
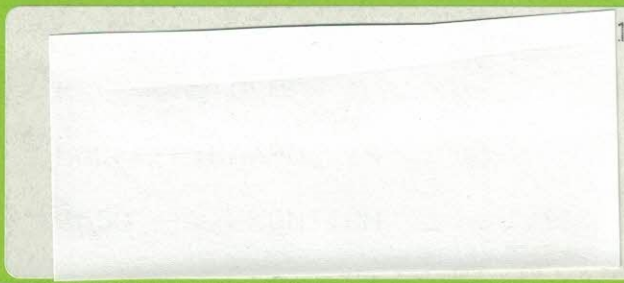


1989


LIEGE
 ATELIER DU PERRON
 Rue Roger Noiset, 1-3-5
 4000 LIEGE
 Tel. 041 / 52.69.06

LIEGE
 12.11.90
 4000

BELGIQUE
 F 00550
 BELGIE
 BH5671



1056



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n ° 67 - Janvier 1990 - 60 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 67

Treizième année

Janvier 1990

A nos membres	3
Nouvelles de la SNCB	
Infrastructure	5
Matériel	11
le TGV-Trans-Manche	13
Exploitation	
le dossier Athus-Meuse (suite)	22
Airport-City Express	47

Supplément : 2ème voyage de la saison 1990 : Train de plaisir
 "Le carnaval" - dimanche 25.02.90

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 : 1400 ex.

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

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

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.
 Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

A NOS MEMBRES

Comme toutes les sociétés - mais sans doute pas pour les mêmes raisons - le GTF asbl est obligé de moderniser sa gestion et les opérations administratives liées à ses diverses activités.

En effet, dans notre cas - une association entièrement animée par des bénévoles - il importe que les opérations fastidieuses soient limitées drastiquement et que le temps nécessaire à l'administration soit aussi réduit que possible. N'est-il pas vrai que celui-ci est pris sur le temps de loisir des animateurs ?

Pour faciliter l'élaboration de Trans-Fer, nous avons acquis un ordinateur permettant la technique du traitement de texte. De plus, cet appareil nous permet de transférer automatiquement les textes destinés à nos prochaines éditions "hors abonnement" sur les installations de photocomposition de notre imprimeur. Nous éviterons ainsi les relectures fastidieuses et multiples d'épreuves : tout risque de "coquille" est éliminé. Nos deux prochaines éditions seront réalisées selon cette technique : un numéro spécial de Trans-Fer consacré notamment à une rétrospective de tous nos voyages de l'année 1989, et une plaquette consacrée à une histoire complète de la ligne 127 Landen - Statte. Nos prochains numéros de Trans-Fer vous proposeront une souscription à ces ouvrages en préparation, que nous voulons très abondamment illustrés.

D'autre part, le fichier de nos membres est actuellement tenu directement par le GTF asbl, et en temps réel : ceci nous permet de simplifier la procédure d'affiliation et... de changement d'adresse de nos membres (il vous suffit désormais dans ce cas, de nous envoyer un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste).

Jusqu'à ce jour, et malgré un volume sans cesse grandissant, la comptabilité de notre Association était - parfaitement - tenue à la main. L'exercice 1990 verra l'introduction de l'informatique dans ce domaine. Notre Doyen des membres effectifs, Monsieur Félix Braive, pourra ainsi passer le flambeau tout en souplesse à son fils Jacques, vice-président de notre Association. Nous tenterons de réduire le nombre d'opérations comptables en favorisant - lorsque la chose est possible - la vente directe de nos éditions lors de nos voyages, à un prix particulièrement attrayant. Le service de vente par correspondance (départements "éditions" et "distribution") sera évidemment maintenu.

Les inscriptions à nos voyages, l'établissement de la situation journalière des participations et l'envoi des circulaires de confirmation relevaient jusqu'à ce jour d'un véritable travail de bénédictin d'un autre âge : il est assuré selon les cas par nos membres Francis Beckers, Jacques Ferrière, Michel Georis et Jean Laterre avec une rigoureuse précision

dont nous les remercions cordialement. Il faut constamment faire des additions provisoires, jongler avec différents modèles de billets à glisser dans des enveloppes, le tout avec un minimum d'erreurs...

Nous avons à ce jour réalisé 78 voyages spéciaux sur le réseau SNCR, 4 voyages en tramway, des visites ferroviaires, des voyages à l'étranger par trains réguliers : la perte de temps occasionnée à nos collaborateurs bénévoles chargés de récolter les inscriptions est telle que nous avons décidé une modernisation radicale de ce secteur.

Nous utiliserons désormais l'informatique pour alléger ce travail, et plus particulièrement un logiciel réalisé "sur mesures" par le fils d'un de nos membres actifs, informaticien de profession.

Quelles sont les nouveautés pour vous qui participez à nos voyages ?

* Nous vous prions instamment d'indiquer sur votre bulletin d'inscription votre numéro de membre (qui figure sur l'étiquette-adresse de Trans-fer et sur votre carte de membre (ou le n° qui figurerait dans le cadre correspondant de la circulaire annonçant notre voyage). L'entrée de ce numéro dans notre ordinateur nous indique automatiquement vos coordonnées (veillez à nous prévenir à temps de votre changement d'adresse éventuel...)

* Vous ne devrez plus nous adresser d'enveloppe rédigée à vos nom et adresse pour le renvoi de la circulaire de confirmation, car la lettre de confirmation du voyage sera automatisée (le coût du timbre sera inclus dans nos prix).

* Tous les billets et bons (de dîner, de prestations supplémentaires...) seront imprimés directement sur la lettre de confirmation : il vous suffira de les découper. Seuls - et pour cause - les billets de chemin de fer resteront distincts.

* Nous acceptons désormais le paiement par carte de crédit (de la Belgique comme de l'étranger). Nous donnerons la préférence à ce type de paiement ou au paiement par chèque joint au bulletin de participation. Le traitement de vos demandes par ce type de paiement est plus aisé pour nous, dans la mesure où nous constatons le paiement au moment où nous recevons votre inscription.

* Nous imprimerons désormais nos conditions de participation au verso du bulletin d'inscription et non plus sur la circulaire de confirmation (sauf pour nos voyages "grand public").

Nous accepterons aussi le paiement par carte de crédit pour le paiement de nos éditions au départ de l'étranger, à condition de nous écrire pour spécifier une commande précise et claire, et pour préciser la somme que vous payez, l'autorisation de débit de la carte, son numéro, la date et votre signature.

Nous espérons que nos membres qui nous font confiance acceptent ces quelques changements qui nous allégeront considérablement la tâche. Nous vous remercions de votre indulgence pendant la période de rodage de ces nouvelles dispositions.

Mais si ce type de transformation amène une réduction des frais généraux dans une entreprise commerciale, il les augmente par contre dans une asbl, qui dispose de sièges multiples et de collaborateurs dispersés à Liège, Bruxelles ou Charleroi : l'achat de matériel informatique fiable est coûteux... Aussi, nous nous voyons contraints de procéder à une augmentation du coût de participation à nos divers voyages, pour en amortir le coût : déjà, nous vous remercions de votre compréhension.

Nous venons par ailleurs d'assister à une augmentation des tarifs postaux. Celle-ci a attiré notre attention sur le fait que les tarifs postaux vers la Belgique et l'étranger pour l'affranchissement des périodiques étaient sans commune mesure : la poste belge demande le... quintuple du prix pour expédier Trans-fer à l'étranger ! Aussi, à partir du 15 février prochain, la cotisation pour un nouveau membre étranger passera à 330 BEF. Nous vous remercions de votre compréhension. Les renouvellements de cotisation non réalisés pour cette date sont soumis au régime général : 450 BEF.

Nous remercions enfin chaleureusement tous ceux de nos membres qui nous ont soutenus en versant pour 1990 un montant souvent supérieur aux taux minimal proposé : ils nous encouragent ainsi dans nos activités. De notre côté, nous espérons que nos premières organisations de la saison 1990 recueilleront votre agrément.

GTF asbl.

Avez-vous renouvelé votre cotisation au GTF asbl pour 1990 ?

Si oui, soyez-en remercié !

Si non, il vous reste jusqu'au 10 février pour vous réaffilier au taux de cotisation avantageux de 170 BEF minimum (250 BEF pour l'étranger). Versez sans attendre le montant de votre choix au compte 068-0883360-08 de GTF asbl à 4000 Liège en précisant nom, prénom et n° de membre (versements de l'étranger : voyez procédure en 3e page de couverture).

Après le 10 février, sans nouvelles de votre part, le service de Trans-fer sera automatiquement suspendu. D'autre part, après le 10 février 1990, le taux de réaffiliation est de 450 BEF (sans qualité de membre protecteur).

NOUVELLES DE LA SNCB

INFRASTRUCTURE

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

- * La bifurcation de Brugge-Zeehaven (lignes 51/51A) s'appelle dorénavant "Brugge-Zeehaven-vorming".
- * Ligne 217 nouvelle de Y Noord-Everstein (nouveau repère sur la ligne 55) à Evergem - Overdam.

Ligne 218 nouvelle de Tessenderlo (ligne 17) à Paal.

(note du 23/11/89 publiée le 15/12/89)

Ligne 20 - Y Beverst - Lanaken-frontière suppression du trafic international

De source néerlandaise généralement bien informée, nous avons appris que les Nederlandse Spoorwegen étaient en négociation avec la SNCB en vue de la fermeture prochaine du point frontière de Lanaken, qui assurait un trafic de marchandises local entre le Limbourg belge et Maastricht. Cette fermeture serait déjà programmée pour la fin du mois de mai 1990. Affaire à suivre...

Ligne 55 - Gand - Terneuzen : une fameuse expansion

Complètement isolée par l'Escaut du reste du réseau ferré néerlandais, la ligne NS de la Flandre Zélandaise joignant Terneuzen à Zelzate, à la frontière belge, est entièrement orientée vers la Belgique.

Un accord intergouvernemental belgo-néerlandais de 1948 confirme ce "rattachement" de fait de cette ligne au réseau de la SNCB. Certes, son exploitation dépend des chemins de fer néerlandais, qui y occupent 24 agents : mais tout le trafic marchandises qui y est généré est évacué par Gand et la Belgique (1).

Cette liaison "internationale" prend une ampleur de plus en plus considérable, grâce au développement des entreprises qui se sont installées sur les rives néerlandaises du canal Gand - Terneuzen.

Pour la première fois, la millionième tonne de marchandises a franchi en train en 1989 la frontière franco-belge à Zelzate : la ligne 55 assure ainsi plus d'un cinquième du trafic ferroviaire des marchandises entre les Pays-Bas et la Belgique.

(1) les trains de voyageurs y ont été supprimés entre Gand et Zelzate le 11 septembre 1961.

Cette croissance est particulièrement spectaculaire, puisqu'en 1975, le transport ferroviaire de marchandises ne dépassait pas 500.000 tonnes en Flandre Zélandaise...

L'entreprise "locomotive" de la croissance spectaculaire du trafic de ces quinze dernières années est la société NSM, qui exporte des engrais notamment vers la France au départ de son implantation de Sluiskil : elle assure ainsi un tiers du trafic de la ligne. Les autres clients principaux sont Dow Chemical et Zuid Chemie.

Cette croissance accélérée du trafic pourrait bientôt provoquer des difficultés d'exploitation sur cette ligne à voie unique (2). Aussi, un dédoublement est proposé sur la partie néerlandaise de la ligne, mais sur l'autre rive du canal Gand - Terneuzen. La ligne actuelle est en effet implantée sur la rive gauche, alors que 80% du trafic est généré par des entreprises qui se sont développées sur la rive droite. Les wagons passent actuellement d'une rive à l'autre par le pont de Sluiskil, au prix d'un détour considérable. De surcroît, ce pont a été neutralisé dernièrement pendant trois mois, suite à un incident de navigation sur le canal...

Certes, il existe aussi un projet de pont ou de tunnel pour franchir l'Escaut Occidental à Terneuzen, et relier ainsi définitivement la Flandre Zélandaise au reste des Pays-Bas. Mais il ne concerne que la circulation routière, de sorte que les entreprises de Flandre Zélandaise resteront tributaires de la SNCB pour l'évacuation de leur production.

d'après La Libre Belgique - 05.10.89
transmission par D. De Seille

Ligne 154 : mise en service de la traction électrique pour 1990

Il se confirme que la mise en service de la traction électrique sur la ligne 154 entre Namur et Dinant aura lieu le 27 mai 1990. Décidée au moment où la SNCB développait une politique du tout-électrique, l'électrification de cette ligne est ensuite apparue comme un luxe dans une société rongée par le mal du déficit. Mais les entrepreneurs étaient désignés et les travaux déjà engagés. Au lieu de payer des indemnités de dédit considérables, la SNCB décida l'achèvement des travaux au prix d'un étalement considérable dans le temps, et au risque de fatiguer la clientèle habituelle des trains Namur - Dinant par des temps de parcours allongés et autres retards pour cause de travaux... aujourd'hui économiquement peu justifiés, si l'on remarque que cette ligne à double voie électrifiée verra passer ... un seul train électrique par heure et par sens.

(2) sur territoire belge, la ligne 55 se détache de la ligne Gand - Eeklo à Wondelgem. De Wondelgem à Zelzate-Linkeroever, elle a statut de ligne principale : sa vitesse de référence est de 60 km/h.

Dès le 27 mai 1989 donc, les trains IC actuels Gand - Namur seront systématiquement prolongés jusqu'à Dinant. En saison et les week-end, des liaisons directes seront aussi prévues entre Dinant et Blankenberge. Les automotrices électriques "Break" remplaceront donc les trains actuels, tractés en traction diesel. Les locomotives diesel série 52/53/54 et 55 garderont cependant l'exclusivité de la traction des trains de marchandises entre Ronet et Athus, pour éviter tout relais inutile et dispendieux dans les installations exigües de Dinant...

A l'occasion de la mise en service de la traction électrique de Namur à Dinant, la SNCB prévoit un tarif promotionnel entre les deux villes les 26 et 27 mai. Qu'on se le dise...

**Ligne 167 : section Athus -
Mont-St-Martin ; fermeture
totale programmée pour 1992 !**

Eh oui... Nous ne divaguons pas ! La SNCB met en service une ligne électrifiée peu justifiée d'un côté, et se prépare à en fermer une autre, après l'avoir mise sous tension il y a deux ans à peine... La SNCB et la SNCF semblent en effet s'être entendues pour fermer ce point frontière franco-belge à l'extrême sud de notre pays pour... l'ouverture du grand marché européen...

L'information a été révélée par l'Avenir du Luxembourg du 23 décembre 1989, et nous a été transmise par notre membre Jean-Claude Léonard. Elle ne vient pas de n'importe qui, mais de Didier Reynders lui-même, président du Conseil d'Administration de la SNCB, interrogé sur le sujet par le député permanent luxembourgeois André, par ailleurs président d'Idelux, intercommunale de développement économique de la province du Luxembourg..

Didier Reynders confirme dans sa réponse que la SNCF, les CFL et la SNCB, de même que les chemins de fer hollandais (NS) ont récemment débattu de la fermeture du point frontière d'Athus - Mont-St-Martin. Ils sont arrivés au modus vivendi suivant.

