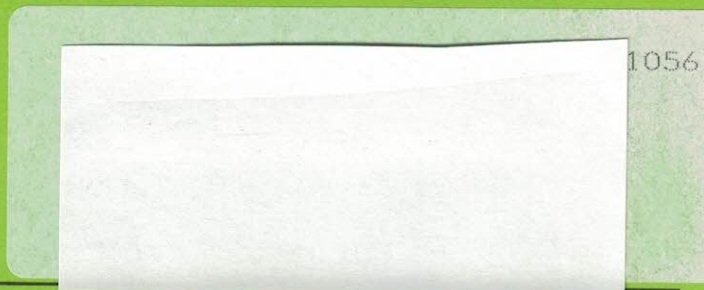


ASBL GTF
Rue Roger Kotsch, 1-3 B
4000 LIÈGE
Tel: 041 / 57.69.00

LIEGE
29.V.90
4000

F 0055
BIBLIOTHEQUE
395671



1056

transfer

périodique trimestriel	-	Liège X
n° 69	-	Mai 1990
	-	80 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 69

Treizième année

Mai 1990

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
Infrastructure	5
Matériel	6
Bilan provisoire de la SNCB (exercice 1989)	16
Alice au pays blanc	42
Point de vue	
Transports en commun dans l'arrondissement de Charleroi	44
Activités du GTF asbl	
GTF-Editions : Trans-Fer spécial n°4	63
GTF-Distribution	64
Supplément : prochaines activités de la saison 1990	

C O L O P H O N

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 propos du... - Musée Vicinal de... Schepdael

A l'initiative de quelques "mordus éclairés" de la vie du Vicinal belge, la SNCV créait en 1960 un Musée du Tramway Vicinal. Pour abriter une collection déjà bien étoffée, le dévolu s'est jeté sur un dépôt encore caractéristique de la SNCV dans son aspect général, et encore rattaché à l'époque au réseau ferré. Ce dépôt était situé dans le groupe du Brabant de la SNCV, dont certain dirigeant avait particulièrement oeuvré à la préservation du matériel, puis à sa mise en valeur.

Schepdael, sur la ligne de Bruxelles à Ninove, était né...

L'idée de ses promoteurs était d'en faire un Musée de la SNCV, société nationale par excellence.

Au fil des années, deux éléments majeurs vinrent perturber les bonnes intentions originelles : il y eut d'une part la fin du raccordement du Musée à une ligne ferrée suite à la mise hors service de la ligne ferrée électrique Bruxelles - Ninove, la suppression progressive du réseau ferré du Brabant et l'absence de création d'une ligne touristique. Il y eut d'autre part la montée du problème linguistique en Belgique : Schepdael allait se trouver en région unilingue flamande.

Le développement de Schepdael était dès lors largement entravé tant pour des raisons d'intérêt du public et de motivation des animateurs, que d'environnement politique.

Certains véhicules furent transférés au Musée du Tramway Urbain Bruxellois (MTUB). De plus, à l'occasion de la célébration du centenaire de la SNCV en 1985, des musées régionaux furent créés à Edegem (Anvers) et Natalis (liège). Un certain nombre de véhicules faisant initialement partie de la collection de Schepdael furent confiés à ces établissements ou mis en dépôt sur les réseaux de l'ASVi, du TTA ou d'Ostende. Ainsi, la rame vapeur du Centenaire - restaurée avec des crédits nationaux - était affectée pratiquement d'office à ce dernier réseau.

Il n'y a guère, une association locale et la ville d'Ostende introduisirent une demande officielle de transfert de la totalité de la collection de Schepdael dans cette dernière ville.

D'autres ont imaginé de construire une ligne ferrée dans le domaine de Bokrijk, et d'y reconstruire le dépôt de Schepdael, préalablement démonté brique par brique. Il semblerait que ce projet est présentement abandonné vu son coût prohibitif par rapport au résultat escompté.

Ces nombreux projets étaient certes intéressants, mais ils présentaient deux inconvénients majeurs : il signifiaient la fin de Schepdael et le transfert de la totalité de la collection en des lieux certes très touristiques, mais dans des régions qui n'avaient plus aucun caractère "national", et pour cause...

Telle était la situation au moment de la décision politique d'entrer dans la deuxième phase de la régionalisation de l'Etat Belge. Celle-ci allait tourner une nouvelle page dans l'histoire des transports en commun urbains et vicinaux.

Le pouvoir politique décidait la régionalisation des transports en commun en Belgique, à l'exception de la SNCB en ce qui concerne les transports en commun terrestres ; la SNCV était de fait dissoute et ses compétences seraient attribuées à des sociétés régionales à créer.

Dans cette perspective, deux Commissaires du Gouvernement ont été chargés de présider à une juste répartition des actifs et du patrimoine de la défunte SNCV.

Dès lors que le pouvoir politique, émanation de la Nation, décidait la régionalisation des transports en commun et que le contexte culturel rendait pratiquement impossible - chacun se rappellera l'affaire de la partition de l'Université de Louvain en 1968 - l'existence d'un organisme à caractère national dans une région unilingue, il devenait utopique de croire qu'il convenait de maintenir Schepdael.

Si l'on devait trouver d'autres exemples de cette situation, on pourrait citer le cas de nombreuses fédérations sportives qui ont dû se régionaliser pour continuer à bénéficier de subsides publics : seule la puissante "Union belge de Football", capable de se suffire à elle-même, n'a pas suivi cette voie ;

Le patrimoine de la SNCV est donc réparti entre les trois régions, flamande, wallonne, et Bruxelles-capitale. Il est donc normal que tout son patrimoine, y compris les véhicules historiques préservés, figure sur les listes de répartition.

Les magnifiques véhicules subsistant à Schepdael sont-ils pour autant condamnés ? Non... De nombreuses structures d'accueil sérieuses et valables existent dans les diverses régions du pays.

Une commission a été chargée de faire des propositions de répartition de ce matériel. Elle a déposé des conclusions qui ont été soumises aux instances compétentes.

Au même titre que les autres, la région wallonne mérite de disposer de témoins de son patrimoine industriel, celui-là même qui a contribué à l'essor économique des régions reculées, en facilitant les communications entre villes et villages éloignés.

"Connaitre son passé pour affronter l'avenir" est un adage valable pour tous...

NOUVELLES DE LA SNCB

Infrastructure

La SNCB élague son réseau...

Ligne 22 : un arrêté royal du 8 décembre 1989 (MB du 5/1/90) autorise la SNCB à démonter le tronçon Tirlemont - Grimde de la ligne 22.

Ligne 40A : un arrêté royal du 21 décembre 1989 (MB du 1/2/90) autorise la SNCB à démonter le tronçon Bifurcation Froidmont - raccordement Cockerill de la ligne 40A : tronçon Bifurcation Froidmont (km 1,109) - Liège-longdoz (km 0,460).

Ligne 88A : un arrêté royal du 7 mars 1990 (MB du 6/4/1990) autorise la SNCB à démonter le tronçon Allain (km 2,084) - Charcq (km 3,999) de la ligne 88A Tournai - Chercq.

Ligne 111 : un arrêté royal du 5 mars 1990 (MB du 6/4/90) autorise la SNCB à démonter le tronçon Berzée (BK 0,265) - Thy-le-Château (BK 2,370) de la ligne 111 Berzée - Gourdinne.

Ligne 204 : un arrêté royal du 9 mars 1990 (MB du 10/4/1990) autorise la SNCB à démonter le tronçon Bifurcation Rostijne - Zelzate - Rive-droite de la ligne industrielle 204.

Nouvelle tarification SNCB

Peu de publicité a été faite sur le billet "+" qui comprend le parcours "train" d'une gare SNCB à Bruxelles ET le billet STIB en correspondance. Le surcoût de ce billet par rapport au titre de transport "classique" est de 70 BEF : il permet de voyager à volonté sur les lignes de la STIB le jour de son émission. Rappelons aussi qu'il existe un abonnement "+" qui permet, dans les mêmes conditions, de voyager en outre pendant un mois sur le réseau de la STIB : prix du surcoût de cet abonnement par rapport à la formule classique : 820 BEF (le billet MTB mensuel coûte, lui, 935 BEF)

Nouvelles du Musée des transports en commun du pays de Liège

Par circulaire du 17 février dernier, l'AMUTRA signale qu'elle étudie le transfert de la motrice 57 et de la remorque 44 de la STIV (Verviers) de Kalken à Liège, ainsi que leur remise en état par une couche de peinture.

Matériel

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR
Période d'octobre 89 à janvier 90.

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

- De l'AC Malines (HLE/AM/AR)			
195 - FKR - 26.10	192 - FKR - 27.11	191 - FKR - 26.01	
1607 - FBMZ- 9.11	630 - GT - 28.11	2304 - FEO - 11.01	
811 - FSRE- 16.11	2203 - FGH - 3.12	228 - FHS - 6.02	
- De l'AC Salzinnes (HLE/HLD/HLR)			
7343 - NK - 18.10	8267 - FNDM- 28.11	8508 - FNDM- 22.12	
5171 - FNDM- 19.10	5510 - NK - 8.12	8265 - FNDM- 30.01	
2006 - FEO - 13.11	2008 - FEO - 20.12		

2/ RADIATIONS

AM 068 (1954) - Kinkempois - vétusté	
069 (") - " - "	
115 (") - Ronet - "	
506 (1955) - Stockem - "	
508 (") - " - "	
511 (") - " - "	
512 (") - " - "	
515 (") - " - "	
516 (") - " - "	
523 (") - Haine St P- "	
534 (") - " - "	
537 (") - " - "	

PV 89-06 du 18.10.89 de l'AC Malines

Date de mise hors-service : 1.11.89

Mois de mise hors-inventaire : novembre 89.

HLD 5905 (1955) - Anvers-Dam - déstandardisation (PV 310)	
5909 (") - " " - "	(315)
5910*(") - " " - "	(311)
5926 (") - " " - "	(312)
5936 (") - " " - "	(313)
5946 (") - " " - "	(314)

PV datés du 8.12.89, de l'AC Salzinnes

Date de mise hors-service : 1.01.90

Mois de mise hors-inventaire : décembre 89.

* 5910, renumérotée 201.010, et préservée comme engin-musée.

AR 4610 (complément au Tf n°66, p.57)

Bien que cet autorail ait été physiquement muté (avec le 4605) à Haine-St-Pierre en juillet 88 (afin de libérer l'emplacement de la remise d'Ath, vouée à la démolition), cette mutation ne fut jamais concrétisée administrativement, puisque l'on n'estima pas nécessaire de muter du matériel garé "en parc".

Lors de sa radiation, cet engin faisait donc toujours partie de l'effectif de l'ATSD Ath, alors que cet organe administratif n'existe plus depuis le 1er janvier 88 ! D'autre part, le PV de radiation fut approuvé par le Directeur M. en date du 1.09.89, et l'engin fut mis

officiellement hors-écritures le 1.10.89 (et non le 1.11). Sur ces entrefaits, il avait déjà circulé pour le compte du CFV 3V, lors du festival vapeur !)

3/ MISES EN SERVICE

Au 1.11 : AM 934 et 935.

4/ MUTATION

HLR 8410 sortie du parc et mutée d'Haine-St-Pierre à Latour au 15.01.90.

5/ REPARTITION DE L'EFFECTIF DIESEL

Nous avons trouvé utile de faire le point sur la répartition actuelle du parc de traction diesel par série d'engins, et par atelier propriétaire.

En principe, l'atelier désigné est titulaire de l'engin, et assure son entretien, SAUF mention contraire. La répartition décrite ci-dessous est celle d'application à partir du 1er. janvier 1990.

