

ATELIER DE PRESSE
Rue Roger Salengro, 1-3-5
4000 - LIÈGE
Tel. 041/526306



1056

transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 66 - Décembre 1989 - 50 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 66

Douzième année

Décembre 1989

Voeux et éditorial	3
Dossier : le TGV	5
Dossier : STAR 21 (Spoorweg Toekomst - Avenir du Rail)	15
La SNCB	
le réseau de la SNCB	49
le matériel	55
statistiques du matériel moteur	57
le matériel moteur sous la loupe	58
Point de vue : le démantèlement du réseau tramways du Hainaut	63
Activités du GTF asbl	
deux nouveaux trans-fer hors série	70
distribution	72
Courrier des lecteurs et divers	74
Supplément : ler voyage de la saison 1990 : le Fagnard - dimanche 28.01.90	

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, J. Ganton, A. Tenaerts, D. Van Loock

Coordination : H. Arden, R. Marganne

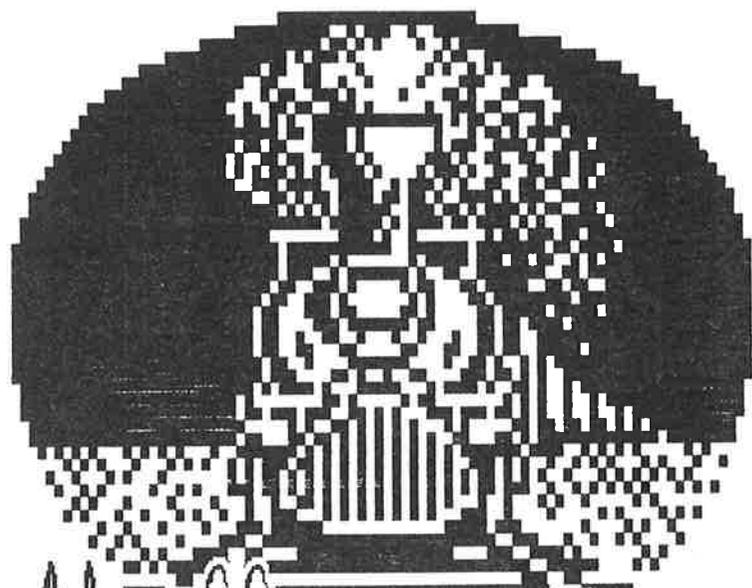
Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGEL.

Cher membre,



Meilleurs vœux

pour 1990 !



ASBL

EDITORIAL

Pour ce numéro de fin d'année, outre nos informations habituelles, nous avons décidé de présenter à nos lecteurs un panorama des grands défis lancés à la SNCB pour ces vingt prochaines années : le TGV et le plan STAR 21. Les médias en ont abondamment traité, souvent sans publier le dossier officiel de base préparé par les autorités compétentes. Nos membres trouveront un condensé de ces deux dossiers dans le corps de cette revue : puisse cette publication éclairer la lanterne de chacun sur ce que le chemin de fer de l'an 2000 pourrait avoir comme physionomie.

Les activités du GTF asbl ont été nombreuses cette année, aussi bien du côté des voyages que dans celui des publications. Ces activités impliquent la collaboration bénévole de nombreux membres actifs. Comme elles ne feront que s'amplifier en 1990, nous voudrions lancer un appel à tous nos membres qui pourraient nous apporter une aide concrète à l'organisation de notre Association : il n'est pas nécessaire d'habiter à proximité de Liège pour nous soutenir. Nous avons besoin de bras pour l'organisation de nos voyages, de dactylographes pour Trans-Fer (et notamment de personnes qui peuvent manipuler un traitement de texte), d'animateurs pour nos réunions du 2e mardi du mois à Liège, de rédacteurs d'articles, de manutentionnaires... Pourrions-nous demander à toutes les collaborations de nous écrire à GTF asbl - secrétariat, BP 191, B64000 Liège 1 : nous les recontacterons bien volontiers.

A tous ceux qui se sont dévoués pour la bonne marche de notre Association en 1989, mille fois merci de leur enthousiasme et de leur dévouement. A tous ceux qui ont soutenu le GTF asbl en 1989 par leur fidélité, leur confiance et leur participation à nos activités, mille fois merci. Nous espérons, en 1990 encore, mériter votre soutien.

Le GTF asbl.

Renouvellement des cotisations

Avec la fin de l'année vient le moment du renouvellement de votre cotisation au GTF asbl. Fidèle à notre pratique traditionnelle, nous maintenons un taux de base très bas, accessible, nous l'espérons, à tous. Pour 1990, nous avons décidé de maintenir le niveau des cotisations à celui de l'année qui se termine, malgré l'imminence d'une hausse des tarifs postaux qui n'épargnera pas les journaux et périodiques, si l'on en croit la rumeur.

Bien sûr, ce taux minimum ne couvre pas la totalité des frais de confection et d'impression de Trans-Fer, d'autant plus que, courant 1989, nous sommes progressivement passés de la machine à écrire et du pot de colle à la composition électronique de votre revue par ordinateur. Cette méthode moderne nous permet une souplesse nouvelle au niveau de la rédaction, une mise en page plus rationnelle et plus agréable à l'oeil, et une impression de meilleure qualité. Mais ce matériel est coûteux : aussi, nous sommes reconnaissants à tous ceux qui nous soutiendront en augmentant spontanément leur cotisation à leur convenance. Vous pouvez aussi nous soutenir en devenant membre protecteur. Quelle que soit la solution que vous adopterez, au nom de l'équipe bénévole du GTF asbl, merci de votre fidélité.

Chacun comprendra que nous souhaitions alléger la charge de nos membres bénévoles chargés du secrétariat : nous souhaitons que les cotisations soient recouvrées au courant du mois de janvier 1990. Aussi, notre taux de base modique n'est valable qu'en cas de renouvellement de cotisation avant le 10 février 1990. Dès le 11 février, le titre de "membre protecteur" et la cotisation correspondante est de mise pour nos membres qui n'auraient pas renouvelé leur cotisation à temps...

COTISATION

membre adhérent habitant en Belgique : 170FB minimum
 habitant d'autres pays : 250FB minimum
 membre protecteur : 450FB quel que soit votre domicile

rappel : les taux ci-dessus sont des montants minimum, chacun étant libre de nous soutenir en versant un montant supérieur.

Comment verser votre cotisation ?

*Vous étiez membre en 1989 et l'étiquette adresse de ce Trans-Fer est exacte :

a) vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg : versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "cotisation 1990 - vos nom et prénom et membre n°...." (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) . Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

b) vous habitez la France : le paiement est à effectuer chez Monsieur Jacques BAZIN, rue J.A. Chevrier, 13 à 77250 MORET-sur-LOING soit par chèque barré à son ordre, soit par chèque postal 2 volets à lui expédier directement (ne pas transmettre aux CCP).

Somme à verser : 40FF pour les membres adhérents, 75FF pour les membres protecteurs.

c) pour les autres pays : envoyez un mandat postal international ou un Eurochèque garanti à GTF asbl, c/o M. Jean LATERRE, rue de Marchienne 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Vous pouvez aussi verser la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège.

*Vous étiez membre en 1989 mais l'adresse est inexacte sur l'étiquette de ce Trans-Fer ou vous vous affiliez pour la première fois :

-écrivez à GTF asbl, c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Demandez une nouvelle formule d'affiliation et joignez à votre demande un timbre pour lettre ou un coupon-réponse international.

-renvoyez la fiche une fois reçue et complétée à Monsieur Laterre en y joignant le montant de votre cotisation en billets de banque, timbres-poste ou coupons-réponse internationaux, ou Eurochèque garanti. La fiche d'affiliation et le paiement doivent se trouver dans la même enveloppe.

*Si vous vous réaffiliez après le 10 février 1990, le taux de cotisation est porté à 450FB quel que soit le pays (suite aux frais administratifs causés par votre retard)

Nous vous remercions de bien vouloir suivre les procédures indiquées ci-dessus pour faciliter la tâche de notre secrétaire.



Le TGV

7

SYNTHESE DES PROPOSITIONS DE TRACES

V.1. Tronçon Bruxelles - Frontière française

Frontière française - Lembeek

- Choix : nouvelle ligne à 25 kV pouvant être parcourue à 300 km/h suivant le tracé Sud
- Longueur nouvelle ligne 71,3 km
- Investissement : 14423 millions de FB

Lembeek - Bruxelles Midi

- Choix : augmentation de la capacité de la ligne 96 existante (Mons-Bruxelles) par l'établissement de deux voies supplémentaires, électrifiées à 3 kV. La possibilité de faire emprunter la nouvelle infrastructure par les trains du service intérieur est élaborée. Pour le passage de Hal, la S.N.C.B. propose d'établir la ligne à grande vitesse en souterrain.
- Longueur de l'infrastructure à étendre : 17,2 km
- Investissement : 4586 millions de FB

L'établissement souterrain intégral de Hal coûte 1500 millions de FB en plus.

Entrée de Bruxelles-Midi

L'établissement de croisements libres en vue d'éviter des cisaillements avec le trafic intérieur est prévu.

Investissement : 3550 millions de FB

Temps de parcours : tronçon Bruxelles - Frontière française

Les investissements précités permettent un temps de parcours de 26 minutes entre Bruxelles-Midi et la frontière française.

V.2. Sortie de l'agglomération bruxelloise

De nouveau dans l'intention d'éviter des cisaillements avec les trains du service intérieur, un certain nombre de croisements libres sont prévus.

L'investissement pour ceux-ci s'élève à : 1200 millions de FB

V.3. Bruxelles - Frontière Pays-Bas

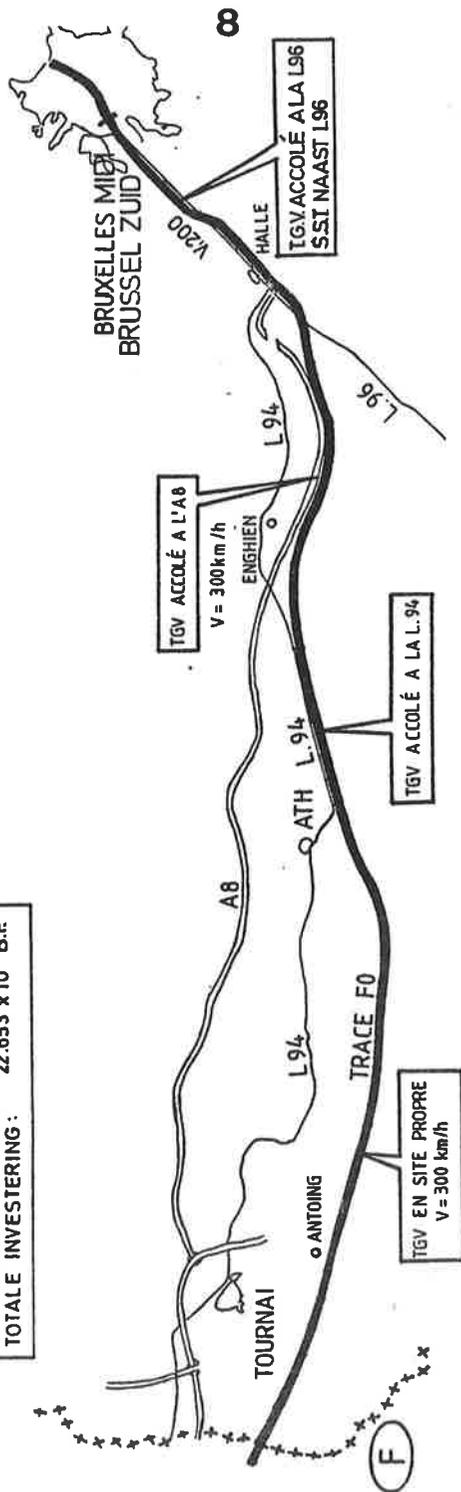
Bruxelles - Anvers (inclus)

- Choix : utilisation de la ligne 25 existante à 160 km/h, tunnel sous Anvers et gare souterraine à la hauteur d'Anvers Central.

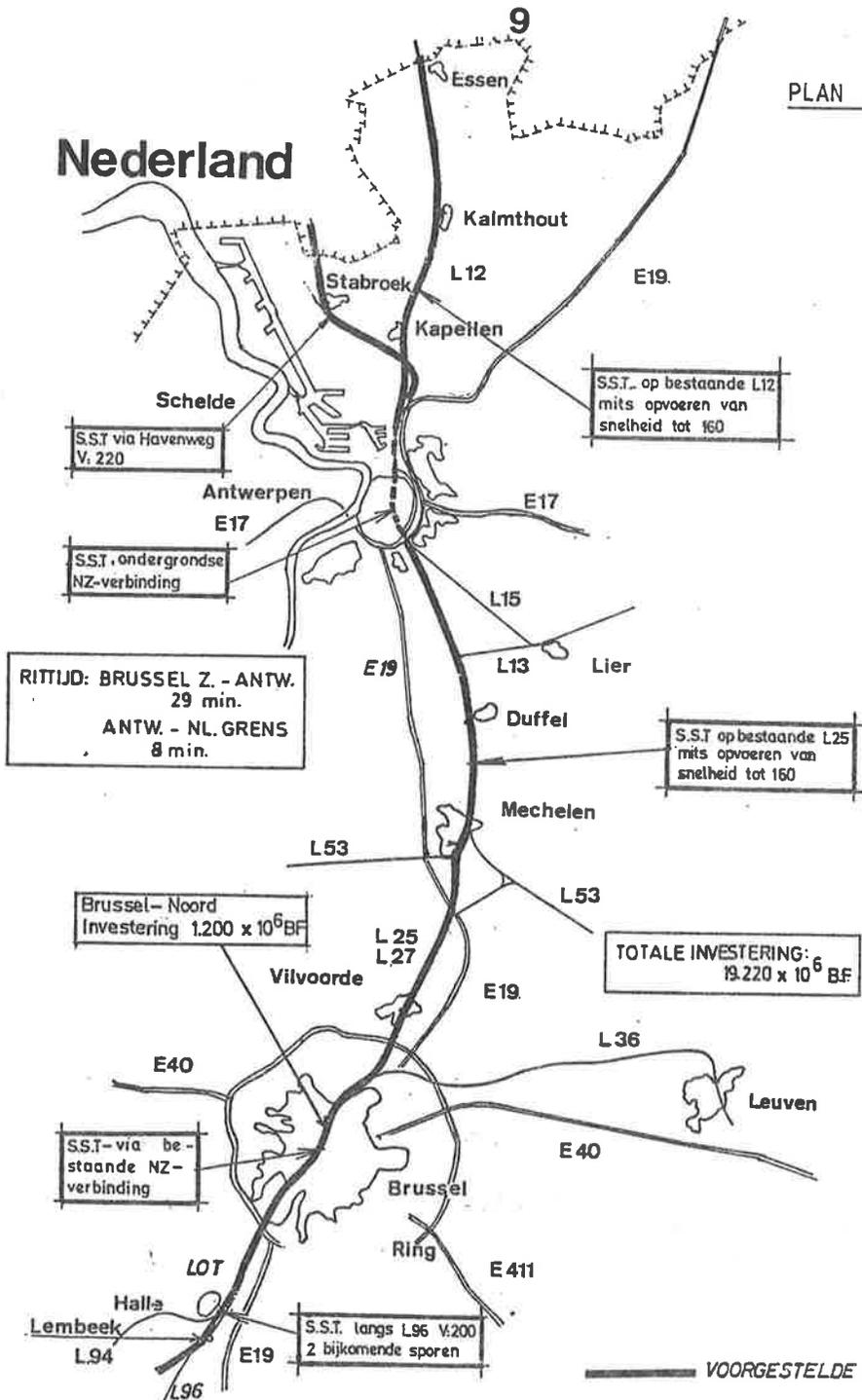
PLAN 1

RITTIJD : 26 min.
TEMPS DE PARCOURS :

INVESTISSEMENT TOTAL : 22.653×10^6 B.f.
TOTALE INVESTERING :

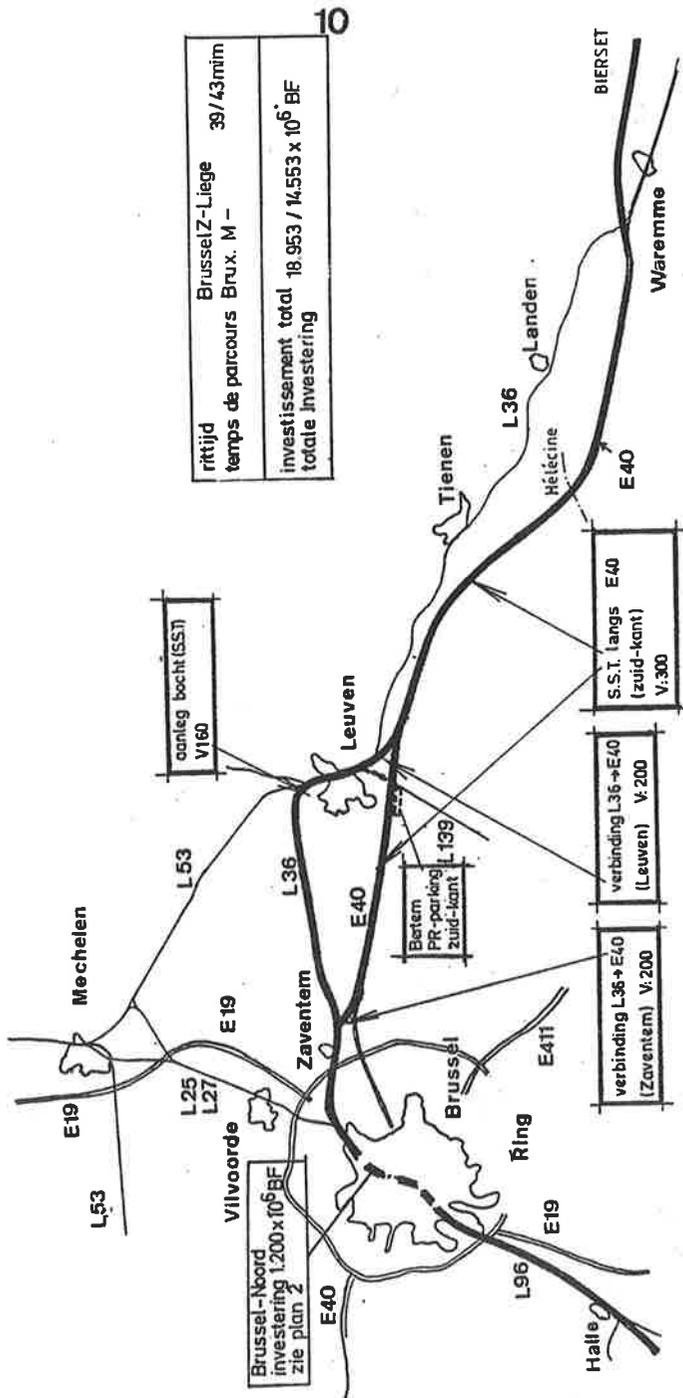


Nederland



VOORGESTELDE TRACES

PLAN 3



rittijd	Brussel-Liège	39/43min
temps de parcours	Brux. M -	
investissement total	18.953 / 14.553 x 10 ⁶ BF	
totale investering		

10

VOORGESTELDE TRACES

- La distance totale Bruxelles Midi - Anvers est de 47,5 km
- Estimation de l'investissement : 17495 millions de FB
Celui-ci peut être ventilé comme suit :

Bruxelles-Anvers (Berchem)	3995 millions de FB
Anvers (gare + tunnel de Berchem à Luchtbal)	13500 millions de FB
- Temps de parcours Bruxelles Midi - Anvers Central : 29 minutes

Anvers - Frontière Pays-Bas

- Choix : La variante prévoyant une nouvelle ligne via la route portuaire a la préférence de la SNCB.
Estimation des investissements : 1735 millions de FB
Distances : Anvers Cent. - front. Pays-Bas : 18,2 km
Temps de parcours : Anvers - front. Pays-Bas : 8 min

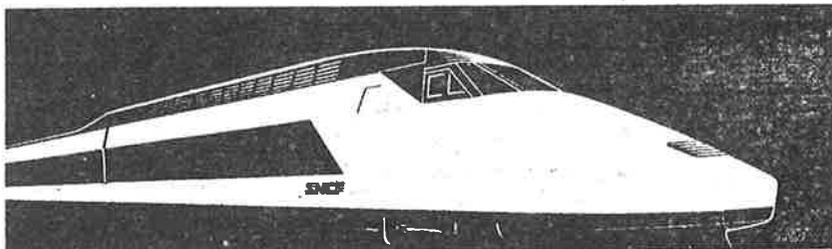
Alternative : Utilisation de la ligne 12 existante après augmentation de la vitesse à 160 km/h, suppression de tous les passages à niveau et établissement de deux voies d'évitement pour les trains plus lents.
Estimation investissement : 1535 millions de FB
Distance Anvers - front. Pays-Bas : 26,3 km
Temps de parcours : 14 min

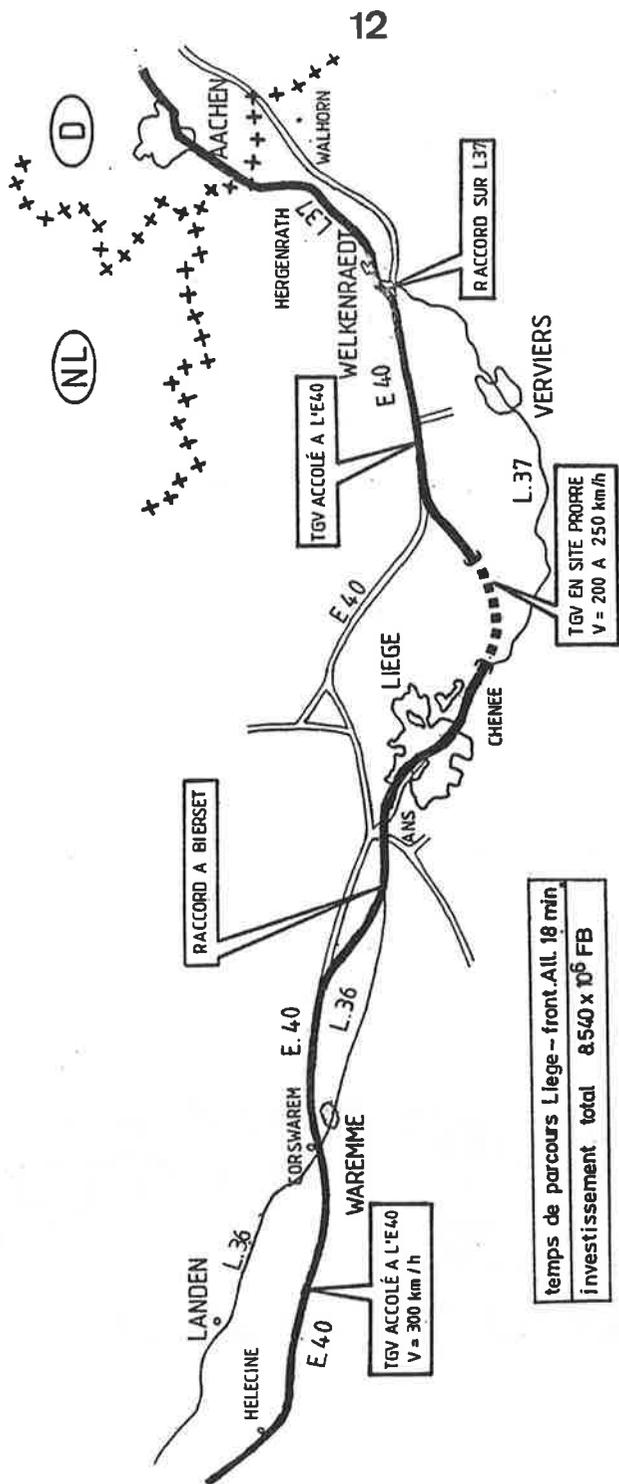
V.4. Bruxelles - Frontière allemande

Bruxelles - Liège

Variante via Louvain

- Tracé : Haren - Zaventem - Louvain : 4 voies (les 2 voies supplémentaires à 200 km/h)
Louvain - Bierset : nouvelle ligne le long de l'E40
Bierset - Ans - Liège : ligne 36 existante après augmentation de la vitesse à 200 km/h





L'investissement total s'élève à 14553 millions de FB
 Estimation initiale 13803 millions de FB
 Supplément après étude d'impact sur
 l'environnement (écrans anti-bruit et
 aménagements du paysage) 750 millions de FB

Le prolongement de la nouvelle ligne jusqu'à Bierset, mais alors sans adaptation de la ligne 36 existante entre Corswarem et Bierset, coûte 1680 millions de FB. Le gain de temps de parcours est de 2 minutes.

Les distances sont les suivantes :

Bruxelles-Midi - Louvain	38,5 km	
Louvain-Bierset	55,9 km	nouvelle ligne
Bierset - Liège	10,0 km	

Total	104,4 km	

Variante via Bertem

Nouvelle ligne à partir de Zaventem au lieu de Louvain, la ligne 36 restant à 2 voies, il y aura une courbe de raccordement entre la ligne rapide et la ligne 139 à Heverlee.

L'investissement total s'élève à 18 953 millions de FB.

- * Estimation initiale 14 203 Mio de FB
- * Supplément après l'étude d'impact sur l'environnement :
 - écrans anti-bruit et aménagements du paysage 750 Mio de FB
 - tunnel Zaventem - E 40, côté sud 2 500 Mio de FB
- * amélioration du réseau intérieur
 - arrêt Bertem et raccordement à la L 139 1 500 Mio de FB

Les distances sont les suivantes :

Bruxelles Midi - Zaventem	13,8 km
Zaventem - Bierset	76,2 km
Bierset - Liège	10,0 km

Total	100,0 km

Liège - Frontière allemande

- Choix : nouvelle ligne entre Chénée et Welkenraedt, au Sud de l'E40, tunnel entre Chénée et Soumagne à simple voie

Estimation des investissements : 8 540 millions de FB
 - estimation initiale 8 164 Mio de FB
 - supplément après étude d'impact sur l'environnement 376 Mio de FB

Les distances sont les suivantes :

Liège - Chénée	4,4 km
Chénée - Welkenraedt	27,5 km
Welkenraedt - Frontière allemande	9,6 km

Total	41,5 km

Temps de parcours tronçon Bruxelles - Frontière
allemande

Les temps de parcours suivants, sans arrêts intermédiaires, sont possibles (nouvelle ligne jusqu'à Bierset) :

Bruxelles Midi - Liège Guillemins :
variante Louvain : 41 à 42 minutes
variante Bertem : 37 minutes

Liège Guillemins - Frontière allemande : 18 minutes

V.5. Tableau récapitulatif

INVESTISSEMENTS EN MIO DE FB

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Frontière Française - Lembeek	71,3	26	12 923	0	1 500	14 423
Lembeek - Bruxelles-Midi	17,2		7 330	0	900	8 230
variante Hal intégralement en souterrain			0	0	1 500	1 500
Sortie de Bruxelles Nord			1 200	0	0	1 200
Bruxelles-Anvers (Anvers exclu)	47,5	29	1 963	1 962	70	3 995
Anvers (tunnel)			2 200	8 800	2 500	13 500
Anvers - Frontière Pays-Bas (Route portuaire)	18,2	8	1 512	0	213	1 725
Variante L 12	26,3	14	725	725	85	1 535
Bruxelles-Liège Solution 1 via Louvain	103,7	43	11 640	2 163	750	14 553
Solution 2 via Bertem	99,4	39	11 774	3 929	3 250	18 953
Liège - Frontière allemande	41,5	18	8 164	0	376	8 540
Total (sans variantes) sol. 1			46 932	12 925	6 309	66 166
sol. 2			47 066	14 691	8 809	70 566

- (1) Longueur tronçon (km)
- (2) Temps de parcours (minutes)
- (3) Projet TGV
- (4) Trafic intérieur
- (5) Mesures de protection de l'environnement
- (6) Investissement total

LE PLAN STAR 21

Le plan STAR 21 (Spoor Toekomst, Avenir du Rail) constitue la réponse de la SNCB aux besoins croissants de la mobilité des personnes et du transport des marchandises au cours des prochaines décennies. Il constitue aussi la contribution de la SNCB à l'élaboration de la politique de mobilité globale souhaitée par monsieur le Ministre des Communications.

Ce plan, résolument orienté vers le 21^{ème} siècle, présente les grands projets et options que la SNCB estime actuellement nécessaires en vue d'accroître le rôle du chemin de fer et de valoriser ainsi les avantages que le rail présente pour la collectivité.

Il s'agit aussi d'un plan à long terme portant sur les 20 à 30 prochaines années. La prise en compte d'une telle période résulte du fait que les délais de réalisation de nombreux projets sont relativement longs et que la durée de vie de la plupart des équipements est de 25 ans et plus.