Il faut d'abord savoir qu'actuellement, le trafic ferroviaire transitant par Athus-Mont-St-Martin est composé d'un trafic diffus international, d'un trafic par trains complets et d'un trafic diffus local.

Le trafic diffus international représente 45 wagons par jour et par sens. Il sera reporté sur l'axe Woippy - Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL) - Sterpenich (SNCB) à la date du 23 septembre 1990.

Le trafic international par trains complets peut être estimé à environ 1 train par jour dans le sens SNCF-SNCB, auquel il faut ajouter un train de matériel vide. Il s'agit de trains programmés d'eaux minérales "Evian" et de trains de transport de tuyaux de Pont-à-Mousson à destination des ports belges, et de trains non programmés de produits métallurgiques de Hébange

vers Flémalle. Dans le sens opposé, le trafic est négligeable. La SNCB a proposé de reporter ce trafic par trains complets sur l'axe Woippy - Bettembourg (CFL) - Rodange (CFL) - Athus ou Gouvvy.

Le trafic diffus local est estimé quant à lui à 4 à 5 wagons par jour, en provenance des gares de Longwy, Mont-St-Martin, Saulnes et Rehon : il semble, aux yeux de Monsieur Reynders, peu porteur d'avenir. Aussi, ce trafic diffus local serait détourné, dès le mois de mai 1992, via Mont-St-Martin (SNCF) - Rodange (CFL) - Athus (SNCB), soit en empruntant la branche luxembourgeoise de ce triangle. Cette solution est techniquement possible, selon Monsieur Reynders, car elle garantit le respect des délais d'acheminement actuels d'autant plus que les CFL n'envisagent pas, de leur côté, la fermeture du point frontière de Rodange - Mont-St-Martin, étant donné que le trafic des voyageurs local entre Longwy et Luxembourg, composé essentiellement de navetteurs, est actuellement en croissance.

Didier Reynders conclut que le faible trafic actuel ne justifie pas le maintien en exploitation du point frontière d'Athus - Mont-St-Martin. Il tente de rassurer son correspondant en affirmant que la zone industrielle d'Athus du pôle économique européen de développement Longwy - Rodange - Athus restera toujours raccordée d'un point de vue ferroviaire sur chacun des trois réseaux, qui pourra ainsi organiser la desserte de la zone qui le concerne.

Que faut-il penser de cette nouvelle amputation du réseau de la SNCB ?

Nous laisserons aux spécialistes le soin de débattre de la solution complexe que Didier Reynders expose pour supprimer une ligne à voie unique de... moins de trois kilomètres.

Nous relèverons quant à nous le joli gaspillage des deniers publics qui a été fait dans le secteur. Chacun se rappelle sans doute que la ligne Athus - Mont-st-martin a fait l'objet d'importants travaux d'aménagement en ...1988. A cette époque, elle a été mise à voie unique et électrifiée en 25 kV 50 Hz, afin de combler l'hiatus électrique existant entre Mont-St-Martin, où arrive la caténaire de Longwy, et Athus, dont les faisceaux marchandises sont partiellement électrifiés à l'initiative des CFL (ligne en provenance de Longwy). La solution de l'électrification avait pour avantages l'augmentation de la charge admise des trains de 1600 à 1800 tonnes et la suppression de relais de machines diesel/électrique pour une courte distance à Mont-St-Martin, avec l'obligation pour la SNCF, qui a l'initiative de la traction jusqu'à Athus, de maintenir un petit parc diesel dans un secteur complètement électrifié.

Même si, semble-t-il, l'électrification a été menée sur un mode "économique" sur cette ligne, en réutilisant notamment des équipements sans emploi sur d'autres lignes lorraines en cours

de démantèlement, les travaux de modernisation et d'électrification ont tout de même coûté en 1988 4.100.000 FF à la France pour 1030 m de caténaire, et environ 40.000.000 FB à la Belgique, pour une longueur de caténaire de 1220 mètres, posée à l'intervention de la firme Duchêne de Modave. La mise sous tension de cette courte ligne date du 13 juin 1988. Un voyage inaugural Longwy - Athus - Rodange - Longwy a même été organisé le 18 du même mois, à l'aide d'une automotrice "Z2" de la SNCF.

La décision de modernisation et d'électrification de cette ligne paraissait à l'époque justifiée en outre par les flux de trafic qui y étaient observés. En 1987, la ligne Athus-Mont-St-Martin voyait passer 410.000 tonnes à l'exportation et 860.000 tonnes à l'importation. En 1988, quatre trains internationaux complets transitaient entre la France et la Belgique par ce point frontière ; ils transportaient voitures automobiles, bouteilles d'eau minérale d'Evian, et produits sidérurgiques lorrains. En sens inverse, deux trains complets étaient répertoriés, sans compter un à deux trains non programmés par jour... Le trafic diffus international provenait de Bâle, ou de l'Italie.

En deux ans, une bonne partie de ce trafic a disparu... à moins qu'il n'ait déjà été détourné par un autre point frontière, comme Sterpenich, afin de préparer une future décision de fermeture, qui apparaît aujourd'hui inéluctable en mai 1992. Une affaire à classer au dossier des travaux ferroviaires inutiles... internationaux.

Edition nouvelle du GTF asbl

Avez-vous acquis le dernier numéro hors série de Trans-Fer ?

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

Il s'agit 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 : notre stock résiduaire est limité.

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).

Commande 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.

MATERIEL

La SNCB vend ses "rossignols"

En quête d'économies, la SNCB met en vente du matériel roulant obsolète ou sans emploi. L'édition du journal "Vers l'Avenir" du 11 janvier dernier, recensée par notre membre Alain Tenaerts de Surlemont, donne des éclaircissements intéressants et étayés sur ce dossier.

On apprend notamment que la vente de matériel roulant voyageurs et marchandises déclassé aux chemins de fer marocains se porte bien. Déjà détenteur de diverses voitures à voyageurs de type K1 (1), ce réseau vient d'acheter à la SNCB 180 wagons Gbs (200.000 FB l'unité), dix voitures couchettes I3 (1.000.000 FB l'unité vu leur "standing") et douze voitures voyageurs de service intérieur K3 (400.000 FB l'unité). En tout, la valeur de la commande est d'environ 50.000.000 FB, une somme inscrite au budget 1990 de la SNCB : c'est cette somme globale qu'il faut bien sûr analyser, la totalité du marché ayant fait l'objet d'une négociation serrée, paraît-il.

Le sympathique Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées est aussi un client régulier de la SNCB, pour des sommes évidemment plus modestes... Ainsi, en 1989, le CFV3V a-t-il reçu onze voitures à voyageurs dont cinq voitures-buffet et cinq voitures K1 pour une somme totale de 934.000 FB (2).

En 1989, la SNCB a aussi vendu 246 wagons pour 75 millions, deux autorails pour une somme globale de 192.000 FB, et 8 locomotives, lui rapportant une somme de 7.000.000 FB... La politique qui prévaut actuellement à la direction du Matériel est d'éviter les immobilisations de matériel qui n'ont pas d'avenir, surtout dans le domaine des marchandises...

La mitraille rapporte aussi : en 1989, 1.478 wagons déclassés ont été achetés par des ferrailleurs pour une somme totale de 70.000.000 FB : l'Atelier Central de Luttre se charge de la mise en pièces de ce matériel, et de la récupération des pièces encore utiles, avant livraison aux ferrailleurs.

Enfin, la SNCB s'est aussi lancée dans la location de matériel à l'étranger. Ainsi, comme nous l'avons relaté dans de précédents numéros de notre revue, la SNCB a donné en location une série de voitures à voyageurs de type M2 aux chemins de

(1) pour toute information descriptive sur le matériel voyageurs de la SNCB, voyez l'encyclopédie que nous avons récemment publiée sur le sujet en collaboration avec l'ARBAC : "Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB", deux volumes A4, près de 800 pages, édition française ou néerlandaise au choix pour le tome 1, bilingue pour le tome 2. Nous pouvons vous faire parvenir cette édition monumentale en 2 volumes par recommandé postal contre paiement d'une somme de 3110 BEF au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions 4000 Liège. Pour l'étranger, versez 3260 BEF selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

(2) une voitures à voyageurs déclassée par la SNCB, mais toujours en état de marche et d'un confort suffisant vaut donc environ 200.000 FB. Livraison au prix coûtant à la gare choisie par l'acheteur. Avis aux amateurs !

fer néerlandais (NS) confrontés à des problèmes ponctuels d'explosion de leur trafic voyageurs. Trente-sept voitures M2 ont ainsi été louées aux NS en 1989, au prix de 2.000.000 FB par voiture et par an. Dix autres sont retenues pour 1990.

On apprend par ailleurs qu'une commission d'experts de la Direction Marketing-Ventes et de la Direction du Matériel de la SNCB se réunit tous les deux mois pour évaluer l'état du matériel roulant. Le matériel vieilli est classé en trois rubriques : le matériel obsolète destiné à la mitraille ou à la vente, le matériel transformable sans frais trop importants, et le matériel à impérativement remplacer par du nouveau...

Quant à la valeur de la totalité du parc moteur et remorqué de la SNCB, elle a été évaluée en 1989 à 300 milliards FE en valeur à neuf, 90 milliards en valeur réelle, compte tenu de son amortissement sur une durée de 20 ou 30 ans selon les cas.

Le saviez-vous ?

VARIA

Des distributeurs automatiques pour les chefs-gardes à la SNCB

De toute éternité, les chefs-gardes de la SNCB disposent de "carnets à souches" pour la délivrance de billets aux voyageurs, notamment ceux qui montent dans les trains aux points d'arrêts non gardés qui se sont multipliés dans les dernières années.

Ces carnets à souches sont devenus obsolètes, à l'heure de l'électronique. Aussi, la SNCB compte équiper ses chefs-gardes de distributeurs automatiques de billets "de poche" du modèle en usage aux chemins de fer autrichiens (ÖBB). Cet équipement sera testé durant le 1er trimestre 1990 sur la ligne Charleroi-Anvers, avant son éventuelle généralisation à tout le pays...

P.L.

TGV TRANS-MANCHE

Prélude à la réalisation d'une liaison directe entre l'Angleterre, la France et la Belgique, sans transbordement, le contrat de construction des 30 TGV Transmanche, d'une valeur totale de 5 milliards 934 millions de francs français ou 36 milliards 867 millions de francs belges, a été signé ce lundi 18 décembre 1989 à Bruxelles.

Le tunnel sous la Manche permettra l'acheminement :

- des trains de voyageurs et de marchandises ;
- des navettes sur rail pour trafic routier.

Sa mise en exploitation, en 1993, constituera la première étape de la construction du réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

British Railways, la SNCF et la SNCB offriront à leur clientèle le transport à grande vitesse pour les voyageurs et de nouveaux acheminements pour le fret (avec pour ce dernier la possibilité d'utiliser les formules dites intermodales). Eurotunnel, concessionnaire du trafic routier sous la Manche, assurera pour sa part le transfert des voitures, autocars et camions - avec leurs passagers - au moyen de navettes ferroviaires.

C'est le TGV, train à grande vitesse, international, circulant à 300 km/h sur les infrastructures nouvelles, qui transportera les voyageurs Bruxelles - Londres en 2h40 et Paris - Londres en 3 heures : ces temps de parcours pulvérisant les records actuellement détenus par les combinaisons les plus performantes - train/hydroptère (jetfoil) ou train/hydroglisseur - réduiront de moitié la durée du trajet.

Les rames Transmanche commandées par les trois réseaux ferroviaires se composeront de 18 voitures offrant près de 800 places assises dont trois quarts en 2ème classe.

Leur conception, qui tient compte des exigences les plus sévères en matière de sécurité, intègre les améliorations qui ont fait le succès du TGV en France tant sur le Sud-Est que sur l'Atlantique et qui répondent à la demande de la clientèle sensible à la vitesse, au confort et à la qualité du service.

Utilisant les infrastructures classiques et les différents courants de traction des trois réseaux, les TGV pénétreront facilement au coeur des villes et donneront correspondance à tous les autres trains.

Les TGV seront construits en collaboration par deux firmes belges (BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A. ainsi qu'ACEC Transport S.A.), trois firmes françaises (GEC Alsthom, ANF Industrie et De Dietrich et compagnie) et deux firmes britanniques (GEC Alsthom TPL et Brush Electrical Machines LTD). Ils ont été conçus en coopération entre les réseaux britannique, belge et français, et ils seront exploités dans les mêmes conditions. Cette coopération à trois à l'horizon 1993 (Transmanche) s'enrichira dans la décennie 90 avec l'ouverture de relations vers Amsterdam, Cologne et Francfort et ultérieurement avec la mise en service d'un vaste réseau européen à grande vitesse.



Cérémonie de Signature
du contrat d'acquisition
de Trains à Grande Vitesse
Lundi le 13 décembre 1989

Discours de Sir ROBERT REID
Président. British Railways Board.
au nom de British Rail, de la SNCF et de la SNCB

Monsieur Schouppe, je vous remercie, pour vos aimables paroles de bienvenue et d'introduction.

Mesdames et Messieurs, il y a quelques minutes, nous avons été accueillis dans ce splendide hôtel de ville par le Bourgmestre de Bruxelles, Monsieur Brouhon. Nous tenons à le remercier de nous donner ainsi l'occasion d'ajouter un événement historique à tous ceux - et ils sont nombreux - qui se sont déroulés dans ce grandiose édifice.

La cérémonie d'aujourd'hui est historique en ce sens qu'elle marque l'avènement d'une nouvelle forme de partenariat entre les chemins de fer belges, français et britanniques.

C'est un honneur pour moi d'avoir été invité par mes deux éminents collègues, Monsieur Didier Reynders, Président des chemins de fer belges et Monsieur Jacques Fournier, Président des chemins de fer français, à venir m'exprimer au nom des trois réseaux. En tant que Président de la Communauté des Chemins de fer Européens, j'éprouve un plaisir particulier à participer à une cérémonie qui nous rapproche de la création d'un véritable réseau européen à grande vitesse.

Aujourd'hui, la coopération internationale entre les chemins de fer prend une forme tangible grâce à la commande pour nos trois réseaux d'un parc commun de trains à grande vitesse, destinés au transport international de voyageurs dans le tunnel sous la Manche à partir de 1993.

La coopération s'étend aux industries constructrices de matériel ferroviaire de nos trois pays, lesquelles s'attachent à combiner leurs ressources et leur savoir-faire en vue de construire le nouveau parc de trains.

Dans exactement trois ans et demi, je serai en mesure de quitter Londres à l'heure du petit déjeuner dans l'un des trente trains à grande vitesse que nous commandons aujourd'hui et d'arriver au centre de Bruxelles à temps pour pouvoir participer au genre d'événement que nous célébrons ici.



L'ouverture du Tunnel sous la Manche permettra de relier la Grande-Bretagne au continent européen en réalisant la jonction des lignes principales des réseaux de chemins de fer de chaque côté de la Manche.

Je dirai même plus : la liaison s'inscrira dans une nouvelle phase de développement du transport de voyageurs par trains à grande vitesse que nos collègues des chemins de fer Français ont si brillamment inauguré. Les chemins de fer de Belgique, de France, des Pays-Bas, d'Allemagne Fédérale et de Grande-Bretagne se sont déjà engagés à développer un réseau à grande vitesse entre Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Francfort.

