 62
- * QUEVY-FEIGNIES : ajouter électriques SNCB série 12 et 16 jusqu'à Paris (Nord).
- * ERQUELINNES-JEUMONT : ajouter électriques SNCB série 16 jusqu'à Paris (Nord).
- * HEER-AGIMONT-GIVET : ajouter diesels SNCB 54 et 55 vers Givet et SNCF 63000 jusque Heer-Agimont (parfois SNCF 66000).
- * SIGNEULX-GORCY : la desserte est aujourd'hui assurée par locomotives SNCB série 52 et 53.

relations belgo-luxembourgeoises

- * ATHUS - RODANGE : les locomotives diesels série 54 de la SNCB vont aussi à Belval.
- * GOUVY - TROIS-VIERGES : M. Radermecker précise que les locomotives diesels série 55 de la SNCB descendant au-delà de Luxembourg jusqu'au triage de Bettembourg avec les trains auto-couchettes.

Merci à tous nos membres de ces intéressantes précisions, sur un sujet complexe certes, mais néanmoins passionnant. Les ressources de l'informatique permettront à Trans-Fer de publier périodiquement une mise à jour de la liste...

Rectifications

Trans-Fer n° 62 page 8 : l'arrêté ministériel du 16/1/89 relatif aux ambulants postaux a été publié dans le Moniteur Belge du 11/2/89.

Trans-Fer n° 61 page 41 : M. Hysman précise que, depuis le 24 mai 1982, les Am des tranches 1950, 1953, 1970 JH "Sabena" et les Am postales sont entretenues par Schaerbeek diesel.

Trans-Fer n° 61 page 43 : une note SNCB du 22/12/88 publiée le 16/1/89 met hors service la ligne industrielle 278 Y Heisbroek - fort de Ste-Katelijne-Waver. Il s'agit en fait d'une ligne industrielle nouvelle, mise en "exploitation" (?) le 30 septembre 1985. L'établissement de cette antenne, bien visible de la ligne 25 Bruxelles - Anvers, a nécessité l'érection d'au moins un ouvrage d'art. Le point d'interrogation ponctuant le mot "exploitation" est justifié par le fait que l'on se demande si cette ligne a jamais servi... Si tel est le cas, quelle étude de marché a donc bien abouti à la création de cette

ligne, qui pourrait ainsi inspirer la RTBF lors d'une prochaine chronique sur "les travaux inutiles" en Belgique.

Trans-Fer n° 61 page 50 : M. Huysman précise que la mise à voie unique de la ligne 42 section Aywaille - Stoumont a lieu par l'ancienne voie A.

BIBLIOGRAPHIE

M. David HAYDOCK, 65, rue du Gouvernement à F-59500 DOUAI (France) signale qu'il vient de publier, en langue anglaise et aux éditions Ian Allan Ltd (Londres) un livre de poche illustré de 128 pages, et qui est une sorte de fichier de tout le matériel moteur des NS, SNCB et CFL. Chaque matériel est brièvement présenté et illustré d'une photo en noir-et-blanc.

"Benelux - Belgium, the Netherlands and Luxembourg Railways" peut être obtenu en contactant l'auteur à l'adresse ci-dessus.

EVENEMENTS FERROVIAIRES A L'ETRANGER

Centenaire de l'arrivée du rail à Souillac (France). Nombreuses manifestations avec circuit vapeur rétro. Du 12 au 16 juillet 1989. Renseignements : Régiorail, 21, rue du Royaume à F-91440 BURES, joindre un coupon-réponse international. Tél: (1) 69 07 90 25.

La DB organise divers circuits en train vapeur à travers la RFA cette année (région de Köln - Hambourg et Nuremberg). Dépliant fort complet avec conditions de participation et conditions économiques de circulation sur réseau allemand à demander à Représentation Générale DB, rue du Luxembourg 23, bte 1, 1040 Bruxelles.