Ulérieurement, des adaptations à ce plan seront bien entendu indispensables pour tenir compte des modifications réelles de l'environnement économique et social.

Avantageux pour la communauté

Le transport ne répond pas à un besoin autonome, mais constitue avant tout une activité dérivée des autres activités économiques et sociales. Ses prestations mesurées en voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres dépendent de nombreux facteurs, tels le nombre d'habitants et le niveau de vie de ceux-ci, l'importance et la structure de la production industrielle, la localisation des principaux centres de production et de consommation, etc.

Selon les perspectives actuelles, la mobilité des personnes et le volume des marchandises à transporter augmenteront de façon sensible au cours des prochaines décennies, particulièrement sur moyennes et longues distances en raison de la création du marché unique européen en 1993.

Indispensable au bon fonctionnement de la vie économique et sociale, le secteur des transports génère toutefois des effets négatifs sur notre environnement humain et naturel: il utilise d'importants espaces, consomme beaucoup d'énergie, constitue une source importante de la pollution atmosphérique

et provoque de nombreux accidents. Or, dans ces domaines des différences importantes sont observées entre modes de transport.

Pour les différents thèmes considérés, le chemin de fer présente généralement de nets avantages sur les autres modes de transport.

Compte tenu des perspectives actuelles d'augmentation de la mobilité des personnes et du volume des marchandises à transporter, une politique visant à accroître les prestations du chemin de fer et ses parts de marché, ne peut qu'être bénéfique pour notre environnement naturel et humain.

L'utilisation de l'espace

Une ligne ferroviaire classique à double voie offre une capacité de transport en moyenne au moins égale à celle d'une autoroute à 2 fois 3 voies, mais par contre nécessite environ trois fois moins d'espace.

En ce qui concerne les surfaces nécessaires au stationnement des véhicules, le voyageur par train utilise 4 à 5 fois moins d'espace que le voyageur utilisant la voiture privée.

La consommation d'énergie

En comparant les consommations d'énergie par unité de trafic des différents modes de transport, on constate que le chemin de fer "classique" consomme, pour le trafic voyageurs, nettement moins d'énergie que l'auto et l'avion; le TGV quant à lui n'a besoin que d'un peu plus de la moitié de l'énergie consommée par un train classique.

En trafic marchandises, le chemin de fer n'a besoin que d'une fraction de ce que la route utilise par unité de trafic. Les trains complets de point à point consomment moins d'énergie que les voies navigables.

La pollution atmosphérique

Pour le chemin de fer, la comparaison tient compte des polluants émis par les centrales électriques, proportionnellement aux kWh consommés. Dans ce cas, on tient compte de la part relative actuelle des différentes sources d'énergie primaire utilisées par les centrales.

Vu l'absence d'études générales réalisées dans ce domaine en Belgique, les données présentées ci-après sont basées sur:

- les résultats de l'étude thématique du projet TGV pour ce qui concerne le transport de voyageurs;
- le rapport de la société Prognos, pour ce qui concerne le transport de marchandises.

Par unité de trafic, le chemin de fer pollue sensiblement moins que les autres modes.

Les Pouvoirs Publics, conscients de la nécessité de lutter contre la pollution atmosphérique, imposent dans ce domaine des normes de plus en plus sévères. Ainsi, par

exemple, les nouvelles normes applicables aux voitures à essence qui seront mises sur le marché dans les années nonante conduiront, si elles sont effectivement appliquées par les constructeurs et respectées par les usagers, à une réduction des émissions, par véhicule-km, d'environ 50 % pour le NOx (oxydes d'azote), de 75 % pour le CO (monoxyde de carbone) et de 70 % pour le CxHy (hydrocarbures).

Malgré ces réductions importantes, le transport par voiture restera toutefois sensiblement plus polluant que le chemin de fer.

Accidents

Lorsqu'on effectue, sur les dix dernières années, une comparaison entre le nombre des victimes d'accidents de la route et celui des victimes d'accidents ferroviaires, il apparaît clairement que le chemin de fer présente dans le domaine de la sécurité de nets avantages par rapport à la route.

Les autres modes de transport n'ont pas été explicitement envisagés, principalement faute de données publiées. L'on peut toutefois considérer que l'aviation (si l'on exclut les attentats) et la navigation intérieure présentent des niveaux de sécurité comparables à ceux du chemin de fer.

Nombre de victimes par milliard d'unités de trafic

	Transport voyageurs		Transport marchandises	
	tués	blessés	tués	blessés
1/ chemin de fer (moyennes 1979/1988)	0,74	20,4	0,37	4,2
2/ ensemble du réseau routier (1988)	19,73	876,25	5,59	234,05
3/ autoroutes (1988)	7,0	146,0	1,25	17,5

STAR 21 et le transport de personnes

STAR 21 opte pour:

- un produit ferroviaire de haute qualité, permettant au client de préférer consciemment le train sur base d'un rapport qualité/prix favorable. Ce produit comporte le TGV, le réseau IC+, des trains rapides interurbains, une meilleure desserte de l'Est de Bruxelles, une meilleure desserte de l'aéroport de Bruxelles National, des vitesses de ligne plus élevées où elles peuvent être réalisées sans frais importants, l'extension à plusieurs voies de certaines lignes, du matériel plus confortable et un aménagement des gares tenant mieux compte des besoins des clients;
- un régime fiscal plus avantageux pour les utilisateurs du train;
- un aménagement du territoire plus favorable au transport ferroviaire.

Le rapport STAR 21 veut être la base d'une discussion approfondie avec les autorités supérieures concernées et les utilisateurs afin d'arriver à un plan de mobilité général acceptable.

L'accroissement de la mobilité

Malgré une croissance relativement faible de la population globale, il faut quand même tenir compte d'un accroissement de la mobilité globale en fonction de différents facteurs:

- l'augmentation du niveau de vie, accompagnée d'un besoin accru des possibilités de communication;
- le développement de l'internationalisation: l'effacement des frontières internes européennes implique non seulement des flux plus importants de capitaux et de marchandises, mais également des "flux de voyageurs" plus importants;
- l'accroissement des loisirs, qui implique l'augmentation du nombre de déplacements dans des buts culturels et sportifs et du nombre de déplacements touristiques à l'intérieur du pays et à l'étranger;
- l'accroissement du nombre de voitures (actuellement déjà, 1 adulte sur 2 possède une voiture).

Sur base des différentes études et hypothèses

prises en considération, on prévoit que les besoins de mobilité globaux augmentent d'environ 35 % d'ici l'an 2020.

En outre, on prévoit que si des démarches ne sont pas entreprises par la SNCB même ou par les autorités publiques, cet accroissement de la mobilité échappera en grande mesure au train, avec pour conséquence des dommages importants dans les domaines écologique, social et même économique.

Si toutefois les autorités publiques appliquent une politique directrice d'aménagement du territoire, favorable aux transports publics, ainsi que des mesures fiscales favorables aux utilisateurs potentiels du train au 21ème siècle, on peut prévoir que la demande actuelle de transport ferroviaire augmentera d'au moins 50 %.

Qu'attend le client potentiel du train au 21ème siècle ?

Vitesse et fréquence

Par suite de l'aménagement du territoire très défavorable au transport public, les lieux de domicile et les lieux de travail des voyageurs potentiels sont très dispersés. Cela a pour conséquence que, dans certains cas, les transports terminaux avant et après le voyage en train deviennent tellement longs et compliqués que le train n'est plus concurrentiel par rapport à la voiture.

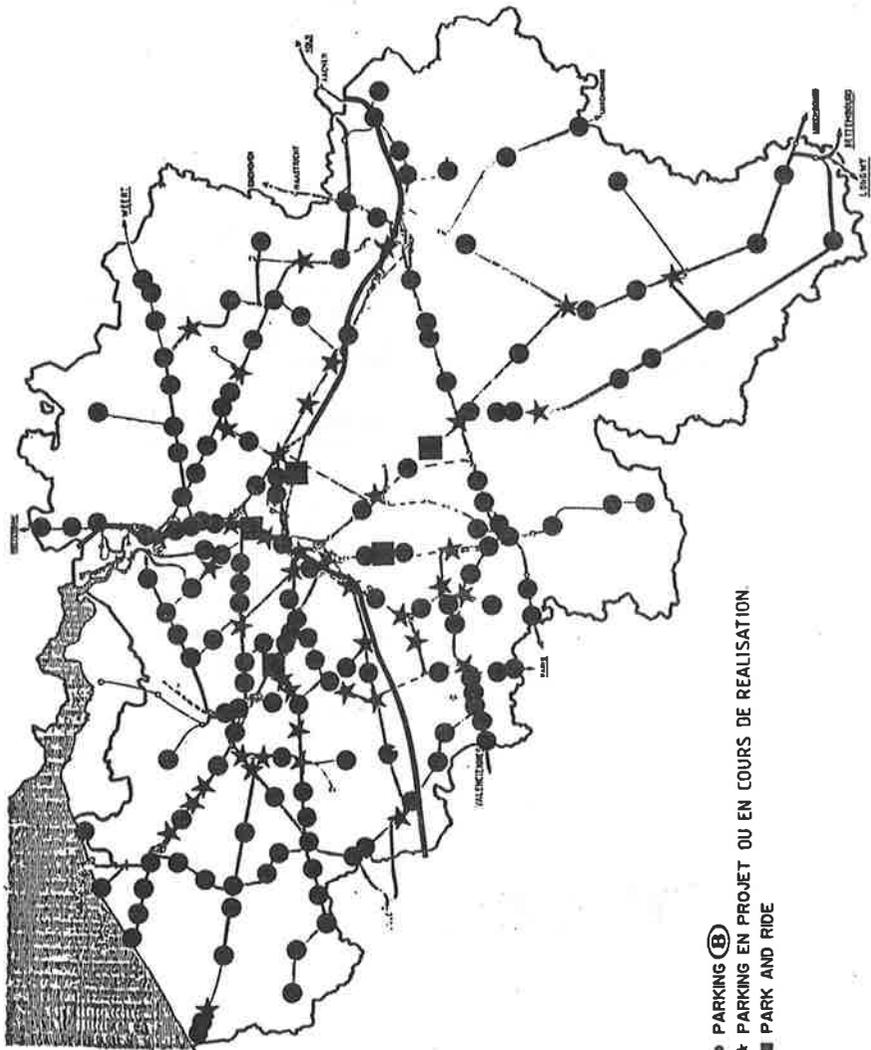
1. La vitesse moyenne des trains doit dès lors être plus élevée à mesure que la distance à parcourir augmente: cela n'est pas facilement réalisable pour un réseau intercity avec des arrêts tous les 20 km environ, car la vitesse moyenne y est à peu près constante.

Si les transports terminaux avant et après le voyage en train demandent trop de temps, il est très difficile pour le train d'offrir une durée de déplacement totale inférieure à la durée du voyage en voiture.

Pour les distances ferroviaires les plus courantes en Belgique, on ne peut attirer que des clients ayant besoin de peu de minutes pour les transports terminaux.

2. A courte distance, et compte tenu des

Parking



- PARKING (B)
- ★ PARKING EN PROJET OU EN COURS DE REALISATION.
- PARK AND RIDE

conditions habituelles en matière de transports terminaux, le train ne peut être concurrentiel que si la fréquence est très élevée. En cas de fréquences inférieures, la distance à parcourir pour les transports terminaux doit être très réduite.

Par conséquent, on peut conclure qu'il faut offrir un service de très haute qualité pour pouvoir maintenir une bonne position sur le marché.

Là où des vitesses élevées à longue distance et des fréquences élevées à courte distance ne sont pas réalisables à cause du faible marché et de la disproportion par rapport aux moyens à mettre en oeuvre, aucun marché n'est ouvert à la SNCB.

Le client attend par conséquent des temps de parcours plus courts, pour que la durée totale du déplacement en train ne dépasse pas celle du déplacement en voiture.

Sur de courtes distances, où le temps de parcours est court, le client souhaite une fréquence de trains élevée: il ne prend pas le train pour un trajet de 15 minutes s'il n'y a qu'un seul train toutes les heures.

En résumé: du trafic rapide sur les longues distances, des trains fréquents sur les courtes distances, soit:

- ⇒ des trains internationaux à grande vitesse;
- ⇒ des trains rapides entre les centres importants;
- ⇒ des services suburbains fréquents vers les grandes agglomérations s'il en résulte des avantages sociaux.

Infrastructure

Un nombre plus élevé de trains rapides pour le client nécessite l'extension à plusieurs voies de certaines lignes, des vitesses supérieures sur de nouveaux tronçons TGV et autres, et la compression d'une série de goulets d'étranglement existants.

Gares

Le voyageur du 21^{ème} siècle ne veut plus attendre un train non annoncé en plein air, dans une gare mal entretenue.

Le voyageur demande de pouvoir prendre un train confortable dans une gare moderne avec une ambiance agréable. Les gares doivent donc être aménagées de façon plus agréable, plus confortable et plus orientée vers les besoins du client.

Pour la SNCB, la gare a une valeur stratégique importante, aussi bien comme point de vente que comme point de départ et d'arrivée du voyage en train. Cette valeur stratégique doit être valorisée.

La gare du 21^{ème} siècle doit être intégrée dans le paysage urbain. Son aspect extérieur et ses environs doivent être agréables. La gare même doit pouvoir être identifiée comme une unité de transport et de vente moderne.

Les gares doivent être identifiables et facilement accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux voitures comme aux transports publics complémentaires.

Dans ces bâtiments, une attention particulière doit être apportée à une intercirculation logique et facile, avec une bonne signalisation, à une chaîne d'informations adéquate et complète sur le voyage par train et sur le transport public en correspondance, ainsi qu'à un système de vente efficace et adapté.

Les critères de confort et d'attente doivent correspondre au mode de vie moderne:

- lieux d'attente dans les gares chauffés;
- sièges en sulfasuisse;
- facilités nécessaires à disposition, dans les domaines tels que: restauration, kiosques à journaux, cabines téléphoniques, bagages, commerces, etc.;
- en outre, infrastructure des quais (quais hauts - couverture - revêtement - abris et lieux d'attente - etc.) répondant aux besoins des voyageurs de l'avenir.

Tout ceci exige d'importants investissements, à réaliser en fonction de l'importance des différentes gares.

Nouvelles gares

En fonction de l'évolution démographique ultérieure et de la création éventuelle de nouveaux pôles d'attraction, il faudra ouvrir ou construire des gares. Dans de tels cas, la SNCB devra ouvrir la gare avant que la clientèle potentielle n'ait perçu la voiture comme le seul moyen de transport.

Park and ride

Notre aménagement du territoire est très défavorable aux transports publics: habitations dispersées, lieux de travail dispersés. Dans les prochaines décennies, cette situation ne changera toutefois pas fondamentalement, malgré toutes les bonnes intentions; par conséquent, les transports publics devront s'adapter dans la mesure du possible.

Dans ce cadre, une des mesures essentielles est la création de possibilités de parking suffisamment grandes et aisément accessibles près des (grandes) gares, afin de permettre l'instauration des stationnements longs et brefs.

En outre, on peut également envisager la

création de gares "Park and ride" spécifiques. La carte en page 18 visualise les parkings existants et les divers projets.

Pour avoir un plein succès, ces gares P & R doivent remplir les conditions suivantes:

offrir des services de trains très fréquents certainement pendant les heures de pointe et une fréquence "soutenue" pendant les heures creuses;

être situées sur des axes très importants;
 offrir une bonne accessibilité au trafic des voitures: aux entrées et aux sorties des autoroutes (si nécessaire) et près des grands nœuds de trafic;

être situées à au moins une trentaine de kilomètres du lieu de destination du train;

être situées dans des régions à forte densité de population, afin de pouvoir justifier une fréquence élevée et attirer une clientèle suffisante;

être situées sur des territoires où existe un trafic navetteurs vers les grandes agglomérations;

viser les clients qui, moyennant un seul changement de moyen de transport (dans la gare P & R), peuvent arriver sur place en train et qui n'ont donc pas besoin de transports terminaux complémentaires;

une fréquence élevée au départ de ces gares P & R nécessite l'arrêt de (pratiquement) tous les trains interurbains et trains P rapides dans ces gares P & R. Ceci péjore toutefois la vitesse commerciale de ces trains;

les gares P & R typiques ne peuvent pas se situer près d'une grande gare classique fréquemment desservie, où la possibilité existe d'établir de grands parkings facilement accessibles en voiture: les gares P & R offrent des solutions dans les cas où la grande gare la plus proche offre des possibilités de parking insuffisantes.

Les gares P & R suivantes sont envisageables:

- + Malines: Zemst
- + Saint-Denis-Bovesse
- + Lillois
- + Erpe-Mere
- + Bertem

A Bertem, pour rencontrer un plein succès (fréquence élevée), une courbe de liaison entre l'E 40 et la ligne 139 est à réaliser.

La gare de Berchem n'est pas une gare P & R spécifique, mais doit assumer ce rôle pour l'axe Anvers - Bruxelles. De même, Jambes-Nord assume le rôle de gare P & R pour la relation Dinant - Namur - Bruxelles.

Matériel roulant

Le confort du matériel roulant doit être comparable à celui de la voiture pour les relations interurbaines. Il doit offrir un haut niveau de qualité, quelle que soit la relation

qu'il assure: trains locaux, parcours intérieurs à grande distance ou trains internationaux.

Le confort des sièges, leur disposition, l'accessibilité à partir des quais, la répartition des voitures selon les aménagements coach ou en compartiments, l'information optimale des voyageurs dans les trains: autant d'aspects qui seront l'objet d'une attention particulière.

Les handicapés doivent pouvoir accéder facilement aux voitures ainsi qu'aux toilettes dont elles sont équipées.

La conception des nouvelles voitures va également devoir tenir compte de la diminution du nombre de fumeurs.

Les possibilités d'obtenir des rafraîchissements et une restauration légère dans les trains méritent aussi d'être étendues.

Le prix

Le client potentiel du 21ème siècle s'attend à un produit de haute qualité et prendra une décision sur base du rapport qualité/prix-offert.

Dans ce cadre, les éléments suivants sont fondamentaux:

- l'intégration des tarifs des trains et des tarifs des autres modes de transport public: cela doit permettre à l'usager des transports publics de voyager de bout en bout sur base d'un seul prix et d'un seul titre de transport;
- le développement d'une tarification intégrée de transport et de parage;
- le développement de tarifs à courtes distances.

Il ne suffit pas de produire et d'appliquer une tarification exacte: la procédure entre le producteur et l'utilisateur final doit se dérouler de la manière la plus efficace et la moins chère possible.

Dans ce cadre, les propres canaux de vente seront choisis avec soin et équipés d'appareils de vente modernes permettant des informations efficaces et rapides et des ventes orientées.

On fera évidemment aussi appel à des tiers (canaux de vente), ainsi qu'à la télévision, qui connaîtra un développement rapide.

Le résultat de ces décisions n'est toutefois pas une constante. Des changements dans les caractéristiques et/ou les exigences des canaux de distribution, et des évolutions du modèle de consommation ou des possibilités techniques du producteur/intermédiaire/utilisateur final, se traduiront par des adaptations de l'organisation de la distribution.

La nouvelle offre voyageurs

Orientations pour le réseau TGV

1. Service horaire Londres - (Lille) - Bruxelles (avec service toutes les demi-heures aux jours et aux heures de pointe).

2. Environ quatre trains par jour en provenance des grandes villes anglaises, via Londres jusqu'à Bruxelles.

3. Un service horaire Paris - Bruxelles (avec un grand nombre de trains supplémentaires aux heures et aux jours de pointe).

4. Ce service est prolongé toutes les heures (directement ou avec changement de trains) jusqu'à Anvers - Amsterdam et Liège - Cologne (Frankfurt - Dortmund). Ces trains sont en correspondance avec les trains venant de Londres.

5. Un certain nombre de trains par jour au départ de la Belgique vers les grandes villes ou régions touristiques françaises.

Ces trains (et surtout les relations cadencées, c'est-à-dire 1, 3 et 4) doivent être mis en correspondance le mieux possible avec les trains du service intérieur.

Les trains s'arrêtant à Liège et à Anvers seront partiellement accessibles aux voyageurs du service intérieur. Il s'agit de trains à réservation obligatoire, composés de matériel très cher, dont le volume d'acquisition ne dépassera que dans une mesure limitée les besoins internationaux.

Il n'est pas exclu qu'à l'instar des Chemins de fer français, le TGV desserve ultérieurement des antennes supplémentaires et donc des gares supplémentaires.

Le reste de l'offre internationale

Un service "sur mesure" restera prévu, en fonction des besoins du marché et du réseau international fortement modifié par le TGV. Ce sera le cas d'un service touristique sur mesure comme de certains trains réguliers à moyenne distance, en dehors du TGV.

Ici aussi, la nouvelle infrastructure à grande vitesse modifiera profondément l'offre: ainsi par exemple, les grands centres touristiques de la Méditerranée pourront être atteints beaucoup plus rapidement par des trains TGV.

L'effacement des frontières en Europe constitue un deuxième élément important dans ce contexte. Aujourd'hui, il y a nettement moins de trafic ferroviaire de voyageurs aux frontières que dans des situations

similaires à l'intérieur du pays. De par ce fait, les frontières constituent donc une rupture dans le réseau voyageurs. Après l'unification européenne, cet effet disparaîtra progressivement.

Les liaisons transfrontalières, qui attirent aujourd'hui une clientèle potentielle absolument insuffisante pour prévoir un service et une infrastructure convenables, devront à nouveau être examinées, de concert avec les réseaux voisins.

Le service de trains Intérieur

L'offre intérieure comportera les réseaux suivants:

- le réseau TGV: accessible dans une mesure limitée au trafic intérieur;
- un réseau interurbain comportant deux groupes:
 - * les trains IC+, sur les grandes relations;
 - * les trains IC sur les autres relations interurbaines;
- un réseau de trains omnibus;
- un réseau suburbain.

Ce service de trains sera complété, sur mesure, par un certain nombre de trains de navetteurs, en fonction de la demande. Les trains de navetteurs doivent remplir une fonction de collecteurs à très grande distance du lieu de travail pour ensuite rejoindre le plus vite possible le lieu de destination.

Le réseau IC+

De nombreuses villes souhaitent une liaison très rapide avec les grandes agglomérations, sans arrêt intermédiaire. A cette fin, un potentiel suffisant doit toutefois être présent.

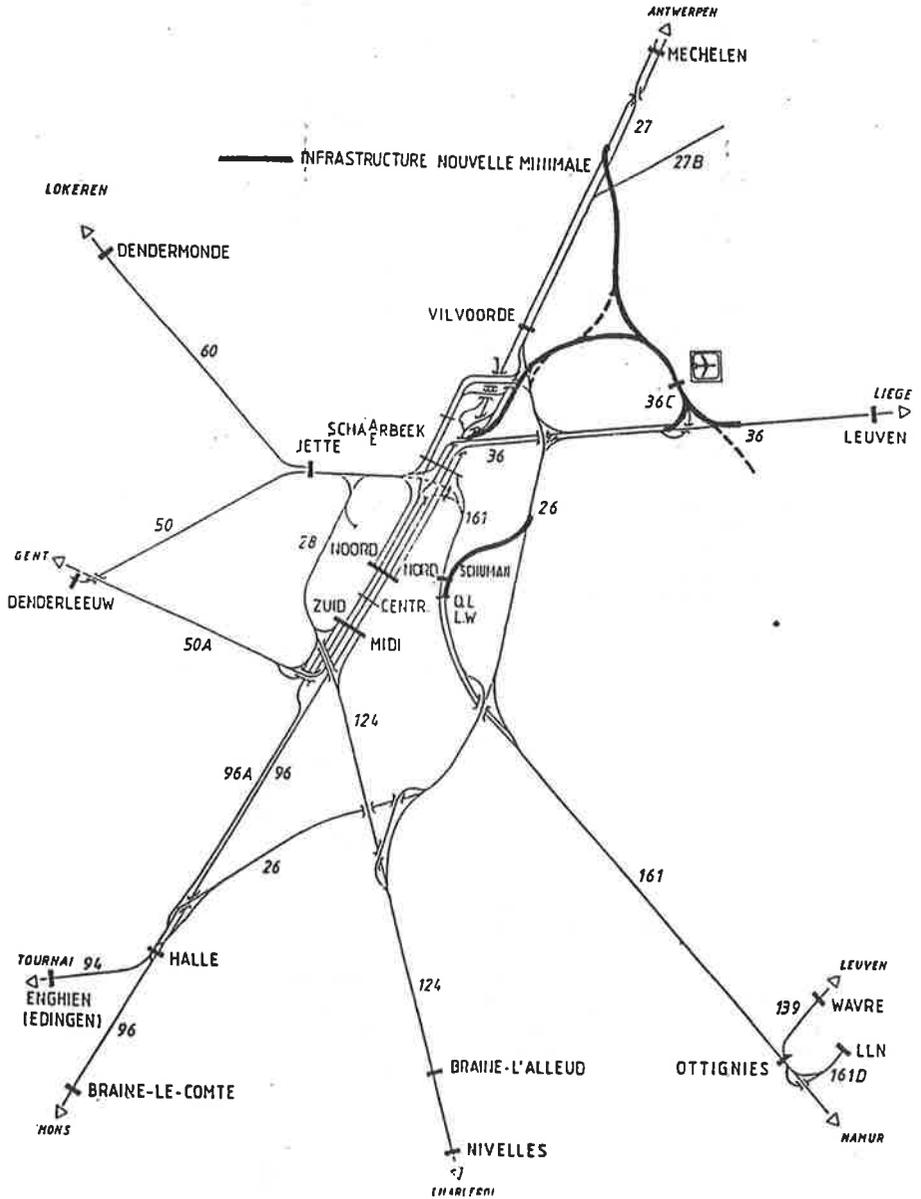
Dans les hypothèses où de tels trains IC très rapides transportent au minimum environ 150 voyageurs en moyenne, et où on peut s'attendre, par rapport à aujourd'hui, à un accroissement de la mobilité ferroviaire d'environ 50 %, les relations suivantes sont retenues pour le réseau IC+:

Nombre total de voyageurs/an (2 sens réunis)

<i>Bruxelles vers</i>	
Louvain	2.323.365
Gand-St-Pierre	2.209.931
Anvers	1.647.213
Namur	1.621.140
Malines	1.503.900
Charleroi	1.238.847
Liège	1.032.664

Sur ces lignes, une vitesse plus élevée est souhaitable; les trajets des trains peuvent

Infrastructure nouvelle minimale



toutefois être prolongés sur leurs antennes naturelles.

Les gares d'Alost (1.487.979), Braine l'Alleud (1.243.321), Hal (1.192.029), Zottegem (1.183.125), Tirlemont (1.091.649) et Denderleeuw (1.051.313) pourraient prétendre également à un niveau de service élevé, sans pour autant que cela exige une augmentation de la vitesse, vu les distances vers la capitale. (Chiffres en rapport avec le trafic de et vers Bruxelles).

L'Est de Bruxelles

Pour desservir le complexe Schuman - Quartier Léopold par des trains intercity et suburbains, et pour offrir le même genre de desserte à l'aéroport, il y a plusieurs possibilités, qui sont chacune fonction à leur tour du tracé retenu pour le TGV entre Bruxelles et l'Allemagne.

Fondamentalement, deux options de base peuvent être envisagées: une première, décrite ci-après comme l'option de base, et une deuxième, qui peut être intitulée comme l'option européenne.

Cette option européenne, que la SNCB choisirait également si elle était financièrement réalisable, n'est possible que dans un grand contexte européen, et pas dans un cadre purement belge.

Option de base

Celle-ci comprend:

- ☆ un tunnel de 2,1 km entre Schuman et Schaerbeek-Josaphat sur la ligne 26;
- ☆ la création de 2 "lignes à double voie" entre Schuman et Etterbeek, avec accès:
 - du côté nord, d'une part vers Bruxelles-Nord via la ligne existante (161), et d'autre part vers la ligne 26 (gare de Schaerbeek-Josaphat), via le nouveau tronçon en tunnel évoqué plus haut;
 - du côté sud vers la ligne 26 (branche sud) et vers Ottignies;
 - ☆ l'établissement d'une nouvelle gare à l'aéroport, avec comme voies d'accès d'une part la jonction Nord-Midi (via la ligne 25) et la ligne vers Anvers (via un nouveau tronçon), d'autre part la jonction Nord-Midi via la ligne 36 et la ligne vers Louvain.

Cette situation est représentée sur le schéma A.

Cette infrastructure est compatible avec la construction de 4 voies entre Bruxelles et Louvain (et une ligne TGV Louvain - Ans) et avec la pose d'une nouvelle ligne TGV à partir de la gare de Zaventem - Kortenberg.

