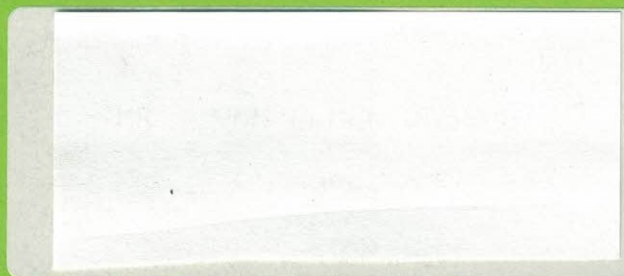




LIEGE
ATLIER DU PENNON
Rue Roger Boisot, 1-3-5
4000 LIEGE
Tel. 041 / 52.69.06



trans-fer

périodique trimestriel - Liège X

n° 64 - Août 1989 - 50 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 64

Douzième année

Août 1989

Nouvelles de la SNCB	
L'INFRASTRUCTURE	
lignes	3
dossier : étude "Athus-Meuse"	9
divers	17
des RER en Belgique ?	19
Namur et Jambes-Nord	27
LE MATERIEL	
la SNCB commande du matériel neuf	30
location de matériel voyageurs aux NS	31
des voitures-couchettes modernes à bon compte	32
statistiques du matériel moteur	39
le matériel moteur sous la loupe	39
L'OFFRE COMMERCIALE	43
De grands travaux aux chemins de fer luxembourgeois	45
Marginalisation de la ligne SNCB 42 : le point de vue luxembourgeois	55
Activités du GTF asbl	
GTF-Distribution	57
Supplément encarté au centre de ce numéro :	
notre prochain voyage en Belgique	

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

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

Revue de presse : D. De Seille, J. Ferrière, A. Tenaerts

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.

NOUVELLES DE LA SNCB - L'INFRASTRUCTURE

Modifications à la nomenclature des lignes

Note du 24/04 publiée le 15/05/89

Ligne 69A - Comines - le Touquet (2) devient hors inventaire

Ligne 156 - Chimay - Mariembourg (2) devient (3)

Ligne 286 - Y Frasnes - zoning de Mariembourg hors service

D'application le 01/07/89 (le PSS sera daté du 30/06/89)

Ligne 48 - tronçon Raeren - Sourbrodt (1) devient (3)

D'application le 28/08/89

Ligne 45 - Waimes - Trois-Ponts (3) devient (2)

Ligne 48 - Weywertz - Waimes (3) devient (2)

De plus, le conseil d'administration de la SNCB a approuvé, lors de sa réunion du 31/01/89, le démontage de la section Frizet (BK 40.710) - Namur (BK 42.650), dernier vestige de la ligne 142 Namur - Ramillies - Tirlemont, mais qui, depuis plusieurs années, était repris sur le PSS de la gare de Namur.

Autorisations de démontage de tronçons de ligne SNCB

* Ligne 98 Mons-Dour : par arrêté royal du 21 avril 1989 (Moniteur Belge du 13.05.89), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 98 Mons-Dour, tronçon Cuesmes - Flénu, entre les km 2,817 et 6,800.

* Ligne 142 Tirlemont - Namur : par arrêté royal du 21 avril 1989 (Moniteur Belge du 13.05.89), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 142 Tirlemont - Namur, tronçon Frizet - Namur, entre les km 40,710 et 42,650.

Evolution de l'infrastructure suite à celle du trafic des marchandises

* Suite à une décision de dernière minute, un trafic marchandises est maintenu en gare de Waremme au seul profit du marchand de charbon qui était le seul client habituel de la cour. Dorénavant, la voie 14 de Waremme est considérée comme voie réservée desservie à la demande depuis le point tarifé d'Ans.

* Après la fermeture du centre routier de Verviers-Ouest, la SNCB a décidé de fermer la cour à marchandises en mai 1990. Le but est de réaliser une opération immobilière sur le site de la cour.

* On parle de plus en plus de desservir le raccordement militaire de l'arsenal de Rocourt au départ de Liers au lieu d'Ans. Il faudrait dans ce cas remettre en service la section Rocourt - Liers de la ligne 31 et mettre hors service la section Ans-Est - Rocourt.

* il est aussi question de rouvrir au trafic la section Bourcy - Gouvy de la ligne 163 Libramont - Gouvy, afin d'y faire passer les trains militaires originaires des installations de l'armée de Marche-en-Famenne, et à destination de Sourbrodt (champ de manoeuvres d'Elsenborn) ou de l'Allemagne via

Losheimergraben (ligne 45A récemment remise en état pour ce type de trafic).

* L'autorisation d'exploiter le raccordement Cockerill de Liège-Longdoz a été rapportée par arrêté ministériel du 17/04/89. La ligne 40A, vestige des installations Nord-Belge de Liège-Longdoz, sera donc prochainement déferrée, les ponts seront enlevés et le terrain sera vendu.

* La sous-station de traction de Sart-Bernard (ligne 162, dans la rampe entre Namur et Ciney) a été mise en service le 16/05/89. Cette mesure devrait permettre d'éliminer les obligations d'espacement des trains de marchandises lourds circulant entre Namur et Jemelle.

P.Lemja
03-06-89

La SNCB par ligne

La ligne 38 Chênée - Battice - Montzen sera démontée...

Cette ligne, hors service depuis le 30 avril 1985, avait été maintenue en état pour les besoins de la Défense Nationale.

Les militaires ont aujourd'hui décidé de s'en débarrasser en avril 1989. La SNCB va aliéner la ligne : les bourgmestres de Soumagne, Herve, Aubel, Thimister-Clermont et Plombières ont réclamé priorité pour le rachat de la ligne ; certains envisagent un contournement routier (à Herve), d'autres la démolition d'un pont gênant pour la circulation (Thimister-Clermont), d'autres encore la création d'un sentier touristique...

Ligne 44 Pepinster - Spa - Géronstère : un trafic de marchandises nouveau ?

Le problème de l'évacuation de la production d'eaux minérales et autres produits de Spa-Monopole, une entreprise située en bordure de la gare de Spa, se pose régulièrement depuis plusieurs années. Actuellement, la firme a confié tous ses transports à la route. En période de haute production, en été notamment, plus de 300 camions quittent chaque jour le siège spadois de la firme pour rejoindre le réseau autoroutier. Les routes de la région de Spa sont dès lors saturées, et les riverains se plaignent amèrement du passage incessant de ces poids lourds. L'Exécutif wallon étudie le dossier depuis quelques années déjà ; deux solutions sont en compétition : la création d'une voie routière industrielle, destinée à l'évacuation de la production de Spa, et l'utilisation de la voie ferrée 44 Spa-Pepinster, notamment pour l'exportation de l'eau minérale vers le marché hollandais. Cette ligne à voie unique est électrifiée et actuellement sous-utilisée pour le trafic des marchandises. Le Ministre wallon des Travaux Publics, M. Baudson, vient d'indiquer sa préférence pour la solution ferroviaire, qui aurait entre autre comme avantage le fait d'éviter d'abîmer l'environnement par la construction d'une voirie en site neuf. Les chemins de fer belges et hollandais sont aussi en train de

constituer un dossier. De nombreux problèmes sont à résoudre, notamment le type de wagons à utiliser pour éviter les problèmes de gel en hiver, ou la localisation d'un centre de distribution aux Pays-Bas. Rappelons que les sociétés françaises Vittel et Evian utilisent depuis belle lurette les services de la SNCF pour l'acheminement d'une bonne part de leur production.

Ligne 45 Trois-Ponts - Weywertz : les travaux de remise en état progressent...

La remise en état de cette ligne, qui servira dès la fin du mois d'août à la desserte du camp militaire d'Elsenborn via Sourbrodt (afin d'abandonner la partie nord de la Vennbahn), progresse lentement. Entre Trois-Ponts et Stavelot, la voie n'est pas rénovée actuellement.

A Stavelot, seule subsiste la voie principale de passage. A Malmédy, sept des neufs voies existantes sont démontées: Il ne reste plus que les voies principales à quai I et II. La voie II sera la voie directe, la voie I, de grande longueur, servira pour les évitements éventuels : elle est encore équipée actuellement de vieilles traverses en bois ou métalliques, tandis que la voie rénovée est constituée de traverses en béton, dont certaines ferrailles de liaison sont déjà cassées d'ailleurs... Les quatre signaux lumineux mis en place peu avant la fermeture de la ligne en 1983 sont toujours en place, quoique partiellement démantelés... Affaire à suivre, pour voir comment la couverture de la gare aura désormais lieu. Les passages à niveau doivent être rééquipés d'une signalisation lumineuse : toutefois, par souci d'économie, leur installation ne comporterait plus que deux feux rouges clignotants, le feu blanc étant supprimé.

A Waimes, où le bâtiment de gare était, rappelons-le, situé entre la ligne 45 et la ligne 48 vers Saint-Vith, tout le complexe de voies a été démonté, à l'exception de la voie principale de la ligne 45. La voie vers St-Vith n'existe plus, même si un tronçon de quelques kilomètres de cette ligne soit encore en place, entre Steinbach (Waimes) et Montenau. Toute la signalisation lumineuse commandée par le poste de block de la gare est en cours de démantèlement...

Il faudra revoir la situation définitive de la ligne lorsque celle-ci sera remise en service pour les besoins de l'armée en principe fin août.

d'après A. Ferrière.

Ligne 48 section Raeren - Sourbrodt : un sauvetage par la Communauté Germanophone ?

Nous avons fait écho dans notre numéro précédent à un projet de la Communauté Germanophone de rachat de la Vennbahn pour une exploitation à but touristique.

Comme prévu, la dernière desserte commerciale a été assurée sur cette ligne par la SNCB à la fin du mois de juin 1989. Dès la fin août, le camp militaire d'Elsenborn sera desservi via Trois-Ponts, Malmédy et Wévercé/Weywertz dont les

voies ont été en partie renouvelées, ou, pour les trains militaires en provenance d'Allemagne, via Jünkerath, Losheimergraben et Wévercé, un tracé lui aussi remis en état grâce à des crédits militaires.

Nous avons appris que la Communauté Germanophone avait signé un accord avec la SNCB pour louer la Vennbahn moyennant une redevance de 200.000F par an. Une asbl serait en cours de constitution pour exploiter la ligne pour le tourisme. Encore faut-il investir une cinquantaine de millions pour remettre la voie en état... Qui déboursera cette somme, que la SNCB n'a pas voulu engager en son temps et qui est la raison majeure de la mise hors service de la ligne pour les besoins de la SNCB ?

Ligne 73 : le point frontière De Panne - Bray-Dunes réactivé temporairement pour le trafic des marchandises !

La SNCB et la SNCF ont été placées fin 88 devant un défi : le transport de 100.000 tonnes de fonte en fusion entre Dunkerque (France) et Gand (Belgique) sur 132 kilomètres, à vitesse réduite et sans perte de température.

A l'origine de ce défi, il y avait l'arrêt d'un haut fourneau pour entretien à l'entreprise gantoise Sidmar. Pour ne pas être privée de matière première, Sidmar conclut avec le sidérurgiste français Sollac de Dunkerque un contrat de livraison de fonte en fusion couvrant la période d'arrêt de son haut-fourneau.

Il fallait faire voyager le produit dans des wagons "torpilles" dotés d'une épaisse isolation en briques réfractaires, maintenant la température autour du wagon à moins de 80°, pour assurer la sécurité en cas de croisement de trains ou de traversée de gare de voyageurs. Ces torpilles, sortes de gigantesques bouteilles thermos peuvent pivoter sur leur axe longitudinal jusqu'à un angle de 150° permettant de déverser la fonte en fusion par simple gravité. Pendant le transport, l'unique ouverture de la torpille est revêtue d'un bouchon constitué d'une calotte de ciment réfractaire, étanchéisée au moyen d'argile de manière à protéger les caténaires en cas d'arrêt du train en ligne électrifiée.

Le sidérurgiste français Sollac mit six wagons torpilles à disposition de Sidmar pour assurer le transport de fonte en fusion : quatre wagons avaient une capacité de 150 tonnes utiles, réparties sur 14 essieux, les deux autres 100 tonnes sur 10 essieux.

Les acheminements de fonte en fusion de Dunkerque à Sidmar (Gand) ont débuté par train spécialisé le 13 décembre 1988, à raison d'un train par jour (350 à 500 tonnes nettes). Depuis le 4 avril, la cadence est montée à deux trains par jour, pour une moyenne de 800 tonnes nettes. Les rames, en provenance de Dunkerque, empruntent la ligne du littoral par Leffrinckoucke et entrent en Belgique par La Panne. Elles parcourent ensuite la totalité de la ligne 73 par Furnes et Lichtervelde et rejoignent Sidmar par Gand St-Pierre, le tout à une vitesse de 30 km/h à charge (et 50 km/h pour le retour à vide).

Au total, quelque 100.000 tonnes de fonte en fusion auront ainsi traversé la Flandre Occidentale en un peu plus d'un semestre. Voilà une belle performance pour les deux sociétés de chemin de fer, et un espoir de renouveau pour le point frontière de La Panne - Bray Dunes, qui voit aussi défiler des trains de voyageurs saisonniers les week-ends de juillet et d'août 1989, pour la deuxième année consécutive...

La ligne 156 Mariembourg - Chimay - Momignies "privatisée"

On sait que tout trafic marchandises a été supprimé par la SNCB sur cette ligne le 24 février 1988, et que le Chemin de Fer à vapeur des Trois Vallées (CFV3V) a obtenu de la SNCB l'autorisation d'exploitation de cette ligne à des fins touristiques.

Dès la suppression du trafic de marchandises SNCB sur cette ligne, le CFV3V fut sollicité par une entreprise riveraine de la ligne pour assurer son trafic marchandises vers Mariembourg.

Le CFV3V n'ayant pas pour vocation d'assurer ce type de desserte n'enterra pourtant pas la demande. De fil en aiguille, des contacts ont été pris avec les administrations communales de Chimay et Momignies, les PME de la région et l'intercommunale Promoder. Il apparut rapidement qu'une société privée à constituer pourrait exploiter cette ligne et même la rentabiliser à condition que la SNCB donne l'autorisation d'exploitation. Grande première en Belgique, la société nationale répondit positivement aux sollicitations : depuis le 1er janvier 1989, la TEMCA (société coopérative des transports de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Chimay et des Ardennes) exploite la ligne Mariembourg - Momignies pour le transport des marchandises.

Juridiquement distincte du CFV3V, la coopérative, au capital de 3 millions de francs assure désormais le trafic des marchandises entre Momignies, Chimay et Mariembourg, où la SNCB prend la relève. Elle paie une redevance annuelle de 150.000F à la SNCB, tout en assumant toutes les charges de la voie (entretien, sécurité...). Elle a acquis par ailleurs son propre matériel de traction en achetant d'occasion deux locomotives diesel à la SNCB. La TEMCA s'est enfin engagée à desservir les carrières de Boussu-en-Fagne et le siège de la firme ITE, dans le zoning industriel de Mariembourg.

Au conseil d'administration de la TEMCA siègent les administrations communales de Chimay et Momignies, l'intercommunale Promoder, le CFV3V, de nombreuses entreprises de la région et les carrières de Wallers, situées en France, le long de la portion française de la ligne entre Momignies et Anor. Cette dernière entreprise est d'ailleurs entrée en négociation avec la SNCF pour racheter le tronçon de ligne français entre Momignies-frontière et Anor : ces pourparlers semblent avoir abouti positivement : ce sera un nouvel atout pour la TEMCA : elle pourra ainsi transporter des pierres des carrières de Boussu-en-Fagne vers Anor et les sucreries

françaises (1), et transporter les produits des carrières de Wallers de Momignies vers Anor (il y en aurait pour environ 700.000 tonnes par an).

De plus, les CFV3V pourraient ajouter un "plus" à leur exploitation touristique en prolongeant leurs autorails touristiques de Momignies vers la gare SNCF d'Anor, point d'arrêt bien desservi par les trains régionaux "Nord-Pas de Calais" Aulnoye-Hirson.(2)

Tout le monde semble donc trouver son compte dans cette initiative originale : les entreprises de la région avec un moyen de transport économique et à la carte (elles sont desservies à la demande avec tarifs préférentiels si elles sont coopératrices), les autorités locales, qui revitalisent ainsi leur région, les CFV3V qui sont à la base de cette initiative et qui prouvent ainsi leur dynamisme et la SNCB qui espère générer ainsi un nouveau trafic en gare de Mariembourg et maintenir l'emploi (la gare de Mariembourg offre actuellement 45 postes de travail).

La TEMCA est actuellement déjà opérationnelle. Pour l'heure, les marchandises sont chargées et acheminées par les bénévoles du CFV3V. Dès l'automne, deux ou trois personnes pourraient être engagées pour assurer ce travail, qui serait alors réglementé par des horaires précis et réguliers.

Longue vie à la TEMCA !

(1) - c'était là un type de transport assuré par la SNCB, tant que le point-frontière Momignies-Anor resta ouvert au trafic commercial...

(2) - la desserte d'Anor donnera au CFV3V le caractère inédit en Europe d'un chemin de fer touristique international...

Stratégie d'acheminement du trafic marchandises et voya- geurs entre le nord de la Belgique et le sud de la Belgique, le Grand-Duché, l'est de la France, la Suisse et l'Italie

En juin 1988, un groupe de travail constitué au sein de la SNCB a présenté un rapport sur la stratégie future d'acheminement du trafic des marchandises et des voyageurs entre le nord de la Belgique et la Hollande d'une part, le sud de la Belgique, l'est de la France, la Suisse et l'Italie d'autre part. Ce plan a été récemment approuvé par le Conseil d'Administration de la SNCB, et a déclenché les remous que l'on sait. Un vent favorable a amené au GTF asbl un exemplaire de ce rapport. Nous croyons utile d'en présenter les éléments les plus intéressants ci-après, afin d'aider nos membres à se faire une opinion sur une des options majeures de l'infrastructure ferroviaire belge de ces trente prochaines années. Nous nous bornerons à extraire de ce rapport de quelque 180 pages les divers itinéraires possibles qui ont été étudiés par la SNCB pour l'acheminement du trafic des marchandises, avec leurs avantages, inconvénients, et aménagements à prévoir. Ces itinéraires ont été déterminés dans l'hypothèse où le trafic voyageurs serait maintenu dans sa forme actuelle (notamment le maintien du trafic voyageurs cadencé toutes les deux heures entre Dinant et Bertrix et entre Bertrix et Virton). Nous avons aussi synthétisé le point de vue de la SNCB en ce qui concerne l'opportunité ou non d'électrifier le nouvel itinéraire préconisé. - R.Marganne.

Introduction

La nécessité d'une telle étude peut se justifier notamment par les arguments suivants.

Actuellement, les lignes électrifiées 161 (Bruxelles - Namur) et 162 (Namur - Arlon - Sterpenich-frontière) sont très chargées voire proches de la saturation. Elles supportent en effet un trafic de marchandises important, puisque tout le trafic en provenance ou à destination des ports belges vers le Luxembourg, la Suisse et l'Italie emprunte les lignes Louvain - Wavre - Ottignies - Namur - Jemelle - Stockem, sauf les trains complets de minerai riche pour l'ARBED à Belval (Luxembourg), qui prennent un autre itinéraire, que nous décrirons plus loin. En outre, ces deux lignes supportent un trafic voyageurs intérieur assez dense (deux IC et un train L à l'heure entre Bruxelles et Namur, un IC par heure jusqu'à Arlon, un train L à l'heure jusqu'à Ciney et un train L toutes les deux heures jusqu'à Arlon). De plus, elles acheminent tous les trains express vers Luxembourg, Bâle, la Suisse et l'Italie. La vitesse de référence de la ligne est actuellement de 130 km/h, une valeur bien peu compétitive par rapport au réseau routier, représenté aujourd'hui par une autoroute toute récente et une route à quatre bandes de circulation. Le temps de parcours d'un IC Bruxelles - Luxembourg est actuellement de

2h40, quand le train "fait" l'heure, ce qui n'est pas évident vu l'encombrement actuel de la ligne. Ces performances sont insuffisantes pour ramener à la SNCB une clientèle voyageurs de qualité : le projet est de faire passer la vitesse de référence à 160 km/h de Bruxelles à Ciney et à 140 km/h au delà vers Luxembourg. Dans cette perspective, il faut absolument débarrasser les lignes 161/162 de leur trafic marchandises, et les spécialiser au trafic voyageurs.