Série 44.

-FKR (6) : 4401-02-03-04-05-06.
-MUT (3) : 4407-08-10.

Série 45.

-MUT (10) : 4501-02-03-04-05-06-07-08-09-10.

Série 46.

-GMN (2) : 4608-09.
-GT (2) : 4601-03.
-ATH (1) : 4605 (parc).

Série 49.

-FNDM (1) : 4903.

Série 51.

-FNDM (28) : 5154-55-56-57-58-59-60-62-63-64-66-67-68-70-71-72
-73-74-75-77-78-80-81-82-83-84-86-89.
-FHS (20) : 5127-29-30-33-36-37-38-41-42-43-44-45-51-52-53-79
-85-87-92-93.
-FKR (16) : 5107-08-09-10-11-12-13-15-16-18-19-24-25-28-32-34
-LNC (14) : 5117-20-21-23-26-31-35-39-40-46-47-48-49-50.
-FSR (8) : 5101-02-03-04-05-06-14-22.

Série 52 (* = ancienne cabine).

-FEO (9) : 5201-02-05-11-12-13-14-15-16.
-MUT (2) : 5209*-17.

Série 53 (* = ancienne cabine).

-MUT (15) : 5301-03-04-05-06-08-09-10-11-12-13-14-15-16-19*.
-FEO (5) : 5302*-07*-17-18*-20*.

Série 54.

-FEO (4) : 5401-03-04-07.

Série 55 (\$ = à chauffe électrique).

- NK (36) : 5505\$-10\$-15\$-18-19-20-21-23\$-24-25-26-27-28-29\$
-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40\$-41-42\$.
- Entretien MUT : 5506-07-08-09-11-12-13-14-17.
- MUT (4) : 5501-02-03-04.

Série 62/63 (6215 à chauffe électrique).

- FKR (42) : 6201-02-03-04-05-06-07-10-11-12-13-14-16-19-20-21
-22-23-25-27-28-29-30-33-35-36.
- 6391-92-93.
- Entretien LK : 6237-47-56-65-92.
6309-11-12-13-15-22-33.
- FHS (32) : 6238-40-45-46-51-52-53-55-60-61-64-67-68-79-81-83
-91-94-95-97-98 (parc : 6296-99).
- 6316-17-18-19-21-26-30-31 (parc : 6327).
- FGH (27) : 6244-50-54-58-62-63-66-69-70-72-73-75-76-77-78-82
-84-85-86-87-88-90 (parc : 6241-42-57).
- 6314-6320.
- LNC (9) : 6217-18-24-31-34-43-48-49-71.
- LK (9) : 6215
6300-01-02-03-04-05-06-07.
- NK (7) : 6274-89.
6323-24-25-28-29.

Série 70.

- FNDM (6) : 7001-02-03-04-05-06.

Série 71.

- FNDM (3) : 7101-02-03.

Série 73.

- LNC (35) : 7301-02-03-04-05-06-07-08-09-10-11-12-13-14-15-16
-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32
-33-34-35.
- FKR (25) : 7337-50-51-52-53-54-55-56-58-59-60-61-62-63-64-67
-68-69-70-72-76-77-78-79-80.
- NK (17) : 7343-44-45-46-47-48-49-81-82-83-84-85-86-88-89-90
-91.
- FHS (13) : 7336-57-65-66-71-73-74-75-87-92-93-94-95.
- FEO (5) : 7338-39-40-41-42.

Série 74.

- FNDM (10) : 7401-02-03-04-05-06-07-08-09-10.

Série 75.

- FNDM (6) : 7501-02-03-04-05-06.

Série 80 (8034 louée au CFV3V).

- FSR (39) : 8001-02-06-07-08-09-11-12-18-20-25-27-31-32-33-34
-35-37-40-45-46-47-49-50-51-52-53-55-58-59-61-62
-63-64-65-66-67-68-69.

Série 82 (8275 sans cabine).

- FNDM (24) : 8232-36-46-47-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67
-68-69-70-71-72-73-74-75.
- NK (18) : 8205-13-15-16-24-25-26-34-35-37-38-39-40-45-48-52
-53-55.
- FGH (16) : 8212-14-17-18-19-21-22-23-27-28-29-30-31-41-51-54.
- FSD (15) : 8201-02-04-06-07-08-09-10-11-33-42-43-44-49-50.
- FVY (2) : 8203-20.

Série 83.

- LNC (18) : 8301-02-03-04-05-10-11-12-13-14-15-16-17-19-20-22
-23-25.

Série 84.

- FNDM (21) : 8442-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65
-66-67-68-69-70.
- FSD (8) : 8426-29-30-31-32-34-37-41.
- MKM (7) : Entretien MUT : 8407-15-19-21-24-27 (parc : 8418).
- GMN (7) : 8404-05-06-08-12-14-33.
- GT (7) : 8417-28-47-48-49-50 (parc : 8410).
- LK (5) : 8435-39-40-43-44.

Série 85.

- FNDM (25) : 8501-02-03-04-05-06-07-08-09-10-11-12-13-14-15-16
-17-18-19-20-21-22-23-24-25.

Série 91.

- FGH (13) : 9111-12-13-14-15-17-18-20-26-30-31-33-44.
- FEO (10) : 9116-43-46-47-49-51-55-56-57-58.
- MKM (8) : Entretien MUT : 9125-27-34-35-37-48-53-59.
- LK (7) : 9104-05-06-07-08-09-10.
- FKR (6) : 9123-32-36-52-60.
- FNDM (2) : 9129-39.

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Une AM postale préservée.

Il semble finalement qu'une vieille automotrice postale (ex-1935, soit les AM 35P) sera préservée au titre de patrimoine historique : il s'agirait de la 002. Pour la petite histoire, ce serait alors la seconde automotrice portant ce matricule à être sauvegardée, avec l'AM 002 de 1939 !

Des doutes planaient quant à la sauvegarde d'un de ces engins, ceux-ci n'ayant jamais appartenu en propre à la SNCF, mais bien à l'Administration des Postes ; néanmoins, cette dernière n'émettrait pas d'objection. L'engin ne serait toutefois pas maintenu en état de marche.

Quant aux sept autres AM de la série (toutes rassemblées pour le moment à Louvain), elles seront prochainement revendues à un ferrailleur installé en France ; c'est probablement cela qui a conduit un de nos bons confrères flamands à écrire que la SNCF s'était portée candidate à leur rachat ! Pour les

utiliser sur la LGV, en renfort des TGV postaux, sans doute...?

* La série 11 bridée.

Résultat d'une longue série d'essais et d'investigations, la vitesse maximale autorisée des locomotives de la série 11 a été ramenée de 160 à 140 km/h, au début de janvier 90.(1)

Les amortisseurs anti-lacets dont ces engins sont équipés vont être modifiés, parce qu'ils provoquaient indirectement des chocs dans les voitures remorquées, principalement lors de la pousse des rames "Benelux", appartenant aux NS.

C'est d'ailleurs à la demande expresse des Chemins de fer Néerlandais que cette regrettable mesure fut prise, mesure qui pénalise ainsi une excellente locomotive au profit de voitures de conception trop légère...

Comme d'autre part, il semblait unimaginable de prévoir un taux de vitesse différent en fonction de la nationalité des voitures remorquées (!), et que la vitesse de 160 km/h n'était actuellement pas pratiquée en service courant par cette série d'engins (ni en Belgique, ni aux Pays-Bas), cette mesure fut décrétée d'application générale, quel que soit le réseau parcouru...

Devinez dès lors à quelle vitesse on roulera en "Benelux" sur la ligne 25 entre Bruxelles et Anvers, lorsque seront achevés les travaux qui la rendront apte à 160 km/h..?

* La série 12 en tête de marchandises.

Dès mai prochain, la majorité des convois de marchandises du trafic international franco-belge transitant par Mouscron sera remorquée entre Gand Maritime et Courtrai par quatre locomotives électriques bicourant (3000 V/25 kV) de la série 12, libérées de leurs tâches actuelles par des "21" en tête des IC Schaerbeek - Tournai - Mouscron (où leur aptitude à circuler sous 25.000 V n'est de toute façon pas utilisée).

En septembre 90, ces mêmes locomotives remorqueront alors ces trains de bout en bout entre Gand et le triage de Lille Délivrance, en remplacement des diesel de la SNCF !

Cette nouvelle interpénétration d'engins moteurs a été étudiée à la demande de la SNCF, pour lui permettre d'une part d'accélérer le trafic sur cette relation en évitant les relais de traction à Mouscron et à Tourcoing, et d'autre part de libérer les engins diesel SNCF qui y oeuvrent actuellement, et qui seront fort sollicités sur les chantiers du TGV-Nord.

(1)rappelons que cette série de locomotives bi-tension (3000 V/1500V DC) est spécialisée au trafic Bruxelles - Amsterdam, notamment pour la traction ou la pousse des rames réversibles de cette relation, qui appartiennent aux Nederlandse Spoorwegen.

* Des 27 à un panto !

Par manque de pièces de rechange, les locomotives électriques 2730, 2738 et 2757 (de Kinkempois) circulent depuis début février avec... un seul pantographe sur leur toit!

Plutôt que de les immobiliser pour cette unique raison, il a été décidé de les autoriser à circuler, moyennant quelques restrictions d'ordre technique : ces trois locomotives ne peuvent plus désormais remorquer de convois de marchandises, ni circuler en tête ou en queue de trains dans les plans d'Ans et d'Aix (où l'utilisation simultanée des deux pantos est requise).

A quand une Bo-Bo à deux moteurs de traction...?

* Bientôt un nouveau record de vitesse en Belgique ?

Ce titre racoleur dissimule mal un des grands projets du Service des essais au Département M : l'étude de la captation du courant continu à la vitesse de 200 km/h, sous caténaire classique.

Explicitement évoquée dans les études TGV et STAR 21 (voir à ce sujet Trans-fer n° 66, pages 15 et sq), la circulation dans le futur de rames TGV et de nouveaux trains rapides (les "IC+") à 200 km/h sur les lignes existantes (mais adaptées du point de vue signalisation) se devra d'être étudiée avec soin.

Pour ce faire, une première campagne d'essais de vitesses se déroulera prochainement en Belgique, sur la ligne 75 entre Harelbeke et Deinze (dans le sens indiqué).

Une locomotive de la série 18 (apte à 180 km/h) sera munie de bandages de roues plus épais, ce qui lui permettra d'atteindre facilement les 200 km/h. Elle remorquera alors un train d'essai composé de la voiture de mesures n° 13 et de deux voitures I6, spécialement équipées d'amortisseurs anti-lacets.

Par la même occasion, on tenterait de battre le fameux record de vitesse sur rails en Belgique, les 206 km/h atteints par la 2383 entre Alter et Landegem (ligne 50A) en juin 1969...

* Les diesel sans chaudière de chauffage.

Comme promis dans le dernier n°, voici la liste complète des locomotives diesel de ligne marquées d'une boule peinte devant leur matricule, signifiant ainsi qu'elles sont devenues inaptes au chauffage vapeur des rames remorquées (voir Trans-fer 66, page 60).

Cette situation est arrêtée au 1er janvier 90, mais est encore susceptible d'évolution ultérieure.