Option européenne

Celle-ci est compatible uniquement avec une nouvelle ligne TGV via l'E 40 à partir de Zaventem.

L'infrastructure nécessaire comprend:

- ☆ la construction d'un tunnel (7,5 km à 30 m de profondeur) à partir de la ligne TGV à Forest, une gare TGV souterraine à Bruxelles-Midi, une ligne Bruxelles-Midi - "EUROPE" prolongée jusqu'à l'autoroute de Liège pour être poursuivie comme ligne TGV jusque Ans;
- ☆ une étoile de lignes autour de l'aéroport, comparable à l'option de base, mais avec bretelle vers la nouvelle ligne via l'autoroute E 40;
- ☆ la construction d'une gare P & R à Berthem et une courbe de raccord nouvelle ligne TGV/ligne 139 à hauteur d'Heverlee (cette courbe peut aussi être prévue dans l'option de base).

Les services locaux

Les services locaux remplissent trois grandes missions:

1. A l'instar des services suburbains, il existe une mission de desserte des localités proches des villes de petite et moyenne importance (en voyageurs-km, celle-ci représente environ 8 % du trafic voyageurs total).
2. Correspondance avec le réseau IC+ et IC dans les gares de coïncidence ou en ligne dans une gare située à mi-chemin entre deux gares de coïncidence (16 % du trafic voyageurs total).
3. Transport du trafic local, c'est-à-dire du trafic d'une petite localité vers une autre. Cette mission est de loin la moins importante avec seulement 2 % du trafic voyageurs total.

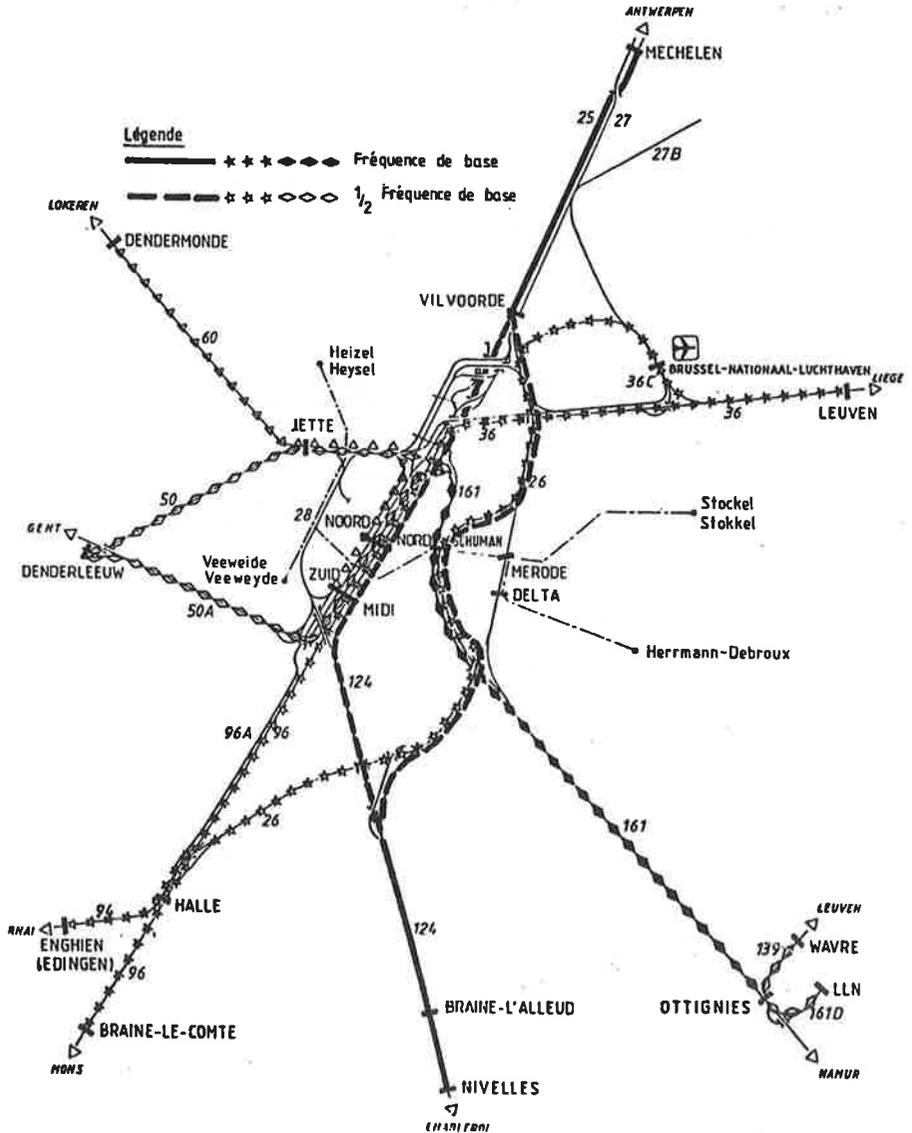
Les omnibus actuels ont un taux de couverture des charges très bas. Ceci amène à ne proposer une augmentation de la fréquence que sur les relations omnibus les plus importantes, tandis que pour les autres relations omnibus, il convient de proposer un train par heure au maximum.

La desserte des agglomérations

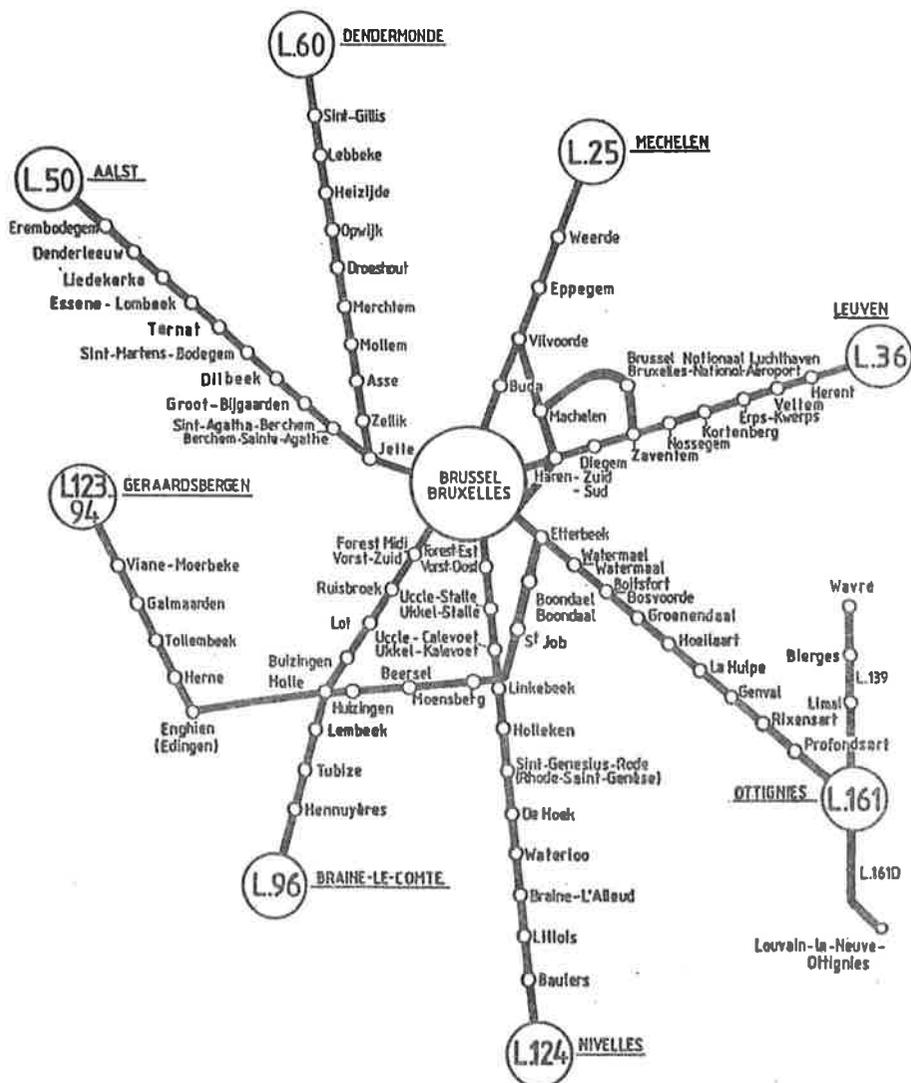
Le trafic gravitant autour des grandes agglomérations, essentiellement les déplacements domicile-travail et domicile-école, constitue la plus grande partie de la clientèle de la SNCB. Ainsi, les déplacements au départ et à destination des gares de l'agglomération bruxelloise représentent un total de 60 millions de voyages, sur un total réseau d'à peu près 125 millions de voyages (abonnements + billets service intérieur). Quasi un voyageur sur deux dans le train se rend à Bruxelles.

La part de marché du chemin de fer varie énormément en fonction de la distance entre l'agglomération bruxelloise et la commune d'origine:

Bruxelles:
projet de desserte suburbaine



Desserte RER de Bruxelles



Distance Bxl-commune de départ	Total des navetteurs (tous modes de transport)	Navetteurs utilisant le train	Part de marché du train
< 30 km	198.000	40.000	20 %
> 30 km	115.000	65.000	56 %
Total	313.000	105.000	33 %

Si la part de marché moyenne de la SNCB est de 33 %, il faut constater que plus la distance est faible, plus le nombre total de navetteurs est élevé, alors que la part de marché du chemin de fer évolue en sens inverse, c'est-à-dire à la baisse !

Des conclusions similaires peuvent être tirées pour d'autres agglomérations, mais à plus faible échelle quant au nombre de déplacements.

Ces chiffres illustrent bien l'importance potentielle du trafic suburbain, inexploité de façon efficace jusqu'à présent:

- les S.T.I. sont limitées à l'exploitation des transports dans l'agglomération même;
- la SNCV dispose de relations à plus grandes distances, sans bénéficier de services rapides et fréquents en site propre permettant des vitesses commerciales élevées;
- la SNCB ne dispose pas non plus de matériel et d'infrastructure spécifiques, de sorte que la fréquence des omnibus est de 1 à 2 dessertes par heure au maximum.

Or, une fréquence élevée sur ces courtes distances est indispensable pour que le chemin de fer soit concurrentiel avec la voiture.

Des comparaisons entreprises avec l'étranger laissent apparaître qu'en principe seule Bruxelles, et peut-être Anvers et Liège, constituent des agglomérations assez importantes pour entrer en ligne de compte pour un réseau suburbain

Une desserte RER fréquente nécessite cependant des investissements préalables d'infrastructure et de matériel roulant non négligeables; de même, les coûts d'exploitation sont importants, car la fréquence coûte cher.

Un cofinancement par les autorités régionales ne peut en outre pas être exclu, tout autant pour les coûts d'investissement que pour ceux d'exploitation.

Réseau RER bruxellois

Une desserte suburbaine de l'agglomération bruxelloise peut être mise sur pied en étoile autour de la ville, en direction de:

- Malines
- Louvain
- Ottignies/Wavre/Louvain-la-Neuve
- Nivelles
- Braine-le-Comte
- Enghien/Grammont
- Denderleeuw/Alost
- Termonde

Pour desservir correctement 2 grands pôles d'intérêt de Bruxelles, à savoir les quartiers Est (Quartier Léopold/Schuman) et l'aéroport de Zaventem, des infrastructures nouvelles sont indispensables

- une liaison en tunnel entre Schuman et Schaerbeek-Josaphat;
- une bretelle de desserte de Zaventem.

Enfin, soulignons que l'exploitation simultanée d'un réseau suburbain et de dessertes à plus longues distances exige en général 4 voies sur l'étoile autour de Bruxelles.

Une variante permettant une desserte plus fine de toute l'agglomération consiste à interconnecter les réseaux de la SNCB et du métro de la STIB: une même rame pourrait provenir de la proche banlieue, sur infrastructure SNCB, et pénétrer ensuite dans les tunnels métro de la STIB, moyennant conception d'un matériel roulant spécialement étudié pour l'interconnexion.

Anvers

Sur le réseau actuel de l'agglomération anversoise, la SNCB peut développer un réseau en forme d'étoile avec des trains suburbains fréquents, comportant les relations suivantes:

- Essen
- Malines
- Anvers - Lierre - Aarschot
- Herentals - Turnhout
- St-Nicolas-Waas
- Boom

La jonction Nord-Sud permettra de relier certaines de ces relations à un axe Nord-Sud et de desservir éventuellement le port.

Liège

L'étoile ferroviaire de Liège comporte les lignes suburbaines vers:

- Waremme (36)
- Liers (34)
- Visé (40)
- Verviers (37)
- Rivage (43)
- Flémalle (125)

Ces lignes sont (sauf la ligne 40) pratiquement desservies par une relation omnibus horaire.

Une desserte suburbaine fréquente peut, dans une première phase, consister en une intensification de la fréquence de desserte entre Flémalle (ligne 125) et Herstal (ligne 34). Cette desserte a en effet le grand avantage de pouvoir desservir le Centre Ville (Liège-Jonfosse et Liège-Palais).

Un développement ultérieur peut être envisagé en rétablissant le trafic voyageurs sur la section Flémalle - Liège implantée sur la rive droite de la Meuse (ligne 125 A), actuellement affectée au seul trafic marchandises. Le trafic voyageurs est lui-même orienté vers le Centre Ville.

Problématique des lignes à trafic faible
Au moins un train par heure est prévu sur l'ensemble des tronçons, ce qui est considéré comme un minimum commercial. Toutefois, le taux de couverture des charges sur certains tronçons est tellement faible qu'on peut se demander si le service est bien justifié du point de vue de la communauté.

Les autorités politiques doivent déterminer un seuil de couverture des charges, sous lequel un service de trains n'est plus justifié (en tenant compte évidemment des charges d'exploitation réelles au moment de la décision).

Sous ce seuil, l'exploitation ferroviaire ne peut être envisagée que si les parties demandereses (c'est-à-dire les autorités en matière de transports, nationales, régionales ou locales) supportent les conséquences financières de leur demande de maintien.

L'infrastructure des lignes

La vitesse sur les lignes ferroviaires

Pour donner, d'une part, aux villes importantes, qui ne seront pas directement desservies par le TGV, de bonnes liaisons avec le réseau TGV et, d'autre part, pour inciter la clientèle intérieure potentielle à prendre le train (diminution de la formation de files sur les axes routiers vers Bruxelles), la SNCB propose d'étudier le relèvement de la vitesse jusque 160 km/h sur les axes suivants

- ligne Bruxelles - Anvers (TGV)
- ligne Bruxelles - Liège (nouvelle infrastructure TGV)
- ligne Bruxelles - Arlon (Ciney - Arlon: 140 km/h)
- La Louvière - Blandain (correspondances TGV à Lille)
- Bruxelles - Ostende

La ligne Bruxelles - Charleroi peut être portée à 140 km/h (au lieu de 120 km/h).

Extension à plusieurs voies

Là où un service lent fréquent (service urbain) et un service rapide fréquent existent ensemble, 4 voies sont nécessaires. La capacité de la ligne diminue fortement par suite de l'hétérogénéité des vitesses.

Là où les vitesses de train sont comparables (même matériel, mêmes arrêts, même composition), 2 voies suffisent pour une quinzaine de trains par sens pendant les heures de pointe; il faut 3 voies aux endroits où 2 voies peuvent insuffisamment faire face à l'accroissement futur du nombre de trains rapides.

La carte en page 29 indique de façon succincte les travaux d'infrastructure pour extension à plusieurs voies ou augmentation de capacité.

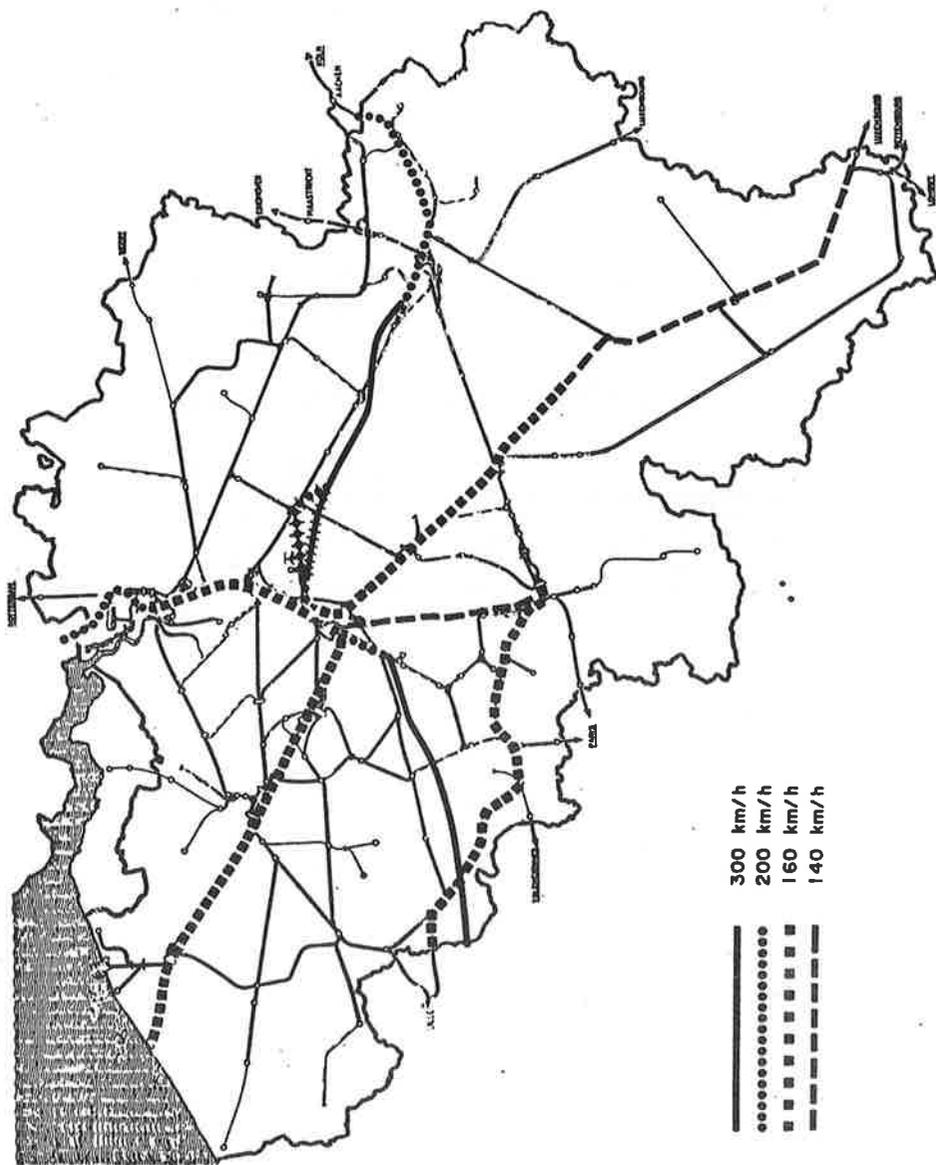
Petites adaptations

La vitesse moyenne pourrait également être augmentée en éliminant de nombreuses zones de ralentissement résultant d'ouvrages d'art anciens, de signalisations vétustes ou inadéquates, de la complexité des installations ferroviaires. En outre, la capacité doit être accrue dans les grandes gares et des croisements ou des bifurcations à niveau doivent être éliminés.

Nouvelles lignes, raccordements

La carte de la page 29 indique aussi les nouvelles lignes ainsi que les nouvelles courbes de raccordement.

TGV et augmentation de vitesse



Electrifications

Quelques tronçons, actuellement parcourus par des trains de voyageurs, ne sont pas encore électrifiés (l'électrification de certains de ces tronçons est prévue à court terme). La décision pour passer à une électrification dépend de divers facteurs: l'évolution des prix de l'énergie, l'augmentation de fréquence des trains, le maintien ou non "d'îlots" en traction diesel sur un réseau qui est déjà en grande partie électrifié, le confort souhaité, la possibilité d'économiser du matériel roulant.

Une approche économique est ici nécessaire.

Trains de voyageurs

Types de matériel

A côté du matériel TGV qui est conçu au départ d'une concertation internationale, tous les trains IC rapides du service intérieur seront prévus avec une double tension (3000 volts continu et 25000 volts alternatif) et une vitesse maximale de 200 km/h.

Pour les autres trains IC du service intérieur, des automotrices triples (automotrices électriques à 3 caisses et attelage entièrement automatique) sont prévues, de même que des rames réversibles (tractées ou poussées). Des automotrices sont utilisées pour les trains L.

Les trains P seront assurés par des locomotives et des voitures en composition réversible.

Trains suburbains

Pour ces trains, on retient des automotrices doubles présentant les caractéristiques suivantes:

- 3000 V
- 120 km/h
- accélération rapide
- grandes plates-formes
- intercirculation pas nécessaire
- portes larges, ouverture et fermeture rapides
- marche-pieds au niveau des quais.

Une variante est constituée par une rame pouvant circuler sur les lignes ferroviaires classiques et poursuivre son trajet dans les pertuis du métro, via des raccordements à établir entre le réseau métro et le réseau ferroviaire. Malgré des différences techniques importantes, notamment au niveau du gabarit, de la prise de courant, de l'accélération, de la vitesse maximale, de la charge par essieu, un premier examen fait apparaître qu'il est possible de construire du matériel de ce type.

Trains sur lignes diesel

Sur les lignes ayant un taux de fréquentation convenable, il sera fait usage de locomotives diesel et de voitures en compositions réversibles (rames tractées ou poussées). Des autorails à 80 ou 150 places seront utilisés sur les lignes à faible fréquentation.

Trains pendulaires

Les trains pendulaires permettent une augmentation de la vitesse sans modifier fortement le tracé des lignes existantes. Le gain de vitesse dans les courbes est de 20 %.

Un exemple: moyennant de légères adaptations de l'infrastructure existante, l'utilisation de matériel pendulaire sur la ligne Liège - Luxembourg devrait permettre un gain de temps d'environ 30 minutes. Sur la relation Bruxelles - Luxembourg (Bâle), le gain de temps de parcours se situe entre 11 et 23 minutes en fonction de l'importance des investissements qui seraient consentis au niveau de l'infrastructure.

Après les deux axes mentionnés, des trains pendulaires pourront sans doute, avec de bonnes performances, être mis en marche sur la relation Liège - Lille.

Parc nécessaire

De façon synthétique, le parc de matériel roulant pour STAR 21 se présente comme suit:

Nombre de caisses (voitures, automotrices ou autorails nécessaires à l'exploitation du service intérieur régulier)

	1988	2000	Suppl.	%
Parc actif	2.471	3.138	667	
Réserve	393	500	107	
Total	2.864	3.638	774	27

Si l'on veut développer un véritable RER en étoile autour de Bruxelles, à fréquence élevée, on peut estimer qu'il faudrait encore une centaine de caisses supplémentaires, ce qui conduit alors à une majoration totale du parc de l'ordre de 870 unités (+ 30 %).

Mesures d'accompagnement (des autorités publiques)

L'aménagement du territoire

Au cours des années, la structure du territoire est devenue éparpillée, orientée sur le transport par voiture, et elle n'est certainement pas favorable aux transports publics.

Ces tendances ont été confirmées et même renforcées par les plans de secteur où des zones d'habitation ont été créées dont l'étendue dépasse largement les besoins.

Déjà, pour la Flandre seule, un potentiel d'environ 1.000.000 de parcelles à bâtir, situées pour 80 % en dehors des centres urbains, renforce et légalise la croissance suburbaine et l'urbanisation de la campagne, et les constructions dispersées et en bordure des routes compliquent l'organisation de transports publics efficaces et économiques.

Outre les structures modifiées de la population, les situations socio-économiques et spatiales spécifiques précitées donnent lieu à une évolution migratoire très négative pour les grandes villes et à une suburbanisation près de et autour de ces mêmes villes.

Même les écoles, les hôpitaux et les établissements sociaux, où un potentiel spécifique existe pour les transports publics, sont construits en périphérie, ce qui conduit à un schéma de mobilité incomplet.

Ceci vaut également pour l'aménagement de parcs de récréation et d'autres facilités de détente, le facteur de l'accessibilité par train et par autobus ne recevant pas toujours l'attention nécessaire.

D'autre part, le développement de zones industrielles et l'implantation d'entreprises sont généralement allés de pair avec de grands investissements et des infrastructures importantes, sans tenir compte des possibilités de desserte par les transports publics.

Une revalorisation des zones d'habitation urbaines, une dispersion limitée des habitations, une politique directrice en matière d'implantation d'entreprises... sont indispensables pour organiser des transports publics de bonne qualité.

Afin de limiter le transport terminal après le voyage en train pour un certain nombre de voyageurs, il est proposé de commercialiser les terrains autour des gares nodales (si ces terrains sont disponibles) et d'y attirer des sièges d'entreprises.

On entreprendra également des démarches pour couvrir les gares nodales de plusieurs

niveaux de construction et établir également, dans ces surfaces et espaces, des centres commerciaux et d'emploi.

Les gares suivantes entrent en ligne de compte: Bruxelles Quartier Léopold (déjà entamé), Anvers-Central, Berchem, Mons, Bruges, Charleroi, Denderleeuw, Gand-Si-Pierre, Hasselt, Courtrai, Louvain, Liège, Malines, Namur et Ottignies.

Le développement de gares nodales importantes pour en faire des centres commerciaux et d'emploi est une démarche que la SNCB, les autorités publiques et le secteur privé doivent réaliser ensemble.

Le fait de vouloir rendre les villes à nouveau vivables, la revalorisation de la fonction d'habitation couplée à des projets de rénovation urbaine et de condensation des gares jouent effectivement un rôle important.

Une amélioration de l'aménagement du territoire peut donner lieu à une plus forte concentration des lieux de domicile et de travail dans les environs immédiats (distance à pied 1000 m) de la gare.

Il faut aussi examiner, pour toutes les gares, comment on peut développer les possibilités de logement dans leurs abords immédiats.

Les autorités publiques devraient dresser l'inventaire des bonnes possibilités de construction aux alentours des gares et, dans les plans d'occupation, donner la priorité à:

- l'amélioration qualitative du patrimoine immobilier existant;
- l'intensification du manque d'espace par la réalisation de quartiers d'habitation, de bureaux et d'entreprises autour des gares (transports terminaux limités);
- l'aménagement de centres commerciaux, de magasins, d'hôtels, de restaurants et de cafés et d'autres fonctions publiques autour, dans ou au-dessus des gares.

En outre, l'éparpillement actuel devrait être remplacé par une politique subordonnant l'implantation de nouveaux zonings industriels et d'entreprises, de complexes administratifs, d'écoles et d'hôpitaux, à une accessibilité adéquate et économique par les transports publics, et donnant la priorité à l'implantation dans la zone d'influence des gares.

Déductibilité des charges professionnelles

Pour les distances séparant le domicile et le lieu de travail sur lesquelles le train et la voiture sont en concurrence (15 à 20 km et plus), il apparaît qu'en cas d'utilisation du train, les charges professionnelles réelles sont quasi toujours inférieures au forfait déductible octroyé; par contre, en cas d'utilisa-

tion de la voiture, les charges professionnelles déductibles sont pratiquement toujours supérieures au forfait précité.

Il en résulte que les salariés et appointés qui utilisent la voiture pour se rendre à leur lieu de travail bénéficient d'une réduction d'impôt supérieure à celle qui aurait été octroyée s'ils avaient utilisé le train. Cette réduction d'impôt dépend des taux marginaux d'imposition et correspond généralement à 40 % ou 50 % de l'écart entre les charges professionnelles réelles déductibles et le forfait déductible.

Le système actuel de déductibilité des charges professionnelles a donc pour effet de réduire le coût réel d'utilisation de la voiture (de 15 à 30 % selon les cas) et donc aussi l'écart entre celui-ci et les dépenses liées à l'emploi du train (20 à 40 % selon les cas). Il influence ainsi de façon significative le choix du moyen de déplacement domicile-travail dans un sens défavorable au train.

Compte tenu des considérations développées ci-dessus, la SNCB propose que le montant déductible au titre de charges professionnelles soit fixé indépendamment du mode de transport utilisé. Il serait par exemple fonction du niveau des revenus professionnels et de la distance séparant le domicile et le lieu de travail.

Dans ce cas, le système de déductibilité des charges professionnelles n'affecte plus l'écart entre le coût d'utilisation du train et de la voiture.

Complémentarité avec d'autres moyens de transport publics

L'intégration des tarifs ferroviaires et des tarifs des autres modes de transport public est indispensable. Les usagers des transports publics doivent pouvoir voyager de bout en

bout sur base d'un seul prix et d'un seul titre de transport.