Les trains de minerai riche en provenance du port d'Anvers et à destination de l'ARBAD à Belval suivent parfois actuellement un autre itinéraire. Ils quittent l'itinéraire "classique" à Ottignies, et empruntent la ligne 140 vers Fleurus et Charleroi (Sud), puis la 130 vers Tamines et le triage namurois de Ronet. De là, ils sont dirigés vers la ligne Athus-Meuse par Dinant, Bertrix, Virton et Athus, d'où ils entrent au Grand-Duché par Rodange. Les installations des lignes non électrifiées 166 (Dinant - Bertrix) et 165 (Bertrix - Virton - Athus) sont cependant obsolètes et nécessitent une remise à niveau urgente et fort coûteuse, que la SNCB ne veut entamer que si un trafic important y est garanti.

Il faut aussi noter qu'actuellement, certains trains de marchandises en provenance de la région de Liège, ou des Pays-Bas via Maastricht - Visé, sont acheminés au Grand-Duché de Luxembourg par la ligne 42 non électrifiée dite "de l'Amblève" Liège - Rivage - Gouvy et son prolongement luxembourgeois, appelé "ligne du Nord". Il en est de même pour le coke en provenance des mines d'Alsodorf (R.F.A.), acheminé par trains complets vers Belval par Montzen, Visé, Liège et Gouvy. La ligne de l'Amblève voit aussi passer cinq paires de trains IR Liège-Luxembourg couvrant le trajet en 2h30 environ pour les plus rapides (quatre trains de l'espèce perdent une vingtaine de minutes supplémentaires au Grand-Duché où ils circulent selon le régime omnibus) : un temps de parcours bien peu compétitif par rapport à l'autoroute parallèle. Il faut y ajouter un train express Pays-Bas - Bâle, en correspondance avec l'Italie, un train touristique Pays-Bas - Luxembourg de fin de semaine et des rames auto-couchettes en saison. Cet axe a, lui aussi besoin d'une sérieuse cure de rajeunissement...

Le propos de l'étude menée par la SNCB est de comparer l'intérêt d'acheminer les trains de marchandises internationaux, soit par l'axe est (ligne de l'Amblève à moderniser), soit par l'axe ouest (ligne Athus-Meuse à moderniser, et itinéraire amont). Dans tous les cas de figure, l'itinéraire choisi doit pouvoir supporter des wagons chargés à 22,5 tonnes par essieu, et 8 tonnes par mètres, qui roulent actuellement à 80 ou 90 km/h, mais qui atteindront prochainement 100 km/h.

Voici les différentes variantes qui ont été étudiées par la SNCB pour l'acheminement du trafic marchandises précité.

Variantes par l'axe Est

1ère possibilité : acheminement du trafic marchandises au départ d'Anvers vers Liège par les lignes 15, 16, 35, 34 et 24 (via 95 et 11 et Visé). De Liège, après relais de traction, les trains complets sont acheminés vers Bettembourg (CFL) via les

lignes 43 et 42 : Angleur, Rivage, Trois-Ponts, Gouvy et la ligne du Nord des CFL en traction électrique bi-courant 3 kV jusqu'à Rivage, 25 kV au delà. Le trafic diffus est acheminé vers le triage de Stockem (Arlon) via la ligne 43 Angleur - Rivage et la ligne 162 par Jemelle et Libramont.

L'investissement à consentir est de 2 milliards 670 millions de francs.

2ème possibilité : le trafic par charge complète suit le même parcours que dans la première possibilité. Par contre, le trafic diffus est acheminé au départ d'Anvers comme aujourd'hui par Louvain (lignes 27 et 53), Wavre et Ottignies (ligne 139), Namur et Stockem (ligne 162).

L'investissement à consentir est de 2 milliards 404 millions de francs.

Variantes par l'axe ouest

Celui-ci est nettement plus diversifié, puisqu'il permet d'envisager, comme on va le voir, cinq itinéraires possibles au nord de Namur entre Ottignies et Namur (ou Dinant) et cinq autres au sud de Namur vers le triage luxembourgeois de Bettembourg.

Situations possibles au nord de Namur

VARIANTE 1 : maintien du statu quo : acheminement des marchandises par la ligne 161 entre Ottignies et Namur par Gembloux. Coût de l'investissement : néant.

VARIANTE 2 : acheminement de tout le trafic des marchandises au départ d'Ottignies par Gembloux (ligne 161), Jemeppe-sur-Sambre (ligne 144 actuellement électrifiée et à double voie) et Ronet (ligne 130). Cette proposition exige la mise à double voie de la ligne 130/1 de la bifurcation de Jemeppe-Froidmont à la bifurcation de Moustier, la réalisation d'un saut-de-mouton à Moustier entre les lignes 130 et 130/1 et la pose d'une troisième voie le long de la ligne 130 de Moustier à Ronet. Coût de l'investissement : 1 milliard 171 millions de francs.

VARIANTE 3 : acheminement de tout le trafic des marchandises au départ d'Ottignies par la ligne 140, récemment électrifiée jusque Ligny, puis passage sur la ligne 147 entre Ligny et Gembloux, la ligne 144 de Gembloux à Moustier et la ligne 130 jusqu'à Ronet. Cette proposition exige, outre les travaux imposés par la variante 2, la réalisation d'une courbe de raccord à double voie à Ligny entre les lignes 140 et 147 et la remise en service à double voie, avec électrification, de la ligne 147 entre Ligny et Gembloux. Coût de l'investissement : 2 milliards 108 millions de francs.

VARIANTE 4 : ce scénario est finalement retenu dans les conclusions de l'étude. Il prévoit l'acheminement de tout le trafic des marchandises par la ligne 140 entre Ottignies et Fleurus, la ligne 147 entre Fleurus et Auvélais et la ligne 130 entre Auvélais et Namur. Cette proposition implique la remise en service à double voie et l'électrification de la ligne 147 de Fleurus à Tamines, la création d'une courbe de raccord

à double voie avec saut-de-mouton entre la ligne 147 et la ligne 130 vers Auvélais et la pose d'une troisième voie électrifiée le long de la ligne 130 jusqu'à Ronet. Coût de l'investissement : 2 milliards 234 millions de francs.

VARIANTE 5 : tout le trafic marchandises est acheminé au départ d'Ottignies via Fleurus (ligne 140), Tamines (ligne 147), Ermeton-sur-Biert et la bifurcation d'Anhée (ligne 150) et Dinant (ligne 154). Cette variante a l'avantage de spécialiser complètement les lignes 161 et 154 au trafic des voyageurs. Pour ce faire, il faut remettre en service à double voie les ligne 147 Fleurus - Tamines et 150 Tamines - Anhée y compris la liaison directe entre ces deux lignes, et l'électrification de l'ensemble en 3 kV. Coût de l'investissement : 3 milliards 70 millions de francs.

Situations possibles au sud de Namur

VARIANTE 1

Tout le trafic marchandises homogène et diffus transite par l'"Athus-Meuse", c-à-d les lignes 154 de Namur à la bifurcation de Neffe, 166 jusqu'à Bertrix, 165 jusqu'à Virton, 167 jusqu'à Aubange, pour être y remis aux Luxembourgeois ou aux Français.

Travaux à prévoir :

1. Mise à voie unique de la ligne 166 de Gendron-Celles (BK 10.620 ligne 166) à Houyet (BK 14.704) uniquement en cas d'électrification (gabarit tunnels)
 2. Réalisation d'une courbe de raccord à double voie de la ligne 167 (Aubange) vers la ligne CFL 9 (Rodange), afin d'éviter un changement de front à Athus.
 3. Réalisation d'une courbe de raccord à simple voie de la ligne 167 (Aubange) vers Mont-St-martin (SNCF) pour éviter le changement de front en gare d'Athus.
 4. Mise à simple voie de la ligne 167 entre la bifurcation d'Autelbas et Athus.
 5. Mise à simple voie de la ligne 165 de Libramont à Bertrix.
 6. Assainissement des plates-formes instables de l'Athus-Meuse et de la ligne 162 Namur-Sterpenich.
 7. Electrification de l'Athus-Meuse en 3kV ou 25kV ou maintien de la traction diesel.
 8. Modernisation de la signalisation sur l'Athus-Meuse.
- Total des investissements : 1 milliard 75 millions sans électrification, 3 milliards 69 millions en cas d'électrification.

VARIANTE 2

Idem que la variante 1 jusque Bertrix. Mais, au delà de Bertrix, seul le trafic marchandises nord-sud transite par Virton (lignes 165/167). Le trafic sud-nord est détourné par Sterpenich, Arlon, Libramont (ligne 162) et Bertrix (ligne 165). L'inconvénient de cette formule est de saturer la section Sterpenich - Libramont de la ligne 162 dans le sens sud-nord.

Travaux à prévoir :

en plus des travaux prévus sous les n° 1, 2, 3, 4, 7 et 8 de la variante 1, il faut prévoir en plus :

- a) réalisation d'une courbe de raccord à simple voie à Bertrix entre les lignes 166 et 165 pour éviter le changement de front à Bertrix des trains venant de Libramont et se dirigeant vers Dinant.
- b) mise à simple voie de la ligne 165 Bertrix - Virton avec évitement à Florenville.
- c) mise à simple voie de la ligne 167 de Virton-Latour (BK 122.120) à Aubange (BK 137.200).
- Total des investissements : 1 milliard 263 millions sans électrification, 3 milliards 28 millions avec électrification.

VARIANTE 3

Tout le trafic marchandises emprunte l'Athus-Meuse jusqu'à Bertrix, puis la ligne 165 jusqu'à Libramont, et la ligne 162 vers Sterpenich. L'inconvénient de cette formule est la saturation de la ligne 162 au-delà de Libramont.

Travaux à prévoir :

- a) maintien de la double voie sur la ligne 166 Dinant - Bertrix (sauf mise à simple voie en cas d'électrification de 2 tronçons - voir variante 1)
- b) réalisation d'un raccord à double voie entre les lignes 166 et 165 à Bertrix pour éviter le changement de front dans cette gare
- c) réalisation d'une troisième voie entre Neuchâteau et Hamipré sur la ligne 162 pour améliorer le débit.
- d) pour la ligne 165 Bertrix - Virton, cette variante envisage soit la suppression totale de la ligne si le trafic voyageurs actuel y est supprimé, soit la mise à simple voie de Bertrix à Meix-devant-Virton avec évitement à Florenville si le trafic voyageurs est maintenu.
- e) la ligne 167 Virton - Athus est mise à simple voie et transformée en ligne industrielle (40 km/h).
- Total des investissements : 1 milliard 346 millions sans électrification, 2 milliards 824 millions en cas d'électrification, dans la mesure où la ligne 165 Bertrix - virton est supprimée. Si celle-ci est maintenue, les investissements se montent respectivement à 1 milliard 255 millions et 2 milliards 654 millions de francs.

VARIANTE 4

Cette variante mérite une étude détaillée, car -on le verra plus loin- c'est elle qui a été finalement retenue par le Conseil d'Administration de la SNCB.

Elle prévoit que tout le trafic des marchandises transite par l'Axe Athus-Meuse entre Namur et Bertrix via Dinant. Ensuite, tous les trains complets transitent par les lignes 165/167 (via Virton) vers Bettembourg (CFL), tandis que le trafic diffus bifurque à Bertrix vers la ligne 165, puis 162, c'est à dire par Libramont, Arlon et Sterpenich.

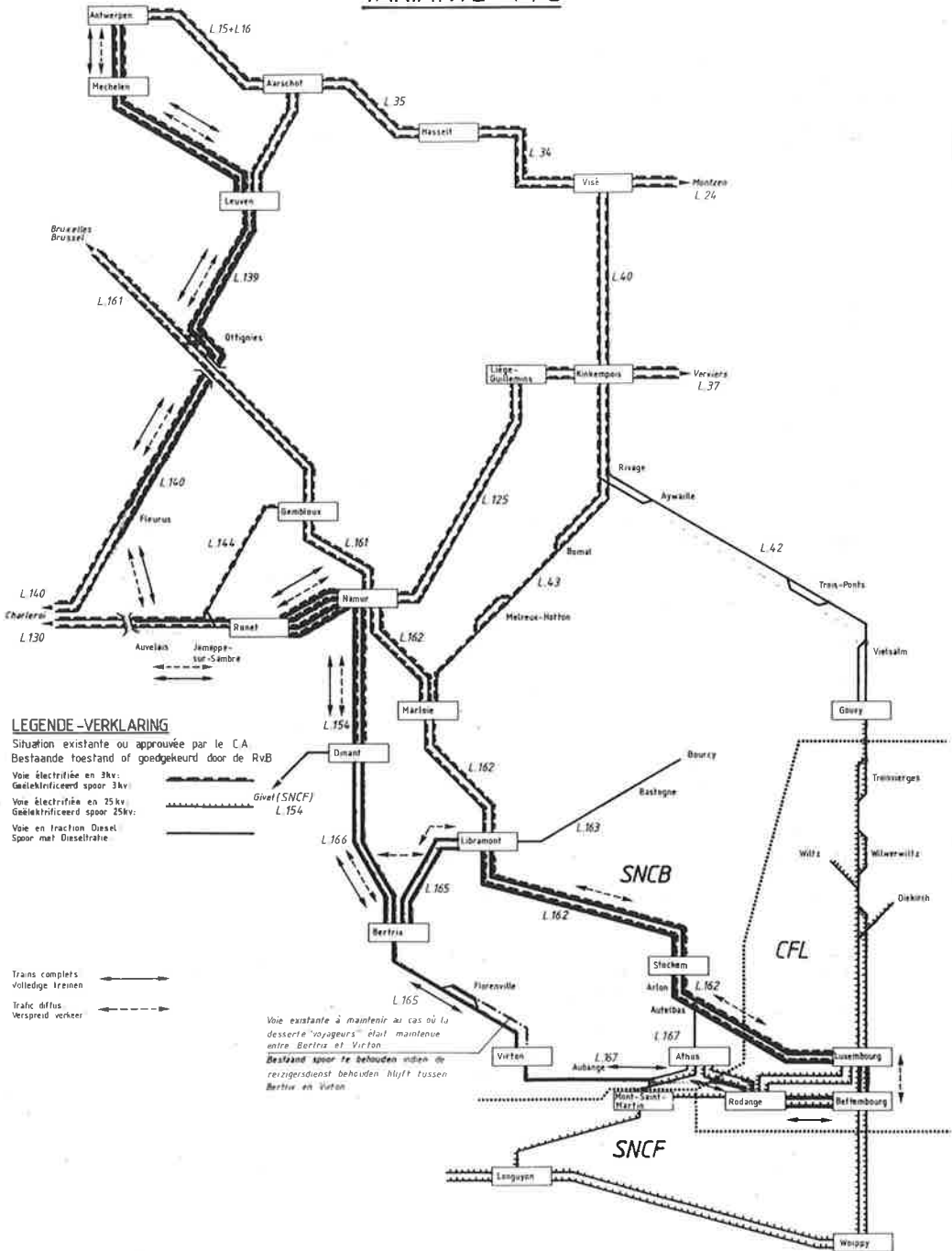
Ce schéma permet la spécialisation complète de la ligne 162 au trafic des voyageurs entre Namur et Libramont. Au sud de Libramont, la ligne 162 est libérée de tous les trains complets.

Travaux à prévoir :

- a) maintien de la double voie de Namur à Dinant
- b) ligne 166 Dinant - Bertrix : maintien de la double voie, sauf pour le tronçon Gendron-Celles - Houyet qui serait mis à

14

VARIANTE 44 a



LEGENDE - VERKLARING

Situation existante ou approuvée par le C.A.
Bestaande toestand of goedgekeurd door de RvB

Voie électrifiée en 3kv.

Gaëlektrificeerd spoor 3kv.

Voie électrifiée en 25kv.

Gaëlektrificeerd spoor 25kv.

Voie en traction Diesel.

Spoor met Dieseltratie.

Trains complets

vollgedige treinen

Trafic diffus

verspreid verkeer

Voie existante à maintenir au cas où la
desserte "voyageurs" était maintenue
entre Bertrix et Vervin.
Bestaande spoor te behouden indien de
reizigersdienst behouden blijft tussen
Bertrix en Vervin.

simple voie en cas d'électrification, pour obtenir le gabarit requis dans les tunnels sans trop de frais

c) réalisation d'une courbe de raccord à Bertrix entre les lignes 166 et 165 pour éviter le changement de front des trains à Bertrix

d) mise à simple voie de la ligne 165 de Bertrix à Virton, avec évitement à Florenville

e) mise à simple voie de la ligne 167 de Virton-Latour (BK 122.120) à Aubange (BK 137.200)

f) réalisation, au départ d'Aubange, d'une courbe de raccord à voie unique vers la ligne 9 des CFL en direction de Rodange, et vers Mont-St-Martin (SNCF), pour éviter le changement de front des trains à Athus

g) mise à simple voie de la ligne 167 Y Autelbas - Athus

h) assainissement des plates-formes instables des lignes 162 et Athus-Meuse

i) amélioration de la signalisation sur l'Athus-Meuse sur base d'un nouveau système utilisant les fibres optiques et les compteurs d'essieux

Total des investissements : 1 milliard 295 millions sans électrification, 3 milliards 60 millions avec électrification.

VARIANTE 5

Tout le trafic des marchandises transite par l'Athus-Meuse entre Namur et Bertrix. Au delà de Bertrix, seuls les trains complets du sens nord-sud transitent par Virton, tandis que tout le reste du trafic transite par Libramont - Sterpenich.

Cette formule ne permet la spécialisation de la ligne 162 au trafic voyageurs qu'entre Namur et Libramont.

Les travaux à prévoir sont les mêmes que ceux de la variante 4, avec en plus la réalisation d'une troisième voie entre Neufchâteau et Hamipré.

Total des investissements : 1 milliard 551 millions sans électrification, 3 milliards 339 millions avec électrification.

L'étude de la SNCB étudie également de manière précise les coûts d'infrastructure, de matériel roulant et d'exploitation des différentes variantes passées en revue.

Conclusions générales de l'étude

Axe "est", axe "ouest", ou maintien de la situation actuelle ?

La SNCB estime que les meilleurs bilans financiers sont présentés par les diverses variantes de l'axe "ouest". Ceci implique que la ligne 42 Rivage-Gouvy et son prolongement luxembourgeois ne sont plus pris en compte pour l'acheminement international de marchandises.

Quelle variante faut-il choisir au sein de l'axe ouest ?

Selon la même méthode que plus haut, la SNCB classe les diverses variantes de l'axe ouest, en ordre décroissant du bilan financier, de la manière suivante :

1. Au nord de Namur, la 4e variante paraît la plus avantageuse, à savoir l'itinéraire par Ottignies, Fleurus (ligne 140), Auvélais (147), Ronet (130).

2. Au sud de Namur, les variantes se classent de la manière suivantes, en ordre décroissant des avantages :

- a) variante 3 (itinéraire par Dinant - courbe à établir à Bertrix - Libramont - Sterpenich avec abandon de la ligne 165 en cas de disparition du trafic voyageurs Bertrix - Virton)
- b) variantes 2, 4 et 5, plus ou moins équivalentes
- c) variante 1.

La SNCB opte cependant pour la variante 4 (itinéraire par Dinant - courbe à établir à Bertrix - Libramont - Sterpenich pour le trafic diffus, Dinant - Bertrix - Virton - Aubange - CFL/SNCF pour les trains complets) pour les raisons suivantes :

- A/ Maintien d'un itinéraire de secours via Virton en cas d'incident sur la ligne 162 entre Libramont et Sterpenich
- B/ Nécessité d'éviter la saturation de la ligne 162 de Libramont à Sterpenich
- C/ Maintien de l'équilibre des flux de trafic nord-sud et sud-nord aussi bien via Libramont que via Virton

Quel mode de traction faut-il prévoir ?

Traction diesel, traction électrique, 3000 V continu ou 25000 V alternatif ?