Série 51 (55 sur 86)

- Anvers-Dam : 5154 - 57 - 58 - 62 - 64 - 66 - 67 - 68 - 70 -
 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 77 - 78 - 80 - 81 -
 82 - 83 - 84 - 86 - 89.
- Hasselt : 5127 - 29 - 30 - 33 - 36 - 37 - 38 - 41 - 42 -
 43 - 52 - 79 - 85 - 87 - 92 - 93.
- Merelbeke : 5112 - 13 - 16 - 25 - 28 - 32 - 34.
- Monceau : 5117 - 20 - 21 - 23 - 26 - 31 - 35 - 39 - 40.

Série 52 : aucune.Série 53 (20 sur 20)

- Ronet : 5302 - 07 - 17 - 18 - 20.
- Latour: 5301 - 03 - 04 - 05 - 06 - 08 - 09 - 10 - 11 - 12 -
 13 - 14 - 15 - 16 - 19.

Série 54 (3 sur 4)

- Ronet : 5401 - 03 - 07.

Série 55 (13 sur 40)

- Latour: 5501 - 02 - 03 - 04 - 07.
- Kinkempois : 5526 - 27 - 30 - 32 - 34 - 37 - 38 - 39.

Série 62/63 (35 sur 126)

- Merelbeke : 6203 - 6210 - 6227.
- Courtrai : 6300 - 6302 - 6303 - 6305 - 6309 - 6312.
- Kinkempois: 6274 - 6289 - 6323 - 6324 - 6325 - 6326 - 6329.
- Hasselt : 6319 - 6321 - 6330 - 6331.
- Saint-Ghislain : 6241 - 6242 - 6244 - 6250 - 6254 - 6257 -
 6262 - 6263 - 6273 - 6275 - 6278 - 6282 - 6284 -
 6287 - 6314.

Remarquons d'abord que la 5404 (alias 204.004) de Ronet a conservé sa chaudière, bien évidemment grâce à son statut d'engin-musée.

D'autre part, toutes les 53 ont été marquées : c'était pourtant tout à fait superflu, puisque les 53 ont toujours été par définition même inaptes au chauffage vapeur !

Enfin, outre cette longue liste d'engins rendus définitivement inaptes à la chauffe vapeur, six 51 ont été rendues "temporairement" inaptes, à savoir les 5144, 5151 et 5153 d'Hasselt, et les 5118, 5119 et 5124 de Merelbeke.

Leur chaudière étant susceptible d'être remise immédiatement en service, ces locos ne sont donc pas marquées d'une boule.

* Triste fin pour les "59".

Le dernier carré s'est enfin rendu : après la longue valse des mises et sorties successives du parc que connurent ces machines au cours de la seconde moitié de l'année, les quatre dernières locomotives diesel de cette série en état de rouler (les 5910, 5926, 5936 et 5946) ont été définitivement arrêtées début décembre, ainsi que les deux avariées encore reprises à l'effectif (5905 et 5909).

La procédure suivie fut par ailleurs assez expéditive : au lieu d'être réparquées, elles furent mises directement hors-service par Anvers-Dam, avec un rare empressement...

Les six engins ont ensuite été officiellement radiés le 1er janvier 1990, mettant fin ainsi à 35 ans de présence active de cette première série de locomotives diesel de route belges.

La 5910 (alias 201.010) sera toutefois maintenue en état de marche, au titre d'engin-musée. Quant aux autres...

Alors que nous l'annonçons déjà en primeur il y a quelques mois, la nouvelle a été confirmée au début de février par la SNCF elle-même : elle louera bien une dizaine de locos de la série 59 de la SNCB pour une durée de trois à neuf mois, dans le courant de l'année 1992 !

Dès la fin de l'année 1991, une de ces locomotives sera déjà prêtée à la SNCF, pour lui permettre la formation de son personnel de conduite.

Ces engins seront bien entendu affectés aux chantiers de la ligne du TGV-Nord sur le territoire français, dont les travaux atteindront leur amplitude maximale au cours de l'année 1992.

Dix engins susceptibles de convenir à cette opération ont d'ores et déjà été désignés à Anvers-Dam, et devraient être mis sous abri dans un futur proche.

Par ailleurs, la SNCB aura également un besoin accru de locomotives pour desservir les chantiers TGV situés en Belgique ; il n'est donc pas interdit de penser que les "59" pourraient également "remplir" en Belgique, dans moins de deux ans !

* Les futures AM 03 triples.

Nous sommes en mesure de vous donner une première idée de l'affectation des futures automotrices triples "Break" (2), qui aura cours à partir de 1995.

1/ Bruxelles - Anvers . . .	: 9 AM
2/ Anvers - Charleroi . . .	: 16 AM
3/ Anvers - Courtrai . . .	: 9 AM
4/ Côte - Genk/Maastricht . .	: 34 AM
5/ Gand - Dinant	: 29 AM
6/ Aéroport - St Ghislain . .	: 12 AM
7/ Bruxelles - Luxembourg . .	: 22 AM
8/ Schaerbeek - Binche . . .	: 9 AM

soit au total : 140 AM

(2) obtenues par adjonction d'une voiture intermédiaire (en construction actuellement) aux actuelles automotrices doubles série 03.

Le service des trains en 1995 (qui sera assez différent de l'actuel, de par l'arrivée du TGV en Belgique) n'est pas encore établi avec précision à l'heure actuelle.

On remarquera tout de même que les "triples" évinceraient les "quadruples" sur les relations 1 et 6, et remplaceraient les "12" et leurs M4 sur Gand - Courtrai, ces dernières étant alors engagées sur Liège - Lille, une nouvelle relation bicourant à créer...

* Matériel à vendre !

La presse a récemment fait état de quelques fracassantes opérations de vente qui ont concerné du matériel roulant - parfois tout neuf ! - de la SNCB.

Les techniques utilisées (qui s'appellent le "sale/rent back", ou encore "sale/lease back" en langage financier !) consistent à vendre du matériel à des firmes privées, pour le louer aussitôt...

Pourquoi dès lors ces tours de passe-passe ? Parce que tout le monde y gagne : l'acheteur, pour les avantages fiscaux qu'il en retire, la SNCB pour l'argent frais qu'elle encaisse, et enfin l'Etat, pour l'économie des investissements non réalisés...

Cinq contrats de ce type ont déjà été réalisés à ce jour, et vous trouverez ci-dessous - en exclusivité ! - les matrices des engins moteurs qui ont fait les "frais" de ces différentes opérations.

1/ Le 1.12.88 : 15 "série 20" (2001 à 2015) et 17 AM quadruples (804 à 820), vendues à un consortium de firmes belges, dont INTER-FERRY (par ailleurs elle-même filiale de la SNCB !);

2/ le 27.12.88 : 13 automotrices "banlieue" (901 à 913), vendues directement au départ du constructeur BN à un holding autrichien;

3/ le 14.12.89 : 50 AM doubles du type 06 (677 à 726) et 16 locomotives de manoeuvre série 73 (7376 à 7391), vendues au consortium belge déjà cité ci-dessus ;

4/ le 21.12.89 : les 22 automotrices "banlieue" restantes de la 1ère tranche (914 à 935), vendues cette fois à un consortium de firmes japonaises ;

5/ le 8.2.90 : 7 locomotives "série 21" (2131 à 2137) et 1097 wagons de marchandises (des types Hbis, Fals et Shimms), vendus à la firme suédoise de meubles IKEA..!

Précisons bien que la SNCB reste l'exclusive utilisatrice de ce matériel, dont rien ne trahit par ailleurs l'appartenance privée, sauf en ce qui concerne le matériel "IKEA" ; celui-ci porte en effet une -minuscule- plaque de propriété, dont le libellé (traduit) est le suivant : "Ce matériel roulant est la propriété d'IKEA et est loué à la SNCB."

Dès lors, question lancinante qui nous brûle les lèvres à tous : en quelle langue sont-elles donc rédigées, ces plaques? Well, in english, of course..!

Mac' Machine (03/90)



A nos membres et correspondants

Récemment, nous avons reçu des lettres recommandées de membres nous demandant l'état de leur commande. Les frais engagés par ces personnes pour nous envoyer un recommandé sont lourds... et inutiles. Quand vous nous écrivez, un envoi ordinaire suffit... Evitez de nous surchargez en nous obligeant à des démarches pour retirer le recommandé...

Aux collectionneurs de pièces de tramway

Le GTF asbl est à l'origine de la restauration de la motrice D321 (tram vert) de l'ex-société RELSE de la STIL. Nous reviendrons ultérieurement sur cette affaire.

Cette motrice fut entreposée depuis 1968 dans le dépôt de Jemeppe, ensuite dans un hall de Longdoz de la SA Cockerill-Sambre lorsque celle-ci entreprit la construction du recuit-continu des Kessales.

Il s'avère qu'une ou plusieurs personnes ont enlevé les plaques d'immatriculation intérieures de cette motrice : 1 x 321A et 2 x 321 B.

Nous souhaitons les récupérer pour parachever cette restauration. Pourquoi ne pas renvoyer - anonymement le cas échéant - d'urgence ces plaques à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1. Merci de votre compréhension.

Bilan provisoire de la SNCB

RESULTATS FINANCIERS A LA FIN 1989:
LE REDRESSEMENT S'AMPLIFIE.

Les comptes de la SNCB arrêtés au 31.12.89 montrent que le redressement amorcé en 1988 se poursuit et s'amplifie. Les objectifs poursuivis par la Direction ont dégagé les résultats qui suivent.

Objectif n° 1: réduire la dette totale

Résultat obtenu: du sommet de 98,3 milliards à fin 86, la dette totale a été réduite à 77,8 milliards à la fin 89, soit une réduction de 21 % en 3 ans.

Objectif n° 2: dégager des produits financiers accrus.

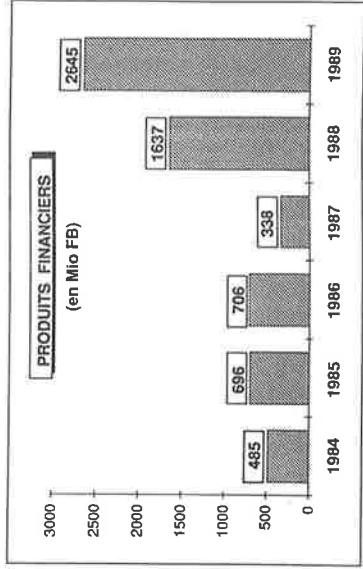
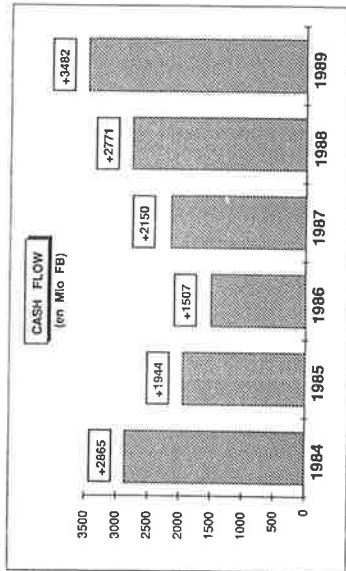
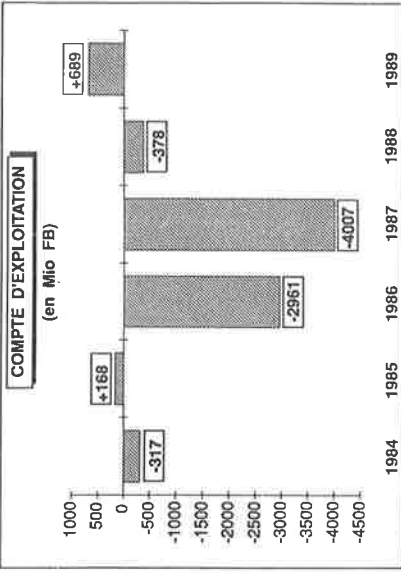
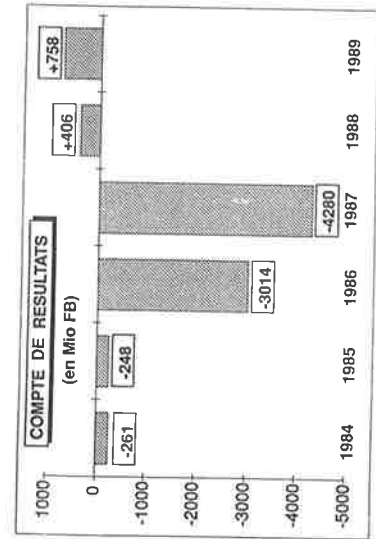
Résultats obtenus: les produits financiers et exceptionnels ont progressé de plus de 50 % par rapport à l'exercice 88, notamment par des opérations de remobilisation d'actifs.