Cette intention a déjà été formulée à plusieurs reprises dans le passé: les organes politiques dont dépendent les différentes sociétés de transport peuvent jouer un rôle positif dans ce cadre.

Tout comme la correspondance voiture-train, la correspondance autobus-train doit également être fortement améliorée par l'aménagement des espaces autour de la gare.

Dans de nombreux cas, un effort important a déjà été fourni pour créer de telles gares d'autobus près des gares ferroviaires.

Les informations et la signalisation doivent également être adaptées pour que le voyageur puisse facilement retrouver les autobus de correspondance.

L'amélioration des correspondances par l'augmentation des fréquences des moyens de transport complémentaires est une mesure coûteuse qui ne peut être introduite que d'une manière sélective et cela sur les axes et aux endroits de correspondance où existe un important potentiel.

Les horaires des bus doivent être accordés avec ceux des trains de façon optimale. Sur le terrain, il faut veiller, grâce à de nouvelles techniques, à la réalisation des correspondances.

Pour les lignes de bus les plus importantes, il y a lieu d'opérer une distinction entre les deux fonctions du trafic par bus: d'une part la fonction de transport d'approche ou final des voyageurs, spécialement aux heures de pointe pour le trafic domicile-travail, et d'autre part, la fonction de trafic local.

STAR 21 et le transport de marchandises

Le marché du transport

L'étroitesse du marché national a pour conséquence que le commerce extérieur revêt une importance capitale pour l'économie belge. Les ports jouent un rôle de premier plan dans les flux de transport avec l'étranger aussi bien pour les marchandises produites dans le pays que pour les marchandises d'outre-mer. De bonnes voies de communication vers et au départ de cet arsenal portuaire déterminent pour une bonne part son attractivité.

En tant que transporteur de marchandises, la SNCB doit également tenir compte de l'étroitesse de sa base nationale, ce qui lui impose de chercher son avenir au niveau international, d'autant plus que les transports de masse traditionnels ne connaîtront que peu ou pas de développement dans les prochaines années.

En outre, le recours à la technique ferroviaire pour le trafic diffus s'indique en réalité pour la grande distance.

Les principaux partenaires commerciaux de la Belgique en Europe, sont la France, la R.F.A., l'Italie, la Suisse, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg. Les pôles de croissance se situent principalement en Espagne et en Grande-Bretagne, tandis que les Pays Scandinaves et l'Autriche présentent également d'intéressantes perspectives.

Dans un marché international qui, ces dernières années, s'est relativement peu développé, la concurrence est devenue de plus en plus vive. De nombreux éléments jouent un rôle dans les fluctuations des parts de marché mais force est de constater que l'évolution a toujours été favorable aux transports routiers.

L'infrastructure et la couverture des coûts d'infrastructure

La gestion des infrastructures du transport routier et par voie navigable relève de l'Etat, alors que le chemin de fer entretient et renouvelle lui-même ses infrastructures. L'opérateur routier et fluvial bénéficie d'une mise à disposition d'infrastructures qui ne font pas l'objet d'une tarification directe de leur utilisation. Afin d'obtenir une allocation optimale des ressources, la tarification devrait être établie de sorte que chaque mode

de transport et chaque opérateur supporte l'entièreté des coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure, en ce compris les coûts externes engendrés par l'activité de transport considérée. Le chemin de fer peut à cet égard être placé dans une situation comparable en le soumettant à un péage d'utilisation approprié.

Le développement d'une politique de transport axée véritablement sur la mise à la charge des utilisateurs des coûts qu'ils occasionnent permet de renforcer la compétitivité du transport de marchandises par rail.

La qualité de l'infrastructure ferroviaire n'a certainement pas évolué de la même manière que celle du transport routier et n'a souvent même pas suivi celle des réseaux voisins en ce qui concerne la vitesse et la charge par essieu, la longueur des voies d'évitement et les ouvrages d'art, qui sont en mauvais état. Le plan d'investissement de la SNCB couvrant plusieurs années conçu en juillet 1988 a déjà évoqué ces problèmes et établi des priorités.

En ce qui concerne leur capacité de production comme en ce qui concerne l'infrastructure, les chemins de fer disposent en 1989 de moyens qui n'ont que peu ou pas évolué depuis leurs années glorieuses précédentes.

La réduction des moyens financiers au cours des dernières années a pour conséquence que la situation actuelle peut à peine être maintenue. Elle manifeste plutôt une tendance à la dégradation de certaines parties du patrimoine.

Le transport ferroviaire

Le chemin de fer est, par nature, la technique idéale pour le transport de marchandises de masse et/ou pour les transports à longues distances. Le trafic intérieur (en ce compris l'import et l'export maritime) est composé principalement des trafics de l'industrie lourde dont la majeure partie se déroule en train complet.

Il ne faut pas attendre de progressions spectaculaires de ces transports dans l'avenir, mais plutôt un recul limité.

En raison de l'étroitesse du territoire national, et par conséquent des petites distances, le potentiel futur se trouve dans le trafic

international et principalement dans le trafic international diffus. Cela signifie plutôt des envois de plus petite taille que des trains complets. Ces envois de petite taille connaîtront l'expansion la plus marquée du marché.

Le transport international représente 53,3 % du tonnage total transporté en 1988.

Ce qui précède est nettement visible dans les parts de marché.

Le chemin de fer est en effet bien, voire très bien représenté dans les segments suivants: minerais et ferraille, combustibles minéraux solides, produits métallurgiques, automobiles.

La part de marché du chemin de fer est faible dans les segments suivants (moins de 10 %): produits agricoles et animaux vivants, produits alimentaires et aliments pour bétail, matériaux de construction, engrais.

Dans le secteur des produits chimiques, elle se situe à peine au-dessus des 10 %. Le transport combiné, par contre, connaît une très forte évolution mais ne représente en 1988 que plus ou moins 8 % des volumes transportés par la SNCB.

Les principaux pays partenaires de la SNCB, au départ et à l'arrivée sont: la France, l'Allemagne Fédérale, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

En outre, il y a encore une série de marchés qui se situent à des distances intéressantes et/ou qui sont en fort développement: l'Autriche, la Scandinavie (principalement la Suède), la Grande-Bretagne et l'Espagne.

Le marché britannique est pour la SNCB d'une importance particulière en tant que marché de transit, que ce soit via le futur tunnel sous la Manche, via nos ports de transbordement ou via un train ferry.

Les principaux axes du trafic de transit dans notre pays sont: Pays-Bas - France, Allemagne - France, Allemagne/Autriche - Grande-Bretagne et France - Scandinavie. Ces trois derniers axes subissent une forte concurrence de la part d'itinéraires qui évitent le réseau SNCB. Le transit via la SNCB doit être rendu plus attractif.

L'offre de transport

Le trafic est subdivisé en trafic diffus et en trains complets. Le trafic diffus concerne les envois qui sont remis par les chargeurs en trop petite quantité que pour former un train complet. Le transport combiné avec les trains directs entre les terminaux est également inclus dans cette catégorie.

Les trains complets transportent un ensemble de wagons qui sont remis en un endroit déterminé par un expéditeur et qui ont une même destination finale.

Le trafic diffus

Un rendement optimal pour le trafic diffus ne peut être atteint qu'en poursuivant une concentration de son traitement au moyen d'un plan de transport national et international.

Le plan de transport national de la SNCB a pour but d'assurer le transport de wagons isolés endéans le délai jour A/jour B.

Différents plans de transport existent au plan international, qui sont adaptés en permanence, en fonction de l'évolution des courants de trafic internationaux.

En outre, des relations ferroviaires bilatérales sont établies avec chacun des réseaux voisins, en vue d'obtenir une articulation optimale entre les différents plans de transport nationaux.

Pour les denrées périssables et pour les marchandises à transporter sous température dirigée, des plans de transport spécifiques sont établis.

Trains directs

Lorsqu'un potentiel suffisant existe entre deux régions économiques, les réseaux mettent en œuvre des trains directs sans arrêts intermédiaires.

Le transport combiné est également, pour sa plus grande partie, acheminé par trains directs entre terminaux.

L'offre ferroviaire et l'évolution du marché

La technique ferroviaire s'est développée dans une période où la plus grande partie des marchés était caractérisée par: l'industrie lourde, peu ou pas de diversification, une concentration géographique des industries, un approvisionnement relativement proche du siège de production, la vente dans une mesure importante sur le marché intérieur, d'importantes entraves matérielles et/ou administratives aux échanges internationaux, une infrastructure de transport peu développée.

Cette structure industrielle se reflétait sur un marché des transports caractérisé par: l'importance des lots unitaires, la régularité des expéditions, le petit nombre des relations, la faible valeur des marchandises, le peu d'importance accordée au temps de transport, des stocks importants, le know-how ferroviaire de la clientèle.

Ces caractéristiques sont aujourd'hui fondamentalement différentes: diversification industrielle et déconcentration géographique, approvisionnement et vente qui ne sont plus limités aux marchés locaux, passages plus souples des frontières, perte d'importance de l'industrie lourde traditionnelle, développement de produits plus spécialisés, libération et dérégulation du marché du transport, infrastructures de transport étendues et complétées, stocks réduits au minimum ou même supprimés.

L'évolution de la demande sur les marchés des transports a évidemment suivi ces fluctuations: envois de petite taille, fréquence irrégulière, augmentation du nombre de relations, marchandises de plus haute valeur, perte du know-how ferroviaire chez les clients.

Dans ce nouveau marché du transport, le train complet est et reste un produit de qualité, taillé sur mesure pour le client. Dans le trafic diffus, le plan de transport SNCB garde sa valeur mais les distances intérieures sont trop petites pour qu'il soit vraiment compétitif. Au niveau international, le chemin de fer sera compétitif grâce à une offre de transport entre terminaux et points qui peuvent être facilement desservis au départ des gares de triage.

Positionnement du rail dans la chaîne de transport

Les entreprises veulent, de plus en plus, se concentrer sur leurs tâches essentielles: la production, le développement des produits et leur commercialisation.

Elles cherchent dans toute la mesure du possible à reporter sur des entreprises spécialisées le plus grand nombre possible de fonctions secondaires. Parmi ces fonctions secondaires, on trouve entre autres le transport, l'expédition, le stockage. Une expression particulière de cette tendance est le concept "Just in time" qui n'est, en fait, rien d'autre que de reporter les fonctions de stockage et de gestion de stock vers le fournisseur ou vers le transporteur. Le transporteur qui peut faire face à ces exigences est d'ailleurs bien plus qu'un transporteur. Il est considéré comme un partenaire privilégié qui gère tout ou une partie de la chaîne logistique de son client et cela lui permet d'éliminer une bonne partie de ses concurrents.

D'une manière générale, la SNCB est encore principalement un simple transporteur. Ce n'est que dans quelques cas qu'elle a intégré ses transports dans la chaîne logistique de ses clients.

Elle peut améliorer son offre logistique en:

a) intervenant directement comme presta-

taire de service pour une partie des prestations (par exemple: camionnage) en les réalisant elle-même ou en faisant appel à des sous-traitants,

b) en participant activement comme sous-traitant dans l'offre d'un transporteur privé ou d'un expéditeur,

c) en coopérant dans l'offre globale de différents prestataires de service.

La commercialisation

La vente du produit ferroviaire international doit tenir compte de la nécessité de consulter les différents réseaux nationaux lors de chaque transport.

Ces dernières années, les réseaux européens tendent à se donner mutuellement une liberté de manoeuvre aussi grande que possible sur le plan de la formation des prix, par priorité sur les grands axes de transport.

SCENARIOS ET PERSPECTIVES POUR LA PERIODE 1990 - 2010

Comme il s'agit de deux marchés fondamentalement différents, le trafic intérieur et le trafic international seront abordés séparément. Le transport intérieur comprendra également les importations et exportations via les ports belges.

Trafic intérieur

Ce trafic se présente principalement sous la forme de transports de masse par trains complets de produits lourds (matières premières) de faible valeur (charbon, coke, minerais).

Quelle évolution peut-on prévoir ?

le transport de charbon vers les centrales électriques continuera à se développer. Les 3 millions de tonnes actuelles atteindront 5 à 6 millions de tonnes d'ici vingt ans.

le transport de coke et de charbon pour l'industrie sidérurgique: le développement technologique dans la production d'aciers aura pour effet de réduire les transports de charbon vers les cokeries de 3 millions de tonnes actuellement à 1,5 millions de tonnes. La même évolution peut être attendue dans les transports de coke vers les hauts fourneaux: de 2 millions de tonnes actuellement à 1 million de tonnes;

le transport de minerais qui représente

encore actuellement environ 10 millions de tonnes par an devrait régresser de 30 à 40 % dans les vingt prochaines années, dans la mesure où les industries sidérurgiques européennes se concentreront sur des produits de haut de gamme;

□ le transport de produits métallurgiques; selon des experts, l'industrie sidérurgique qui subsistera en Europe de l'Ouest sera spécialisée dans la production d'aciers de haute qualité. Vue globalement, la consommation d'acier devrait légèrement augmenter en Europe mais les qualités inférieures devraient provenir des pays nouvellement industrialisés et être importées via nos ports. Ceux-ci (Anvers et Zeebrugge principalement) continueront à jouer un rôle important dans les importations et exportations de marchandises.

En résumé, l'évolution du trafic intérieur peut être estimée comme suit en millions de tonnes:

Principaux produits	1988	2010
Charbons	7	8
Cokes	0,9	0,5
Minerais	8	4
Produits métallurgiques	10	8
Autres	4,8	4
Total	30,7	24,5

Transport international au départ et à l'arrivée

Il est probable que, jusqu'en 1992, on se trouvera dans une phase de transition durant laquelle de nouveaux produits seront développés et introduits. Les nouveaux produits nécessitent une période d'introduction et il faut tenir compte d'une certaine inertie du marché. Jusqu'à ce moment le rôle régulateur des autorités publiques restera également très modéré.

Il ne faut pas s'attendre, dès lors, à voir les transports par fer se développer, durant cette période, au-delà des prévisions Prognos pour un marché non régulé. Il en résulte un accroissement en volume mais un effritement de la part de marché.

Dans la période entre 1992 et 2010, le transport par chemin de fer augmentera dans une proportion plus importante que les échanges globaux de marchandises. Tandis que Prognos prévoit un accroissement annuel des échanges globaux de 2,5 % entre la Belgique et ses 5 principaux partenaires, les transports par fer progresseront de 3 % par an: cela conduit aux chiffres suivants pour tous les pays pris globalement et en millions de tonnes.

Rubriques	1988	1992	2010
Tonnage			
chemin de fer	30,2	31,2	53,1
Marché total	185,8	201,2	313,7
Part de marché du chemin de fer	16,3	15,5	17,6

Le transport international de la SNCB croîtrait donc dans cette hypothèse de 30 à 53 millions de tonnes. Ce scénario ne peut pas être considéré comme optimiste puisque la part de marché n'évolue que de 16,3 à 17,6 %.

D'autres estimations (par exemple celles de la CEMT) comptent sur une croissance moyenne du marché de 4 % par an. Cela conduirait, en 2010, à un potentiel global de 359 millions de tonnes. En supposant que la part de marché du chemin de fer reste parallèle à la croissance macroéconomique, cela signifierait un transport international pour la SNCB de 63 millions de tonnes en 2010, ceci donc en part de marché constante.

On peut donc estimer qu'un transport international de marchandises par chemin de fer de l'ordre de 60 millions de tonnes est une prévision réaliste. Cette prévision repose sur:

□ une augmentation de la qualité de l'offre SNCB autant sur le plan technique (fiabilité et rapidité) que sur le plan commercial;

□ des données externes qui agiront en faveur du chemin de fer (saturation du réseau routier, intervention de l'autorité, intégration du marché européen qui aura un effet multiplicateur sur les échanges).

Les tonnages dont on parle pour le trafic international valent évidemment pour le transport conventionnel et le transport combiné pris globalement. Pour 2010, le transport conventionnel assurerait 49 millions de tonnes tandis que le transport combiné en assurerait 11 à 12 millions.

Le transport combiné devrait réaliser sa croissance dans des segments où le transport routier est actuellement fort mais il aura également un effet de canibalisation sur le transport conventionnel.

Trafic en transit

On peut s'attendre à une croissance de 2,5 % par an du trafic de transit à partir de 1993 ce qui pourrait représenter en 2010 un tonnage d'environ 7,6 millions de tonnes.

Trafic total:

Rubriques	1988 en 10 ⁶ t	2010 en 10 ⁶ t
transports intérieurs	30,7	25
transports internationaux	30,2	60
transports de transit	4,9	7,6
Totaux	65,8	92,6

Offre future

Les objectifs généraux des chemins de fer pour les prochaines années sont:

□ Maintien ou renforcement de la part du marché du rail dans les segments où les trains complets sont dominants. C'est un segment de marché qui a tendance à perdre de l'importance et où la concurrence avec la navigation intérieure va se renforcer. Les conséquences néfastes d'une telle situation peuvent être évitées si l'on entreprend d'urgence une politique de calcul correct des coûts d'utilisation de l'infrastructure parmi les différents transporteurs. La navigation intérieure ne couvre ses coûts d'infrastructure qu'à raison de 3 %.

□ Les marchés composés d'envois unitaires plus petits vont au contraire se développer. Le trafic diffus représente déjà actuellement 43 % du trafic total international de la SNCB au départ et à l'arrivée. Les efforts devront dès lors être orientés pour développer la part du marché de la SNCB dans ces segments en expansion aussi bien en transport conventionnel qu'en transport combiné.

Trains complets

Le train complet est un produit bien maîtrisé tant au niveau production qu'au niveau commercial. Le produit est taillé sur mesure pour le client. Ce produit de haute valeur, la SNCB le maintiendra à l'avenir et cherchera à rencontrer un peu plus encore les vœux de la clientèle, même s'il s'agit d'un marché de marchandises de masse en régression.

Trafic combiné

Dans la perspective du 21^{ème} siècle, une complémentarité doit être réalisée dans le monde du transport entre le rail et la route de façon à favoriser des échanges rapides des marchandises. Le transport routier est déjà actuellement confronté à une saturation de certains axes vitaux dans les relations entre des zones économiques importantes. Le rail peut ici apporter une solution. Le transport combiné, une combinaison éclectique des qualités de deux modes de transport concurrents, contribue à cette

solution. Le rail offre sa grande capacité et sa vitesse sur les axes principaux. A ces avantages, le transport routier joint sa flexibilité pour les opérations terminales au départ ou à destination d'entreprises qui ne disposent d'aucun raccordement ou qui sont situées à l'intérieur des villes.

Le transport combiné peut être défini comme le déplacement de marchandises de porte-à-porte dans un contenant qui utilise divers modes de transport sans manutention de la marchandise elle-même. De ceci résulte le fait que le transport combiné se situe principalement sur un marché où le transport routier est dominant. Par ailleurs une partie du transport conventionnel par chemin de fer est également accessible au transport combiné. Si l'on élimine les marchandises de masse de l'ensemble des transports conventionnels par chemin de fer il semble qu'environ 55 % du volume transporté par fer actuellement pourrait être transporté par des techniques combinées. Il s'agit des principaux segments de marché suivants: fruits et légumes, textiles, produits alimentaires, métaux et produits métalliques, engrais, produits chimiques, verre et céramique, autos et pièces détachées.

Sur un plan technique on peut distinguer les différents types d'unité de charge suivants: le conteneur maritime (respectant les normes ISO), le conteneur continental, la caisse mobile, la semi-remorque routière, la remorque porte-wagon.

A court terme, la SNCB prévoit dans les 5 prochaines années une importante croissance du volume du transport combiné c'est-à-dire une augmentation de 20 à 30 % du transport de conteneurs maritimes et un doublement des transports continentaux (semi-remorques et caisses mobiles).

Pour le long terme, on prend comme base l'année 1987 où la part de la SNCB dans le total du transport combiné et du transport routier international de bout en bout représentait 12,2 %. En supposant que le marché total (transport routier + transport combiné) augmente de 2,5 % par an, et que la part du transport combiné dans ce marché total double, la SNCB transportera en 2010 de 11 à 12 millions de tonnes grâce aux techniques combinées.

Il est évident qu'une telle croissance ne peut être réalisée que par une excellente coordination au niveau européen.

Nouveaux moyens pour le trafic combiné

Pour pouvoir maintenir et acquérir les importantes croissances de trafic, certains investissements dans différents domaines sont indispensables. Le tunnel de Botselaer (près de Montzen, à la frontière belgo-allemande)

sera adapté dans le courant de l'année 1990, ce qui permettra des relations directes accélérées de et vers l'Allemagne. La croissance du volume de trafic nécessitera des adaptations et des extensions aux terminaux existants. De nouveaux terminaux devront être envisagés à moyen et long terme. En outre, de nouveaux wagons sont déjà nécessaires à court terme, afin de faire face aux accroissements de volume.

La vitesse sur les lignes doit pouvoir être augmentée jusqu'à 120 km/h et même jusqu'à 140 km/h sur certaines lignes pour certains chargements légers spécifiques. Les vitesses élevées seront entre autres nécessaires pour le futur trafic du tunnel sous la Manche via l'axe de transit Montzen-France.

Transport international conventionnel

Ce type de transport représente actuellement 43 % du transport international des marchandises. C'est une part très importante de l'activité ferroviaire et en outre la tendance va plutôt dans le sens du marché diffus en opposition au marché de marchandises de masse. Dès lors le chemin de fer ne doit négliger aucun effort pour présenter sur ce marché un produit de plus haute qualité.

Ce produit doit assurer un délai de livraison fiable de client à client, un transport rapide et être compétitif.

En outre la SNCB doit offrir un service complet et moderniser sa commercialisation.

Les chemins de fer européens se sont déjà organisés en unions d'offre par corridors géographiques. Les unions d'offre sont responsables de l'entièreté de la conception de l'offre marchandise tout d'abord en matière des transports du trafic diffus. Cette conception concerne tout autant le plan de l'exploitation que le niveau commercial.

Liaisons directes internationales pour le trafic diffus

Un plan de transport international de haut niveau est mis en service sur les grands axes de communication. Sur chaque axe ne peuvent se dérouler au maximum que deux opérations de triage. La concentration et la distribution du wagon se font selon les plans de transport intérieurs des réseaux.

Les liaisons seront commercialisées sous l'appellation Eurailcargo. Elles seront assurées entre zones économiques qui présentent des potentiels importants. Ces trains directs de marchandises ont une fréquence journalière et roulent selon un horaire strict.

Le délai de transport au client est garanti.

Seuls des wagons au régime de vitesse op-

timale seront acceptés dans ces trains (actuellement 100 km/h).

Vitesses et charges par essieu

Une augmentation de la vitesse commerciale peut être obtenue:

- en accélérant les opérations de triage et en révisant la durée des temps d'arrêt à la frontière. Le projet international DOCIMEL d'informalisation pourra jouer un rôle important à cet égard;
- en réduisant autant que possible la durée des dessertes terminales;
- en accroissant les vitesses de circulation, car sur de longues distances, la vitesse de circulation a un effet considérable sur la vitesse commerciale.

La SNCB doit donc adapter son réseau ou certaines lignes de son réseau en fonction de ces objectifs. Le transport routier dispose depuis longtemps d'une infrastructure qui lui a permis d'accroître considérablement la vitesse de référence. Une charge par essieu plus élevée est d'ailleurs généralisée en Europe pour le transport routier. Par ailleurs, les grands réseaux voisins ont des plans à moyen terme pour augmenter les vitesses et les charges par essieu. Les points les plus vulnérables sont les lignes de transit. A cet égard surtout, la SNCB ne peut s'isoler.

Gares marchandises et raccordements ferroviaires

Le trafic des trains internationaux directs provient de raccordements ferroviaires et de gares à marchandises multifonctionnelles.

Le fait de disposer d'un raccordement constitue pour la clientèle une des conditions majeures favorables au transport par fer.

L'augmentation attendue du trafic international diffus se réalisera principalement, à l'exception des trafics portuaires et du trafic combiné de terminal à terminal, via ces raccordements.

Comme le raccordement représente un argument prioritaire en faveur du fer lorsque la clientèle doit choisir entre les différents modes de transport, la SNCB veut mener une politique de participation dans le financement des coûts de raccordement des entreprises au réseau ferroviaire.

Bien que les raccordements peu importants continueront à pouvoir être desservis, la SNCB tendra à transférer leur trafic vers les gares à marchandises multifonctionnelles, qui doivent se substituer aux "cours à marchandises" dont le concept est périmé et former un maillon intégré dans la chaîne logistique. Ces dernières gares peuvent ou non être exploitées par la SNCB elle-même.

Les services ci-après devront y être offerts:

- manutention par la SNCB (chargement, déchargement, transbordement, calage, bâchage, étiquetage, etc...),
- prise et remise à domicile,
- stockage simple (au besoin complété par une fonction de livraison et distribution),
- nettoyage de wagons,
- pesage,
- rédaction des documents de transport,
- accomplissement des formalités en douane,
- location d'aires de stockage,
- mise à disposition de matériel de manutention,
- fourniture de palettes et de petit conteneurs,
- réservation de places dans les trains de marchandises...

Ces gares de marchandises devront être implantées de façon optimale aussi bien pour le transport ferroviaire que pour le transport routier, mais également être bien situées en fonction des zones industrielles, de sorte qu'une concentration optimale des transports soit atteinte pour chaque gare. Les zones portuaires et les terminaux pour le transport combiné forment avec les gares à marchandises et les raccordements importants les installations terminales pour les marchandises.

Commercialisation

Au niveau international la stratégie de commercialisation par axe géographique est mise au point en commun par les différents réseaux (unions d'offre ou communauté d'intérêts).

Ces unions d'offre auront notamment comme mission de se charger de la mise en place des relations Eurailcargo par:

- la mise en concordance des plans de transport des différents réseaux;
- la définition d'une délégation de pouvoirs suffisamment étendue entre réseaux. Cela signifie que pour la formation du prix le vendeur peut agir sans consulter les réseaux partenaires. Ces dernières années, des initiatives ont déjà été prises sur certains axes. Elles doivent être étendues à l'avenir sur une plus grande échelle;
- des actions de promotion en commun.

Moyens nécessaires et investissements pour le trafic marchandises

Le canevas préconçu pour le trafic international entraînera un nombre d'adaptations nécessaires de plusieurs natures pour les gares de triage, les lignes prioritaires à adapter (capacité, point d'engorgement), la signalisation, la remorque des trains, l'électrification, les voies de garage, les gabarits et le parc des wagons.

Gares de triage

Les gares de triage qui forment des noeuds d'acheminement pour le trafic international doivent disposer d'un équipement de base adéquat en ce qui concerne les faisceaux de voies, le nombre de voies, leur longueur, le système de freinage de la bosse de triage et des faisceaux ainsi que l'informatisation des opérations.

Le réseau marchandises

En fonction de l'importance des courants de trafic, il est proposé pour le réseau marchandises du futur:

a) un réseau de base qui convient pour le trafic:

- entre les ports belges de Zeebrugge, Gand et Anvers et les points frontiers les plus importants: Montzen, Sterpenich/Athus, Erquelines et Mouscron;
- entre les zones portuaires et les zones de Liège, Charleroi, La Louvière, Clabecq et le Grand-Duché de Luxembourg;
- sur les axes de transit Essen - Erquelines, Essen - Sterpenich, Montzen - Erquelines et Montzen - Mouscron.

b) à terme de prévoir un réseau complémentaire pour faire face à la sursaturation du réseau de base découlant d'un accroissement considérable du trafic.

Le réseau de base et le réseau complémentaire figurent sur la carte en page 34.

Les lignes constituant le réseau de base doivent être aptes à permettre une circulation à 120 km/h et pour une charge de 22,5 tonnes par essieu.

Comme la circulation à 25 tonnes par essieu ne peut être exclue à long terme pour des raisons économiques, il est souhaitable d'en tenir compte lors du renouvellement de l'assiette de la voie et il importe que les ouvrages d'art situés sur ces lignes soient conçus ou adaptés à une masse de 10 tonnes par mètre courant.

Les relations pour lesquelles à long terme une circulation à 25 tonnes par essieu est à prévoir sont celles destinées au transport lourd en vrac c'est-à-dire entre les ports et les lieux d'implantation des industries lourdes: Clabecq, La Louvière, Charleroi, Liège et Belval (G.D. de Luxembourg).

Les exigences de vitesse et de charge par essieu prévues pour le réseau de base doivent à terme aussi être réalisées pour les lignes constituant le réseau complémentaire. L'accroissement de la vitesse influence également les distances de freinage des trains et exige aussi une adaptation de la distance entre les signaux.