- a) au nord de Namur, une électrification en 3000 volts continu s'impose.

b) au sud de Namur, selon les données actuelles du problème, la traction diesel avec locomotives de 4000 CV à acquérir est la solution la plus économique. Néanmoins, cette solution présente les inconvénients suivants :

* difficulté de prévoir à longue échéance le prix des produits pétroliers

* menace pesant sur la SNCB de devoir payer un droit d'accises sur les produits pétroliers à partir de 1993 (grand marché européen)

* interpénétration à prévoir entre engins de traction de la SNCF, des CFL, et de la SNCB. On voit mal la SNCF et les CFL, dont les lignes jouxtant les lignes belges en Gaume sont complètement électrifiées admettre des parcours en traction diesel avec locomotives belges sur leur réseau sans exiger des parcours compensatoires sur le réseau belge, parcours qui seront impossibles à organiser, car ces réseaux ne disposeront pas de matériel diesel approprié...

Aussi, la SNCB considère que le renouvellement du parc de traction diesel (locomotives série 52, 53, 55) est à prévoir entre 1998 et 2003. La mise en place de l'infrastructure -hors électrification - des variantes choisies est par ailleurs de l'ordre de 3 à 6 ans. La SNCB propose dès lors de reporter à l'horizon 1992-1995 le choix du mode de traction sur l'axe Athus-Meuse (diesel ou électrique, à une tension à définir à ce moment-là).

La marquise de Pepinster est sauvée !

Il ne s'agit pas du titre d'une quelconque pièce de boulevard, mais du sauvetage de la verrière monumentale de la gare de Pepinster, à la bifurcation entre les lignes Liège - Verviers et Pepinster - Spa - Géronstère. La SNCB avait planifié la démolition de cet édifice, pourtant bien pratique pour les voyageurs en transit entre les deux lignes dans cette gare, pour des raisons de rationalisation (1). De nombreux usagers, mais aussi des habitants soucieux de la sauvegarde du patrimoine architectural, s'y étaient récemment opposés : nous y avons fait écho à la fin de l'an dernier.

Ils ont finalement obtenu gain de cause : le ministre régional Liénard vient de notifier à la SNCB son opposition à ce démantèlement. La Commission royale des monuments et des sites ayant de son côté déclaré que ce genre de construction typique faisait partie du patrimoine monumental de la Belgique, une procédure de classement est actuellement lancée, et mettra ce monument définitivement à l'abri du démolisseur..

Rappelons que les bâtiments ferroviaires d'origine de Pepinster ne se trouvaient pas à l'endroit actuel. Le bâtiment des chemins de fer de l'Etat, en bois, se trouvait au milieu du XIXe siècle à droite de la ligne 37 vers Verviers, tandis que les installations du chemin de fer de Pepinster à Spa se trouvaient de l'autre côté du complexe des voies. Fin du XIXe siècle, fusion de compagnies aidant, le tout fut remplacé par un bâtiment en dur, situé à son emplacement actuel typique.(2) Cette construction fut incendiée par les Nazis lors des événements de 1944. (3)Le bâtiment actuel a été construit en 1952.

Disparition de 7 centres routiers à la SNCB

Devant le déficit causé par son service d'acheminement des petits colis (si les recettes de ce trafic frôlent les 2,7 milliards de F par an, la couverture n'est assurée qu'à 67 %), la SNCB va supprimer sept des vingt-quatre centres routiers actuellement en service. En Wallonie, Arlon sera fermé et Libramont sera étoffé. Verviers sera abandonné et donnera ainsi un supplément de travail (et 19 agents) à Liège. Mouscron (40 emplois perdus) disparaîtrait au profit de Tournai (18 facteurs supplémentaires) et l'activité de La Louvière serait partagée entre Mons et Charleroi. Il ne resterait donc en Wallonie que sept centres routiers : Liège,

1- leit motive permanent du district sud-est de la SNCB, très dynamique dans le domaine du démantèlement d'installations ferroviaires en ce moment...

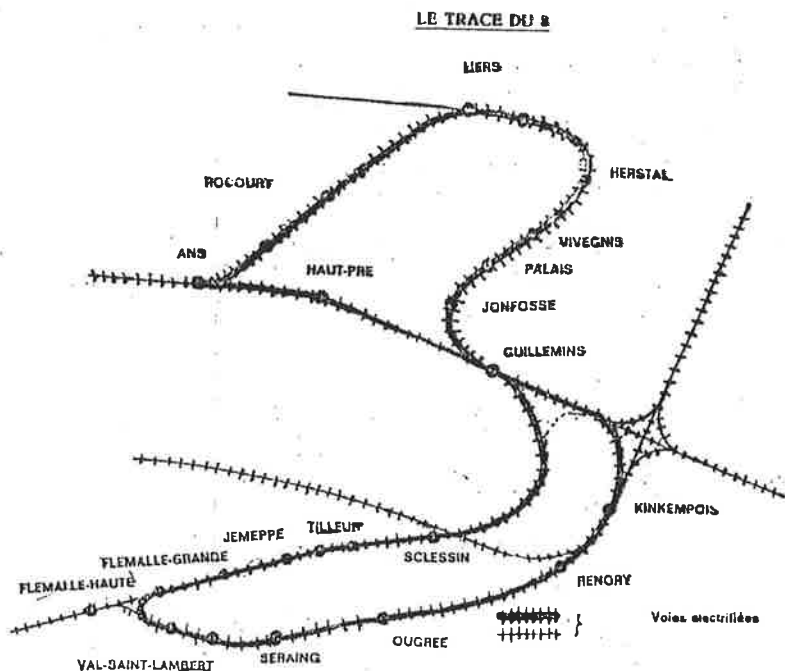
2- ce bâtiment est situé dans le triangle de terrain laissé par le coeur de la bifurcation des lignes 37 vers Liège et 44 vers Spa. Cette disposition est rare en Belgique : elle existait à Landen (gare en sandwich entre les lignes 21 vers Hasselt et 36 vers Liège) jusqu'à la fin des années soixante), à Waimes (gare en sandwich entre les lignes 45 vers Trois-Ponts et 48 vers St-Vith) et est toujours le lot actuel d'Ottignies. Nos lecteurs connaissent-ils d'autres cas de gares belges en sandwich ?

3- cf. Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV, éd. GTF asbl, p.44.

Namur, Ottignies, Libramont, Charleroi, Mons et Tournai. Le nord du pays, lui, conserverait neuf centres sur les douze qu'il possédait : Turnhout, St-Nicolas et Bruges (ou Ostende) disparaissent.

Certains affirment que les mauvais résultats du secteur des colis à la SNCB seraient notamment dus à un manque de synergie entre les chemins de fer et la régie des Postes, qui assurent tous deux le transport de ce type de marchandises. Il y eut bien récemment une tentative de rapprochement. On avait par exemple proposé un partage intelligent du charroi disponible des deux administrations, le fer travaillant plutôt de jour, et la poste faisant circuler ses camionnettes de nuit. On avait même imaginé un regroupement des missions "petits colis", les bureaux de poste et les gares servant de relais pour un meilleur service. Hélas, une concurrence mal comprise entre les deux services publics ne permit pas à ces idées d'aboutir...

d'après Vers l'Avenir - 25/4/89



Des R.E.R. en Belgique ?

Chacun connaît le réseau express régional (RER) parisien, un concept particulier de transport en commun sur rail à échelon régional.

Il se fait que le concept du RER pourrait être appliqué un jour en Belgique.

A Bruxelles tout d'abord, si l'on en croit "La Libre Belgique" du 25 mai dernier, la SNCB aurait concocté un projet de RER de 160 km, comptant 76 stations. Le noeud de ce système de transport serait la gare de Bruxelles Quartier-Léopold, vers laquelle se déplace actuellement le secteur tertiaire de la capitale. Elle se trouve par ailleurs toute proche des bureaux de la Communauté Européenne.

Le plan RER prévoirait par ailleurs de porter la liaison entre Bruxelles Quartier-Léopold et Bruxelles-Schuman à 4 voies, et de la prolonger en site neuf et en souterrain (1,5 km) vers la "Cage aux Ours" (actuelle ligne 26) via le square Jamblinne de Meux. Cette liaison nouvelle permettrait aux trains RER venant du Quartier-Léopold de rejoindre l'aéroport de Zaventem directement, et en dix minutes, ce qui serait une revendication prioritaire des autorités de la CEE. La ligne de l'aéroport ne serait plus en cul de sac, mais serait prolongée vers le nord afin de rejoindre Malines par la ligne 27.

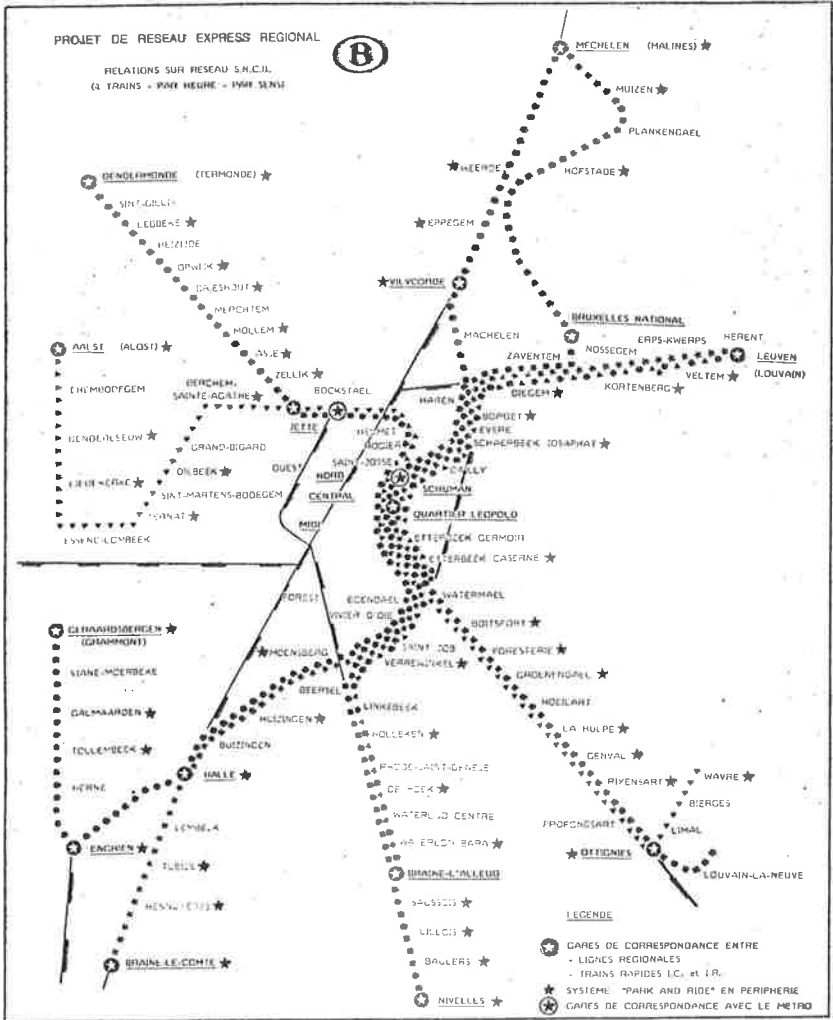
La SNCB prévoirait donc une "étoile" dont les extrémités des branches seraient Malines, Louvain, Wavre, Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud/Nivelles, Braine-le-Comte, Grammont/Enghien, Alost et Termonde.

Sur chaque branche de l'étoile, qui éviterait une Jonction Nord-Midi saturée, circuleraient au minimum quatre trains par heure et sens, assurés avec un matériel spécialisé, sans doute dérivé du prototype "Suburban" de la firme brugeoise BN, qui avait été présenté en 1985 lors du congrès de l'UITP.

Le cabinet du Ministre des Communications, le bruxellois Jean-Luc Dehaene, serait séduit par cette solution au problème de l'engorgement routier de Bruxelles. On attend avec intérêt les réactions des nouvelles autorités régionales bruxelloises, récemment désignées par le suffrage universel.

Renseignements pris à bonne source à la SNCB, c'est... le black out total. Pourtant, comme on le dit, "il n'y a pas de fumée sans feu", d'autant plus qu'un plan détaillé de ce projet de RER, que nous reproduisons ci-contre, a été publié dans la presse nationale.

A Liège, la SNCB avait mis au point, dans les années septante, un projet de desserte suburbaine rapide de la ville. Dans cette optique, de gros travaux d'aménagement avaient été



réalisés sur le réseau liégeois de la SNCB, notamment la célèbre électrification de la ligne 31 Ans-Liers (1). Une desserte cadencée avait même été mise en place dès 1976, notamment sur les lignes 125, 34 et 31. Hélas, le public ne suivit pas en l'absence d'une politique globale des transports en commun liégeois.

Le projet, rebaptisé "RER à Liège" a refait surface dernièrement, lorsque la Région Wallonne a définitivement "enterré" le dossier du TAU (transport automatisé urbain) dont il était question de doter Liège depuis 1985. Ce projet, qui aurait enfin sorti Liège de l'archaïsme de ses transports en commun, est mort suite au manque de fonds du côté de la région, mais aussi de l'incapacité des édiles communaux liégeois de se mettre d'accord sur un plan cohérent. Il faut aussi écrire que ce projet de TAU subissait l'opposition de certains groupes de pression particulièrement influents, de commerçants notamment.

Toujours est-il que Didier Reynders, le président liégeois du Conseil d'Administration de la SNCB, a proposé début mai, à la Commission Consultative d'Aménagement du Territoire, d'étudier un dossier de desserte ferrée omnibus rapide de l'axe Flémalle - Herstal, avec bouclage de la région vers Liers et vers la vallée de la Vesdre.

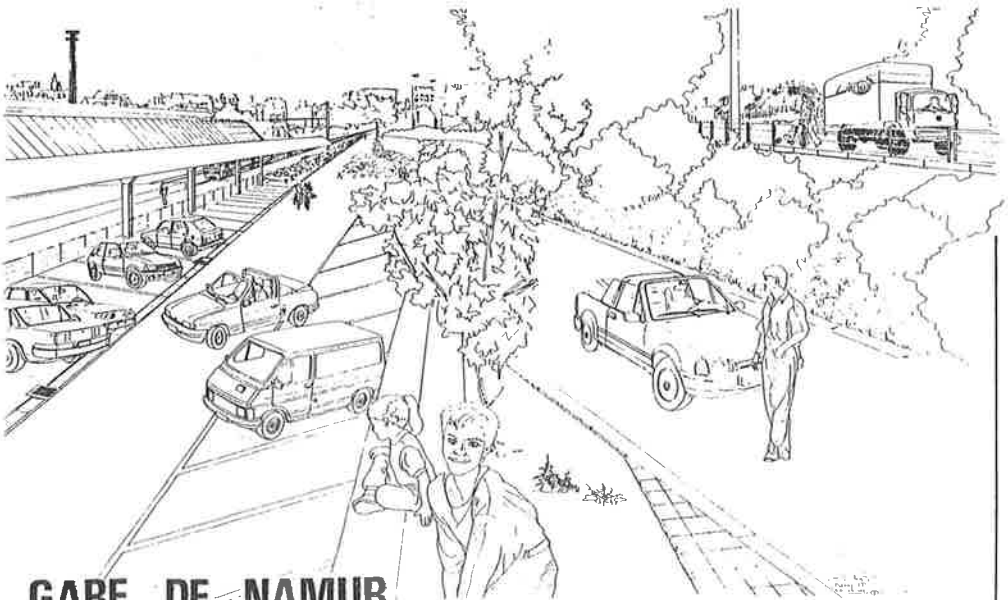
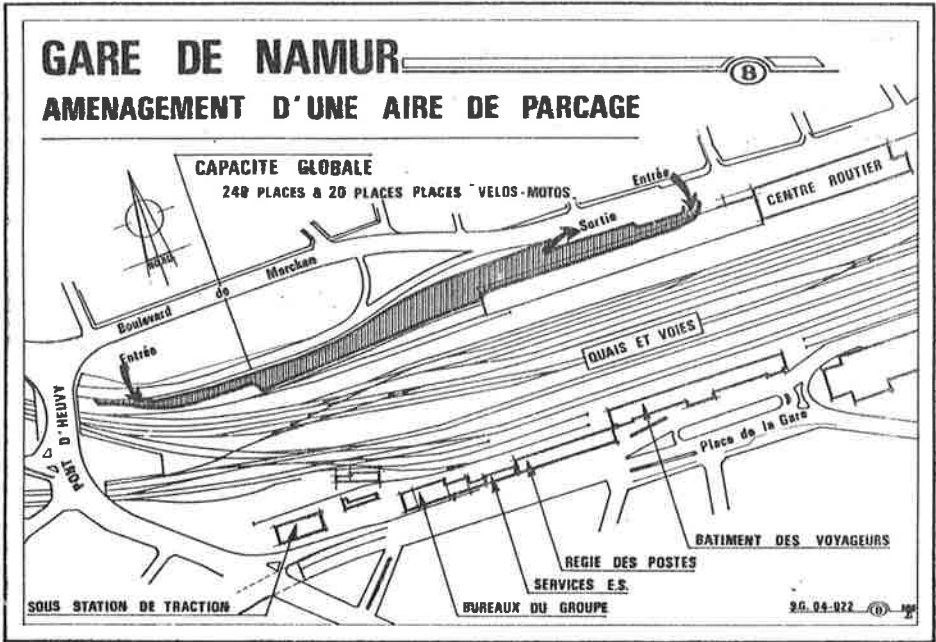
Il va de soi que la SNCB dispose d'atouts non négligeables, notamment la ligne 34 électrifiée et modernisée à grands frais, qui traverse tout le centre de Liège, et qui est actuellement sous-utilisée, à la suite d'une tarification peu attractive par rapport au réseau d'autobus urbain, et d'une fréquence de passage trop faible (4 trains à l'heure non cadencés...).

Détail piquant : au moment précis où un projet de desserte omnibus rapide de la région liégeoise par la SNCB refaisait surface, la même SNCB s'empressait de désélectrifier la ligne 31 Ans - Liers, qui était un des maillons du réseau imaginé dans les années septante, et dont nous produisons une carte ci-contre... Comprenez qui pourra...

(1) - le dossier complet de cette affaire a paru dans notre ouvrage "Le rail passe par Liège", toujours disponible par versement d'une somme de 1230 FB envoi compris (envoi à l'étranger : 1300 FB) à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl- Editions, 4000 Liège.

GARE DE NAMUR

AMENAGEMENT D'UNE AIRE DE PARCAGE



GARE DE NAMUR
AMENAGEMENT D'UNE AIRE DE PARCAGE

NAMUR ET JAMBES-NORD :de nouveaux aménagements pour la clientèle

Il est généralement admis que la mobilité croissante de nos concitoyens pose de plus en plus de problèmes de circulation. Ceux-ci se manifestent entre autres dans la saturation de certains axes routiers, spécialement aux abords des grandes agglomérations, tout comme dans l'encombrement des voiries urbaines elles-mêmes.

La résolution de ces problèmes nécessite une approche globale qui doit intégrer les différentes possibilités offertes par les divers modes de transport. La SNCB veut contribuer activement à cette recherche de solutions en développant la complémentarité entre le transport individuel et le transport en commun.

La nouvelle gare et le parking que la SNCB vient d'achever à Jambes-Nord ainsi que l'extension du parking de la gare de Namur qui vient d'être entreprise s'inscrivent dans cette optique et constituent des réalisations concrètes incitant à davantage utiliser le train.

La gare de Namur et son parking.

La gare de Namur est un important carrefour ferroviaire.

La dorsale wallonne (Liège - Tournai) y croise en effet l'axe Bruxelles - Luxembourg et elle constitue également la tête de la ligne vers Dinant. Elle voit passer un important trafic, tant national qu'international puisque nombre de trains de la relation France - Allemagne empruntent une partie de la dorsale wallonne tandis que les trains vers la Suisse et l'Italie utilisent quant à eux la ligne du Luxembourg.

De ce fait la gare enregistre le passage de quelque 36 000 personnes par jour, qui utilisent les 240 trains de voyageurs mis quotidiennement à leur disposition, ces données permettant de placer la gare de Namur en tête de la hiérarchie des gares wallonnes.

Afin d'améliorer le service à la clientèle, la SNCB s'efforce d'implanter ou d'agrandir des parkings dans ses installations ou à proximité immédiate, ce qui encourage également à l'usage du train pour les déplacements.