A PROPOS DE LA DEFUNTE LIGNE DE TRAM PERUWELZ - BONSECOURS

Le samedi 18 mars dernier, la collection de l'Amutra s'est enrichie d'une pièce supplémentaire : le tram hippomobile de Péruwelz - Bonsecours a rejoint le musée de Schepdaal grâce à la compréhension d'une famille de Bonsecours, qui possédait ce dernier véhicule installé dans son jardin depuis environ 1920.

Malgré près de 70 ans passés à l'extérieur, la restauration de la caisse reste possible et sera entamée prochainement.

En vue d'envisager cette restauration conformément à son aspect original, un appel est fait aux amateurs en vue de retrouver une photo ou carte postale de cet engin en service jusqu'en 1914 (tous les trams de la ligne n'étaient malheureusement pas similaires).

Le véhicule sauvé possède 5 fenêtres de chaque côté ; il n'y a pas de lanterneau en toiture. Il y a une seule plateforme avec porte quoique la ligne ait été dotée de boucles de retournement à ses deux extrémités.

Notre membre M. De Preter, 194, chaussée de Ninove à 1710 Dilbeek (tél. 02/569.31.09) serait heureux de recevoir tout document montrant un engin de ce type en ligne entre Péruwelz et

Bonsecours : si vous pouvez l'aider à restaurer cet engin, envoyez-lui copie de votre document. Tous vos frais seront remboursés.

L'historique de la ligne Péruwelz - Bonsecours a par ailleurs été publié dans Tram-Magazine n°12, publié par l'AMUTRA.

Vient de paraître aux éditions Altaïr:

Cours "Etat Belge"

Section "traction et matériel " 1924.

Ce cours, donné en 1924 à ceux qui entraient aux chemins de fer de l'Etat Belge, est un document de première valeur sur les chemins de fer de cette époque. Il nous donne une description minutieuse des divers organes des locomotives à vapeur, des différents modes de chauffage, d'éclairage, de freinage des trains, nous renseigne sur les différents types de locomotives et de wagons utilisés à cette époque, sur les opérations à effectuer à la rentrée et à la sortie des locomotives, sur la vie du personnel roulant, les diverses avaries qui peuvent survenir aux locomotives et bien d'autres choses encore. A la lecture de ce cours, vous découvrirez la locomotive à vapeur comme si vous aviez vécu cette époque. un document historique

qui intéressera autant les historiens que les mordus de la vapeur, et en général tous ceux qui aiment le chemin de fer.

Envoi contre 275 FB au CCP 000-0560212-37
de J.P. Hamblenne BP 1446 1420-Braine l'Alleud.



A.S.B.L.

A

Boîte Postale 191- 4000 Liège 1.

Samedi 27 mai 1989

Une organisation GTF asbl

Train de plaisir "Haute Meuse Express"

Le GTF asbl vous invite :

à gagner la Haute-Meuse et
à passer une journée inoubliable de détente
loin des routes encombrées,
en empruntant un train composé
de voitures modernes tractées par
une ancienne locomotive,
et en effectuant une longue promenade
en bateau de plaisance.

Une manière originale de découvrir la Belgique autrement...

Le train spécial affrété pour l'occasion par le GTF asbl quittera Bruxelles-Midi le samedi 27 mai vers 9h05. Il marquera l'arrêt à Bruxelles-Nord à 9h15. Il ne choisira pas l'itinéraire le plus court et le plus conventionnel ; au contraire, il recherchera des régions de contrastes et de tourisme : à travers les fenêtres, les participants découvriront la forêt de Soignes, le Brabant Wallon, les ruines de Villers-la-Ville, des sites industriels abandonnés avec leurs belles-fleurs immobiles, des usines sidérurgiques débordant d'activité, fierté de leur région, l'industrielle vallée de la Sambre, Namur la gaillarde et la Haute-Meuse de Dinant jusqu'à la frontière française : les rochers de Freyr, le château d'Hastière, le barrage d'Anseremme... et bien d'autres curiosités commentées tout au long du voyage sur fond de musique d'ambiance.