Traction des trains

Les locomotives diesel et électriques du futur doivent être capables de remorquer sur les lignes dont le profil est favorable (inférieur à 4/1 000):

○ des trains de marchandises ordinaires d'une masse jusqu'à 3.000 tonnes, à la vitesse de référence de 100 km/h et à la vitesse moyenne de 80 km/h sur tout le parcours;

○ des trains de marchandises rapides d'une masse jusqu'à 1.600 tonnes, à la vitesse de référence de 120 km/h et à la vitesse moyenne sur tout le parcours de 100 km/h.

Sur les lignes dont le profil est moins favorable (supérieur à 4/1 000 jusqu'à 10/1 000 au maximum) ces charges doivent pouvoir être remorquées aux mêmes vitesses moyennant le recours à 2 locomotives accouplées conduites par un seul conducteur.

Pour le trafic marchandises lourd, il est indiqué de prévoir des locomotives spécialisées.

L'élimination des changements de locomotive, lors des remises à un réseau voisin ou des reprises d'un réseau voisin, n'est possible que par la mise en oeuvre de:

locomotives diesel équipées pour la circu-

lation sur les réseaux voisins (notamment les systèmes de sécurité);

locomotives électriques qui peuvent rouler sous 2 ou plusieurs tensions. La mise en oeuvre de ces locomotives ne peut se faire qu'en coopération avec les réseaux concernés et après accord aux niveaux technique, financier, et au plan de l'exploitation.

Lignes à électrifier

A l'exception de l'axe Athus/Meuse et de la liaison Montzen/ Aachen-West, tous les axes principaux du trafic des marchandises sont déjà électrifiés. La décision définitive pour l'électrification de la ligne Athus - Meuse a été postposée jusqu'en 1995 et dépendra principalement de l'évolution du coût de l'énergie pour la traction diesel et la traction électrique à ce moment.

Par ailleurs, il semble que pour la liaison Aachen-West/Montzen, on donne la préférence à une électrification en 3000 volts.

Wagons

On a pris comme base un parc commercial d'environ 20.000 wagons.

En cas de charge à l'essieu, de régime de vitesse et de volume de trafic inchangés, on doit remplacer 550 wagons par an à partir de 1997.

Le plan STAR 21 envisage:

une augmentation de la charge par essieu, et par conséquent du chargement à l'unité/wagon (+ 13 % en moyenne);

un accroissement de la productivité globale des wagons, conséquence d'une rotation plus rapide (estimé à 10 % en 2010);

une croissance du volume de transport de 40 à 45 % en 2010.

Il s'ensuit des investissements complémentaires.

STAR 21 et le transport des envois de détail

L'activité des envois de détail

Le secteur du trafic de détail a traité en 1988 environ 20 millions de colis, soit 10,5 millions d'envois d'un poids moyen de 19,3 kg.

Le chiffre d'affaires global était de 3.022 millions de FB, soit 18,9 % du chiffre d'affaires de la SNCB en transport de marchandises.

Sur l'ensemble du réseau, près de 4.000 agents interviennent dans cette activité. La moitié environ est occupée à temps plein pour le trafic de détail, surtout dans les 13 Centres Routiers.

Les autres le sont de façon fragmentaire en combinaison avec d'autres tâches dans les différentes gares réparties sur le réseau, qui assurent l'acceptation et la livraison locale; une partie importante de leurs prestations n'est donc pas fondamentalement liée au trafic de détail.

Les différentes offres de transport proposées à la clientèle comportaient:

□ en service intérieur: les colis postaux (jusqu'à 5 kg), les envois en grande vitesse et les envois express;

□ en service international: les colis postaux (jusqu'à 20 kg), les envois en grande vitesse, les envois express et les Eurail Express (envois express à délais garantis).

Le trafic intérieur est largement dominant (un peu plus de 9/10e du total des envois). La plus grande partie des envois en service intérieur est constituée par les envois à grande vitesse.

La presque totalité du trafic est traitée dans les centres routiers, dont le rôle consiste à assurer la concentration, le traitement et la distribution des envois, dans une zone déterminée, au moyen de camions. Les transferts entre ces centres s'effectuent généralement par trains de messageries.

Mesures de restructuration appliquées en 1988 et 1989

Malgré le degré de couverture des charges insuffisant, le maintien du trafic des envois de détail dans l'offre globale de la SNCB a

été décidé parce que, d'une part, en cas de fermeture, les recettes seraient immédiatement perdues tandis que les coûts ne disparaîtraient qu'à terme, et parce que, d'autre part - et surtout - le marché des envois de détail est un secteur en croissance.

Il est soutenu par le glissement progressif de l'activité économique du secteur primaire vers les secteurs secondaire et tertiaire, dont il résulte un changement dans la nature des produits transportés et dans la structure des transports.

L'influence positive exercée par cette évolution sur le marché de détail est en plus fortement stimulée par la tendance à la réduction des stocks tout au long de la chaîne de distribution.

Afin de pouvoir maintenir l'offre du trafic de détail sur base d'une couverture des coûts suffisante, un plan de restructuration a été établi.

Proposé en 1988, ce plan tendait à établir l'équilibre entre les dépenses et les recettes. Les mesures tarifaires avaient pour but d'améliorer la couverture des coûts directs pour les différentes catégories d'envois. Sur le plan organisationnel, les moyens mis en oeuvre ont été en permanence adaptés en fonction du niveau du trafic. En même temps, la structure du transport des envois de détail a été adaptée en ce qui concerne la part du secteur privé dans les prestations de camionnage, l'organisation du trafic entre les centres routiers et la desserte en région rurale. Le nombre de centres routiers a été réduit.

L'ensemble de ces moyens de rationalisation a eu pour effet que, par comparaison à 1987, le niveau de trafic (en nombre d'envois) de 1988 a diminué de 20,7 % tandis que les recettes ne diminuaient que de 1,3 %.

Les mesures appliquées en 1989 ont conduit à une concentration de l'activité des centres routiers sur un nombre restreint de ceux-ci (13), exploités à leur capacité optimale. Le trafic entre les centres conservés fut réorganisé afin de réduire les délais de livraison et d'abaisser les coûts d'exploitation. Le trafic international a été fortement accéléré sur certaines relations.

Au plan régional, un jumelage a été réalisé

entre l'appareil de vente et les services exploitants, ce qui permet une présence accrue et une plus grande agressivité commerciale.

Il est indéniable que si dans l'ensemble ces actions ont permis une meilleure couverture des coûts, elles n'ont pas pour autant suffi à assainir fondamentalement la situation.

L'effort entrepris doit être développé en attachant également une importance particulière à la qualité du service, à l'amélioration des contacts avec la clientèle et à l'image de marque de la Société.

La SNCB dans un marché en évolution

Pour la SNCB, le marché intérieur des envois de détail est beaucoup plus important que le marché international: sa part de marché est en effet plus grande dans le trafic intérieur que dans le trafic international.

Le marché international, en contrepartie, est en progression beaucoup plus rapide et cela sous l'influence de:

- l'abolition des frontières au niveau européen;
- la tendance à l'élimination d'intermédiaires dans la distribution internationale.

Dans la demande de transport d'envois de détail, le souhait de qualité du service reçoit le plus souvent la priorité par rapport au prix porté en compte. La qualité de service visée a surtout trait à un raccourcissement des délais de livraison (souhaités à 24 h en trafic intérieur et entre 24 et 96 heures - selon l'urgence et la relation - au niveau européen).

Le client attend également une fiabilité de transport quasi absolue, une preuve de livraison ou une information sur l'état d'avancement de l'envoi, la personnalisation des rapports avec le transporteur, et la simplicité des tarifs, des documents de transport et des rapports administratifs en général.

De plus, le marché dénote une tendance à la spécialisation des entités de production et au report sur des entreprises spécialisées de toutes les opérations relevant du domaine de la distribution physique: stockage, emballage, expédition, transport, distribution, voire la facturation et l'encaissement, ainsi que la gestion des débiteurs.

En dehors des caractéristiques propres au marché sous l'angle de l'offre et de la demande, certains facteurs exerceront une influence importante dans le futur, tels les problèmes de saturation et de congestion des axes routiers et de certains aéroports aux périodes de fortes demandes de transport.

Le chemin de fer dispose de par sa technique d'un moyen de transport fiable, d'un réseau très dense reliant toutes les villes importantes en Europe à un coût additionnel relativement bas et, pour l'avenir, d'un réseau TGV qui offre pour le trafic de détail un rapport vitesse commerciale/prix de revient concurrentiel avec l'avion dans le domaine du transport rapide.

En dehors de ces avantages dans le domaine technique, la plupart des réseaux ferroviaires disposent d'un staff de personnel hautement qualifié dans le traitement physique des envois de détail.

STAR 21 et l'offre des envois de détail

La stratégie de la SNCB est dirigée vers la consolidation de sa part du marché intérieur à court terme et son redéveloppement ultérieur, ainsi que vers la reprise et le développement de sa présence sur le marché international avec comme ambition d'atteindre une part de marché de 20 %.

Afin de réaliser ce but en rencontrant les exigences du marché citées ci-avant, la SNCB se doit d'adapter son offre de transport de détail:

le transport doit être accéléré et sa fiabilité améliorée; un nouveau plan d'acheminement en service intérieur est déjà d'application; il relie entre eux tous les centres routiers en un saut de nuit. Les méthodes de travail seront modernisées. Le parc de véhicules routiers sera renouvelé et le service de camionnage informatisé. Au plan international, le trafic sera accéléré grâce à l'intégration du dédouanement dans le système informatique et par une réduction des délais de transport, de commun accord avec les autres partenaires de transport;

les informations sur les transports en cours et la fourniture d'une preuve de livraison doivent être améliorées et intégrées dans un nouveau système informatique performant qui facilitera aussi les opérations de dédouanement;

l'ensemble des processus de transport devra être simplifié, ce qui rendra le produit plus attractif et provoquera une réduction des coûts opérationnels pour la SNCB; la simplification doit être poursuivie au plan des tarifs, des documents, de la gestion administrative et du service après-vente.

Personnalisation des rapports avec la clientèle

Un accès vers les non-clients doit être trouvé et de meilleurs contacts doivent être noués avec la clientèle existante. A cette fin, un nouveau design doit être développé pour le secteur des envois de détail de la SNCB, de même que la communication externe doit être améliorée. Les centres routiers et les gares ouvertes aux envois de détail seront profilés de manière très distincte et le parc de véhicules routiers sera renouvelé.

Dans les centres routiers, les nouvelles cellules de prospection amélioreront le contact avec les clients mais l'ensemble des autres membres du personnel du service sera également sensibilisé.

Adaptation des produits

A court terme, la SNCB veut bâtir avec ses partenaires une base et une structure solides pour le trafic international rapide, où les infrastructures pour les opérations terminales en trafic international pourraient également être utilisées pour le trafic intérieur.

Une offre internationale "économique" sera également lancée, au profit des clients pour lesquels le prix de revient prime le délai de transport. Le dédouanement sera accéléré par une simplification des procédures et grâce à une informatique mieux intégrée.

A moyen terme, le service sera mieux inscrit dans le concept de la distribution physique et sera orienté vers la gestion de stock. Des investissements sont nécessaires à cette fin tant en matière de bâtiments appropriés qu'en moyens de manutention adéquats et en informatique.

A long terme, l'action de modernisation de l'entreprise doit être continuée en tenant compte des évolutions constatées sur le marché et qui vont certainement s'affirmer progressivement dans les prochaines décennies.

Il s'agit de:

- la croissance rapide du marché international;
- la percée du concept de distribution physique, accentuée par l'internationalisation du commerce;
- la généralisation de la demande d'un transport rapide et fiable.

Afin de pouvoir répondre à cette évolution de la demande, qui fait un ensemble, il y a lieu de réagir sur plusieurs plans.

Le rôle polyvalent du transporteur dans la chaîne de transport devient de plus en plus une condition sine qua non pour être encore admis au transport. Cette tendance est surtout constatée chez les gros expéditeurs.

Si la SNCB veut garder sa chance pour étendre sa part de marché, elle devra développer ses activités dans le sens de ce concept global du transport.

Cela présume qu'elle est capable d'offrir à son donneur d'ordre:

la réalisation de l'ensemble de ses transports, tant internationaux qu'intérieurs, aussi dans les cas où ils ne sont pas réalisables par ses propres moyens ou par voie ferroviaire;

la gestion de son stock et autres activités connexes comme la constitution des envois en fonction de ses commandes et l'expédition.

Une évolution dans ce sens exige l'acquisition du savoir faire nécessaire et des investissements relativement élevés en bâtiments appropriés et engins de manutention avancés.

Au même plan, il faut pouvoir présenter à l'expéditeur un service express mondial qui soit un service fiable à un prix décent.

Pour y arriver, il faut pouvoir disposer d'un réseau de relations aériennes complétées par le transport terminal nécessaire. Cela peut être réalisé en passant par une firme spécialisée en la matière, dans lequel cas une participation de la SNCB est évidemment indiquée pour contrôler sa clientèle.

Investissements

En fonction des buts pourvus à terme dans les domaines intérieur et international, il est indiqué de procéder à des investissements de nature à:

favoriser le fonctionnement des 13 centres routiers maintenus en activité et à les exploiter à leur capacité maximale afin d'être en mesure d'offrir un service de qualité produit à des conditions rentables;

créer l'infrastructure nécessaire à une meilleure diversification de l'activité de l'entreprise dans le trafic international et dans des domaines connexes au transport qui deviennent prédominants dans le choix du transporteur.

Les investissements qui apparaissent dès à présent nécessaires à brève échéance portent sur:

le renforcement des moyens de communication avec la clientèle dans les centres routiers;

l'amélioration de l'image de marque et de

l'accueil de la clientèle dans les centres routiers et les gares;

la modernisation des techniques de manutention et de chargement;

l'aménagement des espaces de travail dans les centres routiers;

le report éventuel dans l'enceinte des centres routiers des opérations de dédouanement, y compris pour les marchandises exclues du système d'allègement douanier.

Liberté d'action

Pour permettre à la SNCB de s'adapter continuellement, d'une façon souple et rapide, aux évolutions du marché de la distribution, il est strictement nécessaire qu'elle dispose, tout comme ses concurrents, de la faculté du choix des activités qu'elle déploiera, des moyens de transport qu'elle utilisera et des partenaires qu'elle fera intervenir.

Créer ces possibilités suppose la suppression de l'application à la SNCB du chapitre II de la loi sur les transports du 25 août 1891.

Les points qui freinent particulièrement la liberté commerciale et la simplification, entre autres dans le domaine du règlement du contentieux, sont ceux qui traitent de l'obligation de transporter, de l'obligation de la publication officielle des tarifs, et de la responsabilité.

Si le service du transport de détail de la SNCB n'est plus considéré comme un service public, ne peut-on pas le mettre sur un pied d'égalité avec les autres transporteurs de la branche, en supprimant le chapitre II de cette loi de 1891, qui n'est applicable qu'à la SNCB, pour le trafic de détail, ou en lui donnant un caractère supplétif pour cette activité ?

Le financement de STAR 21

Les dépenses d'investissement prévues au cours des trois prochaines décennies ont été subdivisées en deux parties:

- les besoins de base (ou fonctionnels);
- les besoins résultant du projet TGV et du plan STAR 21.

Les besoins de base correspondent aux investissements nécessaires pour renouveler et moderniser les équipements et pour constituer aussi un réseau performant, indispensable pour faire face à la concurrence et maintenir le volume global du trafic actuel.

Au cours des trois prochaines décennies, les dépenses annuelles moyennes ex-

mées en francs de 1989 et nécessaires pour la réalisation de ces investissements de base sont les suivantes:

Départements	Montants annuels moyens de base et services (en millions de francs de 1989)
Infrastructure	10.500
Matériel roulant	6.200
Informatique, bureautique, et divers	500
Total	17.200

Les besoins résultant du projet TGV et du plan STAR 21 ont pour objectif d'accroître le trafic et les parts de marché de la SNCF.

Les investissements nécessaires au cours des trois prochaines décennies peuvent être résumés comme suit.

		TGV (millions de francs de 1989)	STAR 21
Transport de voyageurs en relation avec le projet TGV	infrastructure	53.241 (*)	17.205
	matériel roulant	15.685 (b)	
	Total	68.926	17.205
Transport de voyageurs en service intérieur	infrastructure		60.450
	matériel roulant		61.796
	Total		122.246 (c)
Transport de marchandises et envois de détail	infrastructure		39.900
	matériel roulant		22.260
	Total		62.160
TOTAL GENERAL		68.926	201.611

(*) dont 6.300 pour les mesures de protection de l'environnement

(b) ne nécessite plus le remplacement de matériels classiques (locomotives et voitures) pour un montant d'environ 4.000 millions de francs déjà déduit des besoins de base dont question plus haut

(c) dont un montant spécifique de 11.650 millions de francs pour une desserte suburbaine fréquente de Bruxelles, en supplément des moyens nécessaires à la desserte régionale et des travaux importants à réaliser pour répondre également à l'accroissement du trafic à plus longue distance.

La réalisation du projet TGV et du plan STAR 21 nécessitera des investissements importants que l'on peut estimer en moyenne et par an à 8.700 millions de francs. Ce mon-

tant doit être ajouté aux besoins de base évalués à 17.200 millions de francs par an, ce qui conduit à des investissements annuels moyens de 25.900 millions de francs.

Un choix de société

La SNCB est consciente que les investissements cités sont importants et que des priorités devront dès lors être établies dans la réalisation des projets. Elle estime aussi que les Pouvoirs Publics, y compris les instances régionales et locales, devront s'impliquer de façon substantielle dans leur financement.

Le projet TGV et le plan STAR 21 s'inscrivent dans le cadre d'un choix de Société.

□ D'une part parce que, selon les perspectives actuelles, la mobilité des personnes et le volume des marchandises à transporter connaîtront un développement continu au cours des prochaines décennies, développement par ailleurs stimulé par l'effacement progressif des frontières au sein de la CEE.

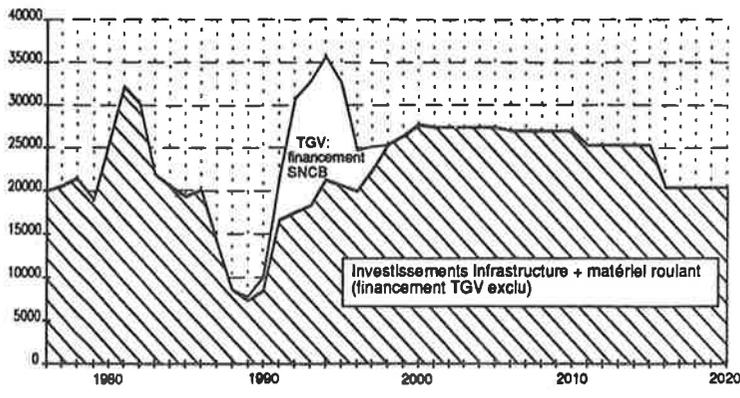
□ D'autre part parce que cette croissance

ne peut plus être totalement rencontrée par les modes de transport autres que le train sans générer des nuisances considérables en matière d'environnement naturel et humain. Les avantages que présentent dans ce domaine les transports en commun et le rail en particulier constituent dès lors une réponse adéquate aux problèmes soulevés par la préservation et l'amélioration de la qualité de la vie.

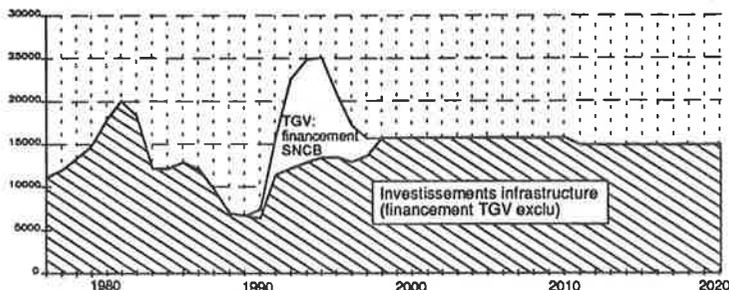
Il importe donc que les Pouvoirs Publics, garants de l'intérêt général, s'associent aux initiatives de la SNCB et œuvrent avec celle-ci à dégager les moyens nécessaires pour mener une politique cohérente et à long terme de développement des transports ferroviaires.

Dans ce cadre, il n'est pas sans intérêt de réfléchir à l'opportunité de constituer un fonds de développement des transports publics permettant d'assurer le financement des investissements nécessaires et de garantir leur continuité.

Evolution des investissements infrastructure + matériel roulant
(montants en millions de francs de 1989)



**Evolution des investissements Infrastructure
(montants en millions de francs de 1989)**



Jean-Luc Dehaene:

«Star 21» sera l'occasion d'un véritable débat de société sur l'avenir des chemins de fer

Il faudra un véritable débat de société sur la politique des transports, il y aura aussi débat au Parlement, il faudra également impliquer davantage les Régions et les pouvoirs locaux, y compris financièrement, a déclaré en substance Jean-Luc Dehaene, vice-Premier ministre et ministre des Communications, en présentant mercredi à la presse «Star 21», le plan de modernisation des chemins de fer belges, au lendemain de son approbation par le conseil d'administration de la SNCB et dont il a été déjà longuement question dans ces colonnes mardi et mercredi.

Pour le ministre des Communications, il ne s'agit pas de pratiquer une politique anti-auto mais ôler celle-ci de son piédestal. Cela demandera un changement de mentalité à tous les niveaux. Aux Pays-Bas, on est déjà beaucoup plus loin dans ce domaine.

De son côté, il appartiendra à la SNCB de poursuivre son plan d'assainissement, de donner demain une place nouvelle aux chemins de fer dans l'ensemble des moyens de transport et de motiver son personnel. L'effort qui a été accompli en faveur de la route pendant les décennies 60 et 70 doit l'être maintenant en faveur du rail. L'ensemble du projet s'insère d'ailleurs dans un plan plus vaste d'adaptation de tous les réseaux ferroviaires

européens. Pour ce faire, il faut reprendre en profondeur des structures héritées du 19^e siècle. Il faut aussi définir une politique d'aménagement du territoire qui rapproche les habitations, les lieux de travail et les entreprises des moyens de communications existants afin de ne pas grever excessivement les coûts.

Au départ de ses atouts propres (moins occupation de terrain, faible consommation d'énergie, pollution réduite et sécurité), le chemin de fer devra assurer la complémentarité avec les autres moyens de transport, développer le transport combiné, améliorer le service à la clientèle tant voyageurs que de marchandises. Les pouvoirs publics, aux différents niveaux, auront à harmoniser l'ensemble.

A l'occasion de sa conférence de presse, M. Dehaene a répété une de ses formules, à savoir que «Les souhaits de la SNCB ne sont pas des ordres pour le gouvernement.» Phrase significative et compréhensi-

ble dans la bouche d'un ministre qui doit veiller aussi aux grands équilibres budgétaires du pays mais qui laisse entier l'écart considérable entre le financement souhaité par la SNCB, 25 milliards par an, et les 15 milliards pendant dix ans pour commencer à partir de 1991, ainsi que l'envisage le ministre Dehaene.

Le dossier TGV

A propos de la prochaine réunion des ministres des Transports de la CEE le 21 novembre, M. Dehaene a confirmé qu'il était partisan du TGV, qu'il souhaitait que notre pays ne soit pas marginalisé dans un vaste projet européen mais que, d'autre part, il ne fallait pas développer une «idéologie du TGV». Il a rappelé qu'en France aussi le TGV roulait en de nombreux endroits sur des voies classiques améliorées et qu'il pourrait donc en aller de même aussi chez nous, formule «qui serait finalement plus rentable pour la SNCB».

Sur cette base, c'est lui qui interrogera ses collègues sur le plan de financement et de partage des recettes avant de revenir avec le dossier sur la table du gouvernement belge. Reste évidemment à voir si les autres ministres européens auront la même approche.

Rendez-vous après la réunion...

■ J.B.

Echo de la Bourse
16/11/89



Le réseau de la SNCB

Les anciennes gares, objet d'un inventaire...

Depuis le début de la politique de suppression de lignes ferrées, dans les années cinquante, bon nombre de bâtiments de gare, souvent ruraux, ont été désaffectés. Que sont devenus aujourd'hui ces édifices ? Certains sont encore utilisés par la SNCB, d'autres ont été vendus, loués, démolis ou complètement laissés à l'abandon.

Ces anciennes gares sont pourtant une partie du patrimoine historique et culturel belge. Elles vont faire l'objet d'un inventaire complet, oeuvre du GEVERU, groupe d'études pour la valorisation de l'espace rural et urbain, une asbl proche de l'institut d'architecture Victor Horta et de la section de géographie de l'ULB (1).

Le GEVERU a donc entamé un inventaire complet des gares existant ou ayant existé dans la partie francophone du pays, sur base de cartes et documents SNCB datant de 1936. Sur près de 400 gares répertoriées selon cette technique, 227 sont déjà fichées par le groupe. Chaque fiche localise le bâtiment, établit sa valeur architecturale, sa situation de droit, son contexte historique, des photos et un avis concernant son éventuel sauvetage, classement ou projet d'affectation.

A l'heure actuelle, sur base des 227 gares déjà étudiées, on peut estimer que 20 % ont été démolies, 17 % sont à l'abandon, 3 % en ruines et 15 % ont trouvé une autre affectation. Les 45% restantes sont toujours utilisées par la SNCB.

Parmi les gares ayant trouvé une autre affectation et ainsi réhabilitées, on trouve des habitations particulières parfois conservées dans l'état initial comme la gare d'Hombourg (ligne 38) ou transformées avec des fantaisies de mauvais goût. D'autres ont été rachetées par des communes ou communautés locales : Cerfontaine (ligne 132) est devenue un musée, comme Quevaucamps (ligne 79) ; Eghezée (ligne 142) est devenue académie de musique, Sivry (ligne 109) et Treignes (ligne 132) sont devenues des centres scientifiques, Hyon-Ciply (ligne 109) est devenue récemment centre culturel...

Le GEVERU espère achever son inventaire, si les budgets lui sont accordés pour ce faire par le Communauté Française. Celui-ci serait alors édité afin que la gare, comme le château, la place, l'église, l'ancien terroir ou le vieux moulin d'un village, reste un lieu inscrit dans l'histoire et la vie locale...

d'après La dernière Heure, 25/9/89.

L'avenir du rail en Namurois...

Fin octobre 1989, les forces vives du Namurois se sont rassemblées autour du gouverneur Wauthy, afin de ne pas "rater le train" au moment où des décisions capitales vont être prises pour l'avenir du réseau ferré belge, engageant Namur, qui s'installe dans sa fonction de capitale de la Wallonie. Trois dossiers ferroviaires ont retenu l'attention des Namurois.

(1) - GEVERU, ULB, Campus Plaine, boulevard du Triomphe, CP 246, 1050 Bruxelles.

1.- avec le TGV, la liaison internationale entre la France et l'Allemagne cessera d'être assurée par la dorsale wallonne. Namur cessera d'être un point de croisement de lignes internationales. Les Namurois ne pourront se satisfaire, en matière de liaison avec le TGV, d'une simple adaptation de la relation IC Gand - Bruxelles - Namur... Des rames TGV devront donc, à leurs yeux, garantir des liaisons internationales directes pour Namur comme pour les villes hennuyères.

2.- le trafic marchandises nord-sud devrait désormais passer par Ottignies, Fleurus, Auvelais, Namur, Dinant et Bertrix (plan Athus - Meuse). Mais les Flamands et Luxembourgeois semblent réticents... A l'heure actuelle, plus rien ne bouge et aucun investissement de modernisation de cet axe n'a encore été décidé... Les Namurois appuient évidemment la réalisation de cet itinéraire et resteront vigilants pour sa réalisation.

3.- il existe un projet d'exploitation touristique du tronçon désaffecté de la ligne 154 entre Dinant et Givet par le CPV3V (chemin de fer à vapeur des trois vallées). Cette idée mérite d'être soutenue. Deux questions restent pourtant pendantes dans ce dossier : l'accès en gare de Dinant, toujours exploitée par la SNCB, et le statut de la section comprise entre la frontière belge et la gare française de Givet, qui doit être négocié avec les autorités de ce pays. Comme la SNCB se déclare incompétente à ce sujet, le monde politique namurois en fera son affaire...

Un consensus général s'est dégagé à Namur autour de ces trois dossiers, dont le gouverneur Wauthy se fait désormais le relais.

d'après le Soir, 28-29/10/89.

Méfions-nous des formules traditionnelles...

Chacun se souvient certainement que nos instituteurs, jadis, enseignaient fièrement que la Belgique possédait la plus grande densité au monde de lignes de chemin de fer. Il faut aujourd'hui prendre cette formule avec une certaine prudence, car elle se révèle exacte uniquement lorsqu'on se contente d'une comparaison boiteuse entre la SNCB (116,4 m de ligne/km²) et les seuls réseaux d'Etat.