En 1993, la partie française de ce réseau à grande vitesse sera opérationnelle, tandis que les chemins de fer belges prévoient l'achèvement de leur propre ligne à grande vitesse pour 1995. Sous réserve d'approbation par le Parlement de Sa Majesté, British Rail, en collaboration avec le secteur privé, projette d'ouvrir une toute nouvelle ligne en 1998. Ces lignes constitueront le noyau commercial du réseau européen à grande vitesse proposé par la Communauté des Chemins de fer Européens, un réseau susceptible de rencontrer la demande de transport jusque bien loin dans le 21^e siècle.

Mais les nouvelles rames voyageurs à grande vitesse que nous commandons aujourd'hui circuleront dès l'ouverture du Tunnel sous la Manche. Elles iront du cœur de Londres à celui de Bruxelles en deux heures trois quart et relieront Londres à Paris en trois heures.

La reconnaissance du fait que l'économie mondiale dépend de la liberté et de la rapidité de mouvement des échanges commerciaux, des idées et des personnes s'impose de plus en plus, tandis qu'en même temps nous devons, chacun d'entre nous, faire tout ce qui est maintenant en notre pouvoir pour protéger notre environnement.

Toutes les formes modernes de transport sont, dans une certaine mesure, source de pollution, de bruit ou d'obstacles visuels. Mais il est couramment admis à l'heure actuelle que le train, surtout le train circulant sur des voies électrifiées, est le mode de transport qui engendre le moins d'effets nocifs sur l'environnement. Le développement d'un réseau de chemins de fer à grande vitesse permettra de satisfaire la demande de transport en Europe et en même temps de rencontrer le souci croissant que nous avons de notre environnement. L'avenir de nos chemins de fer n'est jamais apparu aussi prometteur.

Bien sûr, des développements de cette ampleur ne se produisent pas du jour au lendemain et la cérémonie d'aujourd'hui constitue l'aboutissement de plus de quatre années de travail acharné.

En 1985, les trois réseaux belge, français et britannique, annoncèrent leur intention d'assurer les transports directs de voyageurs entre Londres et Bruxelles et entre Londres et Paris par une nouvelle génération de trains à grande vitesse, plutôt que par une adaptation de rames conventionnelles comme cela avait été envisagé dans les projets précédents relatifs au Tunnel sous la Manche.

Un Groupe international de Projet de Train à Grande Vitesse, basé à Paris, fut mis sur pied et composé d'équipes d'experts appartenant aux trois réseaux. Le Groupe International de Projet a travaillé sous la responsabilité d'un comité de pilotage qui a établi la spécification commerciale et technique initiale pour les nouveaux trains.

Il apparut très tôt que le parc requis de trains ne pouvait pas être construit par une seule firme et des industriels furent invités à former des consortiums en vue de soumissionner pour le projet technique et la construction éventuelle des trains.

Le "Trans Manche Super train Group" avec qui un contrat va être signé aujourd'hui, réunit les meilleures capacités dans chacun des trois pays participants, en matière de savoir-faire industriel dans le domaine ferroviaire.

Le Groupe se compose de deux sociétés belges, conduites par la Brugeoise et Nivelles, de trois sociétés françaises, pilotées par GEC-ALSTHOM et de deux sociétés britanniques, elles aussi conduites par GEC-ALSTHOM.

En outre, à la suite d'un concours international, trois firmes de design, Roger Tallon, Jones Garrard et SPRL INOV ont été invitées à concevoir ensemble l'aspect extérieur, l'aménagement intérieur et l'ameublement des nouveaux trains.

Après avoir fourni les spécifications à l'industrie ferroviaire et aux équipes de design, le Groupe International de Projet s'est vu confier la responsabilité, d'une part, de suivre le développement des aspects techniques et du design des trains et, d'autre part, de négocier le contrat d'acquisition, aidé en cela par des experts spécialisés des chemins de fer.

A partir d'aujourd'hui, le Groupe de Projet aura pour mission de veiller à l'exécution correcte du contrat et je suis convaincu que cela se fera selon les normes sévères stipulées dans la spécification. Le contrat porte sur trente rames de série, composées chacune de deux éléments moteurs et de dix-huit remorques articulées. Deux modèles de présérie, l'un destiné à des essais en Belgique et en France et l'autre destiné à des essais en Grande-Bretagne, seront livrés à l'automne de 1991.

En plus de leur aptitude à circuler à 300 km/h sur les nouvelles lignes à grande vitesse, les rames disposeront d'un niveau élevé de confort et d'agrément, leur permettant de concurrencer avec succès les compagnies aériennes ou celles d'autocars de luxe qui drainent un autre segment du marché potentiel.

La gamme complète des commodités qui seront offertes est décrite dans la documentation qui vous a été remise aujourd'hui. Il va sans dire que les dernières innovations technologiques seront intégrées :

- dans les liaisons téléphoniques au départ du train, qui fonctionneront même lorsque les rames traverseront le Tunnel sous la Manche ;
- dans l'équipement des cuisines installées dans les voitures-bars ;
- dans l'aménagement et le niveau de confort des sièges et des espaces familiaux ;
- dans les facilités destinées aux personnes handicapées et aux mères désirant donner des soins à leurs jeunes enfants ;
- dans l'accessibilité et la capacité des espaces de rangement des bagages.

Tous ces aspects ont pleinement retenu l'attention des concepteurs.

Comme vous pouvez vous en douter, les constructeurs ont mis à profit l'expérience et les leçons tirées de l'exploitation de la glorieuse famille des trains à grande vitesse qui circulent déjà, surtout en France mais aussi dans d'autres parties du monde, de manière à rencontrer les grandes ambitions décrites dans la spécification technique.

C'est pourquoi les trois réseaux et le "Trans Manche Super Train Groupe" ont tout lieu de croire que les trains à grande vitesse qu'ils construiront seront les meilleurs du monde, qu'ils satisferont à des normes de sécurité sévères et qu'ils offriront le sommet de la qualité pour un nouveau marché international des voyages par chemin de fer.

Maintenant, procédons à la signature des contrats afin que le travail puisse commencer.

**Une innovation pour vos
paiements au GTF asbl si vous
habitez l'étranger...
la carte de crédit**

Dorénavant, si vous habitez l'étranger, et que vous désirez passer commande à notre service "éditions" ou "distribution", ou participer à une de nos excursions, vous pouvez payer au moyen de votre carte de crédit, à condition que celle-ci soit affiliée au réseau "Eurocard" ou "Visa".

Il vous suffit d'annoter votre lettre de commande ou votre bulletin d'inscription avec la formule suivante :
"Je paie par carte de crédit (Visa) ou (Eurocard), n° (12 chiffres), date d'expiration.....
Cette formule DOIT être immédiatement suivie de la date et de votre signature.

Le matériel voyageurs à grande vitesse Transmanche

Un groupe de travail commun aux trois réseaux ferroviaires (anglais, belge et français) mis en place à la fin de l'année 1987, a défini les spécifications détaillées de ce matériel roulant qui sera construit par un consortium de firmes ferroviaires des trois pays dont le pilotage est assuré par la société GEC ALSTHOM. L'esthétique industrielle de ces trains a été confiée par les trois réseaux à un groupement de designers (Roger TALLON - ADSA - français, JONES GARRARD anglais, Cabinet INOV belge) piloté par Roger TALLON - ADSA.

Le parc Transmanche comporte 30 trains tricourant (14 anglais, 13 français, 3 belges). Le coût global, aux conditions économiques de juillet 1988 est de : 568,9 M de £ ou 5 934 MFF ou 36 867 MFB.

Ces nouveaux trains bénéficient des innovations techniques et commerciales du train à grande vitesse déjà en exploitation en France. Toutefois des modifications ont été apportées pour une utilisation dans le tunnel sous la Manche.

Chaque train est composé de 18 remorques encadrées par 2 motrices, d'une capacité de 794 places assises non compris les 52 strapontins.

L'intercirculation est réalisée sur toute la longueur du train qui comporte également :

- 2 compartiments (environ 3m² chacun) pour le transport des bagages enregistrés, des colis et éventuellement des sacs postaux ;
- 2 bars ;
- 4 compartiments réservés au service chargé d'assurer les contrôles aux frontières (douane, police).

Dans chaque voiture un bouton est à la disposition des voyageurs pour appeler, en cas de besoins, le personnel commercial.

Tous les espaces susceptibles d'être occupés sont sonorisés. Le système d'annonce à la clientèle permet de passer les messages dans la totalité de la rame, ou dans une partie seulement.

Pour pallier les conséquences d'éventuels incidents d'exploitation, le train est sécable en trois endroits :

- entre chaque motrice et la remorque adjacente (1 ou 18) ;
- entre la 9ème et la 10ème remorque.

Les matériaux utilisés pour la construction répondent à des critères stricts de sécurité, notamment en ce qui concerne l'inflammabilité et le dégagement de fumée.

Deux trains de pré-série seront livrés au début de l'année 1992. La livraison en série commencera en décembre 1992.

Détails complémentaires sur le TGV "Trans-Manche"

A la lecture des documents officiels de présentation de ce nouveau matériel, dont la SNCB possédera en propre trois exemplaires, la SNCF 13 et les BR 14, quelques particularités apparaissent :

Puissance installée

Celle-ci dépendra de la tension d'alimentation.

Sous 25 kV 50 Hz, la puissance développée sera maximale, soit 14.000 kW : ce sera la tension d'alimentation normale sur les lignes à grande vitesse des trois pays : rappelons donc que la ligne nouvelle prévue entre la frontière belge et Lembeek sera électrifiée avec ce type de tension.

Sous la caténaire classique 3 kV de la SNCB, la puissance sera réduite de moitié, soit 7.200 kW : c'est probablement amplement suffisant pour parcourir, à vitesse "classique" les quelques kilomètres séparant Lembeek de Bruxelles-Midi, électrifiés en 3 kV. Mais ce matériel ne semble pas conçu pour dépasser Bruxelles, notamment vers les Pays-Bas ou l'Allemagne, qui utilisent une tension différente encore...

Enfin, outre Manche, pour le parcours entre la sortie du tunnel et Londres, le TGV doit fonctionner sous courant continu 750 volts avec prise de courant latérale par frotteurs sur troisième rail : sa puissance sera alors limitée à 4300 kW, tant que les Anglais ne se décideront pas à créer une ligne nouvelle à grande vitesse sur ce parcours. Par contre, les Anglais comptent prolonger certains services TGV au nord de Londres, notamment vers Newcastle, Leeds, Manchester ou Birmingham : ces lignes classiques étant actuellement électrifiées en 25 kV 50 Hz, le TGV retrouverait là sa puissance maximale...

La sécabilité de la rame

Chaque rame sera donc rapidement sécable en trois endroits : entre chaque motrice et la remorque adjacente (n°1 ou 18),

Principales caractéristiques du matériel Transmanche
(susceptible d'évolution)

<ul style="list-style-type: none"> - Longueur totale du train : - Masse totale (en charge) : - Puissances continues : - Vitesse maximale en service commercial : - Performance du système de freinage en configuration freinage d'urgence. Arrêt à partir de 300 km/h : - Capacité totale : 	<p>393,48 m 800 t (- 25 kV = 14 000 kW (- 3 kV = 7 200 kW (- 750 V = 4 300 kW 300 km/h</p> <p>en 3 500 m en palier 794 places (dont 584 en classe standard) 2/3 des places en lère classe et 4/5 en classe standard sont des places non-fumeurs</p>
<p><u>Motrices :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur : - Masse : - Charge maximale par essieu : - Pantographes spéciaux "très haute vitesse" - Signalisation de cabine, liaison radio-sol-train, ordinateur central de bord qui permet d'informer le mécanicien des anomalies de fonctionnement et de renseigner directement le centre de maintenance. - Moteurs de traction asynchrones triphasés : <p>- Freinage rhéostatique</p>	<p>22,15 m 68 t 17 t</p> <p>4 sous chaque motrice + 2 sous la remorque accouplée immédiatement derrière chaque motrice.</p>
<p><u>Remorques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Longueur : - Charge maximale par essieu : - Freinage : <p>- Suspension pneumatique</p> <p>- Aménagements intérieurs diversifiés et divers services à bord : bar, nurserie, restauration, téléphone.</p> <p>- Climatisation à régime variable.</p> <p>- Le signal d'alarme permet d'entrer en contact avec le Chef de bord et avec le conducteur, mais n'a pas d'incidence sur le freinage.</p>	<p>Remorques intermédiaires 18,7 m Remorques extrêmes 21,8 m 17 t 4 doubles disques non ventilés en acier, équipés de garnitures en métal fritté et dispositif d'anti-enrayage à microprocesseurs.</p>

ainsi qu'au milieu de la rame (entre la 9e et la 10e remorque). A l'origine, cette disposition avait été prévue pour améliorer la sécurité notamment lors du parcours "sous-marin" dans le tunnel sous la Manche : en cas d'accident grave (déraillement, avarie mais surtout incendie), une partie de la rame peut évacuer les voyageurs par ses propres moyens...

Mais il apparaît aussi comme certain que quelques rames disposeront, entre la 9e et la 10e remorque, d'une véritable cabine de conduite complète pour la marche en réversibilité commerciale d'une demi-rame. Cette disposition a été demandée par les Anglais qui prévoient de prolonger certains services Bruxelles - Londres ou Paris - Londres au nord de la capitale du Royaume-Uni. Une rame TGV complète pourrait alors effectuer le trajet Londres - Peterborough, où le TGV serait coupé en deux, une demi-rame continuant sur Newcastle, l'autre sur Leeds. Même chose à la gare de bifurcation de Rugby, où une demi-rame continuerait sur Manchester, et l'autre sur Birmingham...

Desserte Paris - Bruxelles et au-delà...?

Le matériel qui vient d'être commandé en trente exemplaires est spécifique aux relations Bruxelles - Londres et Paris - Londres, grâce notamment à son gabarit "britannique" réduit et à sa capacité de capter le courant 750 volts par 3e rail.

Il faudra aussi définir, et c'est une autre histoire, le matériel TGV Paris - Bruxelles - Pays-Bas ou Allemagne. Ce matériel doit être tricourant 25 kV 50 Hz (SNCF et ligne à grande vitesse), 1500 V continu (NS) et 3000 V continu (SNCB) ; certaines rames devront aussi être quadricourant (avec en plus le 15 kV 167 2/3 Hz) pour parcourir la ligne Aix-la-Chapelle - Cologne rénovée et adaptée à de meilleures vitesses. La SNCF prévoit que 39 rames seront nécessaires pour assurer ces services internationaux (dont 11 appartiendraient en propre à la SNCF). Elles comporteraient 10 caisses (motrice + 8 remorques + motrice) offrant 400 places. Elles seraient couplables entre elles afin d'offrir 800 places pour les trains les plus chargés. Nous supposons que la SNCB interviendra aussi dans le financement de ces rames, et que l'industrie belge participera à leur construction. Affaire à suivre...