Objectif n°3: réduire les charges financières.

Résultats obtenus: malgré la hausse violente des taux d'intérêt depuis la mi-89, la baisse des charges financières a permis de constituer plus activement des provisions. En 1989, les charges financières ont absorbé 22,4 % des recettes propres contre 24,4 % en 1988.

Objectif n° 4: équilibrer le compte d'exploitation.

Résultats obtenus: pour la première fois depuis 30 ans, la SNCB enregistre simultanément un compte d'exploitation excédentaire, un cash flow positif et en croissance, et un compte de résultats en bénéfice net.



Le cash flow comprend le solde du compte d'exploitation augmenté des amortissements et des réductions de valeur et diminué des dépenses imputées au pool, des frais activés et des reprises de provisions.

note : déduction faite des subsides en Intérêt par l'Etat (1985 = 396 Mio)

RESULTATS SNCB 1988 - 1989

	1988 (mio fr)	1989 (mio fr)	89-88 écart
Produits d'exploitation	65.680	68.604	2.924
- produits tarifaires	29.774	30.815	1.041
produits financiers	1.986	3.040	1.054
- compensations de l'Etat	33.920	34.749	829
Charges totales d'exploitation	66.058	67.915	1.857
Résultats d'exploitation	- 378	+ 689	+ 1.067
Résultats exceptionnels	+ 784	+ 69	- 715
- charges	501	1.733	1.232
- produits	1.285	1.802	517
Résultats globaux	+ 406	+ 758	+ 352

Pour l'année 1989, l'activité totale en unités de trafic se chiffre à 14.414 millions (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres), soit une augmentation de 2,6 % par rapport à 1988 et 6,4 % par rapport à 1987.

Cette évolution favorable concerne le trafic voyageurs et le trafic marchandises par wagons complets, qui ont connu des croissances respectives de 0,3 et 4,6 %.

L'ensemble des trajets productifs a légèrement augmenté (0,6 % pour le trafic voyageurs, 1,7 % pour le trafic marchandises).

Service voyageurs

Des améliorations ont été réalisées sur l'ensemble du réseau afin de mieux rencontrer les besoins de la clientèle.

Les gares et points d'arrêt de Kiewit (ligne Hasselt-Genk), Bastogne-Nord (prolongement du service Libramont-Bastogne) et Bois-du-Luc (ligne La Louvière-Mons) ont été réouverts au trafic.

Pendant la saison touristique, le trajet du train IC Bruxelles-Denderleeuw-Alost-Gand a été prolongé le weekend jusque Blankenberge. Ce train a en outre fait des arrêts supplémentaires à Wetteren et Aalter, faisant ainsi bénéficier un important potentiel de voyageurs de la région de la Dendre, de Wetteren et d'Alost d'une liaison directe cadencée avec le littoral en période touristique.

De même, les jours ouvrables en saison touristique, le service omnibus Gand-St-Pierre - Bruges a été prolongé jusque Blankenberge. Ceci a permis aux voyageurs établis à proximité de cette ligne de bénéficier d'une relation directe avec la côte.

Enfin, l'offre touristique a été complétée par de nouvelles liaisons saisonnières: Neerpelt/Anvers - littoral; Grammont/Zottegem - littoral et Essen - littoral.

La présentation de l'indicateur des trains a été remaniée en fonction de la demande des clients. La numérotation ancienne des lignes a été remise en tête des tableaux.

L'infrastructure de nombreuses gares a été adaptée afin d'améliorer le service à la clientèle et de faciliter l'utilisation du train.

Une nouvelle gare a été ouverte à Jambes, ainsi qu'un nouveau point de vente idéalement situé à l'aéroport de Bruxelles-National.

La SNCB a installé 16 nouveaux abris pour vélos: à Knokke, Heist, Zedelgem, Roulers, Furnes, Dixmude, Tielt, Ninove, Scheldewindeke, Lede, Schellebelle, Sinaai, Tielen, Heist-op-den-Berg, Melkouwen et Vilvorde. La capacité des parkings pour voitures a été accrue, soit par la création de nouveaux emplacements, soit par l'augmentation des surfaces proposées; c'est le cas dans 13 gares: Jambes-Nord, Namur, Charleroi-Sud, Burst, Liedekerke, Schellebelle, Sinaai, Poperinge, Zottegem, Wetteren, Geel, Rhode-St-Genèse et Jette.

Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées, la SNCB a mis au point les prototypes de rampes d'accès qui seront mises en service dans le courant de 1990.

Le confort des voyageurs a été amélioré par la mise en service de matériel roulant nouveau ou le remplacement de matériel plus ancien par des unités modernes.:

- remplacement des anciennes voitures M 3 par des voitures M 2 entre Grammont, Gand et La Panne;
- nouvelles automotrices dans la périphérie de Bruxelles et d'Anvers;
- rames réversibles modernes sur la relation Bruxelles-Tournai-Mouscron;
- matériel moderne dans le triangle Ath-Grammont-Enghien après électrification de celui-ci.

Le 27 mai 1990, un nouveau service des trains entrera en vigueur, qui tiendra compte de nouvelles améliorations, parmi lesquelles:

* l'électrification de la ligne 154 (Namur-Dinant), permettant à l'IC H (Gand-St-Pierre - Bruxelles - Namur) de poursuivre jusque Dinant à horaire cadencé;

* la prolongation de l'IC L (Bruxelles-Arlon), permettant une liaison horaire avec Luxembourg;

* la mise en ligne de nouveaux trains P (5 le matin et 4 le soir) pour la desserte de la zone de Bruxelles-Quartier Léopold et Schuman sur les lignes 124 (Nivelles), 36 (Louvain), 27 (Anvers) et 50 (Gand). Sur la ligne 96, le trajet

d'un train P le matin et le soir est prolongé jusque Bruxelles Quartier Léopold;

* du fait de travaux à la ligne 25 (Bruxelles-Anvers), la cadence sera légèrement adaptée; et deux trains de fin de soirée seront ajoutés entre Bruxelles et Anvers;

* sur la ligne 50 A (Bruxelles-Ostende), les possibilités seront également étendues grâce à un train du matin en provenance d'Ostende et un train du soir dans l'autre sens, ainsi qu'une meilleure répartition des trains P;

* le matin et le soir, la redistribution des moyens permettra de mettre en ligne un train P direct Lierre - Bruxelles;

* l'horaire cadencé de la ligne 86 (Renaix-Audenarde-Gand) sera remanié; les voyageurs de Renaix (en correspondance à Audenarde) et Audenarde bénéficieront à Gand-St-Pierre, avant 13 heures, de correspondances pour Anvers, Bruxelles et la côte; après 13 heures, des correspondances seront possibles dans l'autre sens en provenance d'Anvers, Bruxelles et Knokke/Blankenberge;

* la durée du trajet de certains trains P entre Zottegem et Bruxelles sera écourtée;

* en saison touristique, le train IC H (Dinant - Bruxelles - Gand-St-Pierre) sera prolongé jusque Blankenberge: les voyageurs dinantais et namurois bénéficieront d'une liaison horaire directe avec la côte. Cette offre étendue remplace une série de six trains T. Hors saison touristique, le weekend (comme à l'heure actuelle), un train horaire circulera entre Dinant et Namur, et entre Bruxelles-Nord et Gand-St-Pierre.

Le train touristique Blankenberge - Zottegem - Grammont verra son horaire modifié, et il aura Quévy pour point de départ et de destination. A Bruges, la correspondance entre les trains touristiques venus de Knokke et l'IC B (Ostende-Cologne) sera ramenée de 13 à 4 minutes; le service en sera amélioré (jusqu'à un train toutes les 30 minutes) entre Bruges et Knokke.

Service marchandises par wagons complets

Dans le souci d'améliorer le service à la clientèle et dans l'intérêt de l'économie d'entreprise, des adaptations ont été introduites en 1989, parmi lesquelles:

* la poursuite de la restructuration des cours à marchandises dont le trafic est inférieur à 1 wagon par jour;

- * la mise en service à Zeebrugge du "Zuidelijk insteekdok", pour le traitement des trafics de houille et de minerais;
- * la réorganisation des relations Belgique-Allemagne (dans les deux sens), pour réaliser des gains de temps allant jusqu'à 12 heures;
- * le lancement de nouveaux trains de conteneurs pour l'Allemagne;
- * l'établissement d'une liaison jour A/jour C entre la Belgique et Rome/Naples;
- * la circulation d'un cinquième train hebdomadaire Interdelta (direct rapide à délai garanti pour 11 départements français) dans le sens nord-sud.

En 1990, la SNCB établira des relations directes quotidiennes jour A/jour C avec l'Autriche, l'Espagne et la Scandinavie dans le créneau spécifique des trains rapides.

Service des envois de détail

La réorganisation du secteur colis a été poursuivie activement en 1989. Les mesures tarifaires adoptées en 1988 pour réduire la part des colis de trop petites dimensions ont continué à produire leurs effets.

Sur le plan organisationnel, un double objectif a été poursuivi: améliorer la qualité et mieux contrôler les coûts de production.

Le nombre de centres routiers a été, en trois phases, réduit de 24 à 13 unités. Certains centres ont par ailleurs été modernisés. Les échanges entre ces centres ont été réorganisés de manière à accélérer le trafic et à limiter les risques d'erreur et d'avarie.

Les moyens mis en oeuvre ont été en permanence adaptés à l'évolution du trafic. Ainsi, le nombre de secteurs de distribution a été ramené de 717 à 627. Le nombre total d'heures-personnel consacrées au service des colis a par ailleurs été réduit.

Ces mesures ont permis de comprimer le coût du service de 1.048 millions par rapport à 1987 et 517 millions par rapport à 1988 (soit 12 %).

Cette ligne sera bien entendu poursuivie en 1990. Le travail portera - entre autres points forts - sur:

- * la modernisation du parc routier, en trois tranches de 43, 68 et 53 véhicules (dernière livraison fin de l'année);

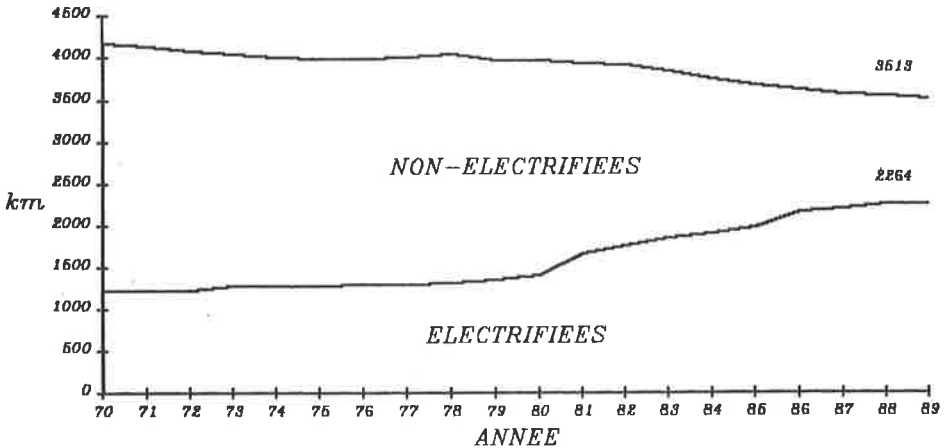
* l'amélioration de la qualité par la réduction des délais de transport, l'organisation du suivi informatique des envois en temps réel, le triage automatique, et l'extension des moyens de communication avec la clientèle;

* la simplification de la structure tarifaire;

* le lancement d'un service ayant l'identité d'une entreprise nouvelle, appuyé par des efforts de commercialisation et de promotion.