Tel est aussi le sens des travaux d'extension du parking récemment entrepris en gare de Namur. Ajouté aux excellentes relations, rapides et fréquentes, avec la Capitale et les autres grandes villes encadrantes, l'accroissement des possibilités de parking en gare de Namur doit permettre à celle-ci d'augmenter encore son succès et de développer l'usage du train sur ces relations, ce qui contribue d'autant à améliorer les possibilités de déplacement en général.

Depuis 1988, la clientèle dispose d'un parking d'une centaine de places, situé sur l'ancienne cour aux marchandises, entre les voies de passage et les bâtiments du centre routier donnant sur le boulevard du Nord. Ce parking est accessible à partir de ce même boulevard.

Il est apparu possible d'accroître fortement les possibilités de parking en donnant une nouvelle destination à des espaces également situés en arrière des voies de passage et occupés auparavant par des voies de service. Ces espaces s'étendent, d'ouest en est, entre la trémie du pont d'Heuvy et le centre routier, ce qui explique la configuration allongée du futur parking.

Celui-ci aura une capacité de

- 248 emplacements pour voitures ;
- 20 emplacements couverts pour vélos et motos, situés sous l'auvent du centre routier dont une partie pourra être affectée à cette nouvelle fonction.

Il comportera deux accès et une sortie.

Les accès seront situés :

- l'un, à l'ouest, à la trémie du pont d'Heuvy ;
- l'autre, à l'est, sur le boulevard du Nord, à proximité des bâtiments du centre routier.

La sortie s'effectuera par une rampe existante donnant également sur le boulevard du Nord.

Les entrées et sorties seront facilitées par l'aménagement de bandes d'accélération et de décélération.

Les travaux qui ont débuté ce 5 juin comporteront deux phases. La première consistera à remblayer les espaces anciennement occupés par des voies de service jusqu'au niveau du sol de la halle du centre routier, afin de pouvoir disposer d'une seule surface de parking dans cette gare.

L'aménagement de la partie ouest du parking fera l'objet de la seconde phase. Cette zone sera située au niveau actuel du sol, un plan légèrement incliné permettant de relier les deux zones à niveaux différents.

Le sol du parking sera recouvert d'un revêtement hydrocarboné. Il sera clôturé et disposera de bordures de sécurité. Il sera en outre agrémenté de plantations diverses, obtenues par transplantations d'arbres situés en bordure des terrains existants et par des plantations nouvelles.

Les travaux, d'une valeur de 11 millions de francs, seront achevés en 1989. Ils ont été adjugés à l'entreprise JEROUVILLE, responsable pour la partie génie civil. L'éclairage du parking, constitué par des luminaires placés sur 10 poteaux de 12 mètres de hauteur sera, quant à lui, réalisé en régie.

Situé en pleine ville, sur des terrains de la SNCB, ce nouveau parking est en outre implanté à proximité immédiate des quais, aisément accessibles grâce au couloir sous voies proche de son entrée est.

Ce nouvel équipement qui sera mis à la disposition de la clientèle dans quelques mois améliorera sensiblement le service qui lui est offert et constituera ainsi un incitant à davantage utiliser le train pour les relations interurbaines au départ de Namur.

x
x x

Un nouveau bâtiment voyageurs et un nouveau parking à Jambes-Nord.

Le nouveau bâtiment inauguré aujourd'hui à Jambes-Nord remplace un ancien bâtiment à voyageurs, un hangar à marchandises ainsi qu'un petit pavillon qui avaient été construits par la Compagnie des chemins de fer du Nord, lors de l'ouverture de la ligne de Namur à Dinant en 1862. L'appellation de la gare s'explique ainsi par la référence à la compagnie ferroviaire qui avait en son temps fait construire le premier bâtiment. Furent alors construits suivant le même plan-type les bâtiments de gare de Jambes-Nord, Dave, Godinne, Lustin et Yvoir. Seul subsiste de cette période le bâtiment de Godinne.

Quant à la ligne elle-même, il fut mis fin à la concession de la compagnie du Nord Belge en mai 1940, la SNCB assurant l'exploitation à partir de ce moment.

Dans le cadre de l'électrification de la ligne Namur - Dinant, décidée en 1980, il s'est avéré nécessaire de disposer à Jambes-Nord de locaux importants pour les équipements techniques prévus. Or comme les anciens bâtiments étaient inappropriés à cette fin et, en outre, ne cadraient plus avec les services à offrir à la clientèle compte tenu du développement attendu de l'agglomération de Jambes, il fut décidé de les remplacer par un nouveau bâtiment répondant aux standards modernes en ce qui concerne l'accueil à la clientèle.

Parallèlement la SNCB a procédé à un important remaniement des voies en gare, compte tenu des besoins actuels. Ces travaux ont permis de disposer à cet endroit :

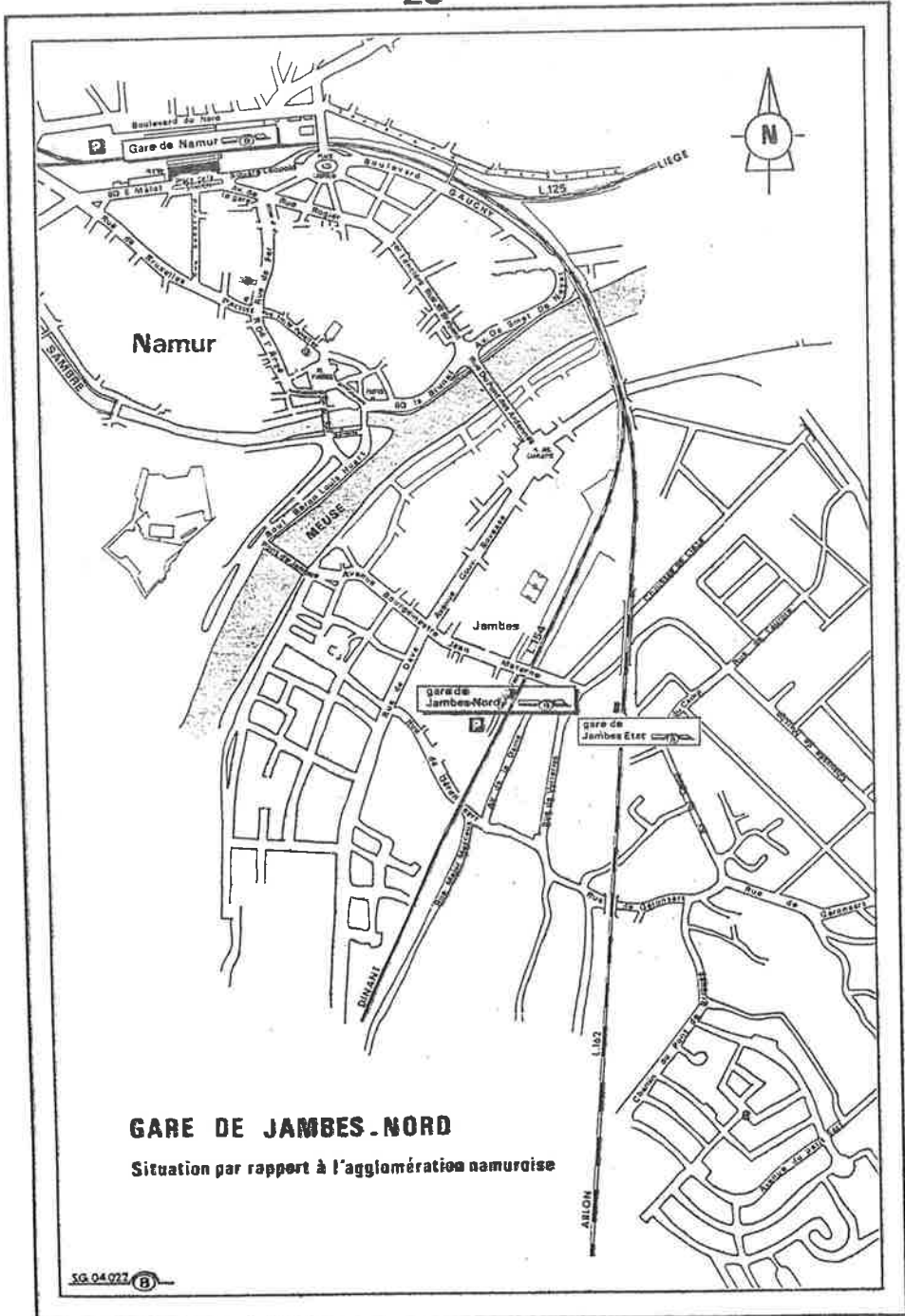
- d'un parking gratuit de 72 places pour la clientèle ;
- d'une cour aux marchandises qui assure la desserte de l'entité de Namur ;
- d'un raccordement commun pour les établissements MATERNE et EUROJAMBES (anciennement ATELIERS DE CONSTRUCTION DE JAMBES).

Des fonctions diverses.

Le nouveau bâtiment de Jambes répond à une triple fonction :

- accueil des voyageurs ;
- service à la clientèle ;
- usage technique.

Le premier local consiste en une salle d'attente très claire, du fait de l'importance des surfaces vitrées. Cette salle est équipée de sièges individuels.



GARE DE JAMBES-NORD

Situation par rapport à l'agglomération namuroise

Le local suivant est utilisé par le personnel qui assure la vente des titres de transport et qui surveille les mouvements des trains en gare.

La zone technique est destinée à abriter la cabine de signalisation de la gare lorsque celle-ci sera transférée dans le bâtiment en 1990, l'actuel poste de signalisation étant alors démolé.

L'implantation générale du bâtiment a également tenu compte de la possibilité d'établir un couloir sous-voies, dans la perspective d'une éventuelle suppression du passage à niveau.

Les travaux de construction qui ont été adjugés pour un montant de 13 millions à l'entreprise DHERTE ont débuté le 26 octobre 1987 pour se terminer le 2 mai 1989.

L'accueil de la clientèle

La gare de Jambes-Nord a été aménagée en tenant compte de principes retenus par la SNCB en vue d'assurer un meilleur accueil à la clientèle. Sur base d'expériences menées à Verviers et à Ostende, gares pilotes en ce domaine, l'accent a été mis sur le développement de la signalisation des installations, l'amélioration de l'information et l'équipement des quais.

Un code de couleurs - toujours plus agréables en soi - est utilisé pour bien distinguer différentes fonctions :

- le bleu est la couleur support de l'information, que ce soit pour guider le voyageur au moyen de pictogrammes uniformisés au niveau international ou pour le renseigner sur les formes et horaires de voyages ;
- le rouge est utilisé pour guider le cheminement, pour agrémenter le mobilier et pour marquer les espaces publicitaires ;
- le jaune est la couleur utilisée pour les fonctions de propreté : poubelles en gare et sur les quais, etc.

Une enseigne moderne a été installée en voirie. Avec le sigle B et le nom de la gare, elle permet au voyageur de se repérer très facilement. Cette enseigne avec le sigle B se retrouve aussi sur la façade du bâtiment de la gare.

L'équipement des quais a lui aussi été modernisé dans cette optique :

- nouvelles plaques indicatrices, orientées plus en biais, à titre d'essai, de façon à accroître leur lisibilité ;
- remise en peinture des abris voyageurs ;
- amélioration de la décoration ;
- placement de poubelles incitant au respect de l'environnement.

Un nouveau parking gratuit

En liaison avec le nouveau bâtiment et les nouveaux services ferroviaires qui sont offerts depuis le 28 mai 1989, il a été décidé de construire un parking à proximité immédiate de la gare.

Compte tenu des surfaces rendues disponibles par le remaniement du plan des voies accessoires, le parking a été implanté le long du quai I - directement accessible - entre le bâtiment à voyageurs et la cour à marchandises.

Accessible par la place située devant la gare, il offre - gratuitement - 72 places dont 3 pour handicapés.

Le parking a été doté d'un revêtement hydrocarboné pour les accès et les voies de circulation tandis que les emplacements de parking mêmes sont réalisés au moyen de pavés à emboîtement. Les arbres et plantations existantes ont été conservées, d'autres plantations ayant aussi été prévues.

Le parking est éclairé.

Les travaux y afférents, d'un montant de 4 250 000 F ont été confiés à l'entreprise JEROUVILLE. Ils ont débuté le 28 février 1989 et se sont terminés à la fin du mois de mai.

Jambes-Nord - Namur - Bruxelles : un service ferroviaire amélioré et de meilleurs accès à la ville

Profitant de l'état d'avancement des travaux d'électrification de la ligne 154 Namur - Dinant, dont l'achèvement est prévu pour le mois de mai 1990, la SNCB a, dès ce 28 mai 1989, mis plusieurs trains électriques en service au départ de Jambes-Nord vers Namur et au-delà vers Bruxelles.

Ce nouveau service ainsi que la promotion spéciale qui l'accompagne sont détaillés en annexe.

Grâce à ces nouvelles liaisons et à l'offre de parking gratuit qui sont présentées à Jambes, les voyageurs en provenance du sud et l'est de l'agglomération de Namur ont dorénavant tout intérêt à utiliser davantage le train et à commencer leur voyage ferroviaire dès Jambes-Nord.

De la sorte, la SNCB apporte un élément de solution aux problèmes de circulation qui se posent, tant pour l'accès à la ville de Namur, particulièrement difficile aux heures de pointe, que pour les déplacements à plus longue distance, notamment vers Bruxelles, du fait des nouvelles relations directes offertes.

La SNCB améliore les relations ferroviaires entre Jambes-Nord et Namur / Bruxelles et contribue ainsi à la solution des problèmes de circulation à l'approche de Namur.

Profitant de l'état d'avancement des travaux d'électrification de la ligne 154 Namur - Dinant, la SNCB améliore ses services au départ de la nouvelle gare de Jambes-Nord et du parking gratuit de 72 places qui lui est attenant.

A partir de ce 28 mai, en semaine, et pendant les heures de pointe, 3 nouveaux trains relieront directement, le matin, Jambes-Nord à Bruxelles, voire au-delà, sans changement à Namur. Le soir, ce seront 6 nouveaux trains qui continueront directement jusque Jambes-Nord, en venant de Bruxelles.

Ces trains, qui s'ajoutent aux circulations habituelles de la ligne Namur - Dinant, circuleront sous les horaires suivants :

Jambes-Nord	Namur	Bruxelles Q.-L.	Bruxelles-Midi
05.52	05.55 / 06.00	06.39	06.58
06.13	06.16 / 06.24	07.00	07.20
06.52	06.55 / 07.00	07.39	07.58
07.13	07.16 / 07.24	08.00	08.20
07.52	07.55 / 08.00	08.39	08.58
Bruxelles-Midi	Bruxelles Q.-L.	Namur	Jambes-Nord
15.44	16.05	16.47	16.51
16.44	17.05	17.47	17.51
17.22	17.42	18.18 / 18.25	18.29
17.44	18.05	18.47	18.51
18.22	18.42	19.18 / 19.25	19.29
18.44	19.05	19.47	19.51

Ces trains offrent donc des relations très performantes avec Bruxelles puisque, par exemple, 49 minutes suffisent dorénavant pour accomplir le parcours Jambes-Nord - Bruxelles-Schuman, gare de correspondance avec la ligne 1 du métro, qui irrigue la capitale d'est en ouest.

x
x x

En outre, cette amélioration du service à la clientèle s'accompagne d'une promotion tarifaire spéciale. En effet, pendant la période du 28 mai au 30 juin 1989, les titulaires d'abonnements de toutes les catégories, valables au départ ou à destination de Namur, peuvent s'embarquer ou débarquer gratuitement à Jambes-Nord. Cette faculté est accordée d'office et sans aucune formalité à tous les abonnés visés ci-dessus pendant la période en question.

Avec le Jambes-Nord - Namur nouveau, c'est bel et bien la traversée de la Meuse "à l'oeil", du 28 mai au 30 juin 1989 !

La SNCB commande du matériel neuf...

Après quelques années de vaches maigres -plan d'austérité oblige- la SNCB vient de commander trois types de matériel roulant neuf auprès de ses fournisseurs habituels, BN pour la partie mécanique, et ACEC pour la partie électrique.

Dans la perspective de la création d'un réseau TGV international reliant dans un premier temps Paris, Londres et Bruxelles et dont la mise en service reste programmée pour 1993, la SNCB va participer au programme de fabrication de rames TGV en commun avec la SNCF (France) et les BR (Grande Bretagne). Le quota de la SNCB est de trois rames composées de 2 motrices et de 18 voitures intercalaires, soit un investissement de 3,7 milliards de francs belges à supporter par la SNCB. Pas question bien sûr pour les ACEC et BN de construire entièrement les trois rames de la participation belge, alors que Français et Anglais se répartiraient la construction des 27 autres TGV prévus : la construction des trente (1) rames se fera en association entre les industries ferroviaires des trois pays : les Belges ont obtenu que les ACEC et BN participent à concurrence de 15 % à la fabrication des TGV. Ce matériel doit être livré pour 1993.

Une deuxième commande porte sur la construction de voitures intermédiaires non motorisées afin de porter à trois caisses les actuelles automotrices "Break" doubles série 03. L'idée, que nous avons rapportée il y a quelques mois dans Trans-Fer, est d'augmenter rapidement et aux moindres frais le parc actuel des automotrices modernes de la SNCB. L'expérience des chemins de fer marocains, qui disposent de 8 automotrices "Break" identiques à celles de la SNCB, mais comportant trois caisses dès la sortie d'usine, montre que la formule est techniquement possible, moyennant une légère diminution des performances de l'engin. La SNCB espérait commander en 1989 septante voitures intermédiaires de 2e classe, afin d'équiper la moitié de son parc "Break". L'enveloppe budgétaire ne permettra d'en commander que 68, à 24 millions de francs l'exemplaire. Il y a eu, paraît-il, un dépassement d'estimation...

Enfin, une seconde tranche d'automotrices omnibus série 09, dites "bathyscaphe" a été commandée. La SNCB espérait en commander 18. Il n'y en aura finalement que 17, à 92 millions l'exemplaire...

Ajoutons que, dans la foulée, le conseil d'administration de la SNCB a désigné la firme Siemens pour l'aménagement du freinage automatique des wagons de marchandises à la gare de triage d'Anvers-Nord. Ici, le marché est de 400 millions.

En tout et pour tout, ces divers investissements injecteront 8 milliards dans l'industrie nationale. Comme l'Etat ne fournira pas les crédits avant 1992, la SNCB a mis au point un montage financier en attendant cette échéance. Si l'on ajoute que la STIB a été autorisée à commander trente-deux voitures intermédiaires motorisées pour porter certaines de ses rames

de métro à 3 caisses (2), on peut penser que les carnets de commande des industriels ferroviaires belges sont actuellement mieux garnis...

Location de matériel voyageurs SNCB aux Nederlandse Spoorwegen

La rumeur selon laquelle la SNCB s'apprêtait à louer du matériel voyageurs de service intérieur aux chemins de fer hollandais s'est vérifiée. La SNCB étant particulièrement discrète à ce sujet, nous ferons confiance à la presse spécialisée hollandaise pour nous éclairer sur cette affaire (3).

La SNCB a finalement loué aux NS du matériel voyageurs de type M2. C'est ainsi que le 13 mai dernier, 10 voitures de ce type ont été remises aux Hollandais en gare de Roosendaal. Elles furent immédiatement envoyées, par groupe de deux, à Roosendaal, 's Hertogenbosch, Nimègue, Zutphen et Zwolle. Pendant les mois d'été, elles serviront à l'initiation du personnel du mouvement et de l'entretien. L'atelier de Zwolle les recevra aussi pour instruction, car c'est lui qui est désigné pour leur entretien.

Le contrat de location porte en fait sur 20 voitures M2 de 2e classe, 9 mixtes 1e/2e classe et 8 voitures 2e classe/fourgon. Ainsi, les NS constitueront 7 rames, qui seront engagées sur l'IJssellijn. Très vraisemblablement, les NS loueront ultérieurement 8 à 10 voitures M2 de 1ère classe afin d'assurer avec ce matériel les trains 9626 Venlo - Utrecht et 9657 Utrecht - Horst.

L'histoire ne dit pas si ce contrat de location, qui remettra peut-être un peu de "beurre dans les épinards" à la SNCB, bouleverse le roulement des rames en Belgique. Un lecteur savant pourrait-il nous éclairer à ce sujet ?