La locomotive diesel qui tractera ce train sera l'une des plus anciennes de ce mode de propulsion circulant sur le réseau belge : elle témoignera du savoir-faire de l'entreprise Cockerill de Seraing qui a construit cette série de machines en 1955. Le 27 mai 89 sera le dernier jour d'exploitation commerciale de ce type d'engin.

Les voitures dans lesquelles vous prendrez place sont parmi les plus récentes et les moins connues du réseau de la SNCB : il s'agit de voitures à deux étages, qui ne circulent normalement qu'aux heures de pointe et sur certaines lignes. Elles bénéficient des dernières trouvailles de la technologie moderne, dont une suspension très confortable sur coussin d'air. A l'étage supérieur, le paysage est splendide... C'est la première fois que ce matériel circulera au sud de Dinant...

A Dinant, vous prendrez place sur un bateau de plaisance pour une croisière de deux bonnes heures en haute Meuse jusqu'à Heer-Agimont, point frontière avec la France, où le train spécial vous attendra pour parcourir la ligne Heer-Agimont -

Dinant sur laquelle plus aucun train de voyageurs ne circule depuis près d'un an. Par ailleurs, la SNCB fermera cette ligne à tout trafic commercial le lendemain.

Le programme (heures approximatives)

**** Le train spécial ****

Bruxelles-Midi	9h06	Charleroi-Sud	10h40
Bruxelles-Nord	9h18	Namur	11h20
Bruxelles Q-Lpd.	9h27		
Ottignies	9h50	Dinant	11h50
Fleurus	10h20		

Temps libre pour le repas de midi et la visite de Dinant.

**** Le bateau de plaisance ****

Dinant : départ vers 15 h, Anseremme, Waulsort, Hastière, Heer-Agimont (arrivée vers 17 h).

**** Retour du train spécial ****

Heer-Agimont	17h30	Fleurus	19h20
Dinant	17h55	Ottignies	19h46
Namur	18h25	Bruxelles Q-Lpd.	20h02
Charleroi	19h07	Bruxelles (Nord)	20h12
		Bruxelles (Midi)	20h22

Il sera possible d'embarquer dans le train spécial dans toutes les gares où celui-ci s'arrêtera. Il sera également possible de ne pas effectuer la promenade en bateau et de rester à Dinant (pas de réduction de prix).

A Dinant, nous organiserons, pour ceux qui le souhaitent, un repas de midi collectif **FACULTATIF** à prix démocratique. Deux menus sont proposés :

menu 1 à 400 BEF : crudités, poulet garni provençal, frites, légumes et glace

menu 2 à 450 BEF : apéritif, vol au vent, entrecôte boeuf champignons, salade, glace.

Ces prix comprennent en outre TVA, service et un café.

Une journée entière de détente: rejoignez-nous en train régulier
Laissez votre voiture au garage, ou parcourez une distance minimale avec votre véhicule !

Au départ de toute gare belge, vous pourrez emprunter un train régulier pour rejoindre notre train spécial à Bruxelles, Ottignies, Fleurus, Charleroi ou Namur : le prix du billet aller-retour, à nous réserver sur bulletin de participation ci-après, est uniformément fixé à 130 BEF quel que soit votre point de départ. Un prix particulièrement doux...

Votre confort pendant l'excursion

Dans notre train spécial, vous pourrez obtenir des boissons fraîches. Le bateau est, lui, doté d'un bar. Une boisson gratuite vous sera d'ailleurs offerte dans le train. Lors du voyage retour, et sur commande préalable sur notre bulletin d'inscription joint, vous pourrez obtenir une assiette de dégustation créée par "l'Office des produits wallons" et ce, pour la somme de 50 BEF.

Documentation

Une farde de documentation vous sera remise par nos soins.

Nos prix

Ils comprennent les parcours en train spécial (aller jusque Dinant, retour d'Heer-Agimont), la promenade en bateau, et les frais d'organisation :

Participants adultes embarquant à Bruxelles,
Ottignies ou Fleurus.....620 BEF
Participants adultes embarquant à Charleroi ou Namur.. 540 BEF
Enfants de moins de 14 ans de toute gare
d'embarquement du train spécial..... 400 BEF
Enfants de moins de 6 ans (2 max. par adulte) gratuit

Remarques : les billets de service SNCB et cartes de réduction individuelles ne sont pas valables sur ce train.