Elle se révèle par contre fausse si, pour la Suisse, on ajoute aux Chemins de Fer Fédéraux (SBB-CFF-FFS) tous les réseaux de chemin de fer privés (2). Ce pays, avec 139,2 m de ligne/km², dépasse nos 123,7 m de ligne/km² tous réseaux confondus (3).

(2) - aux termes de la loi suisse, sont considérés comme chemins de fer privés tous les réseaux, hormis les CFF, à voie normale et étroite, avec ou sans crémaillère, ainsi que les funiculaires, mais à l'exclusion des lignes considérées comme "tramways".

(3) - par assimilation avec la classification helvétique, nous avons pris en compte les lignes SNCB, SNCV, touristiques ex-SNCB ou ex-SNCV, le métro de Bruxelles, mais non les lignes de tram de la STIB, MIVA et MIVG.

Et encore... Ces chiffres sont valables au 31/12/88 : ils devraient être actualisés à la baisse dans le cas du réseau belge.

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

Ligne 77 : Moerbeke - Y Rostijne (2)
devient Moerbeke - Rostijne (BK 73.294) (2)

Ligne 98 : Cuesmes - Flénu (3) devient hors inventaire

Ligne 204 : Y Boma - Zelzate (rive droite)
devient Y Boma - Rostijne (BK 13.800)
Rostijne (BK 13.800) - Zelzate (rive droite)
hors service
(note du 22/6/89 publiée le 15/7/89).

Ligne 119 : la section Gilly (BK 14.450) - Gilly-Sart-Allet (BK 16.730), qui était hors service, devient hors inventaire (note du 25/8/89 publiée le 15/9/89).

Ligne 38 : Chênée - Montzen (3) devient hors inventaire
Ligne 156 : devient Momignies (frontière) - Mariembourg (3)
[la section Momignies (frontière) - Chimay était à ce jour hors inventaire]
(note du 25/10/89 publiée le 16/11/89).

Evolution du réseau de la SNCB

Ligne 38 - Chênée - Montzen
Par arrêté royal du 14 août 1989 (Moniteur Belge du 19/9/89), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 38 Chênée - Montzen entre la BK 0.317 et la BK 39.712 (Montzen).(4)

Ligne 156 - Momignies - Mariembourg
Par arrêté royal du 15 septembre 1989, l'arrêté royal n° A2/05256/156BX du 7 février 1985, autorisant la SNCB à procéder au démontage des voies de la ligne 156 Momignies - Mariembourg, tronçon Momignies (frontière) - Chimay entre les km 0 et 14.060 est abrogé.

La SNCB est autorisée à procéder à la mise hors exploitation définitive de ce tronçon.

Un tel arrêté royal est assez rare pour que nous en fassions ample publicité !

(4)- rappelons que le GTF asbl a publié une histoire complète de cette ligne depuis ses origines jusqu'à son abandon par la SNCB dans Trans-Fer hors série "Le pays de Herve en train, tram et trolleybus". Quelques exemplaires de cette brochure sont encore disponibles par versement préalable d'une somme de 170F envoi compris au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

Les gares "en sandwich" du réseau belge

La liste des gares de réseau belge disposées en "sandwich", c'est à dire où le bâtiment est situé sur le terrain laissé libre au coeur d'une bifurcation, que nous avons publiée dans Trans-Fer n° 64 & 65 doit encore être étoffée grâce aux recherches de notre membre Ph. Janssens de Kortenberg.

La liste des gares "en sandwich" doit être complétée comme suit

- * Acoz-Centre, point d'arrêt au coeur de la bifurcation des lignes 137 vers Mettet et 138 vers Florennes (Central)
- * Angleur (ancienne gare) dans la bifurcation des lignes 37 vers Verviers et 43 vers Rivage
- * Landen (ancienne situation) où le bâtiment de gare se trouvait au coeur de la bifurcation des lignes 21 vers Hasselt et 36 vers Liège
- * Moerbeke-Waas où le bâtiment de gare se trouvait au coeur de la bifurcation des lignes 77 vers Klein-Sinaai, Stekene, Kemzeke et rejoignait l'ex-ligne 54 à St-Gillis-Waas et 57 vers Lokeren
- * Ottignies où le bâtiment se trouve au coeur de la bifurcation des lignes 140 vers Charleroi (Ouest) et 161 vers Namur
- * Pepinster où le bâtiment se trouve au coeur de la bifurcation des lignes 44 vers Spa et 37 vers Liège
- * Wajmes où le bâtiment se trouvait au coeur de la bifurcation des lignes 48 vers St-Vith et 45 vers Stavelot
- * Willebroek où le bâtiment se trouve au coeur de la bifurcation des lignes 54 vers Malines et 61, aujourd'hui défermée vers Londerzeel et Alost.

On pourrait ajouter une liste de gares où les quais "voyageurs" ne sont pas parfaitement symétriquement parallèles, car la gare se situe en pleine bifurcation :

- Court-St-Etienne (lignes 140 vers Charleroi Ouest et 141 vers Genappe et Baulers)
 - Haine-St-Pierre (nouveau point d'arrêt, après la suppression de la gare bien connue) entre les lignes 112 vers Marchienne-au-Pont et 108 vers Binche
 - Jemeppe-sur-Sambre (lignes 130 vers Namur et 144 vers Gembloux)
- Qui, de nos membres, pourrait étoffer la liste ?

On pourrait aussi dresser une liste des "gares-pont" du réseau belge, c-à-d des bâtiments de gare construits à cheval sur les voies ferrées comme Cerfontaine (gare aujourd'hui disparue), Etterbeek, Verviers-Central, Visé (nouvelle gare)... Il y a aussi les gares construites SOUS la voie ferrée, comme Liège-Palais (nouvelle gare). Qui pourrait étoffer la liste ? Ecrivez-nous à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1. Nous publierons le résultat de vos recherches dans le prochain numéro !

Ligne 163 - section Bourcy - Gouvy

La rumeur se fait de plus en plus persistante : la remise en service de cette section de ligne, actuellement "hors ser-

vice pour les besoins de la SNCB" aurait lieu dans le courant de l'année 1990. La Défense Nationale serait en effet désireuse d'y faire passer des trains militaires, notamment pour relier la garnison de Marche-en-Famenne et Sourbrodt (pour Elsenborn) via Jemelle, Libramont, Gouvy et Trois-Ponts, sans aucun changement de front, ce que ne permet pas l'itinéraire via Rivage et Trois-Ponts.

La section Bourcy - Gouvy est hors service depuis l'application du plan IC-IR de juin 1984 et la suppression corrélative des trains de voyageurs entre Gouvy et Bastogne. Depuis cette époque, cette section a été véritablement "pillée" : la signalisation simplifiée de Tavigny a été enlevée, tandis que l'équipement électrique "AP-BP" des passages à niveau automatiques, datant des années soixante, a été véritablement arraché. On se demande toujours pourquoi, puisqu'aucune récupération de matériel n'a été effectuée par la SNCB.

Il reste à espérer que l'armée fera reposer ces installations qu'elle aurait dû faire protéger plus efficacement au moment où elle a inscrit cette section dans l'inventaire des lignes conservées en état pour les besoins de la Nation.

Rappelons que la section Bourcy - Bastogne-Nord reste desservie en trafic marchandises au départ de Bastogne. Bastogne-Nord constitue depuis le service d'été 1989, en voie principale, le terminus des autorails de la relation Bastogne - Libramont - Virton.

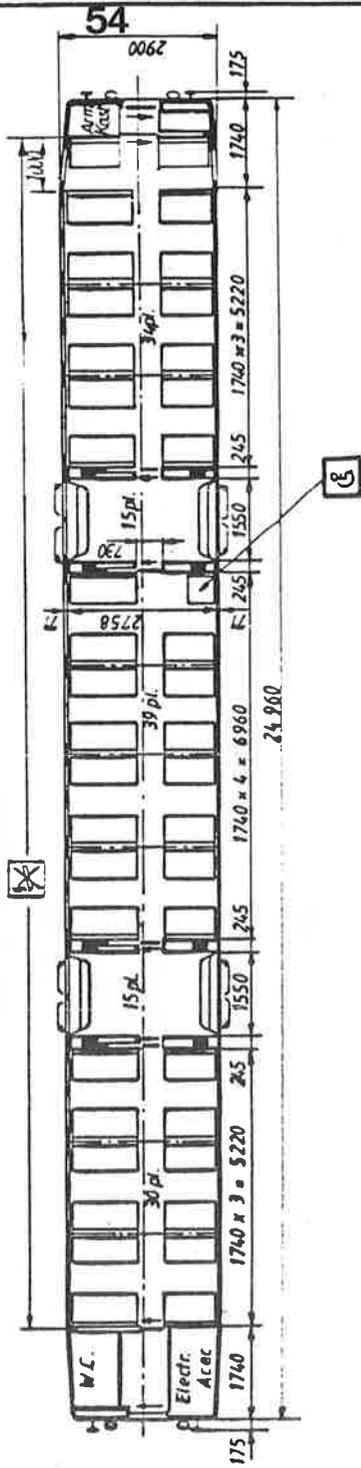
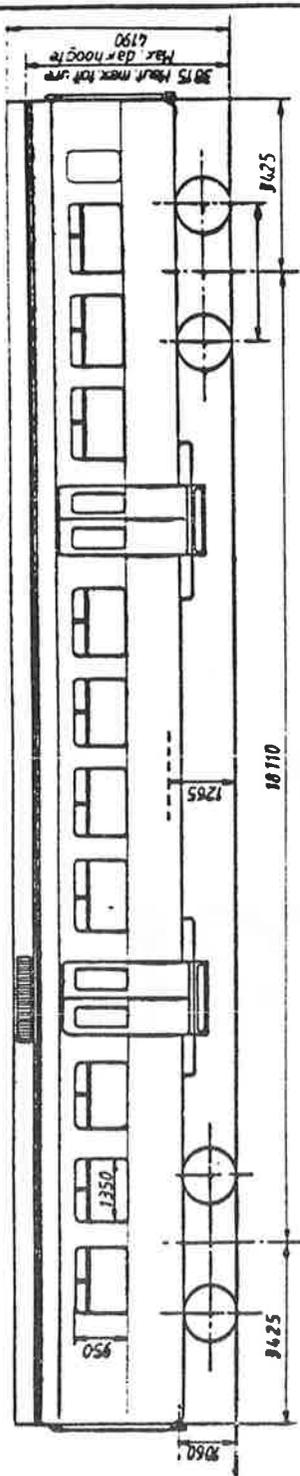
Trans-Fer

Offre spéciale de fin d'année

Nos membres peuvent passer commande groupée de nos deux dernières éditions hors série de Trans-Fer "Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambève" et "Le Fagnard, histoire d'une ligne internationale, Trois-Ponts - Jünkerath" (voir page 70 de ce Trans-Fer) au prix de 325 BEF envoi compris. Commande par versement au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1, en indiquant en communication "2 Trans-Fer hors série".

Commande de l'étranger : ajouter 20 BEF de frais de port et se conformer à la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Offre valable jusqu'au 31 janvier 1990 pour nos membres en règle de cotisation.



1^{re} classe 0
2^e classe Non fumeurs 102 + 1
3^e classe Niet rokers

Série. Reeks	Ancien n°.	Old n°	Nouveau n° - Nieuw n°	Type	Places - Plaatsen	Tare-Tara	Tonnage - Total gew.	Quant. - Aant.	Courbe - Bocht	Vitesse. Snelh.	Ech. - Sch.
AM 80				B	102 + 1				125 / 75 m	169 km/h	1/100
Mod.	16.02.00	19.02.00	23.9.88								
Gen.											
M 20. 423										422.0-001 M	
(B)											

Le matériel

Les voitures M2 louées aux Nederlandse Spoorwegen

Nous avons annoncé dans Trans-Fer n°64 la location, par la SNCB, d'une série de voitures à voyageurs de type M2 aux NS.

Notre membre néerlandais Monsieur J.H. Broers, nous envoie les précisions que voici.

Les NS ont loué à la SNCB 37 voitures de type M2, à savoir 8 AB (1ère/2e classe) série 50 88 39-38 600, 19 voitures B (2e classe) série 20-38 600 et 7 BD (mixtes 2e classe/fourgon) série 82-38 600. A partir de ces voitures, les NS ont formé 7 rames de 4 voitures (1 BD, 2 B et 1 AB), les voitures restantes servant de réserve en cas de besoin.

Ces voitures ont été adaptées pour le service aux Pays-Bas : chauffage électrique 1800 volts au lieu de 3000 volts, remplacement des sabots de frein SNCB contenant de l'asbeste, jugé dangereux par les NS, par des sabots de fonte, enlèvement du frein à main dans les voitures, adaptation des fermetures de porte. Les voitures BD ont été munies d'un extincteur et d'une trousse de secours.

Les voitures ainsi transformées sont exclusivement affectées, depuis le 3 septembre 1989, à la relation Zwolle - Nimègue - Roosendaal, si ce n'est une navette entre Roosendaal et Flessingue. Leur gare d'attache est Zwolle.

Les NS avaient aussi envisagé la location d'autres voitures M2 de 1ère classe, qu'ils auraient utilisé en déclassement. Cette idée a été abandonnée, car les NS n'introduiront pas pour le moment de carte "transports publics" pour étudiants à prix très réduit vu la situation politique actuelle (changement de gouvernement). Cela n'empêche pas le trafic des voyageurs d'avoir augmenté de 5 % en 1988, ce qui a causé des problèmes de capacité, qui ont amené les NS à chercher à louer du matériel auprès de réseaux étrangers.

Nous remercions notre membre de ces précisions.

Les voitures intermédiaires pour automotrices "Break" (301-440)

Nous avons annoncé dans un numéro précédent la commande de soixante-huit voitures intermédiaires non motorisées, afin de porter les automotrices "Break" à 3 caisses, et d'augmenter ainsi, aux moindres frais, le parc "automotrices" de la SNCB. Celui-ci est par ailleurs fort sollicité, puisqu'il est utilisé pour la plupart des services "de base" du plan IC-IR. Les automotrices "Break" constituent à ce jour la série la plus rapide et la plus confortable de ce type de matériel, et

assurent la totalité des services IC "F" Côte - Genk/Maastricht, "H" Gand-St-Pierre - Namur (et Dinant dès fin mai 1990), "J" Herstal - Tournai" et "L" Bruxelles - Luxembourg. Inutile d'ajouter qu'elles sont intensivement utilisées.

Les 68 voitures intermédiaires seront livrées par BN à partir du mois d'octobre 1991. Nous en publions ci-contre le diagramme, fort proche des voitures intermédiaires des 8 automotrices "Break" à 3 caisses qui ont été livrées naguère aux chemins de fer marocains.

On constatera que la SNCB a gardé l'anachronique disposition des sièges à 5 places de front en 2e classe, ce qui offre au voyageurs une banquette inconfortable et obsolète. Quand donc les services concernés comprendront-ils qu'une telle offre de confort est insuffisante pour tout trajet dépassant une heure : comme ces automotrices assurent de "longs parcours" à l'échelle belge s'entend, il serait temps d'offrir un matériel à 4 places de front, avec un confort du style de celui qui est proposé au voyageur qui emprunte par exemple les trains de la relation Bruxelles - Köln, équipés de voitures I 10 à 4 places individuelles de front.

La voiture intermédiaire à livrer est entièrement réservée aux voyageurs non fumeurs, car la SNCB observe une demande croissante de ce type de places. Enfin, et c'est une nouveauté sur les voitures du service intérieur, un emplacement digne de ce nom a été réservé aux personnes se déplaçant en voiturette, les dispensant enfin de voyager sur la plate-forme. Encore faut-il que les gares soient équipées de moyens techniques permettant de hisser la voiturette à l'intérieur du train... Là aussi, il y aura un effort à faire.

A ce jour, les services de la SNCB n'ont pas encore déterminé les relations "IC" qui seront en priorité équipées d'automotrices "Break" triples. Il faudra sans doute veiller au déséquilibre créé entre la première et la deuxième classe par ce type de matériel : dans une automotrice double de ce type, la proportion 1ère/2e classe est de 32 places de 1ère (20 %) pour 139 de 2e classe. Dans la future automotrice "allongée", il restera 32 places de 1ère classe (12 %) pour 241 places de 2e classe (+ 1 place handicapé).

R.M.

Un wagon-monument

Le wagon à haussettes type 1215 AO avec passerelle et frein à vis est exposé sur le truck porte-wagons n°8 sur le terrain du Trimbleu devant le charbonnage de Blégny-Trembleur.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR
Période de juin à octobre 89.

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

- De l'AC Malines (HLE/AM/AR)		
616 - GT - 9.6	2325 - FEO - 14.7	823 - FSRE- 29.9
2322 - FEO - 14.6	721 - FHS - 27.7	2348 - FEO - 6.10
615 - GT - 21.6	832 - FSRE- 11.8	632 - GT - 12.10
828 - FSRE- 29.6	2335 - FEO - 11.8	4509 - MUT - 30.10
181 - FKR - 5.7	214 - FHS - 7.9	
634 - GT - 13.7	2358 - FEO - 15.9	
- De l'AC Salzinnes (HLE/HLD/HLR)		
5112 - FKR - 2.6	6291 - FHS - 4.7	8264 - FNDM- 6.9
8261 - FNDM- 5.6	8512 - FNDM- 10.7	7362 - FKR - 19.9
2016 - FEO - 6.6	5132 - FKR - 25.7	2005 - FEO - 20.9
5158 - FNDM- 26.6	2013 - FEO - 24.8	
2004 - FEO - 30.6	5128 - FKR - 5.9	

2/ RADIATIONS

AM 052 - Kinkempois ('54) - radiation pour vétusté
 525 - Haine-St-P ('55) - " " "
 PV 89-02 de l'AC Malines, du 9.5.89
 Date de mise hors-inventaire : 1.6.89.

AM 054 - Kinkempois ('54) - radiation pour vétusté
 055 - " ('54) - " " "
 066 - " ('54) - " " "
 071 - " ('54) - " " "
 079 - " ('54) - " " "
 524 - Haine-St-P ('55) - " " "
 535 - " " ('55) - " " "
 536 - " " ('55) - " " "
 PV 89-03 de l'AC Malines, du 19.5.89
 Date de mise hors-inventaire : 1.6.89.

AM 503 - Stockem ('54) - radiation pour vétusté
 PV 89-05 de l'AC Malines, du 3.8.89
 Date de mise hors-inventaire : 10.8.89.

AR 4610 - Haine-St-P ('52) - restauré et revendu à l'AFSA (*)
 PV 89-04 de l'AC Malines, du 2.8.89
 Date hors-écritures : 1.11.89.

HLR 8422 - Latour ('56) - avarie importante au bloc moteur
 PV 306 de l'AC Salzinnes, du 22.8.89
 Date hors-écritures : 1.11.89.

(*) AFSA : Association Française Sambre - Avesnois (Maubeuge).

3/ MISES EN SERVICE

au 1.7 : AM 928 -929 au 1.9 : AM 932 - 933
 au 1.8 : AM 930 -931 au 1.10: --

4/ PARC : ENTREES / SORTIES

5905 - 5926 - 5936 - 5946 d'Anvers-Dam :
Sorties le 7.7 ; remises en parc le 25.8.89.

5926 - 5936 - 5946 d'Anvers-Dam :
Sorties le 25.9, J.N.A.

5/ MUTATIONS

HLR 8424 de Montzen à Latour au 9.1 (ajout au n°63 de mai 89)

AM 081, 082, 083, 088, 090, 092
de Kinkempois à Haine-St-P . . . au 29.5
AM 095 d'Haine-St-P à Ronet . . . au 29.5
AM 231 de Schaerbeek à Hasselt . . . au 29.5
AM 242 de Schaerbeek à Courtrai . . . au 29.5
AM 518 d'Haine-St-P à Stockem . . . au 29.5
AM 637 de Courtrai à Haine-St-P . . . au 29.5
AM 698 à 702 de Schaerbeek à Kinkempois au 29.5
AM 712 d'Hasselt à Schaerbeek . . . au 29.5

HLR 8407 de Montzen à Latour. . . . au 1.7

AM 062 à 065, 067, 072, 073, 075 à 078
de Kinkempois à Haine-St-P . . . au 16.10
AM 094 d'Haine-St-P à Ronet . . . au 16.10
AM 355, 356 de Kinkempois à Ostende au 16.10
AM 519, 520, 521, 522, 527 à 529
d'Haine-St-P à Stockem. . . . au 16.10
AM 703 à 712 de Schaerbeek à Kinkempois au 16.10

Mac' Machine 10/89

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Les AM Sabena.

Début juin, une décoration prototype a été réalisée sur une des deux faces latérales de l'automotrice 598 : une fine ligne rouge était peinte sur la bande blanche existante, tandis qu'un énorme logo "Airport City Express" en lettres blanches était apposé sur la partie de la caisse située sous les fenêtres.

Cet essai ayant donné satisfaction, l'ensemble du parc (soit les six AM 595 à 600) fut décoré de cette manière au cours du mois de septembre, et le nouveau service "Airport City Express" était lancé le 24 septembre au moyen de ces engins, ainsi que des AM quadruples -celles-ci non modifiées, bien entendu en provenance de Saint-Ghislain (voir Trans-fer n° 65, p.12).

* Les AM Break 355 et 356.

Ces deux automotrices de Kinkempois ont été équipées à titre d'essai d'une commande de freinage similaire à celle des automotrices "banlieue", et ont été mutées à l'atelier d'Ostende.

L'AM 355 est sortie ainsi transformée de l'AC Malines le 3 juillet ; notons qu'extérieurement, rien ne la distingue des autres engins de la série.

Depuis lors, ces deux automotrices sont principalement engagées sur la relation Genk - Côte, pour l'initiation du personnel roulant.

* La 1187.

Signalons l'entrée à l'AC Salzennes de cette locomotive pour révision intermédiaire, en date du 13 octobre ; elle est ainsi la première des douze de la série à subir cette opération d'entretien, depuis leur sortie de construction en 1985-86.

* La 2109.

La belle aventure de la verte "Technoloco" (la locomotive qui accompagna le train-expo Technorame tout au long de son périple) a pris fin tel que prévu : elle a été repeinte dans la livrée classique bleue à bandes jaunes, courant août.

Par contre, c'est l'AC Salzennes qui se chargea de cet ouvrage - terminé le 11 août -, alors que la mise en peinture avait été réalisée en son temps par l'AC Malines.

Rappelons que nos membres qui participèrent à la visite GTF de l'atelier d'Anvers-Dam le 20 mai eurent la surprise d'y découvrir cette fameuse 2109, alors qu'elle venait d'achever sa mission la veille à Bruxelles-Midi.

Plus fort encore, les chasseurs d'images qui affrontèrent jusqu'au bout la canicule de l'après-midi furent récompensés de leurs efforts, puisque la 2109 apparut comme allège en tête d'un train inter-formation Anvers-Nord - Merelbeke ; cela aura probablement été sa seule utilisation en trafic marchandises, affublée de cette livrée...

* Les AR 44 de Merelbeke.

Depuis le rehaussement partiel du plan des voies en gare d'Audenaerde en juin dernier, la continuité de l'itinéraire Gand-St-Pierre - Audenaerde - Renaix est rompue, et les trains IR tractés Eeklo - Renaix sont limités à Audenaerde (gare "haute"), tandis qu'une navette circule en correspondance entre la gare "basse" et Renaix.

Ces navettes ont été confiées à un ou deux autorails 44 (selon l'affluence) de Merelbeke, stationnés en permanence à Audenaerde.

Mais des plaintes de voyageurs concernant l'absence de compartiments de 1ère classe ont contraint la SNCB au tour de passe-passe suivant : un petit compartiment "fumeurs" d'extrémité est depuis lors "réservé" aux voyageurs de 1ère, par la simple apposition d'affiches "Voorbehouden aan reizigers le klas" aux fenêtres du compartiment !

Une transformation des compartiments a en effet été jugée dispendieuse, eu égard à la durée prévue de cette mesure originale, qui prendra de toutes façons fin lors du rehaussement complet des installations de la gare (vers le début de l'année prochaine), puisque la continuité des trains tractés sera rétablie à cette occasion.

D'autre part, un signe distinctif à caractère moins "bricolé" que les affiches (la traditionnelle bande jaune au-dessus du compartiment, par ex.) n'a pas été retenu, puisque ces autorails assurent également au hasard des roulements la relation Alost - Burst, où il n'a jamais été question d'une 1ère classe.

Et pourquoi pas, dans le fond..?

* L' AR 4610.

Cet autorail d'Haine-St-Pierre, parqué depuis juin 84 et radié officiellement des écritures le 1er octobre 89, a complètement été remis en état par le personnel de l'atelier d'Haine-St-Pierre, et revendu au CFV 3V pour le compte d'une association française, l'AFSA (Association Ferroviaire Sambre - Avesnois).

Cette association compterait l'utiliser sur la relation frontière Anor - Momignies, en correspondance avec les trains CFV 3V de la ligne Momignies - Chimay !

De fait, il put être admiré pour la première fois à Mariembourg, lors du traditionnel festival vapeur de fin septembre.

Ceci monte à douze le nombre d'engins de cette série (sur un nombre total de vingt !) encore en service à la SNCB, ou préservés par des associations !

* Les chaudières de chauffage.

Un nouveau signe distinctif est apparu récemment sur les caisses de certaines locomotives diesel de ligne (HLD) : une petite boule précédant le numéro matricule, peinte dans la même teinte que celui-ci.

Ce marquage désigne désormais les locomotives diesel qui ne sont plus aptes à chauffer les rames voyageurs, soit parce que leur chaudière vapeur a été mise hors-service, soit parce que celle-ci a tout simplement été démontée, lors d'un passage en atelier.

Cette mesure a été prise suite à l'importante réduction du nombre de trains de voyageurs remorqués en traction diesel ; elle doit permettre d'importantes économies d'entretien.

A signaler que toutes les grandes séries de locomotives sont concernées (51, 52, 53, 54, 55 et 62), à l'exception des locomotives de la série 59, qui n'ont pas reçu, et ne recevront pas ce signe distinctif.

Fin septembre, 168 HLD (sur un parc de 295) restaient aptes au chauffage vapeur ; nous espérons vous communiquer les n° de ces engins dans le prochain numéro de Trans-fer.

* 59 : les vases du parc !

Rien mieux que ce titre ne pourrait résumer la situation actuelle des locomotives de la série 59 : alors que nous annoncions dans notre n° 64 la mise en parc définitive des cinq dernières rescapées le 28 mai dernier, quatre de celles-ci (les 5905, 26, 36 et 46) étaient dare-dare déparquées le 7 juillet pour remplacer des 51 à Anvers-Dam, plus de la moitié de l'effectif de cette série y étant immobilisé pour avaries diverses !

Remises en parc le 25 août, trois d'entre elles (les 5926, 36 et 46) furent à nouveau déparquées pour les mêmes raisons, exactement un mois après leur remise en parc !

A l'heure où nous écrivons ces lignes, cette mesure, décrétee "J.N.A." (Jusqu'à Nouvel Avis), était toujours d'application...

Rappelons enfin que la 201.010 (ex-5910), quant à elle, est toujours reprise à l'effectif, et circule épisodiquement en tête de trains spéciaux.

* Une nouvelle livrée pour les autorails ?

Les heureux participants de la première excursion faite par notre Association sur la Vennbahn depuis sa réouverture - il s'agissait du samedi 4 novembre - ont eu la surprise dès avant le début du voyage : l'autorail prêt au départ en gare de Liège Guillemins avait viré... au bleu et jaune !

Il s'agissait pourtant du 4509 de Latour, et non d'un quelconque engin africain en rodage, paré d'une livrée chatoyante comme on les aime tant là-bas...

C'est que le 4509 était sorti de grande révision de l'AC Malines quelques jours auparavant (le 30 octobre pour être précis), et son séjour en atelier central fut mis à profit pour lui appliquer la nouvelle livrée "autorail", tant attendue.

Des directives précises concernant la remise en peinture de l'ensemble du matériel roulant furent en effet édictées à l'occasion de la mise en route du mémorable plan "IC-IR" en 1984, et le matériel repeint dans la livrée du même nom est aujourd'hui devenu majoritaire.

Mais comme les prises en main d'autorails pour grande révision furent stoppées sur décision de la Direction M après la sortie du 4501 le 17 avril 87, - l'avenir des autorails étant

à l'époque plus qu'incertain - le "Bordeaux" n'avait pas encore gagné un seul de ces engins, si l'on excepte le "gag" des 4601 et 4603 d'Haine-St-Pierre, rebaptisés 4701 et 4703 pour l'occasion, et dont une face avant arbora une livrée "IC-IR" du crû (!), le temps d'un voyage GTF, en janvier de cette année...