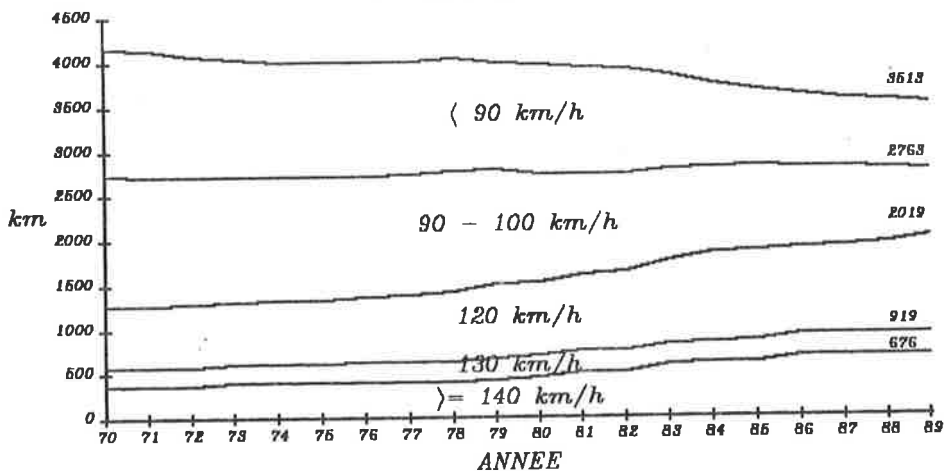
*EVOLUTION DE LA LONGUEUR
DES LIGNES EXPLOITEES
SUIVANT LE MODE DE TRACTION
PERIODE 1970 - 1989*

ANNEXE 1



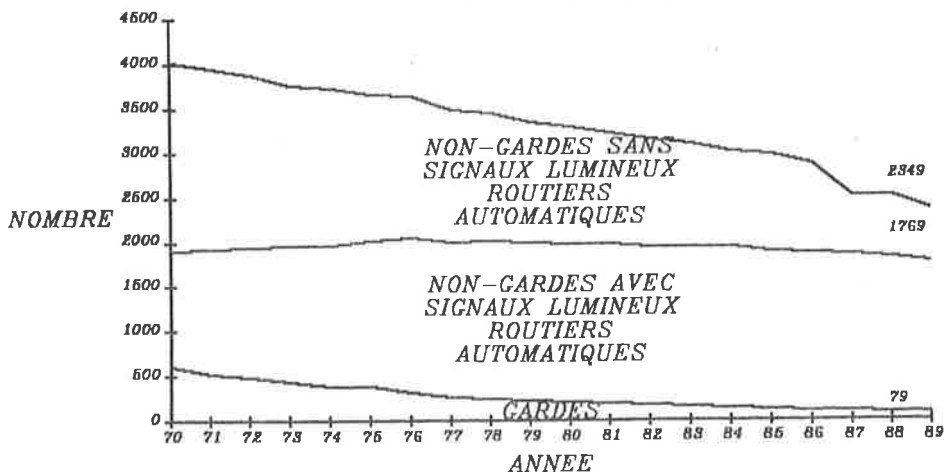
EVOLUTION DE LA VITESSE MAXIMALE
DES LIGNES EXPLOITEES
PERIODE 1970 - 1989

ANNEXE 2



EVOLUTION DU NOMBRE DE
PASSAGES A NIVEAU PUBLICS
PERIODE 1970 - 1989

ANNEXE 3



1. Evolution de la longueur des lignes exploitées selon le mode de traction (graphique n° 1)

Grâce aux efforts fournis ces dernières années, la longueur totale du réseau électrifié est passée de 1.218 kilomètres fin 1970 à 2.264 kilomètres en fin 1989. Durant cette même période, la part des lignes électrifiées a cru de 29 à 64 % tandis que la longueur totale du réseau passait de 4.165 à 3.513 kilomètres.

Profitant de l'état d'avancement des travaux d'électrification du tronçon NAMUR-DINANT de la ligne 154, dont la mise à fruit est programmée en mai prochain, la SNCB offre depuis mai 89 plusieurs relations directes en traction électrique entre JAMBES-NORD et BRUXELLES. Cette nouvelle offre a été combinée avec la mise en service du nouveau bâtiment de la gare et du parking gratuit.

2. Evolution de la vitesse maximum sur les lignes exploitées (graphique n° 2).

Les travaux de modernisation entrepris à l'occasion des électrifications ont permis à la SNCB de relever la vitesse maximale sur les lignes concernées.

Actuellement, 2.019 kilomètres de lignes peuvent être parcourus à une vitesse au moins égale à 120 km/h (1.269 km en 1970), ce qui représente 57% de la longueur totale du réseau (30 % en 1970).

Le graphique fait apparaître une contraction du réseau due quasi exclusivement à la suppression de lignes parcourables à une vitesse autorisée inférieure à 90 km/h.

3. Evolution du nombre de passages à niveau (graphique n° 3).

Au cours de ces dernières années, la SNCB s'est efforcée d'améliorer la sécurité des passages à niveau en réalisant des installations équipées de signaux routiers à fonctionnement automatique et (le plus souvent) de semi-barrières.

Ces passages à niveau automatiques ont essentiellement remplacé soit des signalisations simplifiées (croix de St André) sur des voiries rurales, ce qui a amélioré la visibilité du passage à niveau, soit des passages à niveau dont les barrières étaient commandées sur place.

Le nombre de passages à niveau automatiques commence toutefois à décroître progressivement, principalement suite au remplacement du passage à niveau par un ouvrage d'art.

4. Evolution des stocks et de la consommation

Stocks: situation au 31.12 de l'année considérée.

Consommation: du 01.01 au 31.12 de l'année considérée.

Les montants sont exprimés en millions de francs, valeur 1989.

Dans les consommations, deux importantes diminutions sont à distinguer:

* à partir de 1982, diminution des investissements sur fonds propres de la SNCB ;

* à partir de 1987: disparition quasi complète des investissements sur fonds propres et diminution des investissements de l'Etat.

Depuis 1983, une commission est, au sein de la SNCB, chargée de réduire les stocks afin de les faire coïncider étroitement avec la consommation réelle, qui est à son tour largement fonction du volume des investissements.

5. Evolution des investissements d'infrastructure
(graphique n°5).

Les montants sont exprimés en millions de francs, valeur 1989. Le graphique distingue:

- * les travaux sur fonds propres;
- * les travaux subsidiés.

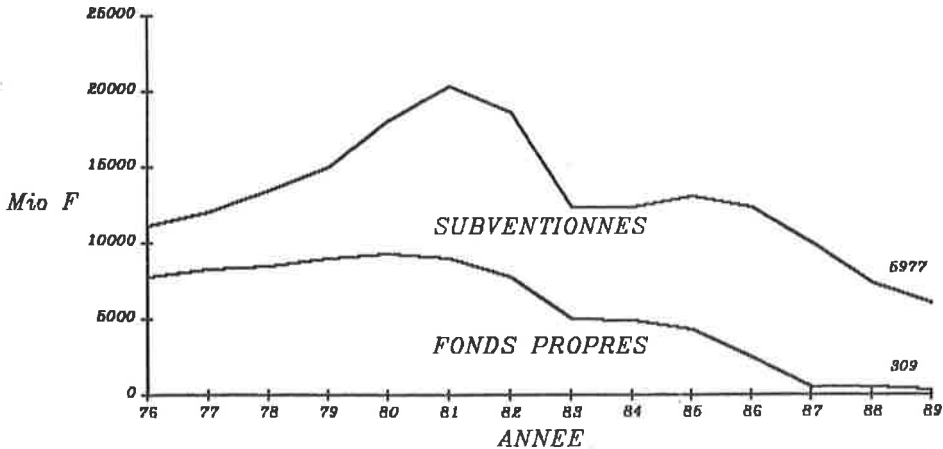
Dans cette dernière catégorie, la plus grande part (plus de 95 %) est supportée par le Ministère des Communications.

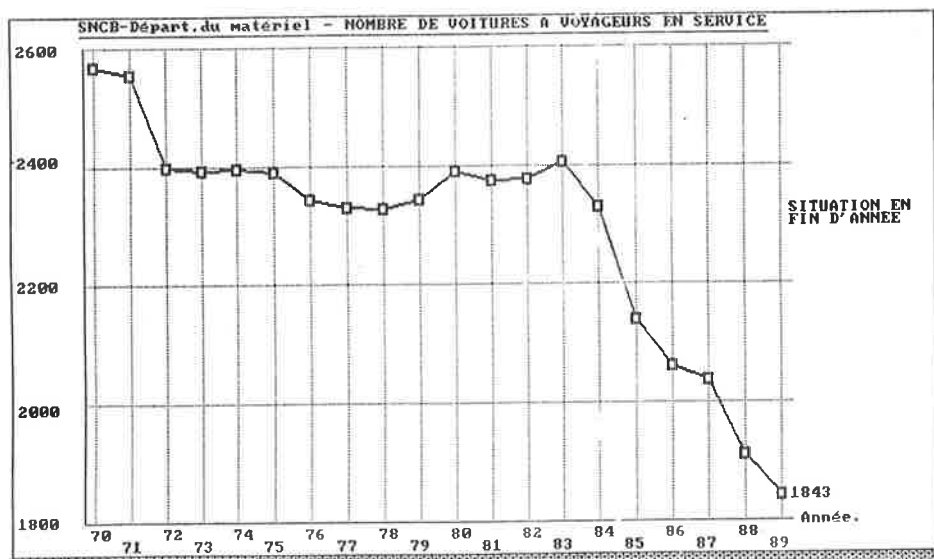
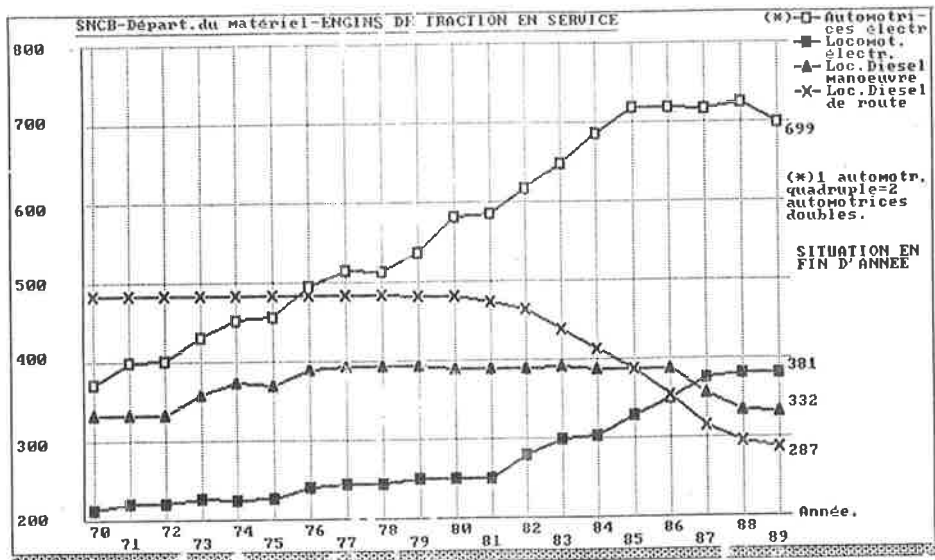
Le graphique montre clairement deux évolutions:

- * jusqu'en 1981, une croissance constante des investissements due à la part croissante des travaux subsidiés;
- * depuis 1981, une forte diminution en deux temps des investissements, causée d'une part par une importante réduction des investissements sur fonds propres et d'autre part par une diminution des travaux subsidiés en 1983, 1984, 1988 et 1989.

EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS
INFRASTRUCTURE
PERIODE 1976 - 1989
MONTANTS EN Mio F VALEUR 1989

ANNEXE 5





DEPARTEMENT MATERIEL

1. Evolution du parc roulant

L'évolution du nombre d'engins de traction, voitures et wagons est reprise dans les graphiques annexés.

Les principales modifications intervenues en 1989 sont les suivantes.

1.1 Mises en service

- 22 automotrices doubles type 86;
- 10 wagons grue (10 t sur 5 m) pour les ateliers.

1.2 Adaptations et transformations par les ateliers de la SNCB

- La transformation de 15 voitures internationales type I6 en couchettes;
- L'équipement de 152 wagons (dotés d'une toiture "débâche-vite") pour le transport de coils .

1.3 Mise hors service de matériel tombé en désuétude

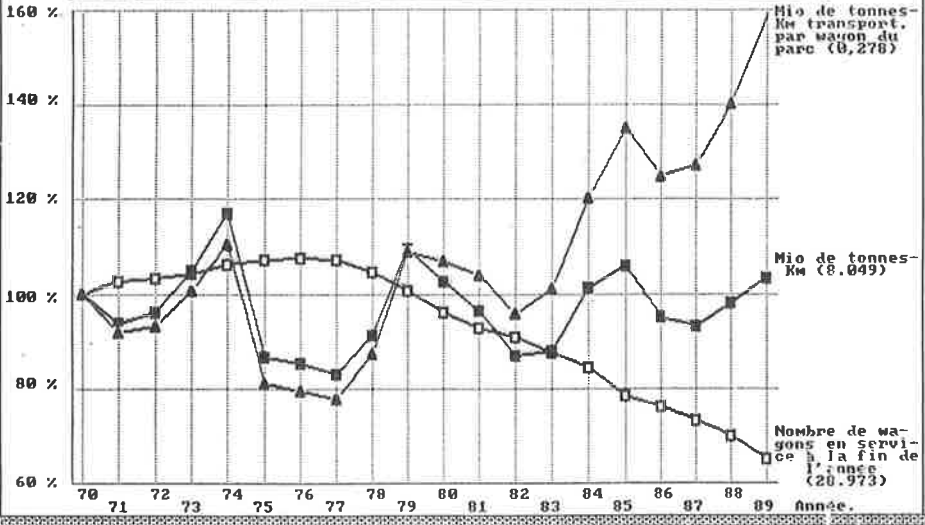
- 2 206 wagons marchandises de différents types;
- 68 voitures et 8 fourgons;
- 8 locomotives diesel;
- 12 locomotives de manoeuvre;
- 24 automotrices électriques (type 54/55);
- 1 autorail.

Les graphiques en annexe indiquent qu'une productivité accrue a pu être atteinte dans le parc des wagons et voitures.

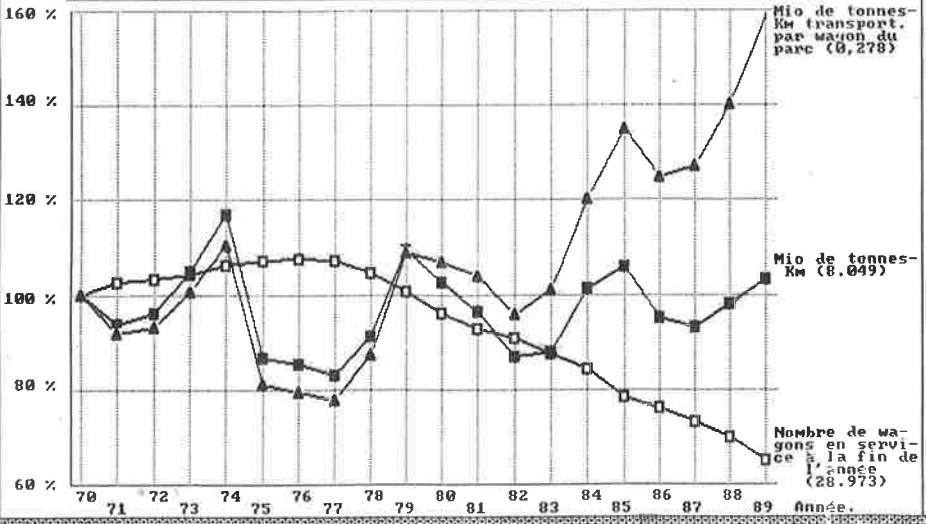
1.4 Commandes de nouveau matériel

- Une commande pour un total de 30 rames TGV (18 voitures et 2 engins de traction) a été lancée pour la liaison PARIS-LONDRES-BRUXELLES par BR/SNCB/SNCF. La SNCB sera propriétaire de trois de ces rames .

SNCB-Dpt du matériel - NOMBRE DE WAGONS EN SERVICE ET CHARGES TRANSPORTÉES



SNCB-Dpt du matériel - NOMBRE DE WAGONS EN SERVICE ET CHARGES TRANSPORTÉES



- Une première série de 68 voitures intermédiaires pour transformation des AM Break "doubles" actuelles en "triples" avec pour effet de permettre une réduction des nouvelles automotrices à commander.

- 17 nouvelles automotrices doubles.

2. Restructuration

Après que le Conseil d'Administration ait décidé en 1987 d'introduire l'entretien conditionnel dans les ateliers M et qu'il ait donné pour mission de réduire les frais généraux, il décida en mai 1988 la fermeture de quelques centres d'activités et la concentration accentuée de certaines tâches. Le planning d'exécution des mesures de restructuration s'étale sur 5 ans. Les premières mesures d'exécution ont déjà conduit en 1989 à une économie de 1,2 milliard par rapport à 1987.

L'accent a été particulièrement mis sur l'introduction de l'entretien conditionnel et la compression des frais généraux.

En matière de concentration, 2 ateliers subordonnés, 7 postes d'entretien voitures et 6 centres de réparation rapide ont été fermés.

Entre temps, les travaux d'infrastructure pour la poursuite des projets de restructuration ont été mis en oeuvre en divers endroits dont:

- Stockem: modernisation et adaptation pour absorption de Latour;
- Liers (près de Liège) et Ostende: installation d'une plate-forme de nettoyage;
- Gand-Saint-Pierre: construction d'un car-wash;
- Forest-Midi: installation d'une plate-forme de nettoyage.

3. Plan d'action pour le futur

3.1 Grande-vitesse

Le département du matériel collabore activement à différents projets au niveau international. L'établissement de spécifications techniques pour les trains à grande vitesse destinés aux relations PARIS-BRUXELLES-COLOGNE-AMSTERDAM a pris une part importante dans ce contexte.

La commande officielle de 30 rames pour le tunnel Transmanche (comportant chacune 18 voitures et 2 engins de traction pour une longueur de 400 m) a été passée entre-temps. Bon nombre de spécialistes se penchent maintenant sur les dessins de construction détaillés.

Pour la liaison PARIS-BRUXELLES-COLOGNE-AMSTERDAM, les constructeurs potentiels sont consultés à l'heure actuelle. Une commande peut être escomptée début 1991 de sorte qu'à partir de 1995 les trajets de PARIS vers BRUXELLES par la nouvelle ligne, ainsi que COLOGNE et AMSTERDAM par la ligne existante, puissent être parcourus.

Dans le cadre du TGV, le projet d'un atelier d'entretien à Bruxelles-Midi est mis au point. Cet atelier doit être opérationnel dans le courant de 1992.

3.2. Informatisation

L'élargissement du réseau informatique (hardware et software) par lequel les différents points du Dpt M pourront être connectés à l'ordinateur central de Bruxelles fait l'objet d'un plan quinquennal qui a démarré en 1988. Son développement a été poursuivi en 1989.

Au cours des années écoulées, des analyses ont été opérées à différents niveaux, des programmes ont été développés et les dossiers nécessaires à l'acquisition des hardware ont été constitués.

Ainsi, en 1989, les applications informatiques pour l'entretien ordinaire des voitures sont devenues partiellement opérationnelles.

3.3. Etudes

Outre sa participation aux études menées au niveau international, le département M a défini pour 1989:

- son choix des types de bogies pour l'avenir;
- sa doctrine en matière d'organes de frein;
- ses exigences pour le type d'automotrices pour le futur;
- le concept de rendre les locomotives de manœuvre diesel existantes aptes au téléguidage.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURSLes résultats

- 6,365 milliards de voyageurs-kilomètres, soit + 0,3 %.
- Recettes totales en hausse de 2,17 %.

Les scores frappants

- Billets en trafic intérieur: + 9,2 % en voyageurs-km, progression de 19,3 % des billets à prix réduit, compensant largement le recul de 7 % de ceux à prix plein. Les recettes augmentent de 5 %.
- Billets internationaux: + 1,3 % en voyageurs-km et + 0,6 % en recettes.
- Abonnements: - 4,4 % en voyageurs-km (diminution des abonnements scolaires d'un aller-retour par semaine par glissement vers d'autres produits dont le GO PASS; érosion des abonnements sociaux suite au changement de structure de la population active).

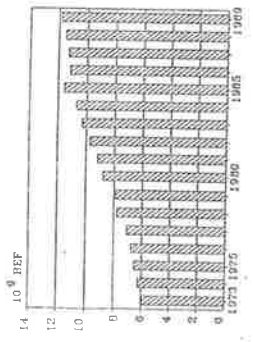
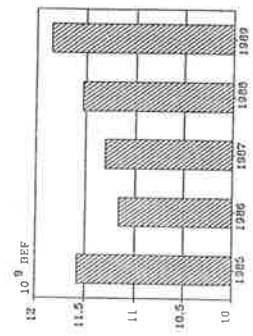
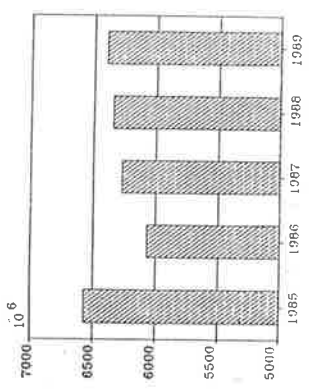
Les produits

- Introduction en trafic intérieur du GO PASS en mai 1989 dans le cadre de l'année "jeunes". Le GO PASS qui est destiné aux jeunes de 12 à moins de 26 ans permet (dans sa version 1989) de faire 10 voyages simples dans tout le pays pour 990 F (2e classe).

C'est le succès du GO PASS (390.000 cartes vendues en 1989) qui a le plus contribué à l'augmentation du trafic et des recettes billets intérieurs).