Enfin, la SNCF prévoit même, pour la fin du siècle, la construction d'un matériel purement SNCF tricourant 25 kV 50 Hz/1500 V continu SNCF et 3000 V continu SNCB pour assurer des TGV dits "d'interconnexion" comme Lille - Nantes ou... Lyon - Bruxelles (80 rames de caractéristiques voisines des rames précédentes). Les services purement français Paris - nord de la France recevraient, eux, un matériel encore différent : les fameux TGV à 2 niveaux..., dont 24 rames seraient à commander.

EXPLOITATION

Le dossier Athus - Meuse (suite)

Par manque de place dans notre très volumineux numéro 66, nous n'avons pu faire écho à l'organisation d'un train de promotion "Athus - Meuse" le mercredi 25 octobre 1989. Cette initiative est le fait d'un "comité de promotion de l'Athus-Meuse" pluraliste et constitué par les différents bourgmestres de la ligne Athus - Virton - Bertrix - Houyet - Dinant - Namur et par des responsables économiques et syndicaux des provinces de Namur et du Luxembourg, sous le patronage des deux gouverneurs de province.

Au départ d'Arlon, ce train de voyageurs spécial a circulé vers Athus, Virton, Bertrix, Dinant et Namur, afin de sensibiliser l'ensemble du monde économique, politique et social à l'urgence de la modernisation de cet axe, désigné en 1988 par la SNCB comme l'itinéraire principal pour l'échange des marchandises entre la Belgique, l'est de la France, la Suisse et l'Italie, mais dont les travaux de modernisation ne semblent pas encore franchement engagés.

Le train était composé de la locomotive diesel 204.004 de Ronet, en livrée d'origine, de trois voitures M2 de lère classe et... d'une voiture M3 (sic) mixte lère classer/fourgon, peu familière de la région : c'était peut-être, qui sait, un clin d'oeil des amateurs ferroviaires à cette importante manifestation. Tout au long de son périple, ce train fit de nombreux arrêts sans gêner la circulation normale de la ligne, tombée pour le moment à un niveau fort modeste, voire inquiétant.

Parmi les déclarations qui ont été faites, il convient de relever les propos tenus par Etienne Schouppe, directeur général de la SNCB, qui avait tenu à faire partie du voyage. Selon le journal "Le Soir" du 27 octobre 1989, il a déclaré notamment : "Nous espérons obtenir à partir de 1991 des crédits supplémentaires pour réaliser progressivement nos investissements. Mais il est clair que notre première priorité sera d'accélérer la vitesse sur la ligne Bruxelles - Arlon. Nous allons d'ailleurs faire prochainement au gouvernement des propositions concrètes dans ce sens."

Tout en ne cessant de confirmer le choix de l'Athus-Meuse comme ligne de marchandises performante, Etienne Schouppe ajoutait : "les crédits budgétaires ne nous permettent pas d'investir 8 milliards pour améliorer l'infrastructure existante et faire porter le charroi à 22,5 tonnes par essieu." Il faudra donc attendre au plus tôt 1995 pour savoir si l'artère sera électrifiée ou non : c'est la date à laquelle il faudra penser au renouvellement du parc diesel actuel. "C'est toujours le diesel qui nous permet d'être concurrentiels -expliquait Etienne Schouppe- et si l'électricité est le choix du coeur, une entreprise ne se doit-elle pas de privilégier le choix du portefeuille ?"

Le Directeur Général de la SNCB a indiqué enfin qu'il ne fallait pas s'attendre à une modernisation parallèle de la ligne Liège - Gouvy, d'autant plus, et nous le citons, que

"Les Grands-Ducaux se sont pénalisés eux-mêmes en modernisant leur réseau seulement à simple voie (1), ce qui limite nos possibilités d'accès" (sic - on croit rêver - NDLR).

Toujours est-il que chacun des deux grands syndicats, la CGSP et CSC (par ordre alphabétique) avaient publié chacun un dossier de promotion de l'Athus - Meuse. Nos lecteurs trouveront ces deux dossiers reproduits dans les pages qui suivent, dans un souci d'information complète et pluraliste. Nous les ferons suivre d'un document intéressant : d'origine luxembourgeoise, il donne un point de vue grand-ducal forcément différent sur cette délicate question.



Editions du GTF asbl épuisées

Ne nous commandez plus...

* Les tramways au pays de Liège tome 1; les trams urbains de Liège

* Trans-fer spécial n°1

* Trans-fer hors série "Le rail en Gaume"

Ces ouvrages sont aujourd'hui épuisés

Complétez votre collection de Trans-fer...

Il ne nous reste que quelques exemplaires de :

* Trans-fer hors série "Tous les chemins mènent à Anvers" - 60FB + 10 FB envoi pour la Belgique, 30 FB pour l'étranger

* Trans-Fer hors série "Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus" - 150 FB + 20 FB envoi pour la Belgique, 35 FB pour l'étranger.

Commande selon le mode habituel : 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.

(1) allusion au fait que la modernisation et l'électrification de la "ligne du Nord" luxembourgeoise entre Ettelbrück et Trois-Vierges passe par la mise à voie unique de l'artère sur certaines sections, notamment pour éviter les frais très élevés de mise au gabarit électrique de différents tunnels.

I. INTRODUCTION

En juin 1988, un groupe de travail constitué au sein de la S.N.C.B. a présenté un rapport sur la stratégie d'acheminement du trafic marchandises et voyageurs entre le Nord de la Belgique et les Pays-Bas et le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, l'Est de la France, la Suisse et l'Italie. Cette étude avait été demandée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. lors de la séance du 30 mai 1986. Le but était de déterminer les itinéraires les plus favorables pour l'acheminement des marchandises de la Belgique vers le Luxembourg et au-delà, ceci en ménageant au mieux les intérêts de la S.N.C.B.

Il est bon de savoir que le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a pris le 25 octobre 1988 l'option de développer l'axe Athus-Meuse pour assurer l'écoulement du trafic marchandises au départ des ports belges et à destination du Luxembourg, de la Suisse et au-delà.

II. LA NECESSITE DE REORGANISER LE TRAFIC VOYAGEUR BRUXELLES-LUXEMBOURG

Le but était de dégager les lignes 161 Bruxelles-Namur et 162 Namur-Sterpenich frontière du trafic marchandises, ceci en vue d'améliorer sur cet axe le service voyageur. Cette ligne est effectivement très chargée, voire proche de la saturation. L'accélération des trains express Bruxelles-Luxembourg (Metz-Bâle-Italie) et l'amélioration de leur régularité doit aller de paire avec la déviation des trains des marchandises par un itinéraire approprié. La ligne 161-162 est actuellement limitée au plafond de 130 km/h. Malgré la présence de quelques points singuliers dictés par la topographie des Ardennes n'autorisant que des vitesses de 90, 100 ou 120 km/h, de longues sections seraient aptes à des vitesses plus élevées. Si on considère l'infrastructure routière entre Bruxelles et Arlon qui se compose d'une autoroute de bout en bout ainsi que d'une route nationale à quatre voies entre Namur et Arlon, on comprendra aisément que les temps de parcours de Bruxelles Nord et Luxembourg variant de 2,07 à 2,28 pour les trains internationaux et de 2 h18 pour les Intercity du service intérieur ne présentent plus la compétitivité requise vis-à-vis de la concurrence routière.

III. LES TRAINS DE MARCHANDISES : ACHEMINEMENT ACTUEL

Le trafic marchandises en provenance d'Anvers et de Zeebruges est dirigé actuellement par Louvain-Ottignies-Namur-Jemelle-Stockem, certains trains

empruntant toutefois un itinéraire par la ceinture de Bruxelles et/ou par Gembloux-Ronet. Les trains de minerai riche vers Belval (ARBED), de produits pétroliers, de conteneurs quant à eux circulent d'Ottignies par Fleurus-Charleroi-Ronet (changement du mode de traction électrique au diesel) -Namur-Dinant-Athus-Rodange.

IV. MODERNISATION DE LA LIGNE ATHUS-MEUSE

1. OBJECTIFS

- a) Amélioration de la qualité du transport en trafic international;
- b) Respect des directives de l'U.I.C. en matière de canalisation du trafic international diffus par un nombre limité de points frontières performants;
- c) Faire face aux dernières perspectives connues au sujet de l'évolution prévisible du trafic marchandises international;
- d) Améliorer les performances et le confort du trafic voyageurs sur les lignes 161 et 162 en dégagant les tronçons les plus accidentés Ottignies-Gembloux et Namur-Libramont du trafic marchandises lourd afin d'éviter la saturation et d'y permettre l'exécution des travaux d'entretien à un coût raisonnable.

2. AUTRES CONSIDERATIONS

- a) Possibilité de valoriser certains investissements d'infrastructure (voie à structure lourde, électrification, etc...) déjà consentis sur certains tronçons de l'itinéraire;
- b) Nécessité de maintenir dans un avenir prévisible la gare de formation de Stockem pour pouvoir traiter le trafic diffus par trains d'axes dans le sens Nord-Sud;
- c) Opportunité de choisir une variante qui reste valable même si à long terme, la stratégie européenne de canalisation du trafic diffus poursuivie pour l'U.I.C., permet de généraliser la technique d'acheminement "tir au but" entre les gares de triage des régi

- productives de transport et celles des régions consommatrices et rend de ce fait inutile les relais de Stockem et Bettembourg;
- d) Rôle dévolu à l'atelier de Stockem, seul atelier de traction pour le Sud-Est du réseau;
- e) Influence vraisemblable des prix énergétiques sur les résultats économiques de l'étude, vu la période de 30 ans prise en considération;
- f) Eventualité pour la société d'être traitée sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans le cadre du marché européen de 1992, c'est-à-dire le paiement d'une taxe de circulation et donc d'un droit d'accises sur les produits pétroliers, l'Etat, en contrepartie prenant en charge les frais d'infrastructure;
- g) maintien d'un itinéraire de secours, en cas d'incidents graves sur la ligne 162.

3. PREVISIONS COMMERCIALES EN TRAFIC MARCHANDISES

La Direction Marketing et ventes a procédé à une étude sur l'évolution de 10 groupes de marchandises NST (Nomenclature - statistique de transport).

Exemples : produits pétroliers, céréales, minerais, produits finis, etc...

NOMBRE DE TRAINS A ACHEMINER DANS LE SENS NORD-SUD

A. TRAFIC DIFFUS

Situation existante	2.510.870 T/an	soit 7.224 trains
Situation future minimaliste	4.672.349 T/an	soit 10.577 trains
Situation future maximaliste	6.242.548 T/an	soit 14.131 trains

B. CHARGE HOMOGENE

5.568.941 T/an soit 5.829 trains

Il est à remarquer que dans les différentes hypothèses émises, le trafic dans le sens Nord-Sud est plus important que dans le sens Sud-Nord, d'où un nombre plus grand d'unités de traction nécessaires dans un sens que dans l'autre. Il s'avère donc nécessaire de prévoir l'acheminement du trafic marchandises par des locomotives plus puissantes de façon à réduire le déséquilibre dans l'utilisation du matériel de traction.

IV. PREVISIONS COMMERCIALES EN TRAFIC "VOYAGEURS

Deux possibilités sont envisagées, à savoir :

- Le maintien du trafic voyageurs entre Bertrix et Virton, dans ce cas, la double voie serait maintenue sur ce tronçon;
- En cas du suppression de ce trafic voyageurs, mise à voie unique de Florenville à Virton avec comme répercussion au niveau de l'emploi la disparition du dépôt des chefs-gardes de Virton, la diminution des effectifs du dépôt des chefs-gardes de Bertrix et des dépôts des conducteurs de Virton et Bertrix, la diminution de la moitié des effectifs du Département infrastructure chargé de la maintenance de ce tronçon de ligne.

V. ITINERAIRES POSSIBLES

Il faut savoir que différentes variantes sont possibles au Nord de Namur comme au Sud.

Les cartes en annexe vous le font découvrir. La variante 5YZ a pour avantage d'éviter le noeud ferroviaire de Namur avec la remise en service de la ligne 150 Tamines-Yvoir.

Au Sud de Namur, la variante la plus intéressante est la 44A car elle offre l'avantage de maintenir en activité. La gare de formation de Stockem par le traitement du trafic diffus Nord-Sud. Pour éviter les tête-à-queue en gare de Bertrix, une liaison est envisagée entre la ligne 165 et la ligne 166 au Nord de Bertrix. Cette variante assure également le maintien de tronçons Bertrix-Florenville-Virton-Athus avec la double voie sur presque l'entièreté de cet itinéraire si le trafic voyageurs persiste d'où notre volonté de la défendre avec toutes les énergies possibles.

VI. INVESTISSEMENTS A REALISER

Le report du trafic marchandises sur l'axe Athus-Meuse devrait entraîner immédiatement son équipement en structure de voie lourde (Norme UIC 22,5 T par essieu et 100 km/h).

Cela implique de gros investissements infrastructure en rails, traverses, ouvrages d'art, modernisation de la signalisation de Beauraing à Bertrix, de Bertrix à Virton, de Virton à Athus.

L'introduction des câbles à fibres optiques et des compteurs d'essieux pourrait remplacer la signalisation classique.

A noter que dès 1993 s'ouvrira le grand marché européen avec effacement des frontières, d'où la nécessité d'obtenir les investissements pour que cet axe soit opérationnel le plus rapidement possible.

Suivant le rythme de ceux-ci, la S.N.C.B. envisage deux hypothèses :

- en cas d'investissements faibles étalés dans le temps jusqu'à 1998, achat de locomotives diesel de 4000 CV (2 x la puissance actuelle) de manière à effectuer le trajet Ronet-Bettembourg 199,3 kms en 2,83 h, soit une moyenne de 71 km/h;
- en cas d'investissements élevés et rapides, ce serait l'électrification en 25 kv qui bien sûr prévaudrait et serait d'ailleurs souhaitable, cela permettrait l'accès de notre personnel de conduite sur les réseaux luxembourgeois et français entièrement électrifiés à nos frontières.

En effet, en cas de maintien de la traction diesel, nos voisins ne disposant plus d'un parc suffisant d'engins seraient dans l'impossibilité d'accéder au réseau belge, ce qui nous priverait certainement du droit d'accès à l'intérieur de leurs frontières. L'achat de locomotives bicourant 25 kv/3kv s'imposerait donc. L'élaboration d'un contrat de gestion entre l'Etat et la S.N.C.B. actuellement en cours offrirait la possibilité à cette dernière de conclure des accords avec les Exécutifs Régionaux en ce qui concerne les trafics voyageurs, marchandises et certains investissements. Ceci devrait permettre sans doute de faire reconnaître par la Région Wallonne certaines priorités. Certains voulant déjà mettre en concurrence les projets Athus-Meuse, TGV et modernisation de la dorsale wallonne.

VII. CONCLUSIONS

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.B., en date du 25 octobre 1988 a retenu l'axe Athus-Meuse comme grand axe international pour le trafic marchandises. Aucune décision n'a été prise en ce qui concerne la nature des investissements (traction diesel ou électrique) et le rythme de ceux-ci. Cependant, à court terme, il apparaît primordial non seulement de maintenir le trafic voyageurs existant, mais d'envisager la réouverture de certains tronçons de façon à garantir le maintien de la double voie pour les raisons exposées au paragraphe 4 (emplois).