L'inscription préalable et indispensable
avant le 19 mai 1989.

Elle se fait par écrit en renvoyant le bulletin de participation joint et en versant simultanément la somme correspondante de préférence par chèque barré

Votre place

Il n'y a pas de place numérotée dans le train. Nous veillerons cependant à ce que chaque participant puisse obtenir une place intéressante quelle que soit la gare d'embarquement. C'est la raison pour laquelle nous vous prions de spécifier votre gare d'embarquement sur le bulletin de participation.

Confirmation d'inscription

Celle-ci vous parviendra par la poste dans la semaine précédant le voyage, accompagnée de vos billets. L'horaire exact du train vous sera communiqué par la même occasion.

Renseignements complémentaires

Par téléphone du lundi au vendredi entre 18 et 20 heures au 071 - 51.66.03 (GTF asbl c/o Monsieur Laterre).

<p>Sous le patronage de Commissariat au Tourisme de la Communauté française Brasserie de Diekirch</p>

Préparez votre voyage... Lisez l'une de nos dernières éditions

* Aspects ferroviaires du pays de Charleroi

Un numéro spécial de notre revue Trans-Fer consacré à l'histoire de la ligne de chemin de fer Charleroi - Fleurus - Ottignies, parcourue le 27 mai, et de la ligne de tram disparue Charleroi - Gosselies - Fontaine l'Evêque. 120 pages, 100 photos
prix envoi compris : 410BEF.

* Le rail passe par Liège

Un livre relatant le passé, le présent et l'avenir du chemin de fer en terre liégeoise. Format A4, 168 pages, 200 photos.
prix envoi compris : 1230 BEF.
Ces ouvrages peuvent être commandés par versement à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.



GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

ASBL

****	****	date rentrée	paiement	repas	N° inscript.

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION

voyage Haute-Meuse - 27.05.89

Bulletin à renvoyer avant le 19 mai 1989 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne, 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 F
et portant l'indication de votre nom et de votre adresse : elle
servira à vous envoyer vos billets et la confirmation de votre
inscription.

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue..... N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement)

*inscrits au voyage du 27 mai 1989 : (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) au départ de Bruxelles, Ottignies ou Fleurus à 620 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) au départ de Charleroi ou Namur à 540 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfants de moins de 14 ans (toutes gares) à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfants de moins de 6 ans	GRATUIT
<input type="checkbox"/>	dîner menu n° 1 à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	dîner menu n° 2 à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche 2e cl. toute gare belge - gare d'embarquement train spécial à 130 BEF aller-retour	.....
<input type="checkbox"/>	assiette(s) produits wallons à 50BEF	.....

TOTAL

* J'embarquerai dans le train spécial à la gare que j'encadre :
BRUXELLES MIDI - BRUXELLES NORD - BRUXELLES QUARTIER-LEOP.
OTTIGNIES - FLEURUS - CHARLEROI-SUD - NAMUR

* J'effectue le paiement (cochez la case correspondante)
 par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
 par virement au compte 068-0883360-08 GTF asbl-4000 LIEGE
(pour versements de l'étranger uniquement) par paiement à
CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000
LIEGE 1.* Je déclare avoir pris connaissance des
conditions de participation et y adhérer entièrement.
(date et signature)

VOYAGE DU 27 MAI 1989 - HAUTE-MEUSE EXPRESS

OPTION SPECIALE POUR MEMBRES DU GTF ASBL

Nos membres en règle de cotisation pour 1989 peuvent emprunter notre train spécial "Haute-Meuse Express" du 27 mai 1989 et renoncer à l'excursion en bateau entre Dinant et Heer-Agimont.

Nous leur proposons alors d'effectuer à la place le trajet Dinant - Heer-Agimont soit dans le train spécial, soit à bord d'un autobus qui suivra la ligne et s'arrêtera aux endroits les plus propices pour les photos.