Cela risquait donc bien d'être inédit, et ce le fut, d'autant plus que le service "Design" de la SNCB en profita pour réaliser une livrée prototype ; à cet effet, ce sont les nouvelles teintes symbolisant la SNCB dans ses relations avec le monde extérieur qui furent utilisées : le bleu foncé et le rouge carmin (que l'on voit actuellement partout sur les dépliants, les banderoles "Go-Pass", et même sur les poteaux et les bancs de certaines gares...)

Le jaune, également présent, est plutôt une concession pour assurer la visibilité de l'engin à distance...

Nous nous abstiendrons bien de porter un jugement sur une matière aussi délicate que subjective, mais il est un fait que l'aspect final - dont le GTF eut la primeur, puisque son périplore était le premier parcours commercial de l'engin depuis sa sortie d'AC ! - donne indiscutablement un coup de "jeune" à l'autorail.

Quant à la généralisation de cette livrée "Design", elle ne semble pas encore envisagée pour l'instant, le prototype devant d'abord faire parler de lui...

Signalons simplement qu'il s'agissait du dernier autorail de la série 45 à subir une grande révision (ce serait donc logiquement le SEUL de cette série à porter cette livrée), mais que trois autorails de la série 44 (de Merelbeke) devraient subir à leur tour une grande révision au cours de l'année prochaine ; il est vraisemblable qu'ils passeront également à cette occasion ...au bleu, au sens propre, bien entendu !

Mac' Machine 10 &

Point de vue...

**Le démantèlement du réseau
tramways du Hainaut**
par J. Legroscollard

1. Modernisation des tramways du Hainaut (1975-1981)

La première section du métro de Charleroi fut inaugurée le 21 juin 1976, et desservie par une part importante des trams alors en service dans la région. Ce réseau comportait neuf lignes et s'étendait sur 132 kilomètres.

Le service était assuré au moyen de 89 motrices à bogies du type "S", construites entre 1953 et 1959, dont 31 avaient été modernisées en 1975 afin de pouvoir desservir les quais hauts des stations de métro. Il y avait en outre 49 remorques à bogies, dont 12 modernisées.

En 1978, suite à l'abandon des tramways vicinaux à Bruxelles, le réseau carolorégien reçut 22 motrices "S" identiques aux précédentes. Disposant alors d'un excédent de voitures motrices, la SNCV poursuivit la rénovation entreprise en 1975 (12 voitures) et entreprit la modernisation radicale d'un autre lot de 20 voitures. Cette reconstruction ayant lieu à l'atelier de Jumet, ces dernières ont été appelées "S-Jumet" ou encore "SJ".

Peu après furent aussi commandées 55 nouvelles motrices articulées très semblables à celles qui circulent au Littoral. Construites par "La Brugeoise et Nivelles", ces voitures ont été livrées de 1981 à 1983 (1). La plupart d'entre elles ont tout d'abord été rodées au Littoral pour gagner ensuite la région de Charleroi. actuellement, 52 voitures du type 6100 se trouvent à Charleroi, contre 3 à Ostende.

Parallèlement débuta la modernisation des voies et caténaires du réseau. L'axe sud, de Charleroi à La Louvière par Anderlues et Binche, a été entièrement modernisé : c'est d'ailleurs la seule ligne sur laquelle les motrices articulées ont pu rouler et roulent encore actuellement (2).

La modernisation de l'axe nord, de Charleroi à Maurage par Gosselies, Trazegnies, La Louvière et Houdeng a été entreprise mais pas achevée à ce jour. Les voitures articulées n'ont jamais pu y circuler. Il existait aussi diverses lignes transversales, dont la modernisation a été parfois évoquée, rarement réalisée.

2. L'austérité appliquée aux transports en commun (1982-1988)

Correspondant avec l'arrivée au pouvoir de Monsieur De Croo -et il n'est pas certain que ce soit un hasard- cette pé-

1- le prototype 6100 fut fourni en 1980.

2- si l'on excepte l'utilisation éphémère de ces voitures entre Charleroi et Jumet (ligne 41) en 1987, sur une ligne aujourd'hui abandonnée.

riode est caractérisée par une régression rapide et généralisée du réseau ferroviaire vicinal hennuyer.

La chaîne de construction des motrices "SJ" s'éternise : alors qu'en 1980 et 1981, 10 voitures avaient été mises en service, 5 autres seront achevées au compte-gouttes, à raison d'une ou deux par an jusqu'en 1985, la chaîne étant ensuite abandonnée (3).

Il est étonnant de comparer cette performance réalisée sous la gestion de Monsieur De Croo, avec ce qui se faisait dans les années cinquante. Entre juillet 1953 et avril 1959, les ouvriers et ingénieurs de la SNCV ont réussi à produire exactement 200 motrices du type "S", ce qui représente une moyenne de trois voitures par mois, ou une voiture tous les dix jours. Au plus fort de sa production en septembre et octobre 1956, la SNCV a construit pas moins de 10 motrices "S", soit une voiture tous les cinq jours !(4)

Le réseau carolorégien, de 1982 à 1985, se réduit à une peau de chagrin : chaque année voit la disparition d'une ou deux petites lignes, entraînant l'abandon de sections parfois récemment modernisées. Depuis novembre 1986, le trafic est même "provisoirement" suspendu sur l'axe nord : nous y reviendrons plus loin.

Cette époque est généralement caractérisée par un manque d'entretien croissant des véhicules, de sorte qu'il fallut parfois remplacer d'urgence certaines motrices par un autobus, auquel cas les stations de métro n'étaient pas desservies,

3- l'histoire de la reconstruction des tramways SJ à Jumet est la suivante. En 1978, la voiture 9125 est reconstruite et subit divers essais, au terme desquels il est décidé, en 1980, de transformer de la sorte 20 motrices. En 1980, la voiture 9125 est renumérotée 9170 et 4 autres voitures transformées (9171 à 9174). 5 voitures sont encore transformées en 1981 (9175 à 9179). Il est alors raisonnablement permis de prévoir la mise en service des 20 voitures pour fin 1983. Fin 1981, ce sont les élections et l'arrivée d'une coalition chrétienne-libérale : M. De Croo devient ministre des Communiquations. En 1982, la 9180 est mise en service. En 1983, les 9182, 9184 et 9591 sont mises en service : la 9591 est en fait une voiture de service équipée par la société Siemens en matériel électronique de mesure. En 1984, alors que des travaux sont entrepris sur 5 voitures, il n'y a aucune mise en service. En 1985, une dernière voiture (9183) est mise en service. En 1986, les futures voitures 9186 et 9187, inachevées, sont vendues à un ferrailleur. En 1988, les voitures 9173, 9174 et 9180 sont cédées au service de l'entretien des voies. La voiture 9182 est vendue à une association touristique. Toutes les autres sont retirées du service et "momentanément inutilisées". Temporairement, la voiture 9180 se retrouvera à Gand dans l'espoir d'un rachat par la MIVG. Espoir déçu : la voiture revient à Jumet en 1989. En mars 1989, la future voiture 9185, presque achevée est vendue à un ferrailleur et détruite. La voiture 9181, dont la mise en service était prévue pour décembre 1985, est toujours inachevée. (d'après Tram 2000)

4- d'après journal d'entreprise "Nos Vicinaux" (années '50)

sans pour autant que les voyageurs en aient été avertis. Si l'on y ajoute des fréquences de plus en plus pauvres, des véhicules de plus en plus sales et des prix toujours à la hausse, il ne faut pas chercher très loin les raisons de la désaffection du public pour les transports en commun au Pays Noir...

3. Le cas de l'axe nord, où l'art de considérer l'usager et le contribuable comme quantité négligeable

Le 1er novembre 1986, la direction régionale de la SNCV s'adresse au public par voie d'affiches. Le trafic de l'axe nord entre Trazegnies et Maurage et de la transversale Anderlues - Morlanwelz sera provisoirement assuré par autobus, en attendant le renouvellement des voies nécessaire à la mise en service des voitures articulées (5).

Il faut dire que ces voitures, au nombre de 52, ne circulent toujours que sur l'axe sud, où une quinzaine d'entre elles suffisent largement. Chacune de ces voitures ayant coûté environ 35.000.000F en 1984, il était pour le moins logique de chercher à les amortir au plus vite.

Effectivement, des travaux ont été entrepris par une firme privée (6), fort curieusement d'ailleurs sur la section Charleroi - Gosselies, pourtant encore exploitée par tramways à ce moment (7). Les travaux ont été achevés, la section réceptionnée par la SNCV en octobre 1988, mais aucun tramway n'y a plus circulé depuis lors.

Quant aux sections dont la rénovation avait été promise en 1986, aucun chantier n'y a été entrepris depuis lors. Plusieurs sections ayant été déjà entièrement rénovées sur cet axe avant 1986, l'ensemble des travaux réalisés sur cette ligne atteint actuellement, d'après la SNCV, la somme de 589.000.000 F.

4. Situation actuelle : un réseau réduit à une seule ligne

Seule fonctionne donc actuellement la ligne Charleroi - Anderlues - Binche - La Louvière (8), à l'aide d'une quinzaine de motrices articulées BN. L'axe nord et la transversale Morlanwelz - Anderlues sont hors service, y compris les sections modernisées. Paysage assurément étrange que celui de ces voies et caténaires flambant neuves mais invariablement au repos...

5- ce renouvellement était déjà partiellement réalisé notamment entre Courcelles et Trazegnies, à La Louvière et du côté de Bracquegnies.

6- alors que la SNCV dispose de personnel, d'outillages et de matériel...

7- la section Charleroi - Gosselies - Trazegnies a été abandonnée (provisoirement ?) en avril 1988.

8- si cette ligne, entièrement moderne, fonctionne bien, elle ne suffit évidemment pas à alimenter le métro de Charleroi ; la traversée de Binche pourrait et devrait être améliorée par de simples mesures de police, car les embouteillages de la circulation automobile y entravent fréquemment le passage des tramways aux heures de pointe.

Quant aux motrices, la SNCV a tenté, au printemps dernier, de vendre ses "SJ" à la société exploitant le réseau de Gand. En vain. Toutes les autres voitures type "S" ont été démolies, de même que les remorques. Le 9 août dernier, le journal "De Morgen" annonçait que des tractations étaient en cours avec la Tunisie pour la vente de 25 motrices BN à ce pays. Dès le lendemain, Monsieur Dalem, "ministre des transports" de la région Wallonne, confirmait au journal "La Dernière Heure" l'accord de l'Exécutif Régional Wallon pour cette vente. Cependant, d'après lui, elle avait peu de chances de se réaliser, vu les frais de reconditionnement des voitures pour les rendre conformes aux normes tunisiennes, notamment pour l'écartement des voies et la tension d'alimentation. Des contacts auraient aussi eu lieu afin de tenter de vendre ces voitures à la MIVA (Anvers). Devons-nous en déduire que les autorités s'efforcent de rendre impossible toute remise en service de l'axe nord ?

5. Pour tenter de justifier l'injustifiable...

La SNCV refuse de remettre en service l'axe nord de Charleroi pour trois raisons : il faudrait encore 1,5 milliards de francs pour achever les travaux de modernisation (9), l'exploitation d'un réseau de tramways entraîne un surcoût de 120.000.000 F par an, et le nombre de voyageurs est insuffisant.

Le premier argument ne constitue pas en lui-même une raison valable d'abandon du projet. Pourvu que celui-ci soit socialement utile, pourquoi les pouvoirs publics ne le prendraient-ils pas à leur charge, au même titre que la construction de routes, autoroutes et voies navigables ? (10)

Le deuxième argument se trouve en contradiction avec une étude publiée par le CIRIEC en 1988 (11). Pour ces économistes, la part du trafic sur rail ne constitue pas une variable statistiquement significative influant sur la performance des entreprises de transport public. Autrement dit, l'exploitation d'un réseau de tramways n'est pas plus coûteuse que celle d'un réseau d'autobus, si l'on excepte les charges relatives aux installations fixes.

Or, dans le cas des tramways, les charges d'installations fixes (voies, caténaires) sont à charge de l'exploitant, tandis qu'elles sont à charge des pouvoirs publics dans le cas des autobus (routes). Nous comparons donc des pommes et des poires ! il est donc pour le moins équitable que les pouvoirs publics wallons prennent à leur charge les frais d'entretien et de renouvellement de ces voies et caténaires, comme ils le font pour les routes.

9- 1 milliard selon le ministre Dalem (La Libre Belgique - 21.03.89).

10- le plan "STAR 21" du Ministre Dehaene, qui dégage une politique globale pour le rail au XXIe siècle, prévoit une enveloppe annuelle de 15.000.000.000 F pendant 10 ans pour la réalisation d'investissements ferroviaires (voir le "Drapeau Rouge" du 10/10/89).

11- "la performance économique des sociétés belges de transports urbains" - Bernard THIRY et Henry TULKENS, CIRIEC, 1988.

D'ailleurs, si la balance était si défavorable aux tramways, on peut se demander pourquoi des villes comme Utrecht, Grenoble et bientôt Paris recourent à nouveau à ce type de véhicule (12) ?

Enfin, face au troisième et dernier argument de la SNCV, à savoir le manque de voyageurs, il est permis de se demander si cette société n'est pas directement responsable de la fuite de ses clients, pour des raisons évoquées plus haut : fréquences de plus en plus faibles, services mal assurés, transferts sur route de nombreux services ferroviaires, véhicules malpropres, tarifs de plus en plus élevés, public mal informé et abusé par une publicité trompeuse (13).

Les arguments avancés par la direction de la SNCV ne constituent nullement des données invariables, mais qui sont au contraire extrêmement dépendantes des crédits alloués par les pouvoirs publics et donc des choix politiques de nos gouvernants. A ce titre, la responsabilité dans cette affaire de l'ancien Ministre Herman de Croo est énorme.

Quant à l'actuel Ministre wallon en charge des transports en commun, Amand Dalem, il se dit profondément touché par l'abandon d'infrastructures modernisées à grands frais. Mais c'est bien le même homme qui déclare qu'au vu des arguments de la SNCV, il convient de ne pas persister à investir !!! (14)

Ceci est paradoxal dans la mesure où c'est précisément le manque d'investissements publics qui conditionne l'argumentation de la SNCV...

6. Que cesse le jeu du chat et de la souris

Si la SNCV et les autres sociétés de transport public, actuelles ou dans leur forme future, continuent d'être maintenues par les Pouvoirs Publics à la portion congrue, elles en seront réduites à n'assurer qu'un service minimum au profit des seuls usagers captifs (15).

Seul, un effort important en faveur des transports en commun pourra séduire à nouveau la clientèle qui s'en est détournée pour des raisons souvent compréhensibles. A Charleroi, la modernisation de l'axe nord, promise depuis 3 ans, est un moyen d'y parvenir, qu'il serait stupide de négliger.

12- les villes d'Utrecht, Nantes et Grenoble utilisent à nouveau des tramways modernes depuis respectivement 1982, 1985 et 1988. Paris inaugurera le sien en 1991. En Espagne, c'est la ville de Valence qui modernise actuellement son réseau suburbain, où circulent d'ailleurs des motrices "S" rachetées à la SNCV et entièrement modernisées par l'industrie espagnole. Plus près de nous, Gand, Anvers et Amsterdam modernisent et étendent leurs réseaux, sans parler des nombreuses villes suisses et allemandes qui utilisent ces véhicules.

13- voir l'affiche apposée dans la région de Charleroi en 1986 et qui promettait un nouveau réseau ferré caractérisé par son confort, sa régularité et sa sécurité.

14- voir "La Libre Belgique" du 21/3/1989.

15- à savoir ceux qui, pour diverses raisons, ne savent pas recourir à l'usage d'une voiture privée.

C'est au Ministre Dalem qu'il incombe de débloquer dès maintenant les crédits nécessaires à l'achèvement des travaux (16).

ce n'est qu'à ce titre que la SNCV ou les sociétés qui lui succéderont pourront assurer un service impeccable, seul susceptible de retrouver la clientèle perdue et dont l'ensemble de la société aura de plus en plus besoin dans l'avenir.

Le matériel roulant actuel peut très bien convenir à l'exploitation, pourvu qu'il soit correctement entretenu. Il serait déraisonnable de le vendre au rabais. Tout au plus est-il souhaitable d'orienter les choix futurs vers des véhicules plus économiques que les motrices articulées "BN" (17).

En guise de conclusion

Il y aura bientôt 3 ans que la promesse a été faite d'exploiter l'axe nord de Charleroi au moyen de véhicules modernes. Rien ne s'est concrétisé à ce jour. Le moindre respect des usagers et des contribuables commande de mettre tout en oeuvre immédiatement, afin que ce service puisse être rétabli en 1990.

Le mépris qu'affichent certains responsables à l'égard des transports publics en général et des tramways en particulier doit cesser et ne peut nous laisser indifférents:

- car le tramway connaît actuellement un regain d'intérêt à l'étranger, et même en Flandres. Il constitue une alternative valable au développement sauvage du trafic privé dont le coût et les nuisances sont de plus en plus considérés comme insupportables (18), sans compter que certains responsables prévoient la saturation à moyen terme du réseau routier (19).
- car contrairement à l'autobus, il est naturellement attractif et donc capable d'amener un plus grand nombre d'usagers vers les transports en commun (20).

16- crédits à peine plus élevés sinon inférieurs aux aides publiques à 3 entreprises, votées en juillet dernier par la Région Wallonne.

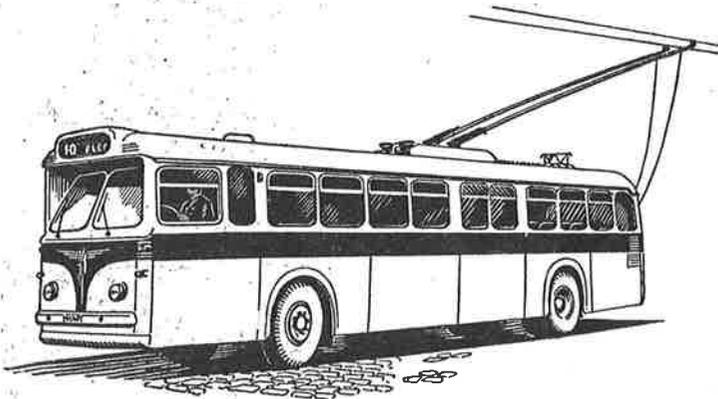
17- la motrice "S" était un modèle de simplicité, ce qui lui conférait des frais d'entretien et d'exploitation réduits. Ainsi, la motrice "N", voisine du type "S" avait un coût de production dépassant légèrement celui d'un autobus standard, pour une longévité triple. Actuellement, un autobus standard coûte 4 millions, tandis qu'une motrice BN en a coûté 35... Un haut degré de technologie n'est pas toujours aussi intéressant qu'il n'y paraît.

18- voir "Le Soir" du 16/12/87 : l'auto coûte 36 fois plus cher que le train.

19- voir "Touring-Secours" du 15/9/89 : "n'oubliez pas qu'avec l'augmentation constante du parc automobile, nos routes seront tout simplement saturées d'ici 20 ans. Une évolution inéluctable bien que tout le monde ne semble pas s'en rendre compte" (interview du Cdt gendarmerie Vienne p.3).

20- voir Jean SIVARDIERE, président de l'association pour le développement des transports en commun et des voies cyclables dans l'agglomération grenobloise, cité dans l'ouvrage "Vixxe

- car, utilisant l'énergie électrique, il respecte mieux l'environnement et est indépendant d'une source d'énergie donnée (l'électricité peut être produite par le nucléaire, l'hydraulique, le thermique...)
- car il pourrait être utilisé conjointement à ce qui existe du métro de Charleroi, sans pour autant nécessiter la poursuite immédiate d'ouvrages lourds, onéreux et lents à réaliser.
- car des centaines de millions ont déjà été dépensés au cours des 10 dernières années pour moderniser ce réseau ; on ne peut admettre que ce soit en pure perte !
- car il s'agit du seul et dernier réseau de tramways existant encore en Wallonie, et qu'à ce titre, il constitue un symbole de notre volonté ou non de développer les transports en commun.



travailler, circuler à Liège, CSC, Liège, 1982. J. Sivardière a été représentant des usagers auprès de la SNCF.

De nouvelles éditions du GTF asbl

Les articles proposés par notre service "Editions" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, 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.

Avec l'automne, notre association vient de publier deux numéros hors série et hors abonnement de Trans-Fer. Nous avons eu l'occasion de les présenter, en primeur, à nos membres qui ont participé à notre voyage "vapeur" vers Bastogne le 21 octobre dernier, ou à nos excursions de novembre dans les Fagnes.

Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève

Il s'agit bien sûr d'un dossier très complet sur les lignes SNCB 42 Rivage - Gouvy et 43 Angleur - Marloie, qui présente ces deux artères ferroviaires sous toutes leurs coutures : histoire complète depuis leur construction jusqu'à ce jour, exploitation en traction vapeur et diesel, perspectives d'avenir (électrification en cours pour la ligne 43, avenir beaucoup plus aléatoire pour la ligne 42).

Il s'agit aussi d'un véritable album ferroviaire, puisque le texte est agrémenté d'une soixantaine de photos de toute époque et inédites, représentant bâtiments de gares, sites typiques, et bien sûr trains à traction vapeur et diesel.

Notre imprimeur s'est surpassé pour présenter un travail de qualité, notamment pour une reproduction "haute définition" des photos.

Une plaquette format A5 de 64 pages, papier glacé, brochée sous couverture bicolore, que nous vous conseillons de commander dès maintenant : il n'en reste pas beaucoup vu son succès lors des voyages précités...

prix : 250 BEF (+ 20 BEF pour le port) = 270 BEF
(pour l'envoi vers l'étranger, les frais de port sont portés à 35 BEF).

Le Fagnard - histoire d'une ligne internationale : Trois-Ponts Wévercé - Jünkerath

A l'occasion de la réouverture, fin août 1989, de la ligne Trois-Ponts - Malmédy - Wévercé, pour le trafic militaire, et des voyages que le GTF organise pendant cette saison sur cette ligne, la rédaction de Trans-Fer s'associe à l'événement à sa manière en publiant un numéro hors série consacré à la très riche histoire et aux perspectives d'avenir de la relation ferrée Trois-Ponts - Wévercé - Losheimergraben-frontière - Jünkerath (R.F.A.), une grande transversale des Cantons de l'Est qui n'a pratiquement jamais été exploitée comme telle...

Une plaquette format A5 de 32 pages avec 25 photos et illustrations diverses, brochée.

prix : 80 BEF (+ 15 BEF pour le port) = 95 BEF
(pour l'envoi vers l'étranger, les frais de port sont portés à 35 BEF).

D'autres numéros spéciaux de Trans-Fer sont actuellement en cours de réalisation. des précisions dans un prochain numéro...

Appel à nos membres en vue de la concrétisation d'un projet Les Trolleybus au Pays de Liège

Dans l'esprit de la collection d'ouvrages "les Tramways au Pays de Liège", dont les tomes 1 (épuisé) et 2 ont paru ces dernières années, le GTF asbl prépare un important ouvrage sur les anciens réseaux de trolleybus de Liège et de Seraing.

Sans préjuger du résultat des recherches en cours par une équipe de membres spécialistes du sujet, nous pensons pouvoir annoncer que cette étude pourrait paraître en 1991, à l'occasion du 20ème anniversaire de la suppression des trolleybus à Liège et pourrait faire date parmi les travaux consacrés à l'histoire des transports urbains.

Par rapport aux autres exploitations européennes, les réseaux de Liège et Seraing constituent la synthèse de l'évolution technologique et "philosophique" des trolleybus entre 1930 et 1970.

Premiers exploitants belges "réguliers", les TULE deviennent rapidement les animateurs du réseau le plus développé d'Europe Continentale : comme pionniers de la haute technologie des années trente, les ingénieurs de la société multiplient expériences et études et participent activement à la diffusion de ce mode de transport avec des contributions à de nombreux colloques internationaux.

Les RELSE élaborent un réseau plus modeste, mais non moins imaginatif avec ses voitures symétriques réversibles à deux ou trois trains de roues.

Les auteurs se proposent d'évoquer l'expansion et le déclin de ces réseaux, mais aussi l'aventure humaine des concepteurs, exploitants..., hommes et femmes de tous grades, qui au fil des aléas de l'histoire, rendirent le trolleybus si populaire à Liège.

Appel aux collaborations

Dans ce type d'étude, le plus petit service peut se révéler capital dans la recherche de l' "histoire vraie".

Aussi, le GTF asbl souhaite-t-il associer à sa démarche tous les amateurs désireux d'apporter leur contribution, par des témoignages ou prêts de documents. Outre des photographies et plans, le GTF asbl recherche particulièrement des rapports d'études, articles de presse, notices techniques... mais aussi anecdotes et "faits divers" relatifs à la construction et l'exploitation des trolleybus de Liège.

Toute proposition est la bienvenue. Prenez contact avec le groupe de travail en écrivant à :
GTF asbl, groupe TROLLEYBUS, BP 191, B-4000 LIEGE 1

Remarque importante

Certaines de nos éditions sont en vente dans les magasins suivants :

JOCADIS sprl, rue de Bruxelles, 53 - 1390 ENGHEN
Ph. DELLICOURT, rue de Namur, 49A, 1040 BRUXELLES.
Un moyen simple d'éviter les frais postaux...



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.

Calendrier loco 90 (format 42 x 30 cm)

12 photos : locomotive à vapeur série 53 SNCB*, électrique 120.001 SNCB, diesel 210.002 SNCB, vapeur type 7 SNCB, automotrice postale 001 SNCB*, vapeur type 1 SNCB, électrique type 126 SNCB, autorails 4312 et 4310 avec remorque SNCB*, vapeur 5519 CFL, rame TEE RAE II des CFF, vapeur n° 2569 et type 37 SNCB, diesel 6005 SNCB*.

Les sujets marqués * sont en couleurs.

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

prix : 360 BEF + 30 BEF (port) = 390 BEF. Etranger : frais de port portés à 85 BEF.

Vos commandes sont attendues pour le 1er février 1990 au plus tard. Livraison au début de l'année 1990.

Encore une nouvelle série de cartes-vues "Editions du Cabri"

Une série de 10 cartes en couleurs représentant une motrice type S à Braine l'Alleud sur la ligne W en 1962, une motrice SNCV BN et une "Standard" côte à côte à Ostende, un tram STIB 7160 à Ban Eik, et un tram 7005 au même endroit, un train SNCB et CFV3V côte à côte en gare de Mariembourg, un autorail SNCV à Bastogne-Sud en 1958 (noir et blanc), un autorail SNCF à Waulsort, la motrice STIB 7077 sur la ligne 23, un tracteur Ge 4/4 75 ex-usine Georg Fischer en gare de Blonay, et une locomotive G3/3 5 en garde de Blonay.

Prix par série : 200 BEF (+ 20 BEF envoi) = 220 BEF

(envoi à l'étranger : 230 BEF tout compris)

référence à indiquer sur votre versement : cartes-vues Cabri trans-fer 66.

Hugo de Bot et Bert van Reems, les locomotives NOHAB/AFB locomotieven, éditions De Bataafsche Leeuw.

Un ouvrage très original sur les locomotives diesel série 52-53-54 de la SNCB, et leurs soeurs luxembourgeoises (série 1600 des CFL), danoises (types MV, MY et MX des DSB), norvégiennes (Di3a et Di3b des NSB) et hongroises (série M61 des MAV).

Texte bilingue français et néerlandais retraçant toute l'histoire technique et commerciale de ces engins, avec de nombreuses photos en noir et blanc ou en couleurs d'excellente qualité : les locomotives sont photographiées le plus souvent dans des paysages typiques des pays concernés..

Un seul regret : la version française du texte est rédigée dans une langue approximative.

Un livre de 96 pages format A4 tiré sur papier glacé, couverture toilée sous jaquette en quadrichromie.

prix : 960 BEF + 80 BEF (port) = 1040 BEF.

Etranger : frais d'envoi portés à 150 BEF.

Veillez passer commande avant le 1er février. Livraison courant février, sauf imprévu.

A propos de l'ouvrage de JACOBS, la locomotive type 1

Sur base d'informations recueillies auprès de l'auteur lui-même, nous croyions, de bonne foi, pouvoir annoncer la sortie de presse imminente de cet ouvrage dans Trans-Fer n°63, daté du mois de mai 1989. A ce jour, hélas, comme Soeur Anne, nous n'avons encore rien vu venir.

Nous ne ménageons pas nos démarches pressantes auprès de l'auteur pour que cet ouvrage sorte de presse dans les meilleurs délais ; en attendant, nous gardons scrupuleusement les commandes de nos membres en note, et nous les remercions de leur confiance et de leur patience. Dès mise à disposition de cet ouvrage, nous assurerons l'expédition, qui sera confirmée dans Trans-Fer.