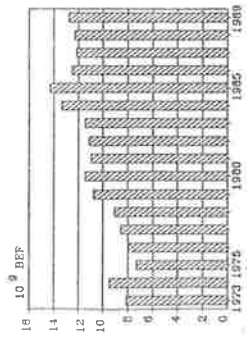
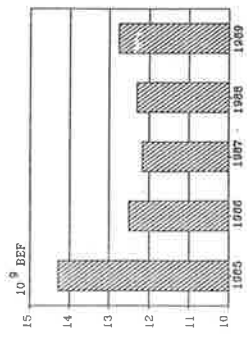
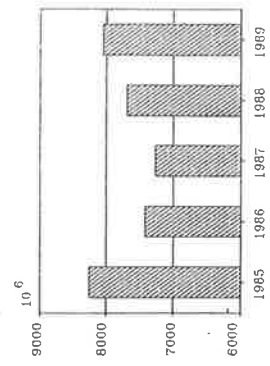
- Abonnements: promotion en janvier (un an au prix de dix mois); 2.000 abonnements vendus.
- Introduction de (B)excursions pour groupes scolaires.

PRODUITS VOYAGEURS
OPBRENGSTEN REIZIGERS



PRODUITS MARCHANDISES (WAGONS COMPLETS)
OPBRENGSTEN GOEDEREN (WAGENLADINGEN)

TONNES-KM / TONKM



- Création au 1er mai 1989 de la carte Inter-Rail flexi, carte destinée aux moins de 26 ans, valable dans 21 pays d'Europe pendant 10 journées à choisir dans une période d'un mois (prix: 8.300 FB)

Le niveau tarifaire

En janvier 1989, la SNCB a appliqué une hausse d'une moyenne de 4 % aux tarifs des produits intérieurs.

Les outils tarifaires

- Billets intérieurs:
 - * validité de l'aller-retour ramenée à un jour;
 - * prévente des billets uniformisée à un délai de 5 jours.
- Abonnements:
 - * la date de début de validité des abonnements mensuels ou multiples d'un mois est laissée au libre choix du client;
 - * le plafond de revenus pour l'obtention d'un abonnement social a été porté de 650.000 à 675.000 F;
 - * le délai pour la demande d'abonnement a été ramené à 4 jours avant la date de début de validité (au lieu de 8 jours);
- Trafic international "trains-autos": possibilité de réservation jusqu'à 9 mois à l'avance.

Les faits marquants

- En mai le succès du J-day: campagne publicitaire d'image axée sur la clientèle jeune dans le cadre de compétitions de football (12000 personnes).
- En octobre les journées Train Tram Bus ont rencontré un grand succès, moindre cependant que celui de l'année dernière en raison du mauvais temps (134000 voyageurs contre 149000 en 1988).

Canaux de vente

- L'activité (B) Minitrips a été transférée chez le tour-opérateur RAILTOUR à partir de la saison d'été 1989.

- Les vacances à forfait de Railtour ont été vendues dans les gares à partir du 1er mai.
- Fin 1989 le connexion d'ordinateurs de certaines agences de voyages à l'ordinateur SNCB Reselec a été établie.

NOUVEAUTES AU 1.1.1990

- Les abonnements deviennent des "cartes train". Ces cartes sont plastifiées.
- Introduction de la "carte Train +": une offre combinée de la SNCB et de la STIB permettant de faire usage pendant un mois (ou multiples d'un mois) du train vers Bruxelles et de toutes les lignes de la STIB.
- Introduction du "billet +" : billet combiné SNCB-STIB donnant droit à un voyage en train vers Bruxelles et à l'utilisation du réseau STIB pendant un jour.

PERSPECTIVES POUR 1990

- Année européenne du tourisme

Introduction au 1.5.90 de EUROMINIMO, nouveau produit touristique international offrant la libre circulation sur 19 réseaux européens grâce à la combinaison de cartes de voyages propres à chaque pays et valables 5 jours à choisir dans une période d'un mois.

- Autres innovations

- Vente du GO PASS rénové (9 voyages au prix inchangé de 990 F) à partir du 27.3.1990 dans les gares et les agences de la CGER.
- Introduction au 1.5.90 d'un système tarifaire international EUROPRIX exprimant en ECU les prix des voyages entre les réseaux européens.
- Introduction de prix (B) excursions pour retraités.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISESRésultats

- * Statu quo du volume transporté: \pm 66 millions de tonnes (+ 0,1 % par rapport à 1988);
- * Croissance du trafic exprimé en unités de transport: \pm 8.049 millions de tonnes-kilomètres (+ 4,6 % par rapport à 1988);
- * Les recettes nettes augmentent de 3,7 % par rapport à 1988 (12.760 millions de francs, soit + 457 millions).

Les meilleurs scoresMinerais:

- forte croissance (+ 6,9 % en tonnes et + 14,4 % en tkm);
- développement des importations de minerais de fer d'outremer pour le Luxembourg (+ 22,3 % en tonnes, + 23,4 % en tkm).

Combustibles solides:

hausse des importations de charbons d'outremer (+ 22,8 % en tonnes, + 17,6 % en tkm) et des exportations vers le Luxembourg et la France (+ 40,6 % en tonnes, + 49,8 % en tkm).

Matériaux de construction et produits de carrières:

croissance des trafics de pierrailles pour les pays d'outremer (nouveau trafic de 180.000 tonnes) et vers les Pays-Bas (+ 12,8 % en tonnes, + 3,7 % en tkm).

Trafic rail-route:

hausse de 22,6 % en tonnes et 26,7 % en tkm; croissance du trafic sur les relations de et vers l'Italie et la Suisse.

Conteneurs:

- hausse de 10,6 % en tonnes et 14,5 % en tkm; croissance:
- du trafic entre les ports belges;
 - des exportations vers les Pays-Bas, la France et les pays d'outremer;
 - du trafic entre les ports belges d'une part, l'Italie, l'Allemagne, l'Autriche, les Pays-Bas, le Luxembourg et la France d'autre part.
- En décembre 89, début d'un trafic nouveau de conteneurs (OOCL - Orient Overseas Container Line) de Zeebrugge vers Anvers, Rotterdam et Bressoux.
- Perspectives pour 1990: expansion du trafic OOCL à raison de
- 5 trains par semaine entre Zeebrugge et Anvers;
 - 5 trains par semaine entre Zeebrugge et Rotterdam;

- 2 trains par semaine entre Zeebrugge et Bressoux.

Faits marquants

INTERDELTA (premier train direct Eurailcargo, entre la Belgique et le sillon rhodanien)
Extension à 5 liaisons par semaine dans le sens nord-sud;
extension à 4 liaisons par semaine dans le sens sud-nord
dès le 28 mai 1990.

1er juin 1989

Mise en vigueur d'un nouveau tarif direct pour les transports conventionnels (sauf marchandises CECA, fruits et légumes, céréales et autos) entre la péninsule ibérique et le Benelux.

Caractéristiques de ce tarif:

- classe unique de marchandises
- monnaie unique: 1'ECU;
- prix par wagon (part fixe + part kilométrique);
- canalisation sur un nombre limité d'itinéraires.

1er octobre 1989

Simplification (entre autres: classe tarifaire unique) du tarif direct pour les transports conventionnels (sauf marchandises CECA) entre la Belgique et la France.

RailEasy (système télématique de suivi des trafics et autres applications)
Développement continu du système.

Projets pour 1990

Trafic conventionnel et transport combiné

Lancement de 2 trains directs le 28 mai sous le label Eurailcargo:

- Belgique - Autriche et vice versa, avec délai garanti jour A/jour C;
- Belgique - Scandinavie: accélération sensible (24 heures) sur une relation existante. Livraison jour A/jour C (dans la plupart des cas) pour le Danemark; jour A/jour D (dans la plupart des cas) pour le sud de la Suède.

Trafic combiné

* Dès le 29 janvier: mise en ligne d'un train direct entre Rotterdam/Anvers et l'Espagne (Madrid, Barcelone et Valencia); délai jour A/jour C.

* A partir de septembre: train direct entre Ostende/Zeebrugge/Anvers et l'Autriche; délai jour A/jour C.

Création d'un nouveau tarif direct avec la Suisse pour le trafic conventionnel (sauf marchandises CECA).

Evolution du trafic

Poursuite du développement du transport combiné. D'après le colloque EUROMODAL 90, tenu à Bruxelles fin janvier: croissance annuelle de 20 %.

Nouvelle expansion du trafic conteneur OOCL (voir plus haut).

Trafic de sable de Mol vers le Luxembourg (via le point frontière de Gouvy): ± 130.000 tonnes par an en trains complets.

Croissance d'un million de tonnes environ des transports de charbon à destination des centrales électriques, du fait notamment de la décision de ne pas construire une huitième unité nucléaire en Belgique.

Transport de tubes (100.000 tonnes) en transit Dunkerque - Rotterdam pour la pose d'un oléoduc entre Zeebrugge et les "Noorse wateren".

1990 verra encore poursuivre de rationalisation du réseau en vue d'accroître la rentabilité.

La SNCB s'attend à une hausse de volume de 0,6 %, à une augmentation de 1,2 % du nombre d'unités de transport et à une augmentation des recettes de 1,6 %.

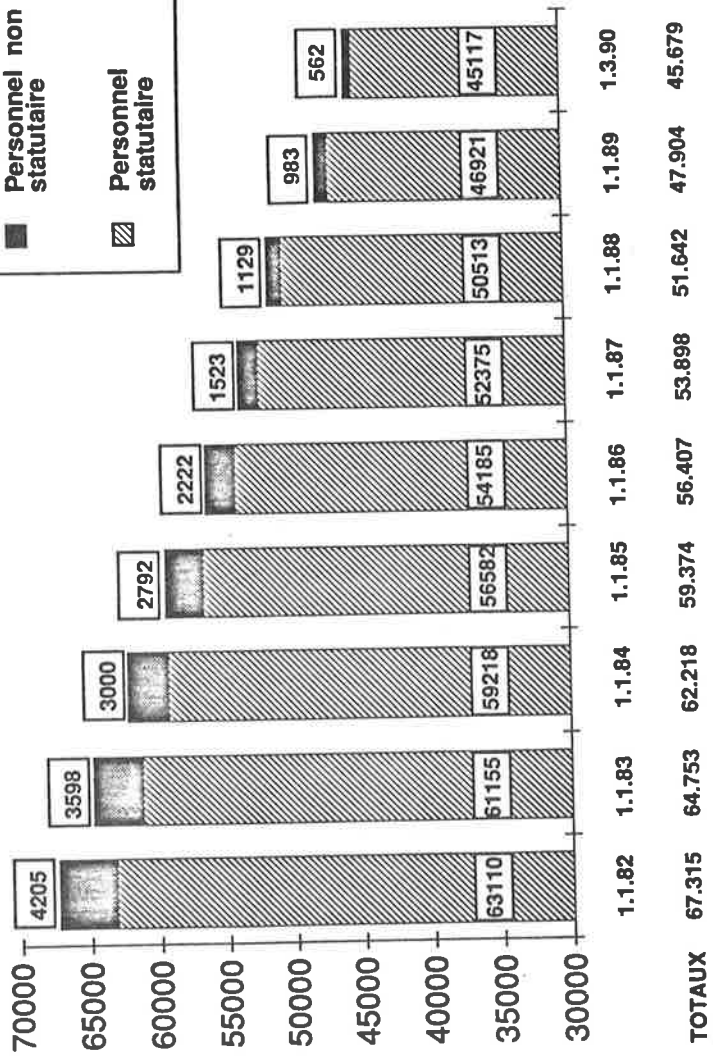
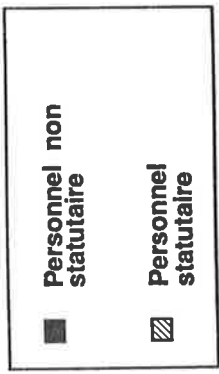
DOCIMEL (Document CIM électronique)

La lettre de voiture "papier" sera bientôt remplacée par l'échange électronique de données entre clients, chemin de fer et douane. La SNCB travaille activement à la réalisation de ce grand projet.