L'idée de développer un trafic en boucle Arlon-Athus-Virton-Bertrix-Libramont-Arlon avec la réouverture de gares ou points d'arrêts fermés en 1984 tels Mellier, Houdemont, Meix-Devant-Virton, Izel, etc... devrait être creusée. L'abandon des cadences bihoraires s'imposant pour attirer de nouveau la clientèle.

Les questions suivantes sont posées :

- En cas d'électrification à long terme, ne faut-il pas exiger immédiatement l'achat d'autorails légers et rapides, qui permettraient la mise en application à bref délai de cette desserte en rocade, sous peine de voir disparaître tout trafic voyageurs sur le tronçon Bertrix-Virton.
- Les Luxembourgeois sont des wallons à part entière. Ils ne pourraient admettre le report ou le manque d'investissements sur l'Athus-Meuse. Une électrification à court ou moyen terme est envisagée. Ne serait-il pas raisonnable de maintenir l'atelier de Latour jusqu'à cette échéance ?

Francis STEIFER.

Jean-Marie ADAM.

Le 25 octobre 1989.

I. PRESENTATION.

Depuis plusieurs années, des approches, voire des études sont entreprises en vue de l'électrification de lignes de chemins de fer, notamment des lignes 167 AUTELBAS-ATHUS et 165-166 ATHUS-VIRTON - BERTRIX-DINANT. Notre propos est ici de faire le point sur ce projet et d'en cerner les tenants et les aboutissants.

DEUX GRANDS AXES

Actuellement, en matière de transports ferroviaires dans la province de Luxembourg (en provenance du Grand-Duché, de France, de Suisse, d'Allemagne ou d'Italie et vice versa), nous disposons de deux grands axes à savoir

- A) la ligne 162 Bruxelles-Namur-Luxembourg à traction électrique 3000V encourant continu, servant tant au trafic voyageurs que marchandises;
- B) la ligne "ATHUS-MEUSE" réalisant la liaison de Athus à Namur via Virton-Bertrix-Dinant.

A l'horizon se profilent des échéances irrévocables. En effet d'ici 1998, le parc d'engins de traction diesel devra être entièrement renouvelé.

VERS L'EUROPE DES REGIONS

L'évolution vers une Europe des régions est une évidence

Dans cette perspective, nous pensons que notre province doit s'engager résolument à pouvoir, notamment au niveau des relations ferroviaires internationales, offrir une infrastructure moderne. Celle-ci étant non seulement susceptible d'attirer chez nous les investissements, mais également de favoriser un trafic rapide et sûr au sein des pays de la Communauté.

Actuellement le Terminal Container Athus qui couvre le Grand-Duché, le nord-est français et le sud-ouest allemand a vu ses activités au moins multipliées par 6 depuis 1980, passant de 4171 containers traités à cette époque à 26.008 pour l'année 1988.

La création du **Pôle Européen de Développement** (P.E.D.) est porteur de bien des espoirs au niveau de l'emploi, mais également des activités du transport intermodal.

La SNCF a implanté à Woippy, à quelques dizaines de kilomètres de notre frontière une des deux plus grandes gares de triage de l'hexagone et l'électrification complète du réseau frontalier français est réalisée. La carte annexée démontre tout l'intérêt pour la SNCB d'engager la modernisation des lignes ATHUS-MEUSE et AUTELBAS-ATHUS au niveau du trafic international.

Une partie appréciable des activités des ports de Zeebruges, Gand, Anvers et même Rotterdam transite par la ligne 162 qui a atteint son seuil de saturation.

SATURATION SUR LA 162

Actuellement déjà de très sérieux problèmes se posent au niveau de la régularité du trafic et de l'entretien de l'infrastructure. Sur la ligne 162 en effet le mélange de trains lents marchandises et de trains rapides voyageurs nuit à la fluidité du trafic. L'obligation de garages fréquents des convois marchandises se solde toujours par une perte précieuse en temps, en énergie nécessaire à relancer des rames de plus de 1800 tonnes, et en entretien supplémentaire du matériel roulant (freins, timoneries, attelages...).

La **saturation** de cet axe se traduisant aussi par des difficultés importantes au niveau des services de maintenance de la voie et des caténaires. Les mises hors service de tronçon entre gares permettent un maximum de 5 ou 6 heures de travail par 24 heures en plusieurs fractions, ce qui limite la rentabilité des équipes et grève anormalement leur budget.

En fonction de ces considérations, la ligne 162 pourrait en cas d'électrification de Athus-Bertrix-Dinant-Namur, voir sa vocation première de grande relation internationale voyageurs préservée (type Eurocity). Une

augmentation de sa vitesse de référence portée de 130Km/H à 160Km/H serait envisageable, l'obstacle des trains lourds marchandises étant éliminé par l'utilisation de l'axe Athus-Meuse. Le trafic rapide marchandises "100Km/H" T.E.M. (Trans Europ Marchandises) pourrait s'intégrer parfaitement dans ce nouveau profil.

Il en serait de même pour le trafic diffus ou par trains incomplets qui transiterait par Stockem-Formation et conserverait à cette gare sa spécificité.

UN ENJEU ECONOMIQUE ET SOCIAL

Avant d'entrer dans des considérations plus techniques, les auteurs du présent rapport préconisent :

- A) une décision rapide concernant l'électrification des lignes 165, 166, 167; la SNCF étant demanderesse et l'isolationnisme étant suicidaire;
- B) que certaines entreprises du Luxembourg participent activement à ce projet, pour diversifier leurs créneaux de production et promouvoir l'emploi;
- C) la concrétisation de ce projet porteur d'avenir pour la main-d'oeuvre. Au niveau de notre province, le rail est le premier employeur avec 2000 agents en activité ...

Il est vital de maintenir l'emploi dans ce secteur afin d'éviter des déséquilibres économiques.

La répartition diffuse du pouvoir d'achat des cheminots luxembourgeois (plus d'un milliard de francs par an) est un élément traditionnel de la survie économique du Luxembourg belge.

Nous ne pouvons passer sous silence le risque qu'il y aurait de compromettre l'avenir des 450 postes de travail dépendant de l'Athus-Meuse. Ceux-ci sont au nombre de 150 pour ce qui est des activités en ligne. Il faut y ajouter 300 emplois d'atelier, de conduite et d'accompagnement localisés principalement à Latour et Bertrix. La reconversion par passage à la traction électrique est nécessaire en matière de charges et d'infrastructures d'atelier. En dépendent aussi les débouchés futurs des écoles techniques d'excellente réputation, situés aux quatre coins de la province.

II. PERSPECTIVES D'AVENIR

Dans le cadre d'une future expansion économique, l'électrification de la ligne 167 Autelbas-Athus en 3 KV courant continu ou 25 KV courant alternatif ne peut être envisagée seule. En effet l'axe 162 Bruxelles-Luxembourg électrifié en 3 KV courant continu est actuellement saturé et ne saurait donc dans des conditions acceptables absorber le supplément de trafic voyageurs et marchandises de la ligne 167 Autelbas-Athus. Dès lors, pour dévier le flux de trafic marchandises de la ligne 162, il faut envisager l'électrification de l'axe Athus-Meuse et de ses antennes d'une façon globale.

SOLUTION PROPOSEE.

L'électrification de l'axe Athus-Meuse et de ses antennes en courant alternatif 25KV permet, suivant la vitesse maximum à autoriser sur cette ligne, la mise en oeuvre d'une caténaire simplifiée ainsi que des équipements d'alimentation à moindre coût. L'électrification de cet axe sous tout autre régime de tension n'est pas économiquement justifiable.

L'axe ATHUS-MEUSE comporte :

- un tronçon NAMUR-DINANT dont l'électrification 3KV courant continu sera mis en service en juin 1990;
- deux tronçons DINANT-BERTRIX (74Km) et BERTRIX-ATHUS (71Km) à électrifier en 25 KV courant alternatif;
- deux antennes vers les autres lignes du réseau SNCB, l'une de 10,3Kms reliant Athus à Autelbas et l'autre de 12Kms assurant la liaison Bertrix-Libramont, à électrifier en 25KV.

En ce qui concerne l'antenne Autelbas-Athus, la solution à envisager pourrait être le maintien et l'électrification en courant 25KV alternatif de la double voie entre Athus et Autelbas avec tronçon de voie unique à l'entrée d'Autelbas de façon à permettre l'augmentation de la vitesse sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. La zone neutre de commutation 25KV/3KV se faisant en amont de ce tronçon de voie unique.

RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION.

Quel que soit le mode de traction utilisé sur l'axe Athus-Meuse, il y aura lieu d'ici 5 ans de réaliser des travaux de renouvellement d'installations de voie, d'ouvrages d'art et de modernisation des installations de signalisation pour un montant de 2 milliards à engager sur une période de 5 ans.

Le renouvellement du matériel roulant diesel actuellement en service s'impose d'ici 1998. Le renouvellement du parc diesel par du matériel identique s'élèverait à 2,3 milliards, tandis que le renouvellement de ce même matériel par des machines poly-courants 25KV/3KV permettant l'exploitation de l'axe Athus-Meuse en courant alternatif 25KV s'élèverait à 2,6 milliards (ce supplément d'investissement étant plus que compensé par une longévité accrue du matériel électrique).

L'investissement à réaliser pour l'établissement des installations fixes d'électrification (postes d'alimentation et caténaires) s'élèverait à 2,8 milliards engagés sur une période de 5 ans. Partant de ces considérations, le schéma directeur de l'électrification de l'axe Athus-Meuse et de ses antennes en courant alternatif 25KV pourrait s'établir de la façon suivante:

D'une manière générale, maintenir la ligne et ses antennes à double voie. De coûteux travaux de mise au gabarit électrique des tunnels existants peuvent être évités par l'adoption du système dit de "voies mariées" pour le franchissement de ceux-ci. Cette ligne et ses antennes seraient électrifiées en courant alternatif 25KV avec une zone neutre de commutation aux endroits suivants:

- sur la ligne 166 à Gendron (raccord sur Dinant-Namur);
- sur la ligne 167 à Autelbas et sur la ligne 165 à Libramont (raccord sur Bruxelles-Luxembourg).

N.B. : une zone neutre de commutation 25KV/3KV est une zone qui permet au conducteur de la locomotive bi-courant de changer de régime de tension.

Cette solution qui paraît la plus souhaitable entraînerait un investissement de 2,8 milliards en installations fixes d'électrification; en complément des 5 milliards relatifs au renouvellement des installations de la voie, de la modernisation de la signalisation et du renouvellement du parc moteur. Mais cet investissement supplémentaire d'un tiers apportera la plus-value indispensable au rendement futur des deux tiers de financement initial.

PRISE EN COMPTE DU TRAFIC FERROVIAIRE.

Il faut insister sur le fait que l'axe 162 Bruxelles-Luxembourg est actuellement sursaturé par les trafics marchandises et voyageurs. L'idée de base est évidemment le transfert du trafic marchandises de la 162 vers l'Athus-Meuse et de diminuer ainsi fortement les sollicitations sur les équipements de voies de l'axe international.

Cette façon de procéder permettrait d'augmenter la vitesse commerciale de la liaison Bruxelles-Luxembourg et d'améliorer ainsi les relations entre les capitales européennes.

De plus, les installations d'Athus sont déjà électrifiées en courant alternatif 25 KV et la SNCF a procédé à l'électrification 25KV du tronçon Mont-Saint-Martin-Athus.

L'électrification de l'axe Athus-Meuse sous le même régime de tension entraînera une augmentation importante du trafic marchandises en plus des charges transférées de la liaison Bruxelles-Luxembourg.

Ce supplément de charge aurait son origine en France, en Suisse et en Italie, avec les ports belges comme destination.

La conception des installations de l'axe Athus-Meuse et de ses antennes telles que nous les proposons semble idéale comme artère de transport. Elle garantira la compétitivité du rail et améliorera les délais d'acheminement du Terminal Container d'Athus et du futur Pôle Européen de Développement.

De par la récente électrification du tronçon SNCF Mont-Saint-Martin-Athus, la gare d'Athus n'est plus isolée de la traction électrique que du côté belge. La fin de cet isolement représente le prix à payer pour assurer l'avenir du rail dans la province.

En consultant les planches jointes, on pourra se faire une idée complète et schématique des grands courants de transport que voient transiter nos gares situées dans une zone frontalière active.

TRAFIC MARCHANDISES.

La gare de Stockem se trouvant sur l'axe international Belgique-Suisse-Italie, voit transiter en ses installations un grand nombre de trains ayant pour origines ou destinations ces deux pays plus la France et les ports d'Anvers, Gand, Zeebruges.

Les produits pétroliers représentent une part importante du trafic ainsi que le retour à vide de ces rames.

Il existe également des convois fortement recommandés, ce sont les trains à marche rapide qui alimentent le Marché Belge de fruits et agrumes d'Italie; à cela s'ajoute le TEEM (Trans Europ Express Marchandises), le TEF (Trans Europ Fret pour le trafic diffus) et le TEC (train du trafic combiné, véhicules routiers ou grands containers).

Une nouvelle formule compétitive dite trafic "INTERDELTA" caractérisée par le respect d'horaires très rigoureux relie 18 départements de la vallée du Rhône et du Sud-Est de la France à l'entièreté du réseau belge depuis le 28 mai 1989.

Les trains complets de tôle à destination des usines automobiles en Italie sont également très fréquents, avec les mêmes caractéristiques que les trains d'hydrocarbures.

Ce sont des trains homogènes lourds d'environ 1800 T très difficiles à remorquer vu le profil de la ligne 162 ARLON-BRUXELLES qu'ils empruntent journallement.

Ils sont très souvent responsables des perturbations rencontrées sur la ligne vu les quantités importantes d'énergie nécessaires à leur traction.

37

On peut parler de saturation quant au nombre de trains à acheminer et aux possibilités de fourniture d'énergie. En ce qui concerne les trains complets on notera également les trains de minerai à destination de la sidérurgie luxembourgeoise. Cette dernière consomme une quantité importante de combustible solide et liquide transitant aussi dans nos gares.

En retour les trains d'acier destinés aux grands ports sont nombreux, de même que ceux reliant Gand et Charleroi au Grand-Duché dans le cadre de la synergie. Nous ne nous étendons pas sur les autres trains car il s'agit généralement de trains formés à Stöckem et à destination des autres gares de formation du réseau et des pays voisins.

On notera qu'en moyenne, il est trié environ 1100 wagons par jour, excepté le dimanche où le triage n'est pas assuré. Nous ne terminerons pas ce chapitre sans souligner la part de trafic que représente le Terminal Container d'Athus, véritable avant-port d'Anvers et Zeebruges. Le Terminal est tributaire du chemin de fer quant aux tarifs appliqués et aux moyens mis en oeuvre pour assurer le transport régulier de 26.000 containers par an, ce qui représente environ 10.000 wagons à acheminer de ou vers Athus. A noter que la croissance moyenne annuelle de ce type de trafic est de +/- 15 %.

TRAFIC VOYAGEURS.