2.- ces voitures intermédiaires sans poste de conduite seront motorisées, à la différence des voitures intermédiaires des automotrices "Break" de la SNCB, à cause de la présence sur le réseau métro de Bruxelles de rampes de 6% notamment sur la ligne 1 entre De Brouckère et la gare centrale, et afin de ne pas diminuer la vitesse commerciale de rames de métro alourdies suite à la présence d'un troisième élément. Chaque voiture intermédiaire motorisée coûtera 64 millions de francs à la STIB...

3.- voir à ce sujet Op de Rails, 6/1989, p. 203.

SNCB : des voitures-couchettes modernes à bon compte.

Malgré l'avènement du TGV PSE, la clientèle belge se rendant par train dans le midi de la France fait encore large usage des trains de nuit. Ceux-ci permettent en effet aux voyageurs d'accomplir une grande partie de leur trajet pendant le sommeil, et d'arriver frais et dispos à destination.

La SNCB disposait jusqu'à présent de 45 voitures-couchettes datant de 1967 et de 25 unités construites en 1960.

Ces dernières ne répondaient plus aux critères actuels de confort, et leur remplacement s'imposait avec insistance.

Afin de pouvoir mettre en service dès la fin mai 89 de nouvelles voitures-couchettes modernes et climatisées, la SNCB a alors décidé de transformer elle-même 15 des 58 voitures I 6 de 2ème. classe, appelées les "Eurofima", et qui datent des années 77 - 78.

Engagées dès leur livraison sur la relation Bruxelles - Paris, une partie de ces voitures était devenue exédentaire, depuis la mise en service des 95 nouvelles voitures coach du type I 10, à couloir central. D'autre part, les I 6 Eurofima devaient de toute manière passer prochainement en atelier, pour y subir une grande révision.

La transformation projetée - beaucoup plus économique que l'achat de matériel neuf - offrait l'avantage supplémentaire de "recycler" d'excellents véhicules à des tâches plus rentables, tout en leur assurant une remise à niveau technique.

Les quinze voitures désignées pour subir cette métamorphose ont ainsi été prises en main par les ateliers centraux de Malines, l'établissement responsable du matériel voyageurs remorqué. Comme principales qualités de cette réalisation, on peut citer :

- un confort de haut niveau ;
- un design moderne ;
- une grande facilité d'utilisation ;
- une fiabilité technique élevée, et un entretien aisé.

Ces nouvelles voitures-couchettes, facilement reconnaissables à leur livrée extérieure faite d'un surprenant mélange de teintes bleu nuit et lilas, ont été mises en service par priorité sur les relations nocturnes les plus fréquentées au départ de la Belgique.

C'est ainsi qu'elles seront notamment incorporées dans les compositions des trains autos-couchettes circulant en direction du Sud de la France, et plus précisément vers Saint-Raphaël.

La SNCB poursuit donc sans relâche sa politique de modernisation du matériel voyageurs, dans le cadre restreint des maigres crédits qui lui sont alloués...



DES VOITURES MODERNES POUR LES VOYAGES INTERNATIONAUX DE NUIT

Les voitures-couchettes que la SNCB présente aujourd'hui témoignent de ce que la politique de modernisation du matériel voyageurs international se poursuit.

Ces voitures-couchettes climatisées sont en effet le résultat d'une transformation de voitures internationales à places assises et à couloir latéral que la SNCB, ensemble avec 5 autres sociétés européennes de chemins de fer, avait fait construire à la fin des années septante, dans une première phase de modernisation de ce matériel. 500 voitures de cette catégorie avaient alors été commandées.

La seconde phase fut réalisée en 1987 avec la livraison de 95 nouvelles voitures coach du type I10. Ceci rendant possible une restructuration du matériel voyageurs international. Parmi les 78 voitures I6 de la première phase 15 ont été transformées en voitures couchettes de 2ème classe.

x
x x

Les voyages ferroviaires internationaux sont en croissance : d'une part les ventes sont en progression et, d'autre part, l'Europe 1992 est pour demain. La SNCB doit tenir compte d'une demande de transport plus importante, étant donné que les frontières avec les pays voisins s'estompent de plus en plus. Les sociétés de chemin de fer ont là une rôle très important à jouer et elles veulent disposer de voitures qui répondent aux attentes de la clientèle en matière de confort pour les voyages internationaux.

Les principaux trains internationaux **de jour** traversant la Belgique circulent sur les axes Est-Ouest : Cologne - Bruxelles - Ostende et Cologne - Liège - Charleroi - Paris, de même que sur les axes Nord-Sud : Amsterdam - Bruxelles - Paris et Ostende - Bruxelles - Luxembourg - Bâle.

Dès mai 1987, la SNCB mit en service 95 voitures coach (du type I10) toutes neuves et pourvues d'un confort optimal. Ces voitures sont destinées aux trains de jour en trafic international. Actuellement, elles circulent principalement sur la relation Ostende - Cologne. De ce fait, il est apparu possible de réserver une partie des voitures internationales de la première phase de modernisation (type I6 - années de construction 1977/1978), équipées de la climatisation et qui sont en service sur cet axe, pour les affecter à des parcours à plus longue distance (Suisse et France).

Pour les destinations telles que l'Italie et le midi de la France au départ de la Belgique, la clientèle fait souvent usage de **trains de nuit** qui permettent aux voyageurs d'accomplir une grande partie du trajet pendant leur sommeil, ce qui leur fait gagner du temps. Cette catégorie de trains inclut aussi les trains autos-couchettes qui permettent le transport des autos et des motos.

La demande de places-lits et de places-couchettes sur tous ces trains est très importante, surtout durant les périodes de vacances : en 1988 près de 240 000 personnes ont voyagé en places-couchettes.

x
x x

Afin de pouvoir mettre en service à court terme, à partir de la fin du mois de mai 1989, des voitures-couchettes modernes et climatisées, la SNCB a décidé de transformer elle-même 15 voitures du type I 6. L'atelier central de Malines dispose à cet égard d'une importante expérience en matière de transformation et de réaménagement de véhicules ferroviaires. Cet atelier est d'ailleurs parvenu à réaliser ce travail en un an, depuis l'étude du projet en passant par les approvisionnements nécessaires jusqu'à son exécution proprement dite.

Parmi l'effectif total des 78 voitures I 6 (20 en première classe et 58 en seconde) qui, compte tenu de leur équipement originel, offrent exclusivement des places assises, 15 voitures de seconde classe ont été transformées en voitures-couchettes. Le choix de ces voitures s'imposait, puisqu'elles étaient déjà dotées de compartiments et équipées de la climatisation, étaient aptes à la vitesse de 160 km/h et devaient passer en atelier pour y subir une grande révision (tous les 10 ans).

La SNCB disposait jusqu'à présent de 45 voitures-couchettes construites en 1967 et de 25 voitures couchettes construites en 1960.

Celles qui ont été construites en 1967 disposent d'une structure de base très convenable et sont aisément utilisables. Elles seront modernisées à l'occasion de leur prochain grand entretien et leur agencement intérieur sera rénové. Les voitures construites en 1960 seront retirées du service à terme, ce qui s'est déjà produit récemment avec 15 d'entre elles. Dans l'intervalle elles forment une réserve qui est utilisée uniquement pendant les périodes de pointe et seulement lorsqu'il n'est pas possible d'emprunter des voitures-couchettes modernes auprès des réseaux voisins.

Grâce à la mise en service des 15 voitures-couchettes climatisées, un nouveau pas sera franchi à très court terme dans le confort offert pour le trafic de nuit.

Le nouvel équipement de ces véhicules répond en effets aux critères suivants :

- * un confort maximum obtenu grâce à :
 - une niveau de bruit très réduit dans les compartiments ;
 - des couchettes très confortables ;
 - un éclairage agréable ;
 - une installation de sonorisation à quatre canaux ;
 - un compartiment de service moderne pour l'accompagnateur, dont la fonction ne se limite pas à la préparation des couchettes, mais qui intervient aussi pour les formalités douanières, les petits déjeûners, les boissons, etc.
- * un design moderne comportant :
 - un revêtement intérieur attrayant ;
 - une bonne distribution des compartiments ;
 - une utilisation maximale de l'espace disponible ;
 - une nouvelle livrée extérieure.
- * une grande facilité d'utilisation grâce à :
 - d'importants volumes pour le rangement des bagages ;
 - une information claire ;
 - des couchettes faciles à desservir.
- * une facilité d'entretien et une grande fiabilité technique afin de pouvoir réutiliser immédiatement les voitures pendant les périodes de pointe.

Les coûts de transformation de ces véhicules s'élèvent à environ 7,7 millions de FB par voiture.

Avec ces 15 voitures I6Bc, la SNCB dispose à nouveau d'un parc de 35 voitures-couchettes. Ce n'est que pendant les période de pointe telles que les vacances de carnaval de cette année - où 240 voitures-couchettes ont été mises en ligne au départ de la Belgique -, qu'il y a lieu de faire appel aux réseaux voisins pour compléter momentanément le parc.

x
x x

Concepts de base pour l'agencement intérieur.

Les principes suivants ont été retenus pour l'aménagement intérieur des voitures :

- obtention de dimensions maximales pour les couchettes (longueur : 1m81) ;
- habillage harmonieux des compartiments et du couloir latéral, au moyen de tapis de sol modernes et de décorations de parois créant une ambiance chaleureuse ;
- individualisation des compartiments sur base de nuances de couleurs.

Equipement des voitures.

Chaque voiture comporte 10 compartiments (7 non fumeurs et 3 fumeurs) à six places, ainsi qu'un compartiment de service pour l'accompagnateur. Parmi les particularités d'équipement, on peut relever les caractéristiques suivantes :

- * pour les compartiments voyageurs :
 - transformation aisée de la position place assise en position couchette et inversement ;
 - literie adaptée, au goût recherché ;
 - importantes possibilités de rangement des bagages sous la couchette ou la banquette inférieure et au-dessus du couloir latéral ;
 - échelle avec rangement approprié dans le compartiment ;
 - grande table pour le petit déjeuner, rangée de manière similaire ;
 - installation lumineuse adaptée avec éclairage individuel de nuit et sources lumineuses tant directes qu'indirectes ;
 - installation de sonorisation avec choix de quatre canaux musicaux ;
 - outre les deux WC existants, possibilité d'utiliser deux cabinets de toilette par voiture.
- * pour le compartiment de l'accompagnateur :
 - grand frigo ;
 - chauffe-eau ;
 - importants volumes de rangement.

x
x x

Mise en service des voitures.

Les nouvelles voitures-couchettes I6 seront mises en service à partir de la fin mai 1989 par priorité sur les relations nocturnes qui sont les plus fréquentées, afin de permettre au plus grand nombre possible de voyageurs de bénéficier de ce surcroît de confort.

- * quelques voitures-couchettes circuleront sur la relation Bruxelles - Milan qui est assurée quotidiennement tout au long de l'année ;
- * quelques autres voitures-couchettes seront mises en service sur la relation Bruxelles - Ancone qui est parcourue quotidiennement en période d'été. Au-delà, pendant la période d'hiver, ces voitures entreront aussi dans la composition des trains de sports d'hiver ;
- * les voitures-couchettes restantes seront utilisées principalement pour les trains autos-couchettes en direction du sud de la France, parmi lesquels, en première instance, les trains Schaerbeek - Saint Raphaël.

28 mars 1989 : horaire d'été.Importantes améliorations pour les trains de nuit Belgique - Italie.

Outre la présence des nouvelles voitures-couchettes climatisées de la SNCB dans ces trains, ceux-ci connaîtront également d'importantes améliorations horaires, à partir du prochain horaire d'été.

Ainsi les trains Bruxelles - Rome et retour verront leurs départ et arrivée avancés et bénéficieront également de circulations accélérées : 61 minutes de gain de temps sur Bruxelles - Rome et 19 minutes en sens inverse (56 minutes en hiver).

Ces modifications permettront par exemple d'atteindre Rome avant 10 heures du matin (9h55) au lieu du début d'après-midi (12h58) comme jusqu'à présent.

Nouveaux horaires :

- Bruxelles-Midi : 16h09 - Roma Termini : 09h55
- Roma Termini : 16h45 - Bruxelles-Midi : 10h48

La relation Bruxelles - Milan est également accélérée, avec des gains de temps de 51 minutes à l'aller et de 39 minutes au retour (76 minutes en hiver).

Nouveaux horaires :

- Bruxelles-Midi : 19h02 - Milano Centrale : 07h40
- Milano Centrale : 22h40 - Bruxelles-Midi : 10h48

Ces accélérations profitent également à la relation Bruxelles-Midi - Milan - Rimini - Ancone où on enregistre, par exemple, des gains de temps de 2heures16 entre Bruxelles-Midi et Rimini et, dans le sens inverse, de 1heure36 ou 1heure26 selon les périodes de circulation des trains.

Nouveaux horaires :

- Bruxelles-Midi : 19h02 - Rimini : 10h27 - Ancona : 11h50
 - Ancona : 17h48 - Rimini : 19h09 - Bruxelles-Midi : 10h38/10h48 (1)
- (1) en juillet et en août.

x

x x

Il est encore à relever qu'en plus des nouvelles voitures couchettes climatisées, les relations de nuit vers l'Italie comprendront aussi, dans tous les cas, des places assises de 2ème classe, climatisées pour la plupart.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR
--

Période d'avril à juin 89.

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

-De l'AC Salzennes (HLE/HLD/HLR)
7392 - FHS - 11.4 2018 - FEO - 14.4 5154 - FNDM- 16.5

-De l'AC Malines (HLE/AM/AR)
2314 - FEO - 14.4 605 - GT - 28.4 2554 - FBMZ- 8.5
713 - FHS - 18.5

2/ RADIATIONS (néant)

3/ MISES EN SERVICE

au 1/5/89 : AM 922 à 925 au 1/6 : néant.

4/ MISES EN PARC (au 1.06.89)

5905 - 5909 - 5926 - 5936 - 5946 d'Anvers Dam
6241 - 6242 - 6257 de Saint Ghislain
6296 - 6299 - 6327 d'Hasselt

5/ MUTATIONS (date écritures : 1.06.89)

5127 - 5129 - 5130 - 5138 : de Monceau à Hasselt
5183 - 5184 - 5186 - 5189 : d'Hasselt à Anvers Dam

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Les AM postales (ex-35).

C'en est bien fini pour ces huit ancêtres, issues de la transformation en 1967 de certaines automotrices quadruples de 1935 ; elles ont toutes été retirées du service régulier au 29 mai dernier, en attente de radiation.

Il est vrai que par la force des choses, elles étaient parvenues au bout du rouleau, et que trois d'entre elles étaient déjà immobilisées depuis un certain temps pour servir de magasin de pièces de rechange aux rescapées...

Particularité de ces huit AM, outre un record absolu de longévité - si l'on considère qu'une grande partie de leur équipement datait toujours d'origine, ç-à-d d'il y a 54 ans !

- elles ont probablement subi la plus belle valse de renumérotation jamais appliquée à du matériel roulant, puisqu'elles ont changé à trois reprises de matricule : de 221.801 à 808 entre 67 et 71, elles devinrent plus simplement 801 à 808, à la renumérotation générale de 1971.

La livraison des quadruples (801 à 832) en 1975 obligea alors à les numérotter 951 à 958, et ce jusqu'en août 86, lorsqu'on les désigna ...001 à 008, la tranche 901 et sq devant à son tour être libérée pour les automotrices banlieue, dont on prévoyait une nombreuse descendance.

On sait depuis lors que la construction de ces nouvelles AM sera limitée à une, voire deux tranches de 35 unités...

Exit donc les TAP (Trains Autonomes Postaux) qui, autre particularité remarquable, appartenaient en propre à la Régie des Postes, contrairement aux "nouvelles" postales 961 à 975, issues de la transformation récente d'AM 54, et qui sont restées la propriété de la SNCB.

Eu égard à ce statut particulier, il est peu vraisemblable qu'un de ces TAP soit conservé pour la postérité.

Rappelons enfin que notre Association affrêta le 11 avril 87 l'AM historique de 1935, pour effectuer un mémorable périple Bruxelles - Anvers - Charleroi, au cours duquel elle vint se placer aux côtés de l'AM postale 006, en gare de Schaerbeek.

* Les AM type 54 - 55.

Après quelques mises hors service isolées, la menace se précise : huit AM des types 54 et 55 ont été retirées du service actif au 29 mai, et placées en attente de radiation ; il s'agit des AM 054, 055, 066, 071, 079, 524, 535 et 536.

Ces matricules ont été déterminés en tenant compte de l'état général des caisses et des bogies, qui devient préoccupant pour certains véhicules.

Nul doute que la livraison régulière des nouvelles AM banlieue ait permis cette mise à l'écart, qui devrait se poursuivre dans un proche avenir.

* La 2109.

Cette locomotive, repeinte en octobre 88 aux couleurs vertes de la "Technorame", a été affectée à la traction et à la fourniture d'énergie de ce train-exposition, du 8 novembre 88 au 19 mai 89.

Dès le lendemain (!), elle figurait parmi les locomotives présentées au cours de la visite de l'atelier d'Anvers-Dam, organisée par le GTF asbl.

Pour retourner à son atelier d'entretien (Merelbeke), elle fut même mise en tête d'un train de marchandises inter-formation pour l'occasion !

Mais ce n'était qu'un début, puisqu'elle a été engagée depuis lors dans les roulements de manière systématique, à l'instar de ses soeurs...bleues.

C'est ainsi qu'on peut actuellement la surprendre un jour en tête d'un train de minerai, et en pousse d'une rame à double étage le lendemain !

Ce régal du photographe devrait encore durer tout l'été, jusqu'au moment où l'on profitera d'un entretien prévu pour la repeindre dans une livrée moins...voyante.

* Bientôt des HLE radiées ?

C'est ce qu'on aurait pu croire, en voyant la 2219 à l'AC Malines depuis juin 88, et la 2803 depuis novembre 88, toutes deux en réparation différée.

Rappelons que la 2219 subit un grave tamponnement à Quévy, le 6 mai 88 (voir Trans-fer n° 60, p.25) ; son châssis fut plié en trois endroits.

Quant à la 2803, des cow-boys de Bruxelles-Midi ont réussi à incendier le bloc JH, au cours des - délicates - manoeuvres auxquelles ils se livrent en gare...

Mais ces deux locomotives seront bien réparées, en dépit des apparences : l'atelier des HLE à Malines les a en effet reprises à son planning, après réparation de la 2502, ce qui est en cours actuellement.

A titre d'information, les dernières locomotives électriques à avoir été radiées furent les 2904,05,06,07,08,09,10,12,13 et 2920 ; c'était le 1er décembre 84.

* Les 59 parquées.

Les meilleures choses ont une fin, et il était fatal que cela devait arriver un jour, après tous les sursis successifs dont elles avaient bénéficié : les cinq dernières 59 à l'effectif d'Anvers-Dam (5905, 5909, 5926, 5936 et 5946) ont été arrêtées, et parquées officiellement le 28 mai dernier.

C'est au GTF asbl qu'échut l'honneur d'organiser le véritable train d'adieu de cette série de locomotives, puisqu'il est inutile de rappeler le périple que notre Association a organisé le 27 mai dernier de Bruxelles à Givet, au moyen de voitures à double étage, remorquées par la 5936.

Dans cette liste de locomotives mises en parc, les petits malins auront tout de même remarqué qu'il en manquait une à l'appel, et non des moindres : la 201.010, ex-5910, remise récemment en livrée d'origine de 1955.

Cette locomotive-musée est bien restée en service après cette date, puisque c'est elle qui a été désignée pour remorquer en juin et en juillet les trains historiques mis en marche à l'occasion du 150naire des NS.

Elle ne circulera toutefois qu'entre Anvers Central et Roosendaal (et v.v.), tandis que nos deux vapeurs nationales rouleront bien jusqu'à Utrecht.

* Les chemises de la...SNCB.

Sous ce titre -qui en rappelle un autre- se cache un des tous gros problèmes techniques de l'instant à la SNCB : près d'une vingtaine de locomotives à moteur diesel GM, fraîchement sorties de révision, sont immobilisées dans différents ateliers, pour moteur diesel grippé.