ATTENTION : si vous souhaitez profiter de cette possibilité réservée aux amateurs ferroviaires convaincus :

- 1) vous aurez le choix à l'arrivée à Dinant entre -rester à bord du train spécial qui continuera vers Heer-Agimont, et -embarquer dans un autobus spécial pour photographes qui suivra la ligne jusqu'à Heer-Agimont.
- 2) vous pourrez -si vous le souhaitez- réserver un repas de midi que nous organiserons à HASTIERE uniquement pour ceux qui auront choisi cette option.

SI VOUS CHOISISSEZ D'EFFECTUER EN TRAIN OU EN BUS LE TRAJET DINANT - HEER-AGIMONT, les prix sont les suivants :

parcours en train spécial aller-retour de n'importe quelle gare d'embarquement à Heer-Agimont.....	520 BEF
parcours en train spécial comme ci-avant ET en autobus (place assise ou debout).....	620 BEF
repas de midi à HASTIERE.....	450 BEF
parcours d'approche toute gare belge - lieu d'embarquement train spécial A-R.....	130 BEF
assiette de produits wallons.....	50 BEF

→ SI CETTE PROPOSITION VOUS AGREE, inscrivez-vous en utilisant le bulletin d'inscription spécial page F.

Nous tenons à souligner que ce voyage revêt un caractère tout particulier :

- les locomotives diesel série 59 seront, le 27 mai, à leur dernier jour d'exploitation commerciale.
- ce train constitue le dernier voyage de la période "commerciale" de la section Dinant-Givet de la ligne 154.



GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF



A.S.B.L.

VOYAGE HAUTE-MEUSE-EXPRESS - 27 MAI 1989
BULLETIN D'INSCRIPTION OPTION SPECIALE MEMBRE GTF ASBL

Ce bulletin est à remplir par nos membres qui souhaitent effectuer le trajet Dinant - Heer-Agimont en train ou en autobus suiveur, et non pas en bateau.

*****	*****	date rentrée	paiement	repas	n° inscr.
indications de service. ne pas remplir ces cases SVP					

A renvoyer avant le 19 mai 1989 à l'adresse suivante :

GTF asbl, c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne, 68 B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

Ce bulletin sera accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 F et portant indication de vos nom et adresse.

*Je soussigné.....(nom et prénom)

Rue N°..... N° bte.....

N° postal.....Localité

Membre GTF 1989 N° (voir étiquette-adresse Trans-Fer).....

*inscris au voyage du 27 mai (option spéciale membres)

(noter le nombre de participants dans les cases)

<input style="width: 20px; height: 20px;" type="checkbox"/>	participant train spécial de n'importe quelle gare d'embarquement à 520 BEF.	.....
<input type="checkbox"/>	participant train spécial + autobus à 620 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à Hastière à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche toute gare belge-gare d'embarquement à 130 BEF	.....

TOTAL

*J'embarquerai dans le train à la gare que j'encadre :
BRUXELLES-MIDI BRUXELLES-NORD BRUXELLES QUARTIER-LEOPOLD
OTTIGNIES FLEURUS CHARLEROI-SUD NAMUR

*Je verse cette somme :

<input style="width: 20px; height: 20px;" type="checkbox"/>	par chèque bancaire barré joint à l'ordre de GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 GTF asbl-4000 LIEGE
<input type="checkbox"/>	de l'étranger au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl
<input type="checkbox"/>	BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.
(date et signature)

VISITE DE L'ATELIER DE TRACTION D'ANVERS-DAM
--

Samedi 20 mai 1989.

A l'occasion de la cessation d'activité le 28 mai prochain des six dernières locomotives de la série 59 encore en service sur le réseau belge, il nous a semblé intéressant d'organiser une visite à l'atelier de traction où elles sont affectées : l'ATD Anvers-Dam.

Au cours de la matinée, les dernières rescapées y seront toutes rassemblées comme à la parade, et vous donneront une dernière fois l'occasion de les photographier simultanément.