Nous proposons la formule suivante :

La desserte en boucle (par du matériel bi-courant sur la relation "Arlon-Athus-Virton-Bertrix-Libramont-Marbehan-Arlon", avec correspondance aux différents points de coïncidence du réseau IC/IR actuel) aurait le mérite d'être simple et d'offrir la possibilité de relation avec le réseau luxembourgeois et le réseau français puisque ceux-ci sont exploités en courant alternatif 25KV. Ce critère n'est pas négligeable à l'heure de l'Europe et offrirait aux travailleurs potentiels du futur Pôie Européen des possibilités de transport attrayantes.

En complément à la réorientation de l'acheminement du trafic marchandises sur la ligne ATHUS-MEUSE à électrifier, le service "voyageurs" devrait être valorisé compte-tenu des nouvelles opportunités qui lui seraient offertes dans le cadre de la desserte en boucle ARLON-

ARLON avec des arrêts intermédiaires judicieux à fixer. Parmi ces opportunités nous retiendrons plus particulièrement :

- la remise en service de la ligne entre Virton et Athus (avec extensions possibles vers Rodange-Luxembourg et vers Mont-Saint-Martin-Longwy);
- l'accroissement des fréquences de desserte entre Arlon et Athus.

Ces options fondamentales se justifient par :

- les échanges de main-d'oeuvre entre les pays concernés que ne manquera pas de susciter la réalisation du P.E.D. dans cette région des 3 frontières;
- la compatibilité des tensions électriques entre les trois réseaux concernés si l'axe Athus-Meuse est réalisé en 25KV 50HZ avec :
 - la possibilité pour le même matériel d'assurer les trains de voyageurs de bout en bout sans changement fastidieux;
 - la possibilité de participer aux conventions CFL/SNCF en se raccordant au réseau métrolor (système ferroviaire de communications ultra-rapides entre la Lorraine française et les zones industrielles Grand-Ducales).

Cependant pour que ces options de base soient efficaces, il convient de prendre une série de mesures connexes :

- 1) amélioration des temps de parcours et des services offerts sur les lignes rurales maintenues ou réouvertes (y compris le déplacement éventuel de points d'arrêts mal situés);
- 2) agencement de correspondance valables dans les points de coïncidence entre les divers types de relations (en envisageant l'accouplement de queues de trains).

III. CONCLUSIONS GENERALES

Ce projet n'est pas exhaustif, mais il permet de dégager les différents contraintes budgétaires que pose l'électrification 25KV de l'axe ATHUS-MEUSE et de ses antennes. Il dégage également les objectifs de développement et d'expansion du Luxembourg lié au Pôle Européen de Développement.

Si l'électrification devait trop tarder, c'est la survie de l'axe ATHUS-MEUSE, qui pourrait être mise en cause avec les conséquences négatives importantes sur l'emploi que cela produirait et que nous avons évoquées dès la présentation de ce rapport.

Eléments non négligeables à prendre également en considération:

- la grande instabilité des prix des produits pétroliers à moyen et long terme;
- l'éventualité que le grand marché de 1993 en vienne à imposer à la SNCB un droit d'accises sur le gasoil.

Pour terminer, nous souhaiterions résumer ce que sont, selon nous, **les atouts majeurs** du tronçon à électrifier :

- Il existe un projet parallèle de remise en service de la ligne Fleurus-Tamines qui dégorgerait le goulot Ottignies-Namur. L'axe lourd nord-sud (trains de 2.000 T) serait dès lors envisageable.
- Le souci de la SNCB d'éviter Bruxelles, de même que l'axe central, pour écouler le trafic croissant de marchandises en provenance de l'OUTREMER de même que pour les futurs convois du tunnel ferroviaire sous la Manche.
- La conjonction temporelle des renouvellements et modernisations nécessaires à la continuité du trafic, impératifs sur les lignes 165-166-167 qui doivent être adaptées aux normes européennes (100Km/H et 22,5 T à l'essieu).

- L'essor encourageant dans la province du charroi de grumes et de conifères (quais à bois) et du trafic de conteneurs (terminal). Sans oublier l'occupation dynamique de certains sites industriels et militaires aisément raccordables (Mobil, Cellulose des Ardennes, Jéhonville ...).
- Le tourisme ferroviaire bien vivant dans la partie nord grâce à la Lesse, et celui qui est riche d'avenir dans la partie sud appelée la Gaume.
- La prise de conscience par les pouvoirs décentralisés -à l'instar de la France- du rôle qu'ils peuvent jouer dans le cadre d'une SNCB plus autonome par rapport à l'Etat central.
- Faut-il citer bien sûr l'espoir d'expansion lié au Pôle Européen de Développement (PED). Une réalisation que nous appelons aussi de tous nos vœux, et dont l'effet multiplicateur devrait certes atteindre nos chemins de fer.

Certaines de nos éditions sont en vente dans les magasins suivants

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

La carte des voies ferrées de Belgique n'est plus expédiée par la poste, eu égard au fait que nous recevons trop d'envois retournés parce que le destinataire est absent lors du passage du facteur. Lors de ces "retours", l'emballage a été en outre détérioré.

Vous voudrez bien nous la commander directement par lettre à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1, pour remise soit lors d'un voyage GTF asbl, soit chez Dellicour. Cette carte est en stock chez Jocadis et au musée des Transports en commun du pays de Liège

Agenda

28-29 avril 1990 : journées portes ouvertes en gare de Namur et à l'atelier de Salzinnes.

25-26-27 avril : visite de l'atelier de Salzinnes en activité. Pour tous renseignements, voyez le bureau de renseignements de la gare de Namur.

23-24 juin 1990 : l'AMFSL organise une exposition de modélisme ferroviaire dans le hall d'expositions de la ville d'Arlon.

Renseignements : J. BURTON, rue aux Fleurs 20, 6760 VIRTON, tél 063/57.05.86 après 18h.

Point de vue luxembourgeois

Nous l'avons déjà écrit, nos voisins grand-ducaux sont assez mécontents des options de la SNCB en ce qui concerne la stratégie d'acheminement du trafic marchandises et voyageurs entre les ports belges et le grand-duché de Luxembourg, la Suisse et l'Italie. Rappelons que la SNCB a choisi de privilégier l'itinéraire marchandises par Ottignies, Fleurus, Auvelais, Namur, Dinant et Bertrix, avec continuation sur Athus pour les charges complètes et Libramont - Stockem - Sterpenich pour le trafic diffus, au détriment notamment de la ligne Liège - Gouvy et de son prolongement luxembourgeois vers Etelbrück et Luxembourg.

Le groupe luxembourgeois "Actioun öffentlechen transport" vient de publier un dossier de riposte aux projets de la SNCB. Nous publions ci-après les extraits les plus significatifs des conclusions de cette étude.

Le Luxembourg, annexé économiquement par la Belgique

La description de la méthodologie du rapport belge spécifie qu'en vue de ne pas fausser les comparaisons entre les diverses variantes étudiées, les dépenses d'exploitation ont été calculées entre le nord de la Belgique et la gare de formation de Bettembourg ou la gare frontière de Mont-St-Martin. Cela revient implicitement, selon la SNCB, à considérer d'un point de vue économique le réseau CFL comme faisant partie du réseau belge. Dans ce contexte, on peut se demander si la SNCB a sollicité la collaboration d'instances luxembourgeoises ou si elle veut reporter le trafic des trains complets de son propre gré sur un autre itinéraire luxembourgeois, à savoir Rodange - Esch s/Alzette - Bettembourg. On peut du moins s'étonner que le schéma représentant le nouveau mode d'acheminement présente la ligne Pétange - Luxembourg par Dippach comme étant à double voie, ce qui est faux, alors que les évitements de Goebelsmühle, Kautenbach et Clervaux, sur la ligne du nord Trois-Vierges - Luxembourg, sont complètement ignorés. Veut-on convaincre de cette manière des administrateurs de la performance du tracé proposé par la SNCB au détriment de l'axe "est" par Liège et Gouvy ?

La directive de l'UIC concernant la concentration des trafics sur un nombre limité de gares-frontières performantes n'a qu'une valeur relative en la matière, puisque toutes les variantes de tracé étudiées arrivent au triage luxembourgeois de Bettembourg. On peut rappeler à ce sujet l'exemple du train de coke Alsdorf - Belval 47238, qui ne marque qu'une minute d'arrêt en gare frontière de Gouvy; N'y a-t-il pas là le signe d'une intégration pratique et bénéfique entre les réseaux SNCB et CFL.

D'ores et déjà, on est en droit d'attendre avec impatience la suite que réserveront les autorités luxembourgeoises et notamment les CFL au projet de leurs partenaires belges. Si celui-ci ménage effectivement les intérêts belges, il ne le fait certes pas au mieux des intérêts luxembourgeois, pour qui le

trajet le plus long et le plus rémunérateur est justement celui de Gouvy-frontière à Bettembourg par la ligne du Nord.

Une argumentation belge peu fondée

Certains critères techniques servant d'argument semblent aussi contestables.

Le profil très accentué de la ligne 42 Rivage - Gouvy est considéré comme critère excluant tout report de trafic sur la ligne en question. Il convient de préciser que, dans le sens nord-sud, la section de Trois-Ponts à Gouvy est sur une longueur d'environ 22 km en rampe quasi continue de 15 pour mille avec une très courte section accusant 18 pour mille. De Gouvy à Bellain, la rampe est de 16 pour mille sur 3 kilomètres. En provenance d'Anvers et jusque Trois-Ponts, la ligne accuse un profil facile de 5 pour mille avec un maximum de 7 pour mille à l'entrée de Trois-ponts. Actuellement, une locomotive belge série 55 admet en simple traction 1800 tonnes de Visé à Trois-Ponts et 900 tonnes de Trois-Ponts à Gouvy ; une 1800 des CFL admet de son côté 1100 tonnes entre Gouvy et Bellain. La puissance réduite des engins diesel présente toutefois le handicap que, sur ces sections en forte rampe, la vitesse ne dépasse guère 20 km/h. ON conçoit aisément qu'un couplage de 2 locomotives électriques fonctionnant sous 25 kV pourraient facilement monter à 70 ou 80 km/h les 2000 tonnes requises sur l'axe Anvers - Grand Duché. Comme l'exemple des relations alpines le montre, rendement et fluidité des circulations sont meilleurs si la vitesse de tous les trains en ligne (voyageurs et marchandises) est sensiblement la même. Cette règle empirique prouve que la cohabitation de différents types de trains est parfaitement concevable en traction électrique sur l'axe est, d'autant plus que les autres itinéraires envisagés dans l'étude belge présentent des rampes et profils similaires, comme sur l'Athus-Meuse, entre Libramont et Arlon ou encore entre Rodange et Belvaux-Soleuvre.

La vitesse, un argument de taille

La ligne Liège - Gouvy - Luxembourg permet des vitesses moyennes supérieures à celui de la ligne Namur - Dinant - Athus : sur la partie luxembourgeoise de l'axe "est", il est possible d'atteindre en maints endroits la vitesse de 100 km/h, vitesse de référence future des trains de marchandises à charges complètes.

Les trains de voyageurs luxembourgeois, une gêne pour les trains de marchandises belges ?

Les auteurs de l'étude belge se sentent gênés par la présence d'un trafic voyageurs relativement important sur la ligne du Nord des CFL entre Luxembourg et Trois-Vierges. Pourtant, ce trafic est plus important encore sur l'axe Pétange - Bettembourg qui a été retenu par l'étude belge. D'ailleurs, les trains de marchandises trouveront des contraintes simi-

lares, sinon plus dures, sur les lignes 53 bis Malines - Louvain (2 trains de voyageurs à l'heure), 139 Louvain - Wavre (1 train à l'heure), Wavre - Ottignies (2 trains à l'heure), 140 Ottignies - Charleroi (1 train à l'heure), 154 Namur - Dinant (1 train à l'heure).

Discrimination pour la ligne du Nord

En vue de ne pas admettre le report du trafic diffus sur la ligne 42 (et par là la nécessité d'aménager un autre axe pour celui-ci), les auteurs évoquent sur la ligne un certain accroissement du trafic lourd (coke et minerai). Pour suggérer la réduction de la ligne 42 à une vocation régionale, ils se portent fort de l'amenuisement du trafic de coke en provenance d'Alsдорff et de sa disparition totale prochaine. Où est la logique ? On peut en conclure que les possibilités de report du trafic n'ont jamais été étudiées contrairement aux apparences. D'abord, de fausses prémisses (un trafic de minerai n'existant pas sur la ligne) sont avancées pour mettre en évidence l'intérêt limité de l'itinéraire par Gouvy du fait qu'elle risquerait d'être saturée par le trafic diffus, puis la libération de sillons du trafic complet par la suppression des trains de coke n'est pas utilisée pour étudier les possibilités nouvelles d'un report complet du trafic sur la ligne 42.

Préférence à l'itinéraire le plus long ?

En étudiant les distances que présentent les divers itinéraires possibles, on constate qu'ici encore les auteurs ont donné paradoxalement leur préférence à l'itinéraire le plus long possible. L'itinéraire actuel entre Anvers et Bettembourg, par la "ligne du Luxembourg" Namur - Arlon, compte 313 km, dont 280 km SNCE et 33 km CFL. La variante retenue par l'étude belge compte 354 km (42 km de plus) aussi bien pour le trafic des trains complets par Rodange que pour le trafic diffus par stockem. L'itinéraire via Gouvy ne compte que 327 km (dont 238 km SNCE et 88 km CFL). On constate que la SNCE préfère allonger un kilométrage total qui ne sera sans doute pas rémunéré tarifairement que d'en perdre autant, au profit, il est vrai, des CFL. Les auteurs se vantent néanmoins d'avoir pris comme critère de base de considérer du point de vue économique le réseau CFL comme faisant partie du réseau SNCE. Alors, pourquoi ne pas donner la préférence à l'itinéraire qui, après l'itinéraire actuel, présente la distance la plus courte ? A conditions d'acheminement similaires en traction électrique, l'allongement de parcours de 27 km de la variante par l'Athus-Meuse par rapport à l'axe est se soldera par un allongement du temps de parcours de 20 à 30 minutes. Pourtant, on avait dit qu'il fallait accélérer les trains de marchandises...

Athus - Meuse, une exploitation peu performante

La SNCE ne propose pas une exploitation fort performante de l'Athus-Meuse. Si la section de Dinant à Bertrix ne présentera que 4 zones à voie unique (dont 3 d'une longueur inférieure à 1 km et une de 5 km), la section Bertrix - Rodange-frontière sera mise entièrement à voie unique avec deux évitements seulement (Florenville et Virton). On aura donc des distances de 18,5 km, 23,5 km et 23 km sans possibilité d'évitement. Si on tient compte des efforts d'autres réseaux (CFP, OBB, FS) pour éliminer leurs goulots à voie unique, comment une ligne si gravement amputée pourra-t-elle satisfaire aux nécessités que présente l'acheminement de la totalité des trains complets en provenance de la Belgique ? Par cette mesure, la SNCB risque d'hypothéquer gravement la compétitivité du rail sur cette relation. Par là, les intérêts des CFL et de la SNCF seront touchés. Ces transports exigent un grand degré de régularité et risquent d'être détournés par d'autres itinéraires (par exemple Montzen et l'Allemagne vers la Suisse comme cela a failli arriver pour les trains de fuel vers la Suisse il y a quelque temps) ou d'autres modes de transport ?