Mais que s'est-il donc passé ? On sait que les chemises d'un moteur diesel - ces cylindres dans lesquels se meuvent les pistons - sont probablement parmi les pièces les plus soumises à l'usure mécanique.

Pour éviter leur remplacement fréquent - systématique lors de certaines révisions-moteur en atelier - la SNCB a imaginé il y a quelques mois de faire procéder au chromage de ces chemises par une firme spécialisée, après démontage du moteur.

Cette technique, appliquée depuis longtemps à la DB, a toujours donné entière satisfaction. Le chromage est en effet un procédé qui permet de renforcer sensiblement la dureté de la surface métallique sur laquelle il est appliqué.

Une erreur technique semble donc être à la base des déboires actuels ; les segments montés sur les pistons après remontage du moteur seraient incompatibles avec le chrome des chemises.

D'une nuance d'acier trop dure, ces segments arrachaient des fines particules de métal, qui se retrouvaient ainsi dans le moteur, avec les conséquences que l'on devine...

Sont actuellement immobilisées en atelier pour ces motifs :

5301 - 5306 - 5308 - 5312 et 5512 à Latour ;
 6241 - 6242 - 6257 - 6262 et 6320 à Saint-Ghislain ;
 5317 à Ronet ;
 6296 - 6299 et 6327 à Hasselt !

Inutile de préciser que le chromage des chemises a momentanément été suspendu, et qu'une solution est activement recherchée...

* Et la type 1 ?

Bien que nous nous devons d'être particulièrement prudents à son sujet - nombre de nos confrères ayant cru tenir le scoop à maintes reprises en annonçant sa première sortie...- il semblerait cette fois que l'on aperçoive enfin la fin du tunnel, en ce qui concerne les travaux de restauration de cette prestigieuse Pacific.

La chaudière a subi récemment avec succès une première épreuve hydraulique (à l'eau froide), et le mécanisme d'embijillage était en cours de remontage à la fin mai.

Un certain optimisme est donc de règle, quoique les travaux aient à nouveau été interrompus début juin, cette fois pour se consacrer aux types 12 et 29, qui se rendront en juin et en juillet à Utrecht, dans le cadre du 150naire des NS.

L'échéance -tant de fois reportée- risque donc bien de l'être à nouveau.

L'OFFRE COMMERCIALE

Trafic des voyageurs Un nouveau tarif attrayant pour les jeunes : le GO-PASS

La SNCB vient de mettre en vente un nouveau "produit" destiné aux jeunes de 12 à 25 ans inclus. Il s'agit d'une carte impersonnelle de 10 voyages en 2e classe, valable entre deux gares quelconques du réseau. Vendue au prix de 990 FB aux guichets des gares et dans les agences du Crédit Communal, cette carte, dénommée "GO-PASS" permet donc de parcourir n'importe quelle distance en train en Belgique pour 99FB le voyage simple.

Le document de transport se présente sous forme d'une carte à dix cases, dans lesquelles l'utilisateur doit inscrire clairement la gare d'origine et de destination, et la date. Quelques conditions de validité : le ou les utilisateurs doivent pouvoir présenter leur carte d'identité, le go-pass n'est pas valable dans les trains circulant avant 8 heures du matin (pour éviter de surcharger les trains de navetteurs), la carte est vendue jusqu'au 31 décembre 1989 et n'est plus valable après le 28 février 1990.

Une bonne initiative de la SNCB, non seulement pour les jeunes voyageant individuellement, mais aussi pour les groupes. Qu'on nous permette un seul regret, de taille néanmoins : pourquoi la SNCB a-t-elle fixé un âge plancher de 12 ans pour l'utilisation de la carte ? Au prix de 99 FB le voyage, une telle carte aurait pu intéresser les familles comptant de plus jeunes enfants. Il a aussi les familles nombreuses comptant des enfants de tous âges..., qui ne parviennent plus par exemple depuis belle lurette à obtenir une réduction mathématique de 75 % pour les enfants de moins de 12 ans, suite aux astuces tarifaires de la SNCB : taxe de prise en charge, taxe terminale, forfait kilométrique minimal, et nous en passons...

A revoir pour l'an prochain ?

Un nouveau modèle de billet passe-partout pour les gares

Chacun connaît ce type de billet "en accordéon" délivré par les gares dépourvues de machines "Prodata", ou celles dont les moyens informatiques sont en panne. Depuis le 1er juin dernier, un nouveau modèle de billet passe-partout a été émis sur lequel le tarif "multi" est prévu.

Les Minitrips repris par Railtour

Juridiquement depuis le 1er mai dernier, et pratiquement depuis le 1er juin, les B-minitrips sont gérés par Railtour. Depuis cette même date, les forfaits Railtour peuvent être obtenus dans les gares importantes de la même manière que dans les agences de voyage.

Statistiques 1988 du trafic des voyageurs

Voici quelques statistiques du trafic voyageurs, avec, sous forme de pourcentages, l'évolution positive ou négative par rapport à 1987 :

trafic voyageurs intérieur	: 5.508 millions voyageurs/km	
+0,7%		
internat.	: 842 millions voyageurs/km	
+4,9%		
total	: 6.350 millions voyageurs/km	
+1,3%		
recettes intérieur	: 9.462 millions de F	+0,6%
internat.	: 2.070 millions de F	+9,3%
total	: 11.532 millions de F	+2,1%

répartition par catégories

billets prix plein	1.098 millions voy/km	-2,8%
	3.482 millions de F	-0,7%
billets prix réduit	1.741 millions voy/km	+7,8%
	3.250 millions de F	+9,9%
abonnements sociaux	1.933 millions voy/km	-2,7%
	2.142 millions de F	-2,9%
abonnements scolaires	639 millions voy/km	+1,9%
	751 millions de F	+1,2%
autres abonnements	939 millions voy/km	+3,0%
	1.481 millions de F	+2,3%

On pourrait longuement épiloguer sur ces résultats. Les responsables de la SNCB ne s'en sont pas privés. Nous nous limiterons, quant à nous, à souligner le glissement de la clientèle du billet à prix plein vers le billet à prix réduit : si la SNCB a perdu 25.000.000F de 1987 à 1988 dans l'émission des billets à prix plein, elle a par contre gagné 293.000.000F sur le même laps de temps pour l'émission de billets à prix réduit. On constate là le succès des billets à tarif réduit émis les week-end ou lors de manifestations diverses (tarif multi etc...), qui finissent par être rentables pour la société, et par lui amener, sans doute, une clientèle nouvelle. On peut aussi en déduire que la désaffection vis à vis du billet à prix plein montre qu'il n'est toujours pas compétitif par rapport à d'autres moyens de transport, notamment depuis la baisse des carburants constatée il y a quatre ans...

De grands travaux aux chemins de fer luxembourgeois

Le GTF asbl a toujours porté un grand intérêt aux chemins de fer luxembourgeois (CFL). Ce dynamique réseau voisin est en effet attirant par sa taille, à échelle... humaine (270 km de lignes) et par ses caractéristiques fort originales, faites d'emprunts à ses voisins allemand, français et belge, mais aussi d'une indéniable touche locale.

Assurant une importante fonction de transit au sein de la Communauté Européenne, les CFL ont, il y a deux ans, mis au point de nombreux projets visant à moderniser leur infrastructure, leur matériel roulant et leur exploitation. Leur but, comme celui des réseaux voisins, est de se positionner le mieux possible dans le monde des transports en vue du grand marché européen de 1992. Ils souhaitent aussi garder, sinon ramener vers eux leur clientèle, car ils n'ont pas échappé à une certaine désaffection vis à vis du rail qui a été constatée partout en Europe au cours de la dernière décennie.

Deux de ces projets visant l'infrastructure ont été menés à bien pour le nouveau service d'été 1989 : l'électrification de la ligne Luxembourg - Ettelbrück (avec son antenne à voie unique vers Diekirch) et la mise en service d'un nouveau quai en gare de Luxembourg. (1)

Nous devons à l'amabilité de Monsieur Marcel Barthel, ingénieur et chef du dépôt de Luxembourg des CFL, de vous présenter, dans les pages suivantes, la documentation technique que les CFL ont éditée à cette occasion.

On remarquera que les CFL électrifieront leur "ligne du Nord" jusqu'à Gouvy (gare frontière SNCB) dans l'hypothèse d'une électrification de son prolongement belge jusque Liège en 3000 volts continu. Or, la SNCB s'est prononcée récemment, comme nous l'avons écrit à plusieurs reprises, contre l'électrification de la portion belge de la ligne et pour le report du trafic international des marchandises sur l'axe Athus-Meuse. Mais, la situation peut encore évoluer : suite aux représentations des Luxembourgeois qui tiennent à valoriser leurs investissements sur la ligne du Nord, le Ministre belge des Communications aurait chargé un groupe de travail bilatéral de revoir le problème du trafic ferroviaire de marchandises entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. On verra...

Une dernière chose : les CFL ont commandé à l'entreprise française De Dietrich un lot d'automotrices électriques doubles dérivées des engins SNCF de type "Z2" pour assurer le trafic notamment sur la nouvelle ligne électrifiée. Comme celles-ci ne seront livrées qu'en 1990 au plus tôt, les CFL auraient pris en location en attendant deux automotrices SNCF Z 6300 (ex-banlieue St-Lazare) pour exploiter la ligne du Nord en traction électrique.

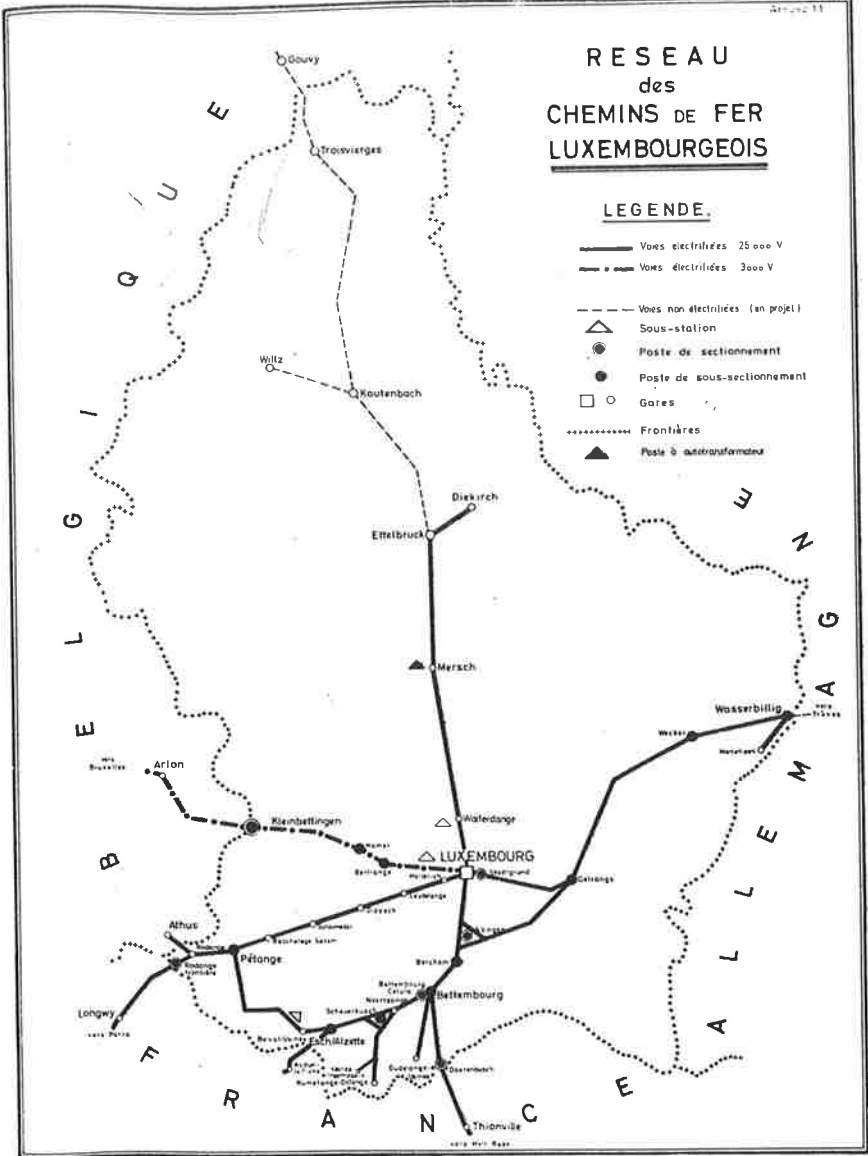
R.M.

(1)- Nos membres avaient pu apprécier l'état des travaux de ces deux réalisations lors du voyage que nous avions organisé sur les lignes grand-ducales en septembre 1988.

RESEAU des CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS

LEGENDE

- Voies électrifiées 25 000 V
- - - Voies électrifiées 3000 V
- - - Voies non électrifiées (en projet)
- △ Sous-station
- Poste de sectionnement
- Poste de sous-sectionnement
- Gares
- Frontières
- ▲ Poste à autotransformateur



Electrification du tronçon de ligne Luxembourg - Ettelbruck - Diekirch

1. Liminaire

LE RESEAU FERROVIAIRE DES CFL AVANT L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE DU NORD

Sur les 270 km de lignes que comporte le réseau ferroviaire des CFL, 162 km de lignes étaient électrifiées dont :

- 19 km en courant continu 3.000 V sur la ligne Luxembourg-Arlon/frontière;
- 143 km en courant alternatif monophasé 25.000 V/50 Hz.

L'électrification progressive sur nos trois réseaux voisins posait la question de l'électrification du moins partielle du réseau CFL. Ainsi eut lieu le 28.09.1956 la mise sous tension de la ligne de transit France - Luxembourg - Belgique avec

- l'électrification en 25 kV/50 Hz de l'artère Thionville/Bettembourg - Luxembourg;
- l'électrification en 3 kV courant continu de l'artère Luxembourg - Kleinbettingen/Arlon.

Au point de vue traction électrique ceci impliquait que la gare de Luxembourg-voyageurs était divisée en deux parties, à savoir une gare 3.000 V courant continu et une gare 25.000 V courant alternatif. Entre les deux gares, la voie 4, dite "zone commutable", pourvue d'une caténaire normalement hors tension, peut être rattachée à volonté à l'une ou l'autre de ces gares, par son alimentation soit en courant continu 3 kV, soit en courant alternatif 25 kV.

La mise sous tension en courant alternatif 25 kV/50 Hz des autres lignes ou tronçons de lignes eut lieu aux dates suivantes :

- le 08.01.1959 la ligne Luxembourg-Alzingen-Oetrange-Wasserbillig;
- le 03.10.1959 la ligne Luxembourg-Oetrange via Sandweiler-Contern;
- le 09.07.1960 la ligne Bettembourg-Dudelange;
- le 29.09.1960 la ligne Noertzange-Bettembourg-Esch/Alzette et le tronçon Noertzange-Rumelange;
- en 1961, en étapes successives, la ligne Esch/Alzette-Differdange-Mont St. Martin-Athus;
- le 15.05.1972 le tronçon Esch/Alzette - Audun-le-Tiche;
- le 03.02.1980 le tronçon Wasserbillig-Mertert Port;
- le 26.02.1981 le tronçon Tétange-Langengrund et
- le 27.05.1981 la ligne Pétange-Luxembourg.

La ligne Luxembourg-Troisvierges avec ses deux antennes à service mixte voyageurs/marchandises

Ettelbruck - Diekirch et
Kautenbach - Wiltz

était la seule ligne CFL à ne pas être électrifiée.

2. LIGNE DU NORD CONCEPTION DE L'ELECTRIFICATION

2.1. Raisons de l'électrification de la ligne

Le problème de l'électrification de la ligne du Nord doit être placé non seulement dans le cadre de l'électrification de l'ensemble de la ligne Luxembourg-Liège, mais encore et surtout dans le cadre de l'exploitation future de l'ensemble du réseau, y compris l'interpénétration avec les réseaux voisins et compte tenu de la nécessité du renouvellement à brève et moyenne échéance d'une grande partie de notre parc de matériel moteur actuel.

Récemment un nombre de 22 automotrices électriques a été acquis par les CFL en prévision de cette électrification.

2.2. Avantages de l'électrification

Les avantages de l'électrification sont multiples et bien connus. Sans vouloir rappeler ici tous les inconvénients d'exploitation de la situation actuelle, ni ceux de la traction thermique par rapport à la traction électrique, signalons toutefois que l'électrification totale du réseau aura pour conséquences :

- une meilleure utilisation des engins de traction électriques sur les différentes lignes du réseau, d'où, à volume de trafic égal, une diminution du nombre d'engins moteur à mettre en oeuvre;
- un meilleur rendement du personnel de conduite suite à la meilleure utilisation du matériel roulant;
- une réduction des temps de parcours des trains par la puissance plus élevée des engins moteurs électriques (4.000 à 4.400 kW contre 1.500 à 2.000 kW pour les engins Diesel);
- une plus grande fiabilité et disponibilité des engins électriques. En effet, les locomotives et les automotrices électriques sont des engins simples et robustes, toujours en ordre de marche et prêts au service. Elles ne subissent pas les multiples pertes de temps provoquées en traction thermique pour l'alimentation en combustible et la mise à l'abri aux dépôts par temps de gel;
- des économies importantes dans l'acquisition et l'entretien du matériel moteur (cycles des opérations d'entretien plus longs);
- outre la réduction du coût de l'énergie de traction, d'importants gains d'énergie pourraient être réalisés par l'utilisation du freinage par récupération;
- l'aménagement de dessertes voyageurs interrégionales directes ou semi-directes sans changement de train à Luxembourg, telles p.ex. Ettelbruck (Troisvierges) - Esch/Alzette ou Pétange-Ettelbruck (Troisvierges) et vice-versa;
- l'absence de nuisances (pollution, bruit).

En résumé, l'électrification complète du réseau s'accompagnera de progrès techniques dans tous les secteurs de l'exploitation; elle rendra cette dernière plus simple, plus sûre, plus régulière et plus économique.

2.1. Choix du système de courant

En principe trois solutions pouvaient être envisagées en matière de choix du système de courant :

- électrification de toute la ligne en courant de 3.000 V continu, avec gare commutable soit à Dommeldange, soit à Luxembourg;
- électrification du tronçon de ligne Rivage - Gouvy - Luxembourg en 25.000 V/50 Hz, avec gare commutable à Rivage;
- électrification du tronçon SNCB en 3.000 V et du tronçon CFL en 25.000 V, avec gare commutable à Gouvy.

Des études faites, il résulte que la solution optimale consiste en une électrification en courant monophasé à 25 kV/50 Hz de Luxembourg à Gouvy et en courant continu à 3 kV au-delà de Gouvy vers Liège. C'est dans ce sens que les études d'optimisation de l'électrification de la ligne du Nord ont été orientées.

2.4. Phases de réalisation

- Une première phase consiste dans la réalisation de l'électrification du tronçon de ligne depuis la sortie de la Gare de Luxembourg vers Ettelbruck-Diekirch.
- Une deuxième phase consistera dans la réalisation du tronçon Ettelbruck - Kautenbach - Wiltz. Les études afférentes débiteront encore cette année.
- Le restant de la ligne Kautenbach - Troisvierges vers Gouvy sera réalisé: en 1992/93.

3. TECHNIQUES DE L'ELECTRIFICATION PROPREMENT DITE

3.1. Principes adoptés pour toute la ligne du Nord

Systèmes d'électrification 25 kV adoptés

Sur la base de l'étude d'optimisation de l'électrification en 25 kV de la ligne du Nord, les systèmes suivants ont été retenus :

1. le système 25 kV classique

- de Luxembourg/Stadtgrund à la section de séparation de Walferdange
- d'Ettelbruck à Diekirch
- de Kautenbach à Wiltz
- de Troisvierges à Gouvy

2. le système 2 x 25 kV

- de la section de séparation de Walferdange à Troisvierges.

Dans ce système, on obtient l'équivalence d'alimentation à celle d'une tension de $2 \times 25 = 50$ kV, tout en restant à 25 kV par rapport au sol; chaque autotransformateur réparti le long de la ligne à partir de la sous-station principale joue le rôle d'une sous-station secondaire alimentée par feeder monophasé à 50 kV.

En raison de sa symétrie, cette solution présente, entre autres avantages, d'éliminer les perturbations des réseaux de signalisation et téléphoniques qu'entraîne une électrification en monophasé classique.