Un aperçu très complet du matériel de traction de cet important atelier vous sera également présenté à cette occasion (de nombreuses locomotives de manoeuvre, les locotracteurs, petits derniers arrivés, ainsi que le célèbre autorail-musée 4903).

Après la pause de midi, il vous sera loisible de nous suivre jusqu'à un endroit de la périphérie anversoise, spécialement sélectionné pour son intérêt du point de vue photographique.

De là, vous pourrez facilement photographier les trains en pleine ligne ; plusieurs de ceux-ci seront par ailleurs remorqués par nos fameuses 59, à titre tout à fait exceptionnel, puisqu'elles ne circulent normalement plus le samedi en exploitation normale depuis quelques temps.

Ce sera également la dernière occasion qui vous sera donnée de photographier aussi aisément les Cockerill dans leur élément naturel : la scène ferroviaire.

Le prix de la visite comprenant nos frais d'organisation, SANS AUCUN EMPRUNT DE TRAINS REGULIERS est de 100 BEF par participant.

Nous vous invitons néanmoins à rejoindre ANVERS-DAM par trains réguliers ; nous vous proposons à cet effet un billet toute gare belge - Anvers-Dam et retour au prix de 200 BEF. Le prix de ce billet comprend aussi nos frais d'organisation. Ce billet vaudra donc simultanément comme titre d'accès dans les enceintes de l'ATD Anvers-Dam ce jour-là.

Vous pourrez rejoindre Anvers-Dam (ligne SNCB 12, tableau 11 de l'indicateur) par trains réguliers de la manière suivante :

- de Liège-G (DP: 7.46) par l'IC 531 pour Ostende ; arrivée à Bruxelles-Nord à 8.44 ;
- de Charleroi-Sud (DP: 7.38) par l'IR 1530 pour Bruxelles-Nord (AR: 8.33) ;
- de Bruxelles-Midi (DP: 8.42) ou Nord (DP: 8.52) par IC 906 vers Anvers-Central (AR: 9.23) ;
- d'Anvers-Central (DP: 9.29) à Anvers-Dam par le L 7557 pour Essen ; arrivée à Anvers-Dam à 9.37.

L'inscription préalable est requise au moyen du bulletin d'inscription au verso de la présente.


BULLETIN DE PARTICIPATION
VISITE D'ANVERS-DAM (atelier de traction) - 20 MAI 1989

Bulletin à renvoyer pour le 16 mai au plus tard à l'adresse suivante :

GTF asbl, c/o Monsieur Michel GEORIS
Rue Nicolas Fassin, 41 - 4030 GRIVEGNEE.

N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée au tarif des lettres et auto-adressée pour l'envoi de votre billet et de notre circulaire de confirmation.

*Je soussigné.....

Rue..... N°.... N° bte....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n° (éventuellement).....

* inscrits pour la journée du 10 mai 1989 (ATD Anvers-Dam)

participants SANS parcours d'approche SNCB à 100BEF.....

participants AVEC parcours d'approche SNCB
toute gare belge à Anvers aller-retour à 200BEF

* verse la somme correspondante :

par chèque bancaire barré joint à l'ordre de GTF asbl

par versement au CCP 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191,
4000 LIEGE

* J'ai pris connaissance des conditions de participation et déclare y adhérer sans réserve.

(date et signature)

ATTENTION : l'adresse d'envoi de ce bulletin est différente de celle de notre voyage "Haute-Meuse express" du 27 mai. Merci.

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

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 empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci 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 proposés par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, participation à des réunions de nature ferroviaire, réunions tous les deuxièmes mardis du mois au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP191, 4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1989, 170FB pour les membres belges, 250FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez d'une réduction lorsque vous participerez à une de nos activités ou que vous souscrirez à une nouvelle édition du GTF asbl.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des trois modes suivants *paiement à notre compte courant postal : BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège. C'est la formule la moins chère pour nos membres étrangers.

*envoi d'un Eurochèque garanti 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 banques belges.

Changements d'adresse

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

EDITIONS



a.s.b.l.

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

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1