Profitons de l'occasion pour demander à nos membres de faire preuve de patience pour l'expédition des articles de notre secteur "Distribution". Nous sommes parfois tributaires de retards de parution des éditeurs qui nous demandent de distribuer leurs ouvrages. Votre commande est toujours scrupuleusement notée... Si vous nous écrivez, ne découragez pas nos membres chargés du dépouillement du courrier par une prose péremptoire et comminatoire. Loin de faire partie d'une entreprise commerciale, nous sommes tous bénévoles et désintéressés au GTF asbl, et nous vous servons au mieux...



Courrier des lecteurs

A propos du dossier "Athus-Meuse"

Le dossier-synthèse publié dans Trans-Fer n°64 sur les options de la SNCB en matière de transport des marchandises "au long cours" vers le Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie nous a valu un abondant courrier. Ce dossier que nous avons rédigé venait sans doute à son heure, car nous avons l'impression, avec quelque prétention sans doute, qu'aucune revue spécialisée n'avait encore donné à ses lecteurs une vue d'ensemble sur le sujet.

Nous extrayons de ce courrier deux réflexions particulièrement significatives.

Sous le titre "la SNCB cherche-t-elle à rendre son réseau inexploitable", un lecteur liégeois se demande si les projets d'infrastructure sur la ligne "Athus-Meuse" ne la rendront pas inexploitable. Alors que le plan "Athus-Meuse" prévoit le passage par les lignes Dinant - Bertrix et Bertrix - Athus de trains plus nombreux qu'actuellement, la SNCB propose de mettre une série de sections de ces lignes à simple voie. Comment la SNCB va-t-elle procéder en cas d'incident ou de désheurement même peu important ?

Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre compte des inconvénients dont sont actuellement victimes les clients des lignes 42 Rivage - Gouvy et 43 Liège - Jemelle depuis la mise à voie unique précipitée de la section Aywaille - Trois-Ponts (avec une seule possibilité de croisement à Stoumont) et les nombreux services à voie unique en vigueur sur la ligne 43 pour de multiples travaux mal coordonnés. Il s'ensuit des plaintes et des désaffections de la clientèle, sinon des situations plus cocasses... Sait-on par exemple que, pour le voyage inaugural du reconditionnement de la ligne 45 Trois-Ponts - Wévercé le vendredi 25 août dernier, la Direction Générale avait souhaité ramener les invités originaires de Liège au moyen du train spécial qui avait été mis en marche entre Trois-Ponts et Sourbrodt. La seule solution pour le faire passer entre Trois-Ponts et Rivage était d'utiliser le sillon horaire d'un train de marchandises, qui stationnait par ailleurs 20 minutes à Stoumont dans l'attente d'un croisement. Lorsqu'elle reçut cette information du service des horaires, la Direction Générale décida d'obliger ses invités à changer de train à Trois-Ponts pour embarquer dans l' "IR" du service régulier.

Pendant le même temps, en Suisse, les CFF et le BLS, habitués depuis toujours à de nombreuses lignes à voie unique, consentent des investissements considérables pour installer une seconde voie sur de nombreuses lignes, alors que chez eux, contrairement aux habitudes belges, l'emprise nécessaire à cette seconde voie est bien souvent inexistante.

Ajoutons que la mode de la voie unique semble se répandre, tout particulièrement sur le district Sud-Est : sur la ligne 36 Bruxelles-Liège, à la bifurcation de Voroux, les trains Kinkempois - Voroux et Voroux - Kinkempois doivent passer sur

une traversée jonction double commune. Il paraît que l' "économie" du démontage de l'autre liaison était nécessaire pour permettre l'installation du chauffage anti-neige sur les aiguillages restant en place.

Et ce n'est pas fini... Lors des travaux de renforcement nécessaires pour le passage à vitesse normale des trains de marchandises à charge D4, la SNCB envisage de mettre à voie unique les viaducs de Moresnet et de Visé sur la ligne 24 Tongres - Aachen-West, une artère pourtant capitale pour le transport des marchandises entre la Belgique et l'Allemagne...

On peut se demander en conclusion si le bon sens habite encore notamment les services de l'infrastructure de la SNCB. La clientèle, elle, a déjà manifesté sa mauvaise humeur si l'on considère le comptage annuel des voyageurs dans les gares qui a eu lieu entre les 21 et 29 octobre dernier : à Liège-Guillemins, ce travail statistique corroboré par les ventes de billets et abonnements a fait apparaître une diminution du nombre de voyageurs de l'ordre de 8 %. Cette baisse est généralisée, mais se fait particulièrement sentir sur les lignes 42 (Liège - Gouvy), 43 (Liège - Jemelle) et 125 (Liège - Namur) qui se caractérisent actuellement par des retards nombreux et importants. L'origine de ces retards : la mise à voie unique précipitée entre Aywaille et Trois-Ponts et le manque de fluidité du trafic qui en découle, et les travaux d'infrastructure organisés en trop grand nombre et sans tenir compte des points de croisement des trains. De plus, ces travaux sont accompagnés d'importants ralentissements de protection sur la voie restée en service : il paraît que le service infrastructure du District Sud-Est compte poursuivre de plus en plus dans cette voie...

D'autre part, notre membre Claude Defêchereux de Rixensart a été frappé une déclaration péremptoire de la SNCB dans le dossier "Athus-Meuse" : les installations des lignes 166 Dinant - Bertrix et 165 Bertrix - Virton - Athus étaient, à son avis, obsolètes et nécessitaient une remise à niveau urgente et fort coûteuse que l'on n'entamerait que si un trafic important y était garanti.

Cette affirmation amène notre membre à formuler les remarques suivantes.

Que les deux lignes mentionnées soient vieillottes quant à leur équipement et surtout en matière de signalisation et de vitesse de référence est un fait qu'il faut nuancer. En effet, entre Dinant et Beauraing, le block automatique lumineux est fonctionnel, avec complexes de gares à Gendron-Celles, Houyet et Beauraing. Plus au centre de l'Athus-Meuse, Bertrix est modernisé ainsi que les installations de Meix-devant-Virton à Athus. Les autres tronçons de la ligne sont équipés de la signalisation à palettes et cabines Siemens. La vitesse de référence est de 90 km/h sauf entre Virton et Athus où celle-ci est fixée à 70 km/h.

Il est aussi intéressant de rappeler que l'axe Dinant - Athus est actuellement sous-utilisé. Des postes de block en ligne ont été fermés (comme La Hage ou Les Epioux).

En 1963, au service d'hiver, la gare de St-Vincent - Bellefontaine voyait passer le samedi 45 mouvements marchandises et 24 mouvements voyageurs pour les deux sens de circulation, soit 69 mouvements en tout : c'était le temps du block téléphonique avec cabines Siemens et Saxby.. En 1989, en semaine, il n'y a plus que 43 mouvements pour les deux sens confondus, sur une ligne où la signalisation a été partiellement modernisée. Cette spectaculaire chute du trafic laisse donc libres de nombreux sillons-horaires.

Le potentiel capacitaire de l'Athus-Meuse est donc important sans dépenses fabuleuses, si l'on tient compte en plus du renouvellement récent de la voie avec des barres longues sur certaines sections. Certes, il faudrait renouveler le reste, allonger les délais d'annonce aux passages à niveau et moderniser toute la signalisation pour porter la vitesse de référence par exemple à 120 km/h, en sachant bien que des ralentissements ponctuels resteront nécessaires. Côté traction, les actuelles locomotives diesel série 52-53-55, bien entretenues, peuvent à coup sûr faire face au trafic jusqu'à un certain seuil à définir en fonction du nombre de trains futurs...

Voilà quelques réflexions à méditer sur une ligne qui reste par ailleurs une des plus belles du pays...

Les nouvelles perspectives de la concurrence rail-route à la lumière du plan Van Miert

Deux facteurs vont influencer l'avenir du transport routier. Il convient de les analyser séparément puis de mesurer leur impact d'ensemble pour les prochaines années. Le premier est le plan de la Commission européenne pour ouvrir les réseaux ferroviaires européens au grand marché européen unifié, le second est la tendance à la fiscalisation grandissante de l'usage de la route sous des prétextes plus ou moins valables.

On le sait, le commissaire Karel Van Miert a introduit un plan tendant à réaliser de profondes mutations dans le transport ferroviaire. Rappelons l'essentiel: les réseaux nationaux généralisent l'infrastructure mais il y aura libéralisation du trafic et concurrence «internationale». On a déjà eu l'occasion de le dire: ce projet de réformes a une portée encore plus grande que la création du réseau de TGV-Nord ou la modernisation des relations ferroviaires classiques qui, en Belgique, aura nom de «Star 21». Un grand débat sur la question devrait avoir lieu l'année prochaine au Parlement européen.

Les résistances au changement

Il est impossible d'en prévoir la tournure et la conclusion. Mais il est certain que deux facteurs de résistance interviendront:

— les réseaux ferroviaires d'Europe occidentale, objet du plan Van Miert, sont des réseaux nationaux. Et donc l'une des expressions des souverainetés nationales. On sait combien ces abandons sont difficiles. En matière de transport, qu'il soit maritime, aérien ou ferroviaire, la politique du pavillon joue. Dans le transport aérien, on en est toujours à ramasser les morceaux d'une Air-Union refusée pour essayer de bâtir des ersatz. En transport ferroviaire, on risque fort de vérifier les mêmes réticences, comme le montre bien la lenteur mise par les gouvernements à mettre au point des contrats de gestion et à définir clairement les responsabilités et les coûts;

— les réseaux ferroviaires ne sont pas seulement nationaux, ils sont nationalisés. Cela procède de toute une histoire socio-politique aux effets techniques, commerciaux et bilantaires évidents. On doit donc s'attendre à des réticences de la part des syndicats et des forces politiques qui les représentent. Elles s'opposeront à ce que des «droits acquis» et des habitudes soient bouleversés au nom de la recherche de l'efficacité commerciale et du

rendement financier qui sont pourtant, en fin de compte, les meilleures garanties pour l'emploi.

Ceci n'enlève rien au mérite du projet de réformes présenté par le commissaire Van Miert. Au contraire. Il tombe sous le sens que les réseaux ferroviaires doivent être gérés plus efficacement et plus économiquement. En bref, on peut dire que la concurrence de la route, à laquelle ils ont été soumis malgré tout dans une certaine mesure, a préservé les réseaux ferroviaires d'Europe occidentale du pire: la terrible inefficacité du transport de marchandises en URSS, source d'importants gaspillages qui font que la redistribution est à corriger tout autant que la production même.

D'autre part, il n'y a pas de modernisation sans investissements. Or, les politiques tarifaires imposées jusqu'ici aux réseaux et l'obligation qui leur a été faite d'assumer des prestations non rentables dans l'intérêt de la collectivité ont eu pour effet de mettre de nombreux réseaux en déficit et, en tout cas, de les priver des ressources propres et en quantités suffisantes pour faire face aux investissements futurs. On ne pourra pas donner valablement suite au plan Van Miert sans étudier aussi cet aspect de la question et lui trouver une solution. On peut ajouter, dès à présent, que cette situation persistante a enlevé aux réseaux une trop grande part de l'initiative qui leur revient logiquement et que leurs dirigeants revendiquent légitimement.

La taxation de la route

C'est ici que l'on voit poindre la solution de facilité: taxer davantage la route. La formule séduit beaucoup de politiciens dans nos pays et, notamment, en Belgique, le ministre de tutelle des chemins de fer, Jean-Luc Dehaene. Il regarde volontiers vers la Hollande. Il n'est pas le premier mais ce n'est pas une excuse. On veut espérer qu'il saura faire la part des choses.

Il est indéniable que la lutte contre la pollution a apporté de nouveaux arguments en faveur du rail, contre la route. Il n'est pas niable non plus que les transporteurs, usant de la route au sens physique bien davantage que les voitures particulières, ne serait-ce qu'en fonction de la charge par essieu et du kilométrage parcouru, doivent contribuer davantage au financement des travaux routiers et à l'entretien général de l'infrastructure. Il est vrai aussi que le développement anarchique du véhicule privé impose à l'autorité publique, toujours dans l'ensemble des pays européens occidentaux, des mesures de coordination et de contrainte dont il faudra apprendre à s'accommoder. Celles qui ont été prises à Paris pour lutter contre les parages abusifs préfigurent des mesures analogues dans d'autres grands centres de nos pays.

Ceci admis, on souhaiterait que les pouvoirs publics, tant nationaux que communautaires, se préoccupent aussi de développer convenablement l'infrastructure routière et autoroutière, quoi qu'on en dise ailleurs. Cela est indispensable à peine d'asphyxier le seul mode de transport qui va partout, tant pour les

marchandises que pour les personnes, il ne faudrait jamais l'oublier.

Il est sans doute logique aussi de songer à substituer une fiscalité routière basée sur les kilomètres parcourus plutôt que sur l'achat de véhicules. Mais l'usager entend bien que cette contribution imposée se traduise par des investissements dans le mode de transport correspondant et non dans des glissements, soit vers des modes de transport concurrents, soit à des fins budgétaires qui n'ont rien à voir avec les transports. C'est vrai en Belgique, c'est vrai aussi pour l'ensemble des Douze. Il serait inadmissible que la fiscalité routière soit maintenue aux niveaux actuels, peu importe la méthode, si les investissements routiers devaient être diminués. Les transporteurs routiers professionnels et les automobilistes sont prêts, au besoin, à s'organiser politiquement pour défendre leurs intérêts, et pour commencer contre des écologistes aux vues étroites et qui s'imaginent être les seuls à savoir s'organiser et à faire pression sur les formations politiques traditionnelles. Avertissement sans frais à ces dernières...

■ Jean BEYLS

ACEC Transport: subside et contrat de la Région wallonne

L'exécutif régional wallon a adopté l'offre de base d'ACEC pour la fourniture et l'installation de 18 équipements de transmissions voie-machin à bord des tramways nécessaires au métro léger de Charleroi et en particulier à l'exploitation de l'antenne de Fontaine. Il s'agit d'un contrat d'une valeur de 40,11 millions de F.

La Région wallonne a décidé par ailleurs d'octroyer à ACEC Transport un subside d'un montant maximum de 23 millions de F pour mener à bien une recherche sur de nouveaux schémas de montage DPI (onduleur de tension à modulation de largeur d'impulsion connecté directement à la caténaire).

Echo de la Bourse
29/11/89

Le rail de demain prend la bonne voie ou déraile aujourd'hui...

Le conseil d'administration de la SNCB tient ce mardi une réunion spéciale consacrée à «Star 21». Cette appellation un peu hermétique signifie en fait «Spor van de toekomst-Avenir du rail»: c'est un plan destiné à mettre les chemins de fer belges en condition d'être avec la siècle finissant une étoile montante des transports. On le voit, l'enjeu est de taille.

En fait, «Star 21» est la réponse des dirigeants de la SNCB à une demande d'information formulée par le ministre Jean-Luc Dehaene qui cherche à définir lui-même sa politique en la matière. Cette réponse comprend plusieurs points qui constituent soit des innovations soit des remaniements substantiels pour répondre aux prévisions sur la demande croissante de moyens de transport, tant en voyageurs qu'en marchandises, et pour mettre les chemins de fer en état de concurrencer la route.

Les responsables du réseau belge proposent ainsi un réseau international à grande vitesse mais, prudents, ils laissent au pouvoir de tutelle le soin de déterminer si ce réseau empruntera des sites propres ou les assiettes des voies existantes avec quelques modernisations. Ils proposent aussi un réseau intervilles qui est un remaniement du système IC actuel, un réseau de trains locaux, une capacité de transport accrue aux heures de pointe pour dégager les routes, une réorganisation encore plus poussée qu'elle ne l'a été jusqu'ici du transport des colis de détail, le relèvement progressif de la charge par essieu de 23 tonnes environ à 25 tonnes et d'autres restructurations techniques internes.

Un énorme budget

Tout cela exigera beaucoup d'argent: 200 milliards de francs à répartir sur les trente prochaines années, et cela indépendamment des quelque 70 milliards nécessaires à l'installation du réseau TGV (train à grande vitesse) et des 17 milliards annuels d'investissements nécessaires au simple maintien en état de l'outil actuel. Cela fait

sensiblement plus que les 15 milliards annuels d'investissements que M. Dehaene a promis jusqu'ici...

«Star 21» exige non seulement des innovations techniques et des investissements financiers considérables; sa bonne exécution implique aussi, selon les auteurs du plan, que l'Etat se décide enfin sur le fameux contrat de gestion que la SNCB réclame depuis longtemps. Un tel type de contrat existe déjà en France, il précise clairement les obligations du transporteur public envers la collectivité, son coût et l'intervention financière correspondante des pouvoirs publics. Jusqu'ici, la confusion a toujours régné dans ce domaine. La SNCB part du principe qu'on ne peut lui demander d'équilibrer ses finances et d'assumer en même temps des obligations pour lesquelles elle s'estime insuffisamment rémunérée. On doit d'ailleurs indiquer à ce propos que si l'obligation de transporter les voyageurs s'explique par d'évidentes raisons sociales, le transport des navetteurs est techniquement le plus coûteux parce qu'il mobilise des matériels pour quelques heures seulement par jour et consomme aussi de l'énergie électrique précisément aux heures où elle est la plus demandée. Les omnibus aux heures de pointe (trains L du système actuel) sont à cet égard les plus déficitaires.

Quant au trafic de marchandises, il devrait être financièrement en équilibre et en mesure de se trouver de nouveaux débouchés, notamment pour le transport combiné rail-route.

La SNCB demande aussi que le législateur modifie la loi du 21 août 1991 qui impose des contraintes telles au transporteur ferroviaire que celui-ci ne s'estime pas en mesure de faire face comme il le conviendrait à la concurrence du transport routier, et cela dans la perspective du marché commun unifié des transports à fin 1992.

A Dehaene de jouer

A quelques jours de la Conférence européenne des ministres des Transports, prévue pour le 22 novembre, le ministre Dehaene sera donc, comme il l'avait souhaité, en possession du point de vue de la SNCB sur l'avenir du chemin de fer, le TGV et tout le reste, finalement tout aussi important.

Il lui appartiendra, au sein du gouvernement, d'obtenir un accord sur les propositions précitées. Notre petit doit nous dit que cela ne sera

pas facile. Et cela pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, tous les gouvernements qui se sont succédés jusqu'ici ont toujours refusé de prendre fermement et nettement leurs responsabilités en la matière. Et ce n'est pas le Parlement qui les y ont poussés: pour des motifs politiques, sociaux et communautaires. Quant aux nouvelles Régions, elles sont incapables de s'élever au-delà de leurs intérêts égoïstes. Ces derniers ont même pris une importance aiguë de par la réforme de l'Etat et la régionalisation. On l'a vu à propos du TGV: si les chemins de fer relèvent toujours de la compétence nationale, les permis de bâtir appartiennent aux Régions. Elles ne se font pas faute d'user et d'abuser d'un pouvoir sans contrôle en l'absence des rouages coordinateurs qu'on verra peut-être, nous disons bien peut-être, mis en place au cours de la troisième phase de la réforme de l'Etat.

Il y a ensuite les difficultés budgétaires. On a déjà eu l'occasion de signaler que l'évolution des résultats de la SNCB au cours des six premiers mois de l'année est préoccupante, et, si le matériel roulant et de traction de la SNCB peut être considéré comme correct, l'infrastructure ne l'est pas ou menace de ne plus l'être à cause d'économies incompatibles avec les exigences du futur: beaucoup de bâtiments sont vétustes et la voie a besoin d'être reprise de fond en comble pour assurer en toute sécurité dans les prochaines décennies un trafic de marchandises non seulement plus rapide mais plus dense et plus lourd. Mais pour justifiées qu'elles soient techniquement, les demandes financières de la SNCB se heurtent au souci de maintenir les grands équilibres financiers de l'Etat. Vue sous cet angle, la question revient à ceci: veut-on en Belgique un outil ferro-

viaire à la hauteur des exigences du siècle prochain et compétitif par rapport aux autres moyens de transports, déjà encombrés ou menacés de l'être bientôt? Si la réponse est positive, et nous croyons qu'elle doit l'être, il est évident que M. Dehaene ne doit pas être seul à fournir la réponse. Et sur le principe, et sur les moyens à mettre en œuvre, y compris d'éventuels relèvements de tarifs. En réalité, cette réponse dépasse le cadre étroit de la Belgique et, a fortiori, de nos Régions. D'où la réunion européenne d'allieurs prévue dans quelques jours.

Il y a enfin le volet social. Au cours des dernières années, les effectifs de personnel ont été réduits sensiblement pour se trouver actuellement aux alentours de 48 000 agents. La direction de la SNCB estime qu'il doit être possible de réduire encore ces effectifs de dix mille agents environ. La question est évidemment de savoir où. Les personnels roulants et techniques sur le terrain et dans les ateliers considèrent volontiers «qu'ils ont déjà donné» et que c'est du côté de l'administration que le fer devrait être porté. Les administratifs rétorquent que, face aux tâches nouvelles qui les attendent, ils ne sont pas trop nombreux. Il ne nous appartient pas de nous prononcer mais d'exposer la question. Quoi qu'il en soit, un effort de rationalisation reste à poursuivre et ce, d'autant plus que des augmentations de salaires ont été accordées au printemps alors que, comme on l'a vu, la SNCB n'est pas liée financièrement d'affaire.

Il est évident cependant que «Star 21» sera exécuté avec un outil dynamique, performant, financièrement sain, ou qu'il ne sera pas. Tel est bien l'enjeu de la réunion d'aujourd'hui au-delà des querelles partisanes, régionales, etc.

■ Jean BEYLS

Echo de la Bourse
14.11.83

Premier voyage de la saison 1990
Dimanche 28 janvier 1990

Le Fagnard par l'Amblève

Train destiné aux amateurs et photographes

Arrêts-photos entre Waimes et Losheimergraben

Nous vous invitons à participer à ce nouveau voyage que nous organiserons exceptionnellement un **DIMANCHE**. Le choix de ce jour a eu lieu pour répondre à des demandes qui nous ont été faites de la part de ceux qui ont une activité professionnelle le samedi.

Il s'agit d'un essai et le nombre de participants déterminera la viabilité de cette formule.

Le voyage aura lieu en autorail série 46 : celui-ci partira de Liège-Guillemins vers 8h50 (correspondances assurées de Bruxelles et Charleroi). Le retour est prévu à Liège vers 19h30. L'autorail parcourra les lignes Liège - Rivage - Trois-Ponts - Malmédy - Wévercé - Losheimergraben et retour.

L'arrêt de midi est prévu à Bütgenbach : pour ceux qui le désirent, nous proposons un repas collectif complet avec entrée froide, plat principal et dessert, service et TVA compris, boisson en sus, au prix de 450 BEF : la réservation est indispensable sur bulletin de participation joint.

Pour les nombreux arrêts photos, nous nous consacrerons cette fois à l'extrémité orientale de la ligne : nous ne ferons des arrêts-photos qu'à partir de Waimes, dans des paysages hivernaux : peut-être la neige sera-t-elle au rendez-vous...

Nous vous invitons à rallier Liège-Guillemins en train régulier : à cet effet, nous vous offrons le parcours d'approche en 2e classe par trains réguliers au départ de toute gare belge pour la somme modique de 200 BEF aller et retour.

Le nombre de places est très limité dans l'autorail série 46. Les inscriptions seront prises dans l'ordre de réception du formulaire de participation ET du paiement correspondant. En cas de surnombre, nous reporterons les inscriptions les plus tardives à un second voyage identique qui pourrait avoir lieu le 11 février 1990, pour autant que le nombre d'inscrits pour ce second voyage soit suffisant.

Si vous ne pouvez accepter un éventuel report de date, veuillez le signaler expressément sur la rubrique correspondante du bulletin d'inscription, et payer par chèque, afin que nous puissions vous renvoyer celui-ci si votre inscription ne peut être prise en considération vu l'affluence.

Prix

Nos prix comprennent comme d'habitude le parcours en autorail spécial de Liège-Guillemins à Liège-Guillemins, les frais d'organisation, d'assurances et la TVA.

adulte : 450 BEF

adulte membre du GTF en règle de cotisation pour 1990, épouse enfant de + de 14 ans ou ascendant vivant sous le même toit : 400BEF (1)

enfant de moins de 14 ans : 400 BEF

enfant de moins de 7 ans : non admis

Mode de paiement

Veillez de préférence payer par chèque bancaire joint à votre bulletin d'inscription (cette formule est indispensable si vous n'acceptez pas le report éventuel de votre inscription au 11.02.90).

Renvoyez le bulletin à l'adresse qui y est indiquée le plus tôt possible et de toute manière avant le 18 janvier 1990.

Prochains voyages du GTF asbl

Train de tourisme "Le Fagnard" dans les Cantons de l'Est et le pays de Malmédy "Les Carnavals" le dimanche 25 février 1990. Le dépliant de ce voyage sera inséré dans notre prochain numéro, qui paraîtra en janvier 1990. Parlez-en déjà autour de vous...

Voyage à l'étranger : nous envisageons d'organiser un voyage en Corse pendant les vacances scolaires de Pâques 1990. Les premiers renseignements figurent en page D du présent feuillet supplémentaire.

(1) - lors de nos voyages de septembre et d'octobre 1989, nous avons constaté que certaines personnes qui n'étaient pas en règle de cotisation vis-à-vis du GTF asbl s'inscrivaient néanmoins en profitant du tarif "membres". Nous ne pouvons accepter cette manière peu scrupuleuse de procéder, par respect pour ceux qui nous soutiennent par leur cotisation et permettent ainsi à l'Association d'organiser ce type d'activités. Chacun comprendra donc que les inscriptions, au tarif "membre", de personnes qui ne sont pas en règle de cotisation pour l'année en cours, seront à l'avenir systématiquement refusées.



date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP.

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Fagnard - dimanche 28.01.90

Bulletin à renvoyer avant le 18/1/1990 à l'adresse suivante :
 GTF asbl c/o Monsieur Michel GEORIS
 rue Nicolas Fassin 41 - B-4030 GRIVEGNEE

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 F et portant l'indication de votre nom et adresse, pour le renvoi de vos billets et de notre circulaire de confirmation. Merci.

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°... N° bte....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél. /

*Inscris au voyage du 28/01/1990
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 400BEF
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 450BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 400 BEF
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 450 BEF
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF

TOTAL

*J'effectue le paiement

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

*Au cas où l'autorail du 28.01.90 serait complet :

<input type="checkbox"/>	j'accepte le report d'office au 11/02/90
<input type="checkbox"/>	je refuse le report d'office et demande le remboursement : je paie donc par chèque joint.

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

(date et signature)

Voyage 1990 à l'étranger

Le GTF asbl souhaite s'éloigner de sa terre natale et visiter l'Ile de Beauté, qui dispose d'un merveilleux réseau ferré à voie métrique que tout amateur se doit de découvrir. Nous souhaitons dès à présent connaître le nombre de personnes intéressées par cette activité, ainsi que le choix qu'elles feraient entre les deux possibilités suivantes :

date retenue : vacances scolaires de Pâques 1990

programme 1 (train + bateau). Départ le vendredi 6 avril matin, parcours en train et bateau vers la Corse (24 heures de voyage pour l'aller simple). 4 jours sur place, 3 nuits en 1/2 pension dans un hôtel proche d'Ajaccio.

Parcours en train à voie métrique avec 2 excursions en autocar. Retour en Belgique le jeudi 11 avril vers 18 heures.

prix approximatif : 17.500 BEF sur base de compartiments de 4 personnes pour les traversées maritimes Marseille - Corse.

programme 2 (avion). Départ le vendredi 6 avril vers midi et arrivée en Corse au courant de l'après-midi. 4 jours 1/2 sur place avec 5 nuits dans des hôtels de diverses localités pour découvrir davantage. Parcours en train voie métrique dont 1 voyage Ajaccio-Bastia en autorail spécial ABH Renault, visite des ateliers de Casamozza, excursions en autocar. Découvertes de villes corses en soirée.

Retour en Belgique en avion le mercredi 10 avril.

prix approximatif plus élevé justifié par le logement en hôtel et non en bateau, le transport en avion, les logements dans des hôtels différents : 23.000 BEF environ.

Pourrions-nous demander aux personnes intéressées par ce déplacement d'envoyer leur carte de visite, ou un petit mot avant le 20 janvier prochain à GTF asbl, voyage en Corse, BP 191, B-4000 Liège 1, en indiquant le nombre de personnes intéressés et la formule choisie. Votre démarche sera bien sûr sans engagement, mais elle déterminera la décision d'organiser un tel voyage et ses dispositions pratiques. Nous vous en remercions.

GTF asbl.

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.

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

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

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

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1