Une plus grande souplesse pour la ligne du Nord

A l'inverse, la ligne 42 ne connaîtra, même dans sa version à vocation régionale, que deux sections à voie unique de 12 km chacune et d'une dizaine de kilomètres, alors que les sections à voie unique entre Trois-Vierges et Ettelbrück ne dépassent pas les 5 à 7 kilomètres avec certains évitements de grande longueur autorisant des croisements en vitesse. Il en ressort qu'ici encore les conditions d'exploitation présenteraient une plus grande souplesse entre Liège et Luxembourg qu'entre Namur et Rodange. retenons toutefois que la variante "est" préconise le maintien de la ligne 42 à double voie ; cette hypothèse a été retenue pour l'établissement du devis des coûts.

Les risques pour la liaison ra- pide Bruxelles - Luxembourg

Par la saturation facile de la variante retenue par la SNCB, la ligne 162 Namur - Sterpenich (frontière) risque à nouveau d'être surchargée par les trains de marchandises. Il faut considérer qu'en 1993 cette ligne constituera l'accès de Luxembourg, voire de Strasbourg, vers le tunnel sous la Manche par Bruxelles. La qualité du service devra en tenir compte.

Une étude incomplète pour l'axe "est"

Si, pour l'axe ouest, toutes sortes de variantes ont été étudiées, il n'en est pas de même pour l'axe "est". N'entrent en effet en considération que deux variantes ayant comme point

commun l'acheminement des trains complets par Gouvy, et du trafic diffus par un autre itinéraire, soit par la ligne 43 Liège - Jemelle pour aboutir à Stockem, soit par l'itinéraire actuel via Ottignies - Namur et Jemelle. Or, si le trafic diffus reste sur les lignes 161/162, les problèmes actuels concernant la cohabitation des trains rapides et des trains de marchandises ainsi que l'entretien difficile et onéreux de la voie subsisteront. La SNCB y a vu un argument pour écarter l'acheminement du trafic par l'axe "est".

Une proposition ménageant les intérêts luxembourgeois et belges

Une variante ne figure pas dans le dossier : elle permettrait de satisfaire toutes les parties en offrant des possibilités de transport plus efficaces. Elle consiste à prévoir l'acheminement des charges complètes entre Anvers par l'axe est vers Gouvy et Bettembourg. La ligne 42 devrait dans ce cas être électrifiée sur les 58 km séparant Rivage de Gouvy. Certaines sections comportant de nombreux tunnels (comme Stoumont - La Gleize) pourraient être mises à voie unique à l'exemple de la section Ettelbrück - Trois-Vierges des CFL. Le trafic diffus, de son côté, prendrait l'itinéraire préconisé par la SNCB via Ottignies - Fleurus - Avelais - Ronet - Dinant - Bertrix, afin de libérer les lignes 161 et 162 dans la même mesure que ce que la SNCB préconise dans son plan. Toutefois, au niveau des infrastructures, la réalisation serait certainement plus simple étant donné les possibilités d'allègement par la non-existence du trafic de trains complets en provenance d'Anvers. Il convient encore de remarquer que l'axe "est" est le seul à permettre la traction de trains de 2000 tonnes par une seule locomotives de type "CC" jusque dans la région liégeoise, voire jusqu'à Trois-Ponts, d'où une économie d'engins moteurs.

L'efficacité de la solution

L'électrification corrélative de la ligne Dinant - Libramont en 25 kV permettrait de disposer de deux itinéraires efficaces et électrifiés pour le trafic des marchandises. Celui-ci ne pourra que croître, par l'application d'une politique de transport plus raisonnable tendant à ménager davantage l'environnement.

Et le service des voyageurs par Gouvy ?

Si la présente analyse s'occupe essentiellement du trafic des marchandises, il importer néanmoins de rappeler que le trafic des voyageurs par Gouvy pourrait aussi profiter des aménagements en question pour atteindre des temps de parcours d'environ deux heures.

Une intervention luxembourgeoise s'impose

L'application du plan prévu par la SNCB risque de n'avoir que des répercussions négatives sur le trafic ferroviaire luxembourgeois. On peut donc espérer que tous les Grands-Ducaux acharnés à donner un nouvel essor au trafic international de la ligne du Nord se solidariseront pour lutter contre la décision prise par le Conseil d'Administration de la SNCB le 25 octobre 1988 de développer l'axe Athus - Meuse pour assurer l'écoulement du trafic marchandises au départ des ports belges et à destination du Luxembourg.

A.Ö.T.

VARIA

Le "Go-Pass", une formule tarifaire reconduite en 1990 !

Chacun connaît le Go-Pass, cette carte coûtant 990 FB et donnant droit, aux jeunes de 12 à 25 ans, moyennant certaines restrictions, à dix voyages simples entre deux points quelconques du réseau de la SNCB.

Le succès de la formule a été... foudroyant en 1989, si bien que les Go-Pass actuels, théoriquement valables jusqu'au 28/2/90 voient leur validité prolongée jusqu'au 31/12/90, et que l'actuel stock de Go-Pass restera en vente jusqu'à son épuisement.

Il sera alors remplacé par un Go-Pass un peu plus cher, puisque la carte de 990 F ne donnera plus droit qu'à neuf voyages au lieu de dix... Cette nouvelle carte ne sera valable, comme la précédente, qu'à partir de 8 heures du matin, sauf les samedis, dimanches et tous les jours de juillet et d'août, afin de ne pas surcharger les trains de navetteurs...

Membres du GTF asbl, si vous avez l'usage d'un Go-Pass pour vous-même ou vos enfants en 1990, ne tardez pas et demandez une "ancienne" carte : vous pourrez bénéficier de l'ancien prix. Si par contre vous avez des enfants à la fois de moins et de plus de 12 ans, malheur à vous ! Vous serez alors dans la situation courtelinesque de pouvoir utiliser un Go-Pass à prix réduit pour vos aînés, et de devoir utiliser des billets à l'unité pour vos cadets, parfois plus chers que le Go-Pass vu la lourde taxe terminale frappant le billet à l'unité, même à prix réduit...

Messieurs de la Direction Marketing-Ventes, quand donc penserez-vous à ce cas de figure ?

AIRPORT-CITY EXPRESS**AMELIORATION DE LA RELATION FERROVIAIRE AVEC L'AEROPORT**

Les voyageurs internationaux qui utilisent l'avion pour leurs déplacements ont pratiquement toujours besoin d'un autre moyen de transport pour atteindre leur destination au départ des aéroports. Plusieurs aéroports européens sont desservis par une ligne de chemin de fer (train ou métro). C'est le cas de l'aéroport national de Zaventem, qui dispose d'une relation ferroviaire à deux voies avec la capitale.

D'une manière générale, le transport par train de et vers l'aéroport doit satisfaire à un certain nombre de conditions pour répondre aux attentes des voyageurs aériens.

Une première exigence à cet égard réside dans le fait que l'offre ferroviaire doit être connue, tant dans son existence même que dans les possibilités offertes. Ceci requiert qu'une attention particulière soit consacrée aussi bien à la canalisation des voyageurs qu'à leur information. De même, les voyageurs qui ne sont pas familiarisés avec l'aéroport doivent également pouvoir s'orienter sans difficulté et apprendre à connaître la relation ferroviaire qui les conduit facilement au coeur de la capitale.

Une capacité de transport suffisante pour acheminer le voyageur dans des conditions confortables est également nécessaire, de même qu'une desserte fréquente de la relation. Ceci n'offre pas seulement l'avantage de faciliter la circulation des voyageurs mais permet également d'assurer de meilleures correspondances avec les trains du service intérieur dans les gares bruxelloises.

* * *

Part de marché actuelle du chemin de fer à l'aéroport

Les comptages effectués révèlent que, par jour de semaine, 3.500 personnes environ utilisent cette relation ferroviaire. Ce chiffre inclut la partie du personnel de l'aéroport qui emprunte le train pour ses déplacements de travail.

En week-end, le nombre de voyageurs oscille autour de 3.000, ce qui correspond environ au nombre de passagers aériens qui utilisent quotidiennement le train. Par rapport au nombre to-

tal de voyageurs qui, chaque jour, atterrissent ou décollent de Zaventem, la part de marché du train est donc actuellement un peu inférieure à 15 %.

Enquête

Fin avril/début mai de cette année, une enquête SNCB restreinte a été effectuée à l'aéroport en vue de mieux connaître les choix des passagers aériens en matière de mode de transport de et vers l'aéroport. Cette enquête a permis de dégager deux conclusions très précises:

- l'existence du train comme moyen de transport de et vers l'aéroport n'était pas connue par plus d'un tiers des personnes interrogées;
- l'offre de trains entre l'aéroport et Bruxelles était considérée comme insuffisante par la moitié de ces personnes.

La raison principale du choix du train résidait dans son prix réduit, combiné à la bonne liaison entre l'aéroport et le centre de Bruxelles.

Amélioration du service à partir du 24 septembre 1989

Afin de rencontrer la demande d'une desserte plus fréquente de l'aéroport, une troisième relation sera mise en service à partir de ce dimanche, chaque heure, dans les deux sens entre la jonction Nord-Midi de Bruxelles et l'aéroport national. Dans ce but, la relation Saint-Ghislain - Mons - Bruxelles Jonction Nord-Midi - Schaerbeek (IC I) sera prolongée jusqu'à l'aéroport. En gare de Schaerbeek, une des deux automotrices quadruples (série 800) assurant cette relation sera décrochée ou accrochée (au retour) et continuera jusqu'à l'aéroport.

La prolongation de ces trains IC permet également de créer une relation directe entre l'aéroport et Bruxelles-Midi, ce qui améliore les correspondances avec les relations de et vers Paris. Cette nouvelle relation facilite en outre les correspondances entre les trains venant de l'aéroport et les trains Intercity vers de nombreuses villes: Liège, Namur, Arlon/Luxembourg, Charleroi, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, etc.

Adaptations à l'aéroport

Partant du constat que l'existence d'un train à l'aéroport n'était pas ou était trop peu connue par une importante fraction des passagers, la SNCB a entrepris une série d'actions afin de mieux faire connaître cette existence.

En accord avec la Régie des Voies Aériennes et BATC (Brussels Airport Terminal Company), la SNCB a installé un nouveau point de vente dans la salle de douane de l'aéroport, ce qui attirera immédiatement l'attention des passagers à l'arrivée sur la présence de la SNCB. Pendant l'attente de leurs bagages, ils pourront à ce guichet obtenir des informations sur les possibilités de voyage en train, acheter des titres de transport et réserver des places. La signalisation à partir de la zone de douane jusqu'aux quais a également été améliorée.

Adaptations à Bruxelles-Central

Afin d'éviter une confusion possible à propos de l'indication de la voie de départ des trains pour l'aéroport, la voie 1 A de la gare de Bruxelles-Central a été rebaptisée voie A et la signalisation en gare adaptée en ce sens. A cette occasion, les indications directionnelles vers la voie A ont été améliorées.

La voie A reçoit également un panneau indicateur de départ similaire à ceux des autres voies de la gare tandis qu'un moniteur vidéo est installé à l'étage intermédiaire afin de mieux guider les voyageurs à destination de l'aéroport vers leur voie de départ.

De plus, grâce à des sièges plus confortables, un éclairage plus chaud et des teintes plus fraîches sur les parois qui longent la voie A, la SNCB s'efforce aussi de développer un accueil plus agréable pour sa clientèle.

Une meilleure communication

Un petit dépliant, au format d'une carte bancaire, reprenant les horaires de l'Airport City Express, est édité en cinq langues: français, néerlandais, allemand, anglais et espagnol. Il sera diffusé à l'étranger via la Sabena et sera également disponible à l'aéroport ainsi qu'à Bruxelles-Central.

Pour une information plus directe encore des passagers à l'arrivée, un journal lumineux sera installé au-dessus du nouveau point de vente. Il indiquera les premières heures de départ des trains prévus. D'autres mentions, telles que le prix du trajet jusqu'à Bruxelles-Central y apparaîtront également en plusieurs langues.

De plus, pour que les passagers puissent percevoir de façon visuelle les diverses relations ferroviaires offertes par la SNCB vers le centre de Bruxelles, des schémas de ligne sont apposés tant sur le nouveau guichet que dans les trains spécialisés de cette relation.

Une liaison facile intégrée au réseau ferroviaire belge

La relation ferroviaire entre Bruxelles-Central et l'aéroport national existe depuis 1954. Dans un premier temps, elle a été exploitée par la Sabena. Depuis 1979, cette ligne - 36 C - est entièrement intégrée dans le réseau de la SNCB.

Le service Bruxelles-Central - Aéroport National a été maintenant rebaptisé AIRPORT-CITY EXPRESS. Cette appellation apparaît sur la signalisation à l'intérieur de l'aéroport, sur les flancs des automotrices électriques bleu et blanc qui assurent la liaison Bruxelles-Central/aéroport, de même que dans l'indicateur, sur les affiches jaunes et les panneaux annonceurs de départ des trains.



L'intégration de la ligne 36 C dans le réseau SNCB permet entre autres au voyageur qui désire se rendre par train à l'aéroport d'acquiescer un billet ou un abonnement dans chaque gare, avec l'avantage du tarif dégressif en fonction de la distance. Ceci vaut également pour les voyages de l'aéroport vers l'intérieur du pays, pour lesquels les titres de transport peuvent être acquis sur place, aux guichets de l'aéroport. Un exemple de prix: pour le trajet entre Bruxelles Jonction Nord-Midi et l'aéroport, le prix s'élève à 70 francs en deuxième classe et à 105 francs en première, ce qui rend certainement le train très compétitif sur cette relation.

Nécrologie

Nous avons appris avec retard, mais tristesse, le décès, dans la fleur de l'âge, de notre membre Jean Simonet de Tournai le 11 novembre dernier. Jean Simonet était un historien des chemins de fer, et tout particulièrement des Vicinaux. On se souviendra notamment de sa contribution essentielle à l'histoire du rail à Tournai dans l'ouvrage "Le rail en Tournaisis", publié en 1985 avec Freddy Lemaire.

A sa veuve et à ses proches, le GTF asbl adresse ses condoléances sincères.

Troisième voyage de notre saison 1990
 En rame remorquée par la locomotive électrique série 29
 de la première génération sur les lignes 130 et 124
 samedi 3 mars 1990

La SNCB a entièrement reconditionné une locomotive électrique série 29 (il s'agit de l'ancienne 101.012, renumérotée 2912 en 1970, un des premiers témoins de la traction électrique de la SNCB).

Il nous a paru intéressant d'organiser une excursion avec cet engin quadragénaire, sur les lignes où celui-ci a circulé, et avec le matériel qu'il a tracté. La locomotive est aujourd'hui parée de sa livrée originelle, et a retrouvé son ancienne immatriculation 101.012.

Nous vous proposons donc de nous rejoindre le samedi 3 mars vers 8h30 à NAMUR.

Une rame de voitures M2 tractée par la locomotive série 29 restaurée nous attendra pour parcourir les lignes 130 vers Charleroi et 130 bis vers Erquelines : un souvenir des omnibus réalisés avec ce type de composition dans les années soixante. Nous reviendrons ensuite vers Charleroi-Sud, pour nous diriger sur Bruxelles-Midi par la ligne 124/1 (voies lentes), qui a aussi connu ce type de composition. La pause "dîner" aura lieu dans la capitale. Dans l'après-midi, nous retournerons à Namur par les lignes 124 et 130.