3.2. L'alimentation en énergie de l'ensemble des installations de traction électrique de la ligne du Nord

Elle est assurée par une sous-station de traction, implantée à Walferdange et alimentée à partir du poste SOTEL situé dans l'enceinte de l'usine ARBED à Dommeldange par une ligne biphasée fixée aux supports caténares.

L'énergie de traction est distribuée dans la caténaire par l'intermédiaire de trois postes à autotransformateurs installés à Mersch, Kautenbach et Troisvierges reliés par les feeders négatifs montés sur consoles en tête des supports tout au long de la ligne.

4. TRONCON DE LIGNE DE LUXEMBOURG - ETTELBRUCK - DIEKIRCH

4.1. Technologies mises en oeuvre

L'équipement des voies principales du tronçon de ligne à double voie de LUXEMBOURG à ETTELBRUCK comprend une caténaire polygonale entièrement régularisée constituée d'un fil de contact rainuré en cuivre et d'un câble porteur en bronze autorisant une vitesse maximale de 200 km/h.

L'équipement des voies de service des gares de Diekirch, Dommeldange, Ettelbruck et Mersch comporte une ligne de contact simple non régularisée en fil de contact rainuré en cuivre autorisant une vitesse maximale de 40 km/h.

Le tronçon de ligne à voie unique d'Ettelbruck à Diekirch est constitué d'un fil de contact rainuré en cuivre autorisant une vitesse maximale de 120 km/h.

La protection électrique des supports caténares est assurée par la pose d'un câble de terre en aluminium-acier reliant tous les supports entre eux et mis à la terre tous les 1.000 mètres.

Bénéficiant des améliorations de conception et de montage de réalisations récentes SNCF, ces lignes de contact présentent quelques particularités, par rapport aux équipements classiques anciens :

- la hauteur du fil de contact au-dessus du plan de roulement est de 5,50 m au lieu de 5,75 m;
- l'encombrement porteur - fil de contact est de 1,25 m au lieu de 1,40 m.

4.2. Réalisation de l'électrification

4.2.1. Envergure des travaux

Les travaux caténaïres ont nécessité la mise en oeuvre de:

- 2.100 poutrelles et poteaux d'ancrage, soit 1.700 tonnes,
- 4.200 m³ de béton de fondation,
- 500 tonnes de ferrures d'équipement diverses,
- 73 tonnes de contrepoids en fonte,
- 14.700 mètres de tubes en acier galvanisé de différents diamètres,
- 96 km de fil de contact rainuré en cuivre,
- 95 km de câble porteur en bronze,
- 68 km de câble de terre en aluminium acier,
- 15 km de câble inoxydable,
- 42 km de câble feeder en aluminium acier,
- 21 tonnes de câbles divers,
- 7.000 isolateurs en verre ou en matière synthétique.

4.2.2. Travaux caténaïres

Travaux neufs

L'entreprise a réalisé les travaux en procédant par catégorie de travail et par phases successives:

- 1re phase: fouilles et béton-mâtage
- 2e phase: armement, déroulage et réglage.

Les fouilles ont été effectuées soit à la pelle mécanique, soit à la foreuse de 750 mm de diamètre. Le béton pour les massifs de fondation a été confectionné en ligne sur un train-béton d'une capacité d'environ 80 m³, ravitaillé en agrégats en gare d'Ettelbruck. Les travaux de la phase 1 ont été achevés le 1er novembre 1988.

La pose du premier poteau caténaire a eu lieu en gare de Lorentzweiler, le 18 avril 1988.

Hormis, les travaux d'équipement des voies principales et de service, le projet comportait l'étude et les travaux pour la construction de 12 postes d'alimentation ainsi que pour l'aménagement d'auvents de protection à 13 passages routiers dont 2 ont été mis au gabarit caténaire par rehaussement des culées initiales d'environ 30 centimètres.

Il en était de même pour le tunnel de Cruchten dont la mise au gabarit d'électrification avait nécessité un abaissement préalable des voies d'environ 70 centimètres.

Travaux de modification

Le deuxième lot comprenait la modification des caténaïres situées en amont de la bifurcation de Stadtgrund. Ces travaux comportaient en particulier la suppression des 2 sections de séparation installées au viaduc Bisserbréck et la création de 2 nouvelles sections de séparation sur le tronçon de ligne à 2 voies entre Stadtgrund et Sandweiler-Contern (en face du poste de traction de Stadtgrund). Cette modification s'avérait nécessaire pour éviter aux engins moteurs électriques en provenance de Dommeldange d'y interrompre l'effort de traction.

4.2.3. Alimentation du tronçon de ligne

Sous-station et poste à autotransformateur

Comme il a été dit plus haut, les nouvelles lignes de contact sont alimentées à partir de la sous-station de Walferdange et du poste à autotransformateur de Mersch, à l'exception des caténaïres du tronçon de ligne de Luxembourg/Stadtgrund à la section de séparation de Walferdange dont l'alimentation est assurée normalement par la sous-station de Hollerich.

Préalablement à l'installation de ces postes, deux aires, l'une à Walferdange d'une surface de 800 m², l'autre à Mersch d'une superficie de 231 m², ont été aménagées.

L'équipement des 2 postes précités ainsi que des postes d'alimentation en campagne entre Luxembourg-Ettelbruck-Diekirch a nécessité la mise en oeuvre de :

- 1 transformateur de 16,5 MVA - 65 kV / 2 x 25 kV et 1 autotransformateur de 5 MVA - 2 x 25 kV,
- 45 appareils d'alimentation et de coupure 65 et 25 kV (disjoncteurs, interrupteurs, sectionneurs)
- 37 transformateurs de puissance auxiliaires, d'intensité et de tension.

4.2.4. Coût des travaux et fournitures

- Etudes et travaux caténaires	: 156 mio LUF
- Sous-Stations	: 35 mio LUF
- Matériels et équipements	: 127 mio LUF
- Raccordement au réseau SOTEL	: 12 mio LUF
- Trains de travaux, protection, etc	: 20 mio LUF
Total	: 350 mio LUF

Construction d'un nouveau quai en gare de Luxembourg

1. Liminaire

La gare de Luxembourg voyageurs est située au centre d'une étoile ferroviaire composée de 5 branches :

- la ligne de Bettembourg en liaison avec le sud du Grand-Duché de Luxembourg et avec la France (Thionville - Metz), à double voie;
- la ligne à voie unique de Pétange;
- la ligne à double voie de Kleinbettingen en liaison avec la Belgique (Arlon - Namur - Bruxelles);
- la ligne du Nord, vers Troisvierges et Gouvy frontière, en liaison avec la Belgique (Liège), à double voie jusqu'à Ettelbruck, puis à voie unique;
- la ligne de Wasserbillig, en direction de l'Allemagne (Trèves) en tronç commun avec la ligne du Nord, à double voie sur environ 1 km aux abords de Luxembourg, puis à voie unique.

A l'exception de la ligne de Kleinbettingen, électrifiée en 3 kV continu, toutes les autres lignes de l'étoile de Luxembourg sont ou seront électrifiées en courant alternatif monophasé 25 kV - 50 Hz.

2. Situation antérieure à la mise en service du nouveau quai

2.1. Voies à quai

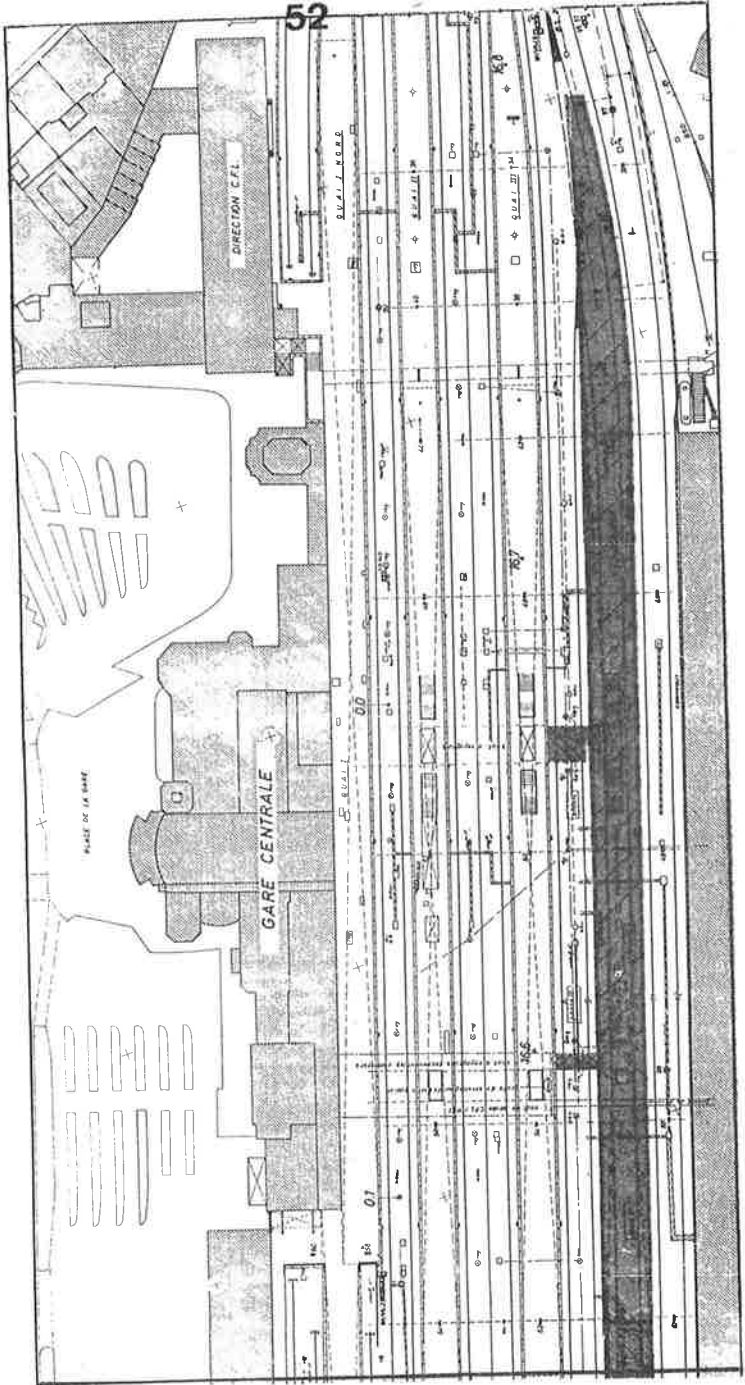
La gare voyageurs de Luxembourg comportait 5 voies à quai accessibles aux deux extrémités. A partir du changement d'horaire été 89 ce nombre est porté à 7 (voies 9 et 10 en 25 kV).

- la voie 3, électrifiée en 3 kV continu, sur le quai I, longeant le BV
- la voie 4, la seule commutable, apte à la traction 25 kV et 3 kV
- les voies 5, 7 et 8, électrifiées en 25 kV.

Elle comporte également 3 voies courtes en impasse :

- 2 côté Sud: les voies 1 et 2, électrifiées en 3 kV continu, desservies par le quai I Sud
- 1 côté Nord: la voie 16, actuellement non électrifiée desservie par le quai I Nord est appelée à disparaître lors des travaux de modernisation de la gare de Luxembourg.

Gare de Luxembourg
CONSTRUCTION DU QUATRIEME QUAI
Plan de Situation



2.2. Inventaire des problèmes rencontrés

- Les difficultés majeures rencontrées dans l'exploitation de la gare voyageurs résultaient notamment de l'insuffisance relative:
 - du nombre des voies commutables
la seule voie 4 actuelle ne pouvait suffire à assurer un écoulement normale du trafic international France - Belgique et vice-versa, le fait de ne pouvoir traiter qu'un train à la fois réduisant trop fortement les possibilités d'exploitation en cas de retards, de circulations supplémentaires en batteries.

Cette situation générait également des contraintes dans le tracé des trains internationaux de voyageurs France - Belgique transitant par Luxembourg

 - du nombre des voies à quai
cette situation se traduisait par un nombre anormalement élevé de réceptions sur voies occupées, situation qui n'était guère acceptable et qui exigeait la limitation actuelle de 30 km/h de la vitesse d'entrée des trains en gare de Luxembourg.
 - de la longueur des voies à quai, ce qui constituait une gêne pour assurer des trains longs en trafic international
 - des possibilités de réception des trains électriques en provenance de la ligne du Nord.

2.3. Solution préconisée

- La création d'un quatrième quai remédie à un grand nombre des difficultés et inconvénients actuels. Cette opération permet en effet:
 - de transférer sur ce nouveau quai les trains actuellement reçus sur la voie 16 et de prolonger le quai I de quelques 60 m à la suite de la suppression de cette voie
 - de résoudre les difficultés de réception en gare de trains électriques en provenance de la ligne du Nord tout en évitant un enchevêtrement des voies électrifiées en courants différents
 - d'augmenter la longueur des voies à quai et de réduire le nombre des réceptions de trains sur voie occupée.

Comme la mise en service de ce quai conditionne la réception en gare de trains électriques en provenance de la ligne du Nord, une priorité absolue a été donnée à sa réalisation.

3. Caractéristiques techniques du nouveau quai

Le nouveau quai a été construit à l'emplacement des 2 voies situées entre le quai 3 et les Ateliers.

Durée des travaux: du 07.09.87 au 28.05.89

Coût estimé des travaux: 85 mio LUF

Les éléments essentiels constitutifs du nouveau quai, des accès, de la marquise et des équipements sont:

3.1. Le quai proprement dit

- bordure de quai, en éléments préfabriqués de béton
- revêtement du quai en pavés de béton
- longueur 350 m; largeur 9,80 m (tête Nord 3,60 m, tête Sud 3,40 m); surface 3.100 m²; hauteur par rapport aux voies 0,76 m.

2. Les accès

- Deux volées d'escaliers débouchant au prolongement du souterrain à voyageurs existant.
- Une cabine ascenseur (charge utile 1.500 kg/20 personnes) reliée au souterrain à bagages existant.

3. La marquise

- construction métallique en fers profilés, toiture en tôle panneaux sandwich avec coupole translucide en verre acrylique
- Longueur 201,30 m, largeur 9,80 m, surface couverte 1,973 m², cintre translucide d'un diamètre de 3,50 m sur une longueur de 163,30 m
- 25 fermes

4. Les équipements

- une salle d'attente de 3,3 x 8,0 m, en panneaux à verre acrylique, chauffée et équipée de 16 sièges, avec local de service incorporé, séparé du public
- 5 groupes de 10 sièges chacun et repartis en dessous de la marquise, dont 2 avec paravents
- garages pour les chariots à bagages
- prises d'eau
- tableaux horaire
- poubelles
- éclairage: en dessous de la marquise par bandeaux lumineux en dehors de la marquise par lampadaires
- horloges à double face
- indicateurs de voie
- sonorisation.

Pour visiter à bon compte le réseau luxembourgeois

Savez-vous que les CFL mettent en vente un billet réseau, valable un jour, et qui est en fait un libre parcours valable sur toutes les lignes ferrées des CFL, et les lignes d'autobus CFL et RGTR. Il coûte environ 220 F.

Cependant, ce billet réseau n'est pas valable au départ ou à destination d'un point frontière. Il faut donc se munir, au départ de la Belgique, d'un billet valable jusque Luxembourg, si l'on se présente par Sterpenich, ou jusque Trois-Vierges, si l'on se présente par Gouvy. Ce billet réseau est délivré au guichet des gares et par le personnel des trains.

Il existe aussi des abonnements de 5 jours (sur 1 mois) et des abonnements mensuels à bon compte. Renseignements : gare de Luxembourg tél. 49 24 24.

**La marginalisation de la ligne 42 Rivage - Gouvy
La position luxembourgeoise**

Un contentieux assez vif existe actuellement entre la SNCB et les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois), et à travers les compagnies ferroviaires nationales, entre les gouvernements belge et grand-ducal. Nous y faisons écho régulièrement : il s'agit de la décision de la SNCB de privilégier deux axes pour le transport des voyageurs et marchandises entre Bruxelles, Anvers ou Zeebruges, le Grand-Duché, l'est de la France, la Suisse et l'Italie : l'Athus-Meuse pour les marchandises, et l'axe Namur - Libramont - Arlon pour les voyageurs. Cette vision prospective du transport ferroviaire ne fait pas l'affaire des CFL, qui perdraient ainsi un trafic important sur leur "ligne du nord" Luxembourg - Ettelbrück - Trois-Vierges, alors qu'ils sont justement en train de la moderniser et de l'électrifier à grands frais.

Les Luxembourgeois rappellent en ce moment à la Belgique ses obligations quant au maintien d'un trafic international entre Rivage et Gouvy (ligne 42).

Ils arguent de non moins de quatre engagements que la Belgique avait pris vis-à-vis de leur voisin luxembourgeois.

Le 22 juillet 1862 tout d'abord, une convention belgo-luxembourgeoise précisait que la Belgique et le Grand Duché convenaient d'établir un chemin direct entre Liège et Luxembourg. Dans l'article 11, il était convenu qu'en cas de désaccord entre les administrations des chemins de fer des deux Etats sur les moyens d'assurer la prospérité du trafic sur cette ligne, les deux états devaient intervenir ensemble pour prendre les mesures nécessaires.

Moins d'un siècle plus tard, la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946 était beaucoup plus stricte. Elle prévoyait textuellement en son article 4 : "aucun détournement du trafic devant emprunter naturellement le réseau grand-ducal ne sera favorisé par des mesures prises par les administrations des chemins de fer belges ou français." Cette convention allait jusqu'à soumettre à la décision de la Cour de justice internationale toute contestation relative à l'application de ces dispositions.

Quelques jours avant la fin de l'année 1980, Guy Spitaels, à l'époque Ministre des Communications, écrivait à son homologue luxembourgeois Josy Barthel : "J'ai le plaisir de vous annoncer que j'ai pris la décision de faire procéder à l'électrification totale à double voie de la ligne qui assure la liaison entre Liège et Luxembourg via Gouvy."

Le 9 mars 1981 enfin, la prorogation de la Convention de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise (UEBL) prévoyait au chapitre "transport" qu'en vue d'absorber l'augmentation de trafic (coke et minerai) des ports belges vers la sidérurgie luxembourgeoise, le gouvernement belge ferait électrifier et mettre à double voie (sic) le tronçon Rivage - Gouvy de la ligne 42. De son côté, le gouvernement luxembourgeois ferait

effectuer de la même manière et de concert, des travaux identiques sur le tronçon luxembourgeois de cette ligne.

Les Luxembourgeois regrettent actuellement que le gouvernement belge et la SNCB aient depuis deux ans clamé qu'ils n'électrifieraient pas le tronçon belge de la liaison Liège - Luxembourg vu notamment le profil particulièrement accidenté de la ligne et la chute du trafic de coke à destination des usines de l'ARBED.

Une commission mixte SNCB/CFL vient d'être mise sur pied pour résoudre ce problème : rappelons par ailleurs que la SNCB est organiquement liée à la gestion des CFL puisque plusieurs hauts fonctionnaires belges siègent au conseil d'administration de la société luxembourgeoise. Cette commission doit faire des propositions pour la fin de ce mois de juin afin de dégager des solutions préservant l'intérêt des CFL et de la SNCB.

On pense que les Luxembourgeois réclameront des compensations à la Belgique suite au non respect des quatre accords internationaux précités. On parle d'un report possible de certains trains de marchandises de l'axe Athus - Meuse vers la ligne Liège - Gouvy - Luxembourg, et de la spécialisation du triage des trains : la gare SNCB de Stockem oeuvrerait dans le sens nord-sud, tandis que Bettembourg (CFL) ferait de même en sens contraire.

En attendant, les CFL poursuivent leur politique de modernisation de la ligne du Nord entre Luxembourg et Trois-Vierges d'ici 1993 : la ligne sera complètement électrifiée en 25 kV 50 Hz, sa signalisation sera revue, sa vitesse de référence augmentée jusqu'à 100 km/h, les voies d'évitement seront allongées, l'entrevoie élargi, et le gabarit dégagé pour l'acheminement du matériel voyageurs belge de service intérieur et du matériel des transports combinés rail-route.