Nous avons jugé inutile d'organiser un repas collectif à Bruxelles-Midi, vu les très nombreuses possibilités de restauration existant dans cette gare et ses environs.

Par contre, nous vous offrons comme d'habitude de rejoindre Namur par trains réguliers au départ de toute gare belge et au prix imbattable de 200 BEF aller-retour.

Nous organiserons bien sûr un grand nombre d'arrêts-photos dans la mesure des possibilités et dans la grande tradition du GTF asbl...

Comme d'habitude, l'inscription préalable est indispensable, dès que possible et avant le 26/2/90. Pour cette inscription, nous vous prions de joindre, cette fois encore, une enveloppe timbrée portant votre nom et adresse. Pour le paiement, vous nous faciliteriez la tâche en joignant un chèque.

Nos prix

Ils comprennent le trajet en train spécial de Namur à Namur, les frais d'organisation et la TVA.

adulte membre du GTF asbl en règle de cotisation pour 1990,

épouse, parent ou enfant vivant sous le même toit : 600 BEF

adulte non membre du GTF asbl en règle pour 1990 : 680 BEF

enfant de moins de 14 ans (accompagné d'un parent responsable): 400 BEF

enfant de moins de 6 ans : non admis cette fois.

Remarque : nous prendrons des dispositions pour décourager les photographes qui prennent l'habitude de suivre notre convoi en voiture et de se poster aux "meilleurs" endroits. Leur démarche a un caractère injuste dans la mesure où ils profitent gratuitement d'un événement ferroviaire qui ne peut être créé que grâce à ceux qui le soutiennent en payant leur place...

Par leur attitude, ils risquent même de saborder l'organisation de ce type d'activité...

II

Nouvelles de dernière minute

Musée de "Natalis" à Liège (transports en commun du pays de Liège)

Week-end des 30/3 et 1/4/90 : animation particulière grâce à une bourse d'anciennes motocyclettes FN !

Stand de vente des éditions du GTF asbl.

Permanences de la saison pour le musée de Natalis

Le GTF asbl fait appel à toutes les bonnes volontés pour assurer les permanences des samedis et dimanches de la saison 1990 de 14 à 18 heures.

Notre délégué Monsieur Robert Stekke, rue des Ateliers, 8, 4900 Angleur, recevra avec plaisir vos propositions de participation à ce rôle.

Trans-Fer hors série "Le Fagnard" Deuxième édition revue et augmentée

Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro précédent, nous avons publié, en novembre 1989, un numéro hors série de Trans-Fer exclusivement consacré à l'histoire de la ligne internationale 45 Trois-Ponts - Wévercé - Losheimergraben - Jünkerath. Le succès de ce numéro a été tel que celui-ci est actuellement totalement épuisé.

Grâce aux ressources du traitement de texte, nous publions, dans le courant du mois de février, une deuxième édition refondue et augmentée de ce numéro hors série de Trans-Fer. Nous avons retouché le texte de base, en y insérant nombre de précisions que des lecteurs savants nous ont fournies. Nous y ajoutons l'histoire et le descriptif actuel de l'"antenne" Wévercé - Sourbrodt. Le choix des illustrations et photos est revu et leur nombre augmenté ; un schéma très précis du profil de la ligne est publié sur les deux pages centrales.

Il s'agit donc pratiquement d'une "nouvelle" édition, d'une bonne trentaine de pages, brochée, que nos membres peuvent dès à présent commander en versant une somme de :

110 FB envoi compris au compte 240-0380489-59 GTF asbl-
Editions, BP 191, 4000 Liège 1

(pour l'étranger, 130 BEF selon la procédure indiquée en 3e page de couverture).

Indiquez en communication "Le Fagnard", 2e édition. Nous joindrons en prime à votre commande l'autocollant en couleurs "Vennbahn", réalisé par le GTF asbl et représentant un autorail SNCB série 46 dans un paysage enneigé des Fagnes.

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage traction électrique-03-03-90

Bulletin à renvoyer avant le 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 14F
 et portant l'indication de vos 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 03-03-90
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 600 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 680 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF	.....

TOTAL

*J'effectue simultanément le paiement :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère
n°	_____ EXP _____

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

(date et signature)

IV

Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
- 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
- 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
- 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
- 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
- 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
7. Recommandations générales :
 - * la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manœuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
- 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

ACTIVITES DU GTF ASBL

Deuxième voyage de notre saison
1990

Train de plaisir
dimanche 25 février 1990
Le carnaval
dans les Cantons de l'Est par
le
chemin de fer du bout du monde

Chaque année, les trois jours qui précèdent le Mercredi des Cendres sont l'occasion de fêter de joyeux carnivals dans les Cantons de l'Est. Témoignant de la fin de l'hiver, chassé par les nombreux masques traditionnels, les "jours gras" déguisent mal leur impatience de se manifester. Qu'ils soient d'influence rhénane ou wallonne, les carnivals des Cantons de l'Est sont réputés de longue date et assidûment fréquentés par autochtones ou visiteurs en mal d'émotion, d'oubli, de besoin de "faire la fête".

Une excursion ferroviaire et touristique originale

Le GTF asbl vous invite à faire un essai mesuré en cette année 1990. Il vous offre une journée inédite en vous proposant de parcourir cette belle région par la ligne de chemin de fer "du bout du monde", la plus haute de Belgique, qui vient d'être rouverte à la circulation.

Quel que soit l'état des routes, en dehors du stress de la circulation automobile, vous utiliserez notre train spécial "Le Fagnard" affrété par le GTF asbl et composé de voitures à voyageurs des années trente.

Notre proposition

Le dimanche 25 février, ce train spécial quittera Liège-Guillemins à 9h10 (1). Après avoir parcouru les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève jusqu'à Trois-Ponts, il se dirigera à petite vitesse dans des paysages variés vers Stavelot (326 m d'altitude), Waimes (509 m), Wévercé (558 m) et Bütgenbach (557 m) où le train arrivera vers 11h30.

A Bütgenbach, un temps libre d'environ 1 heure 1/2 vous permettra de participer au repas de midi que nous organiserons ou de flâner autour du lac de Bütgenbach et de son petit village.

(1) l'heure de départ pourrait être avancée à 8h50 si les nécessités d'exploitation l'imposaient.

Nous repartirons de Bütgenbach vers 13h15 pour nous rendre à Malmédy (350 m d'altitude) où nous avons prévu un temps libre de quatre heures pour permettre à chacun de participer au célèbre carnaval de la localité où règnent la "Haguette" et le "Trouv'lé". la grande parade et le carnaval de rue y sont impressionnants.

Le départ du train est fixé à 18h02 à Malmédy (ce qui vous permettra de ne pas abuser de l'ambiance joyeuse) et le retour à Liège fixé à 19h30.

A votre libre choix, nous vous proposons en outre :

* un repas organisé à Bütgenbach dans un restaurant de qualité et composé d'une entrée froide, du plat principal et du dessert, pour le prix de 400 BEF, service et TVA compris, boissons en sus (réservation indispensable au moment de l'inscription)

* un billet SNCB de 2e classe valable de toute gare belge à Liège-Guillemins et retour au prix imbattable de 200 BEF. Ce billet vous permettra le cas échéant de laisser votre voiture au garage et de rejoindre Liège-Guillemins par trains réguliers. Nos horaires sont étudiés pour donner correspondance à Liège dans toutes les directions.

Nos prix

Ils comprennent le parcours en train spécial de Liège-Guillemins à Bütgenbach et retour, les frais d'organisation et la TVA :

adultes : 450 BEF

enfants de 6 à 12 ans : 225 BEF

enfants de moins de 6 ans : gratuit

(les enfants accompagnent leurs parents et n'occupent pas de place assise distincte dans le train).

L'inscription

Elle est préalable et indispensable avant le 20 février 1990. Il vous suffit de renvoyer le bulletin de participation ci-contre à l'adresse indiquée, et d'effectuer simultanément le paiement comme indiqué sur celui-ci.

Dans la semaine qui précède l'excursion, nous vous ferons parvenir une circulaire de confirmation et les billets que vous aurez commandés.

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Carnaval - 25/2/1990

Bulletin à renvoyer avant le 20/2/90 à l'adresse suivante :
 GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre, route de Marchienne, 68,
 B-6110 Montigny-le-Tilleul.

***Je soussigné**..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

***inscrits** au voyage du dimanche 25 février 1990
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 225 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans	(GRATUIT)
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF	.....
	TOTAL	.....

***J'effectue simultanément le paiement** (cochez) :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère
<input type="checkbox"/>	n° _____ EXP _____
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature indispensables)

Conditions de participation à nos voyages

1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.

2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).

3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.

4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...

5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.

6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.

7. Recommandations générales :

* la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.

* les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.

* il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.

* il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.

* la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manœuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

* lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...

* en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.

* le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

**Notre voyage 1990 à l'étranger
la Corse
du mercredi 4 au lundi 9 avril
1990**

Montagne surgie de la mer, la Corse est, par la diversité et les contrastes de ses paysages et par la spécificité de ses coutumes et de sa culture, un véritable petit continent.

La plus proche des îles lointaines

Située à 170 km des côtes françaises, à 83 km de l'Italie péninsulaire et à 12 km de la Sardaigne, la Corse, surnommée, "KALLISTE" c'est à dire la plus belle en grec ancien, est l'une des trois plus grandes îles du bassin méditerranéen, avec 183 km de longueur sur 83 km de largeur.

Parlons "chemins de fer"

Les chemins de fer de Corse relie, le long d'un pittoresque parcours de 232 km, Ajaccio, Corte, Bastia, Ile-Rousse, Calvi. C'est un véritable "scenic railways" qui zigzague à travers les montagnes, surplombe les vallées du haut des viaducs, s'engouffre dans les tunnels. Tous les transports de voyageurs sont assurés par autorails.

En deux jours, nous nous proposons de parcourir de manière "relax" tout le réseau ferré corse. De plus, le parcours d'Ajaccio à Calvi aura lieu en autorail spécialement affrété (Renault ABJ) : il y aura donc des arrêts-photos dans des endroits judicieusement choisis.

Pour compléter agréablement notre voyage, nous avons également prévu deux excursions en autorail.

Notons au passage que les traversées maritimes auront lieu à bord du dernier né de la flotte de la SNCM, le "Danielle Casanova". Ce bâtiment ultra-moderne est doté des derniers perfectionnements techniques : il est entièrement climatisé et muni de stabilisateurs anti-roulis.

Les parcours français s'effectueront sous couvert d'un "France-Pass" : il vous sera loisible d'utiliser ce titre de transport deux jours de plus à votre choix pendant sa période de validité.

Programme

mercredi 4 avril : départ de toute gare belge vers Paris-Nord. A titre indicatif, départ de Liège à 7h00, de Bruxelles à 8h00. Transfert par RER vers Paris-Lyon. TGV jusqu'à Marseille. Embarquement sur le D. Casanova à 19h00.

jeudi 5 avril : débarquement du bateau à Bastia à 7h00. Départ en autorail spécial vers Ajaccio avec arrêts à Cazamozza et Corte.

vendredi 6 avril : circuit en autocar vers Bonifacio : visite libre de la ville et des grottes marines.

samedi 7 avril : matinée libre.

Après-midi : excursion en autocar "La Forestière" : Cauro, la forêt de Zipitoli, le col de Meuta, Bastelicca, le lac de Tolla, les gorges de Prunelli.

dimanche 8 avril : par train régulier : Ajaccio - Calvi - retour en car à Ajaccio. Embarquement le soir sur le D. Casanova.

lundi 9 avril : arrivée à Marseille le matin et retour vers la Belgique. Arrivée à Bruxelles à 17h00, à Liège à 18h00.

Nous espérons que cette proposition de voyage ravira non seulement les passionnés ferroviaires, mais aussi les amateurs de splendides paysages de l'Ile de Beauté.

Prix :

17.500 BEF par personne. Ce prix comprend :

- les parcours ferroviaires français (au départ de la frontière belge) en 2e classe
- les traversées sur base de compartiment occupé par 4 personnes. 1 lavabo par compartiment ; toilettes à proximité.
- 3 nuits en 1/2 pension à l'hôtel "Marina Visa" *** (chambres de très bon standing, salle de bains ou douche, WC particulier) sur base de chambre double occupée par 2 personnes.
- les excursions en autocar suivant programme
- les parcours ferroviaires en Corse
- les transferts de gare à gare et de gare à hôtel
- la TVA et les frais d'organisation.

Suppléments facultatifs :

cabine bateau 2 personnes avec douche et toilettes, aller et retour : 390 BEF
 chambre single hôtel : 1900 BEF
 repas du soir à bord du bateau aller et retour : 1050 BEF
 repas du matin à bord du bateau aller et retour : 260 BEF
 parcours train toute gare belge frontière française aller-retour : 400 BEF
 supplément 1ère classe France-Pass : 1850 BEF

Il est à noter que :

- les cheminots et les enfants peuvent bénéficier de conditions spéciales. Tous renseignements à ce sujet auprès de notre délégué (voir adresse et n° de téléphone ci-après).
- le GTF asbl se réserve le droit d'annuler ce voyage si un nombre de participants minimum n'est pas atteint. Dans ce cas, l'acompte est intégralement remboursé.
- ce prix est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours de change, d'augmentation des tarifs des chemins de fer, maritimes, des hôtels ou autres circonstances imprévues.

Inscriptions

Le plus vite possible. Clôture définitive des inscriptions le 20/02/90.

Renseignements complémentaires

GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68, 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL tél. 071/51.66.03

Acompte

4500 BEF par personne à verser dès l'inscription au compte 068-0883360-08 du GTF asbl à Liège (pour les membres étrangers uniquement, utilisez notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.)

Solde

A verser avant le voyage à la première invitation de notre délégué.



BULLETIN DE PARTICIPATION voyage en Corse 4-9 avril 1990

Bulletin à renvoyer avant le 20 février 1990 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean LATERRE
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.
Ce bulletin doit être accompagné de trois timbres à 14 BEF ou de 3 coupons-réponse internationaux.

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°.... N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

Personne accompagnante (épouse, enfant, ami).....

*inscris au voyage en Corse du 4 au 9/04/90 :
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	participant à 17.500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément cabine 2 personnes à 390 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément chambre single à 1900 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	2 repas du soir bateau à 1050 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	2 repas du matin bateau à 260 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours SNCB toute gare belge-frontière à 250 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément France-Pass 1ère classe à 1850 BEF	.....

TOTAL

* Je verserai la somme correspondante selon les modalités énoncées dans Trans-Fer n°67 au compte 068-0883360-08 de GTF asbl à 4000 Liège.

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

* Je renonce à exercer contre le GTF asbl ou ses délégués tout recours en cas d'accident survenu à ma personne ou à mes biens à l'occasion de ce voyage.

(date et signature)

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 par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, 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, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1990, 170FB pour les membres belges, 330FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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 modes suivants

*paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

*envoi d'un Eurochèque garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

*commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

*envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

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