Certes, la liaison voyageurs Liège - Luxembourg présente actuellement un intérêt limité : même aux CFL, on craint la concurrence de l'autoroute E25 Liège - Bastogne - Luxembourg, lorsqu'elle sera complètement opérationnelle, et on souligne que l'actuel cadencement (un train toutes les deux heures entre Liège et Luxembourg) n'est pas de nature à favoriser l'organisation de dessertes à caractère régional côté belge et luxembourgeois.

Mais les Luxembourgeois voient plus loin : ils veulent faire de la ville de Luxembourg un point de transition du futur réseau TGV européen. Pour eux, l'avenir réside dans une grande transversale Metz - Luxembourg - Liège, assurant au sud l'accès à l'hypothétique ligne TGV française de l'Est, et au nord l'accès à la ligne TGV Paris - Bruxelles - Cologne...

Les Belges y ont-ils pensé de leur côté ?

J.F. et R.M.

d'après l'Avenir du Luxembourg - 21/4/89

ACTIVITES DU GTF ASBL

GTF-Distribution

Les articles proposés par notre service "Distribution" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Fer.

Vapeur en Belgique, par Phil. DAMBLY, tome 1, éd. Ediblanchart
Cet ouvrage est enfin sorti de presse avec la fin des congés payés.

Il ne s'agit pas d'une simple réimpression de l'ouvrage publié par la revue "le Rail" en 1968, mais d'une édition revue, corrigée et nettement amplifiée, à tel point que celle-ci se présente en deux tomes. Le premier vient de sortir de presse en français, le second est programmé pour 1990. Une édition néerlandaise devrait voir le jour prochainement.

Le 1er tome, disponible à ce jour, est au format 22x30 cm. Il compte 244 pages et plus de 550 illustrations, dessins, cartes et tableaux. Il couvre la période de l'histoire des locomotives à vapeur des origines à la première guerre mondiale : il débute avec l'évolution du réseau et des constructeurs, puis il décrit le fonctionnement d'une locomotive à vapeur. Il se penche sur les styles, la décoration, la classification et la numérotation des engins, puis fait une rétrospective de toutes les locomotives à vapeur de l'Etat et des réseaux privés jusqu'en 1914.

GTF asbl-Distribution peut vous procurer dès maintenant cet ouvrage, qui constitue la première partie d'une véritable somme sur la vapeur belge.

Prix : envoi en Belgique :

1980 BEF + 80 BEF (envoi ordinaire) = 2060 BEF
+ 160 BEF (envoi recommandé) = 2140 BEF

envoi à l'étranger :

1980 BEF + 240 BEF (envoi recommandé) = 2220 BEF

Date limite des commandes : 10/09/89. Expédition de vos commandes fin septembre 89.

Garnet des marches-types des lignes de Belgique - 1915

Il s'agit d'un reprint d'un document exceptionnel, fait à l'initiative de notre membre J.R. Lejeune. Ce document donne une représentation schématique des lignes de l'ensemble du réseau belge de l'époque, en 58 dessins à la main montrant les voies utiles à la circulation des trains dans les gares, le croquis des bifurcations et le profil en long avec situation des gares et haltes. Chaque dessin est complété d'un tableau reprenant les stations, gares où l'on trouve une machine de réserve, prises d'eau, plaques tournantes, distances kilométriques...

L'origine de ce document est mystérieuse, mais il est certain qu'il soit d'époque.

Format A4 (légèrement réduit par rapport à l'original) - 64 pages.

Prix (envoi compris) : pour la Belgique : 220 BEF
pour l'étranger : 250 BEF

Date limite des commandes à notre service Distribution : 10/09/89. Expédition courant octobre.

Indicateur SNCB - service d'hiver 1935 (réimpression par Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl)

Réimpression de l'indicateur officiel qui contient sans doute l'extension maximale du réseau belge à grand et petit écartement (vicinal). Tableaux des trains directs internationaux (1 à 11), des relations directes interprovinciales de l'époque (tableaux A à V), des lignes intérieures (12 à 167), des lignes luxembourgeoises (168 à 182) et des chemins de fer vicinaux (250 à 694). Carte détaillée en sus.

704 pages papier blanc 45 gr, couverture toilée noire avec impression dorée à chaud avec écusson trois couleurs.

GTF-Distribution peut vous procurer cet ouvrage reprint.

Prix : 895 BEF + 90 BEF (envoi en Belgique) = 985 BEF.

+ 170 BEF (envoi à l'étranger) = 1065 BEF

Date limite des commandes à notre service Distribution : 10/09/89. Expédition fin octobre.

150e anniversaire du rail à Liège - sujets divers par M. Lambou

Brochure offset de 74 pages avec couverture plastique contenant 9 sujets : le pont du Val Benoît ; extraits du manuel pour voyageurs (1845) ; rapports de la commission chargée du tracé des plans inclinés ; Kinkempois et le rail ; l'industrie dans le bassin liégeois vers 1840 ; la construction de locomotives en région liégeoise ; liste des locomotives Etat Belge de 1835 à 1843 ; la vitesse en 1863 ; le rail dans les tourmentes.

Prix : 170 BEF + envoi en Belgique 30 BEF = 200 BEF

+ envoi à l'étranger 60 BEF = 230 BEF.

Expédition dès réception de votre commande.



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

B.P. 191
4000 LIEGE 1.

« G. T. F. »
Association sans but lucratif

Samedi 09.09.89
71° voyage du G.T.F. (1)
En automotrice électrique sur diverses lignes de la province de Liège

Nous avons le plaisir de vous inviter à parcourir en automotrice électrique dernier cri et peu connue dans la région diverses lignes de la province de Liège.

Le départ aura lieu de Liège-Guillemins vers 08h45.
(à confirmer).

Dans un ordre à fixer ultérieurement, l'automotrice roulera sur les lignes 37 (Welkenraedt), 49 (Eupen), 44 (Spa), 24 (Tongeren-Visé-Montzen), 34 (Tongeren-Liège), et peut-être sur d'autres sections.

Le retour aura lieu à Liège-Guillemins vers 19h20.

"Dans la grande tradition du GTF", des arrêts-photos judicieusement choisis seront organisés.

Un dîner collectif facultatif (entrée, plat principal, dessert, service et TVAC) est également mis sur pied :
450 BEF.

Nous conseillons aux participants de rejoindre Liège-Gu. en trains réguliers au départ de toute gare belge. Le prix du billet aller-retour défie toute concurrence : 200 BEF. Pourquoi ne pas laisser votre voiture au garage?

L'inscription préalable est indispensable. Elle doit nous parvenir d'urgence (nombre limité de places) sur le formulaire ci-joint accompagné du paiement et d'une enveloppe timbrée lettre portant vos nom et adresse avant le 02/09/1989

Nous comptons sur votre participation nombreuse à cette excursion inédite qui réserve des surprises et qui vous permettra de découvrir certains coins de la province de Liège par l'autre bout de la lorgnette.

Les prix comprenant parcours en automotrice spéciale de Liège à Liège, les frais administratifs, les assurances :

Membres GTF ou assimilés (père, mère, épouse, enfant habitant sous le même toit	400 BEF.
Non membres GTF	450 BEF.
Enfants - de 14 ans	250 BEF.
Enfants - de 7 ans (1 enfant par adulte)	gratuit.
(Les enfants n'occupent pas de place assise distincte)	

(1) Le 70° voyage concernait l'autorail spécial qui a circulé entre Thuin-Ouest et Thuillies (L.109) les 12, 13 et 15 août 1989.

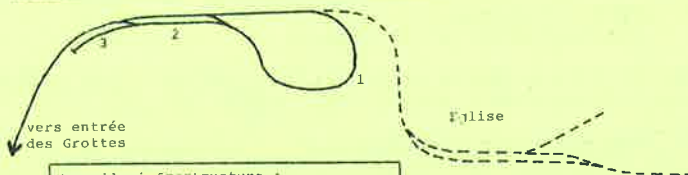
Han

Afin d'améliorer la sécurité des voyageurs sur la ligne des Grottes, l'exploitant de cette ligne a modifié le terminus de Han-sur-Lesse. L'ancien terminus près de l'église, nécessitant la traversée de la Grand'Route, a été remplacé par une boucle située de l'autre côté de cette chaussée. Cette boucle simplifiée par ailleurs considérablement les manoeuvres.

Les travaux se sont déroulés en deux étapes. Le dernier tram quitta l'ancien terminus près de l'église le 8 juillet. Dès le lendemain, les convois effectuaient leur terminus à l'arrêt de la nouvelle boucle, encore inachevée, et utilisée comme un terminus en tiroir. Ce n'est que le 15 juillet que la boucle complète fut mise en service, après quelques essais qui eurent lieu la veille.

Avec la mise en service de cette boucle, voila encore quelques centaines de mètres de voies de l'ancien groupe de Wellin qui disparaissent ...

NOUVEAU TERMINUS de HAN-SUR-LESSE



<p>Nouvelle infrastructure : 1 = nouveau arrêt d'embarquement 2 = voie de garage d'un train complet 3 = voie de garage pour autorail seul</p>

Légende

————— voies en service après déplacement terminus
 - - - - - voies supprimées (désaffectées le 9/7/'89)

Extrait de "Tram 2000" N° 93 d'août 1989

Adresse : Tram 2000 c/o Thierry Hamal

Avenue des Héros, 39 - 1160 Bruxelles

Prochain voyage du GTF : Kortrijk - De Panne - Dunkerque
 en autorail spécial.

Agenda

- du 6 au 13/9 : jours ouvrables de 9 à 16h, week-end de 10 à 18h: journées portes ouvertes au dépôt de Louvain de la SNCB
- 9 et 10/9 : de 10 à 18 h. : exposition de modèles réduits de trains avec bourse d'échange. Centre Culturel De Kern à Anvers-Wilrijk (tél. 011/22.64.40)
- 10/9 : Houdeng-Goegnies : rencontres internationales "vapeur vive". Parc de la crèche communale, chaussée, 339.
- 16 & 17/9 : 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Hasselt. Renseignements au service des relations publiques de la SNCB 02/525.21.11.
- 23 & 24/9 : idem à Courtrai.
festival CFV3V à Mariembourg
- 1/10 : de 10 à 15 h, salle St-Raphaël à Aywaille : 17e grande bourse internationale de l'ASMOCO (tél. 041/67.08.70)
- 7 & 8/10 : week-end train-tram-bus
- 14/10 : Bois-du-Luc - cour du charbonnage. Forum Febelrail de 10 à 18 h. Exposition 150 ans de chemin de fer dans le Centre.
- 14 & 15/10 : 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Arlon.
- 21 & 22/10 de 10 à 18 h : centre culturel de Géronsart rue du Trèfle à Jambes : exposition de Modélisme Ferroviaire. Organisation RMM. Renseignements : rue de la Gare 98, 5544 Heer-Agimont.
- 28 & 29/10, 01 au 04/11 : MSCM De Pijl à Malines. Grande exposition à l'occasion du 15e anniversaire (tél. 015/31 09 46).

GTF

asbl

Tous les deuxièmes mardis du mois à 20h se tient une réunion des membres actifs du GTF asbl. Celle-ci se tient au mess du personnel de la SNCB, gare des Guillemins, à l'extrémité du quai 6 côté Ans. Echanges de vues à thème ferroviaire, participation aux activités de l'Association, projection systématique de diapositives à thème ferroviaire. Invitation cordiale à tous ceux qui veulent participer à la vie de l'Association. Toutes les bonnes volontés sont bienvenues.

Prochaines réunions : 12/9, 10/10, 14/11, 12/12.



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

B.P. 191
4000 LIEGE 1

« G. T. F. »
Association sans but lucratif

Samedi 07/10/1989

74° voyage du G.T.F. (2) en Flandre
Occidentale et Bray-Dunes-Dunkerque.

Nous avons le plaisir de vous inviter à notre excursion d'automne, une fois de plus inédite. En effet, au départ de Kortrijk, nous parcourerons la petite ligne de Zwevegem (fermée au trafic voyageurs) pour nous diriger ensuite vers Izegem-Lichtervelde-DePanne. Si le temps disponible est suffisant, diverses installations annexes seront également visitées.

Ensuite nous traverserons la frontière pour rouler sur cette ligne étonnante de Bray-Dunes à Dunkerque. Cette ligne retiendra particulièrement l'attention puisqu'elle passe à proximité du Sanatorium de Zuidcote rendu célèbre par le film du Week-End à ... et aussi parce qu'elle cotoie de vraiment fort près les dunes du bord de mer.

Le matériel utilisé : l'autorail belge triple de la série 40 bien connu des membres de notre association.

Les heures de départ et de retour à Kortrijk sont respectivement : 08h45 et 19h30.

Suivant notre habitude, nous conseillons de rejoindre cet endroit en trains réguliers au départ de toute gare belge. Le prix du billet aller-retour est très doux : 220 BEF.

"Dans la grande tradition du GTF" (expression déjà copiée par certains), des arrêts-photos judicieusement choisis seront organisés.

Un dîner collectif facultatif (entrée, plat principal, dessert, service et TVAC.) est mis à votre disposition au prix de 470 BEF.

Le choix de la date : Le week-end train-tram-bus!
C'est vrai!

Il reste aux mordus à profiter de leur dimanche!
Car, comment faire autrement : Le 23/09 (date initialement prévue), il y a le festival vapeur CFV3V, le 30/09 l'autorail est retenu, le 14/10, forum Fébelrail.....

(2) Les 72° et 73° voyages sont organisés pour compte de tiers et sont donc à accès réservé.

Les prix comprenant le parcours en autorail spécial de Kortrijk à Kortrijk, les frais administratifs, les assurances:

Adultes membres du GTF et assimilés (père, mère, épouse et enfant habitant sous le même toit)....	590 BEF
Adulte non membre	660 BEF
Enfant - de 12 ans	300 BEF
Enfant - de 7 ans (1 enfant par adulte - Déconseillé) gratuit	

Les enfants n'occupent pas une place assise distincte.

L'inscription préalable est indispensable.
Elle doit nous parvenir sur le formulaire ci-joint accompagné du paiement. (Le chèque barré libellé au nom du GTF asbl est souhaité) et d'une enveloppe timbrée lettre portant vos nom et adresse avant le 25/09/1989.

Informations aux membres :

- Le voyage prévu au début août 1989 n'a pu être maintenu pour des raisons de disponibilité.
 - Des changements de dates doivent avoir lieu par rapport au calendrier annoncé en début d'année : le festival vapeur de Mariembourg ayant lieu le 23/9/89, notre voyage la même date doit être reporté.
 - Les participants au voyage "Haute Meuse Express" du 27 mai '89 ayant souscrit au repas collectif de Dinant sont informés que le GTF a décidé de les rembourser intégralement de cette prestation. Nous estimons en effet que le restaurateur a totalement failli à sa mission. Les personnes intéressées sont informées individuellement.
-

LIGNE 260: LE COURANT PASSE BIEN

Le 16 novembre dernier, au cours d'une rencontre fort sympathique, les autorités du district sud-ouest de la SNCB et les responsables du trafic de Cockerill-Sambre Charleroi ont présenté à la presse régionale les progrès d'exploitation réalisés grâce au faisceau "Blanchisserie", proche du raccordement sur lequel C.S. décharge ses trains lourds de minerais. L'électrification par la SNCB de sa ligne 260 et l'établissement de ce faisceau (un investissement de 190 millions) amélioreront sensiblement les conditions d'organisation du trafic sidérurgique.

Bienvenue aux trains lourds

La ligne 260 relie la ligne 140 (Ottignies - Charleroi) à la formation de Monceau.

A usage industriel exclusif, elle longe les installations de C.S. et donne accès à près de 10 raccordements particuliers.

La ligne 140 (électrifiée depuis juin 1966) est prévue pour supporter un trafic lourd. Elle permet d'acheminer vers le bassin carolorégien, en traction électrique via Louvain, Wavre, Ottignies et Fleurus, les trains lourds de minerais chargés à Anvers, de manière à délester la ligne Bruxelles-Charleroi très sollicitée par le trafic voyageurs.

Un investissement judicieux, une collaboration étroite entre la SNCB et son client, deux raisons d'être content à Charleroi.

Jusqu'ici, les trains complets de minerais devaient transiter par la formation de Monceau d'où ils repartaient en traction diesel vers leur point de déchargement. Le faisceau Blanchisserie, opérationnel depuis le 25 septembre, constitue une sorte de gare terminale à l'est de la ligne 260, d'où C.S. emmène directement les rames à décharger quelques centaines de mètres plus loin, sur son raccordement n° 8.

Le raccordement 8 de C.S. connaît une activité intense. Au cours de l'année 1968, il a vu passer près de 48 000 wagons chargés de 2,8 millions de tonnes de minerais, ce qui correspond à une moyenne de 180 trains complets par mois.

Progrès sur toute la ligne

L'investissement réalisé par la SNCB a porté sur:

- * l'électrification de la ligne 260;
- * l'établissement d'un faisceau de 5 voies à double issue, d'une longueur unitaire de 300 à 355 mètres;
- * la construction d'un poste de signalisation de type tourel-relais qui commande 9 signaux, 18 aiguillages électriques et 17 itinéraires. A terme, après achèvement d'autres travaux, ce poste de signalisation contrôlera toute la ligne 260.

Les progrès apportés par ces travaux s'expriment facilement:

- * augmentation de 1.760 à 2.000 tonnes brutes de la charge unitaire des trains de minerais;
- * accélération de la rotation des rames (ce qui permet de réduire le parc de wagons nécessaires);

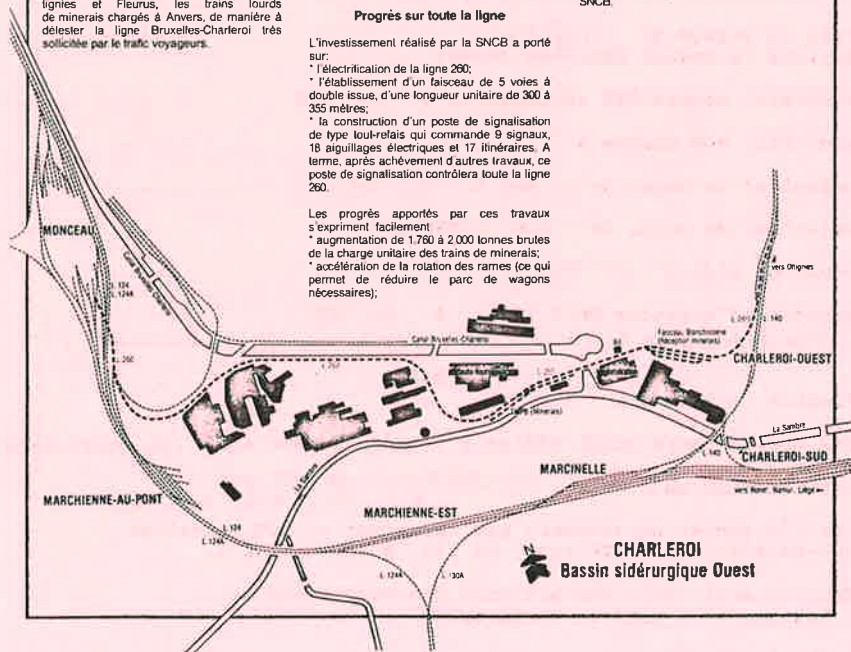
* augmentation de la fiabilité de l'acheminement (le changement de traction n'étant plus nécessaire, la programmation peut être mieux respectée);

* meilleure utilisation des moyens de traction.

A qui profitent ces progrès? Aux deux partenaires. La SNCB réalise des gains de productivité, ce qui s'inscrit bien dans sa politique actuelle de recherche d'une meilleure rentabilité. C.S. bénéficie d'un assouplissement de sa gestion du trafic: charges unitaires accrues, matériel plus productif, suivi plus facile.

C.S. est de loin le client le plus important de la SNCB dans le bassin carolorégien. Son trafic ne se limite pas aux approvisionnements en minerais. Ses unités de production reçoivent aussi chaque année notamment 1 000 000 tonnes de charbon. Et il faut compter un trafic annuel de 875 000 tonnes de fonte en fusion entre unités distantes de plusieurs kilomètres. Les progrès d'exploitation de la ligne 260 bénéficieront aussi à ces transports lourds.

Le courant passe donc bien entre C.S. et la SNCB.



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