GPAO (Gestion de la production assistée par ordinateur)

Il s'agit de l'informatisation des plans de transport internationaux. Ici aussi, la SNCB apporte une importante contribution au projet.

EVOLUTION DES EFFECTIFS DEPUIS 1982



LE SERVICE DU PERSONNEL

Evolution des effectifs

Du 1.1.1989 au 1.3.1990, l'effectif du personnel est passé de 47.904 à 45.679 agents.

Ont quitté la Société:

- * par prépension: 671 agents statutaires (jusqu'au 1.4.89);
- * par prépension conventionnelle: 140 agents temporaires;
- * par transfert à la Régie des Postes: quelque 50 agents temporaires en janvier 1990.

En 1989, la SNCB a procédé au recrutement externe de 7 programmeurs et 65 agents de triage.

Congés

La SNCB a instauré en 1989 un régime de congé de disponibilité pour les agents statutaires et un congé de préretraite pour les agents âgés d'au moins 55 ans (115 cas jusqu'à présent).

Projet de 400 recrutements:

- * pour la zone portuaire d'Anvers:
 - 25 élèves-conducteurs de manoeuvre,
 - 25 agents de triage,
 - 50 poseurs de voie
 - 25 signaleurs;
- * pour le district Centre: 25 secrétaires administratifs et comptables;
- * 40 universitaires;
- * des agents de niveaux 2 et 3 pour la zone portuaire d'Anvers et le district Centre;

Alice au pays blanc

Comme du givre permanent, à une poignée de kilomètres de Mons, entre Harmignies et les verdoyantes prairies où paissent quelques vaches, se dresse avec ses dépendances, tel un château d'un autre temps, drapé d'un voile blanc, CBR Activité Ciment Blanc. En partance sur une des deux voies de raccordement, une chenille bleue de 3 wagons "Rils" attend son chargement de gros sacs, rassemblés sur l'aire de stockage. Destination: Porto Rico.

La s.a. Cimenteries CBR, dont le siège central se trouve à Bruxelles, fait partie du peloton de tête dans son secteur. Outre le ciment blanc, elle produit aussi le ciment gris (le fameux Portland et le métallurgique), le clinker, le béton prêt à l'emploi et les granulats. Elle occupe 6.500 personnes en Belgique et dans le monde; le siège d'Harmignies que nous allons découvrir en compte 115. Chez nous, la société CBR est également implantée à Antoing (clinker), Gand, Lixhe et Obourg.

Plus blanc que blanc

L'activité installée à Harmignies exploite un banc de craie d'une telle qualité qu'il permet de produire du Ciment Blanc. Matériau noble par excellence, celui-ci requiert en effet une craie d'une pureté voisine ici des 98,75 % de carbonate de calcium; il sert d'ailleurs pour la confection de nos comprimés d'aspirine.

De l'extraction en carrière à l'emballage, la plus haute technologie est en oeuvre: un soin particulier est apporté à chaque moment de la fabrication.

Ainsi, par exemple, les boulets de concassage, habituellement en acier, sont-ils ici en céramique pour éviter toute présence de particules métalliques nuisibles à la pureté requise.

Quatre types de ciments blancs sont produits à Harmignies:

- le P.50: la qualité de la qualité;
- le P.40: pour tous usages courants;
- le "waterproof": immergé en milieu aquatique, il demeure imperméable;
- le "RIC" (Ready Injection Cement): le ciment prêt à injecter utilisé entre autres pour des moulages de grande finesse.

Ces types de ciment coûtent environ deux fois plus cher que leurs équivalents gris: c'est le prix de la pureté.

Plus noir que noir

Le béton fait partie de notre environnement quotidien. Cela devient de plus en plus vrai en ce qui concerne le ciment blanc et ses applications.

Apprécié pour la rapidité avec laquelle on peut le façonner, il est présent dans les constructions contemporaines telles que ponts, tunnels, murets d'autoroute, châteaux d'eau, grattes-ciel, revêtements de sols et de murs, fontaines, piscines, clôtures, etc. Seules l'imagination et l'audace créatrice de l'architecte fixent des limites à son utilisation.

Employé en extérieur ou en intérieur, brut ou poli, pur ou marié à d'autres matières telles le sable ou la pierre, le ciment blanc garde toute sa luminosité originelle même sous la pluie: teinté par des oxydants et additifs, il paraîtra plus

noir que le plus noir des marbres,

C'est dans "la poche"

Les expéditions ferroviaires au départ d'Harmignies atteignent environ 40.000 tonnes/an, la part essentielle étant destinée à la grande exportation via Anvers.

Elles sont surtout réalisées en sacs sur palettes. Le wagon Hbis-tt, à deux essieux et panneaux intérieurs ajustables, est le mieux indiqué; on utilise parfois aussi le wagon plat Ks ou le Res pour ce genre de transport. Le vrac en wagon-citerne ne représente qu'une infime partie des expéditions.

Par contre, le transport en "Big Bags", sorte de grosses poches, est en plein essor depuis environ deux ans: le client accroît sa demande et se fidélise.

Les "Big Bags" sont constitués de deux parois étanches (130 microns, paroi intérieure) et scellés par un noeud en col de cygne. Solides et hydrofuges, ils sont remplis en moins d'une minute et la jauge de contrainte se déclenche automatiquement à 1.500 kg. Une poche vide à usage unique, coûte environ 550 F.

La manutention se fait aisément à l'aide d'un élévateur; un chauffeur habile parvient à en prendre deux sur sa fourche et à charger un wagon (maximum 32 poches) en moins d'un quart d'heure. Le wagon Rils, plat, à bogies, équipé d'une couverture mobile bâchée sur arceaux, convient idéalement pour le transport de ces charges de produit à la fois noble et fragile.

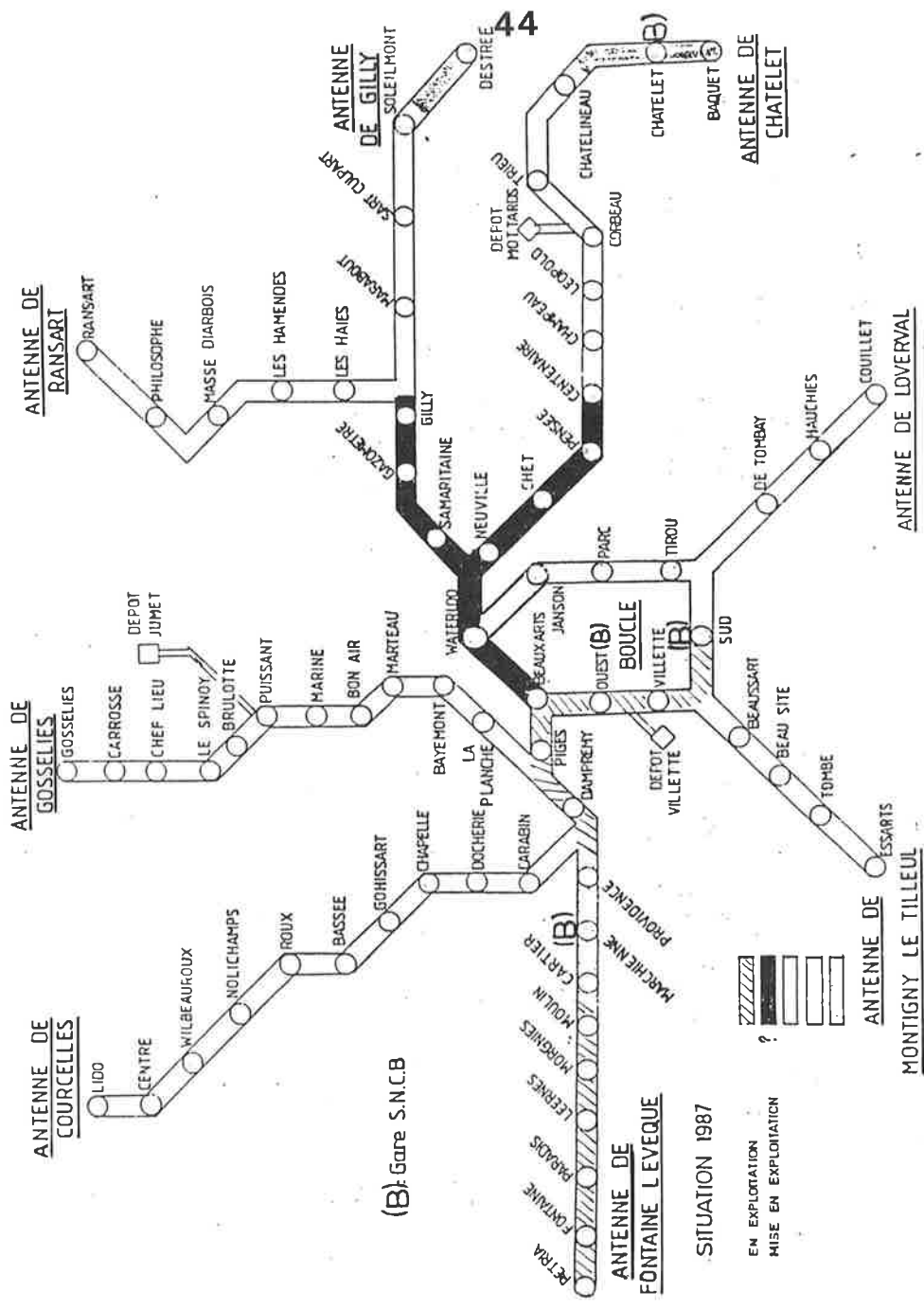
Du stock au wagon

L'ancienne ligne 109 partait de Mons et aboutissait à Chimay en passant par Cuesmes, Hyon, Harmignies et Lobbes; elle est actuellement limitée à Harmignies où, comme CBR, la société "Crayères, Cimenteries et Fours à Chaux" (CCC) est implantée et produit de la craie liquide expédiée en wagons-citernes de particulier. Les "Engrais Semaille", eux, sont situés à Hyon d'où partent des envois de scories en wagons-citernes "UCS".

Chaque jour, un train part de Mons à 9 h 30, amène les wagons à reprendre chargés le lendemain et repart de CBR à 13 h 30 avec les wagons de la veille. Après un ultime tri à Saint-Ghislain, la marchandise arrive directement en gare d'Anvers avant 22 heures pour y être transbordée sur navire. Certains jours, pas moins de trente wagons quittent ainsi les installations de CBR.

Suite à la cessation des activités de la société voisine Coverit et au rachat de ses installations, CBR a déjà étudié la construction d'un troisième raccordement ferré de 200 mètres aboutissant à une nouvelle unité d'ensachage. L'accès à cette unité sera adapté au chargement par fer. Cette troisième voie viendra s'ajouter aux deux autres actuellement en service, l'une de 150 mètres (quai à hauteur de plancher), l'autre de 130 mètres (quai à hauteur d'essieu). Soit pour l'ensemble du site, près d'un demi kilomètre de rails !

Avec les nouvelles acquisitions récentes réalisées par CBR en Belgique, aux Pays-Bas, au Canada et aux Etats-Unis, et un développement accentué de la consommation mondiale du ciment, nous verrons encore de nombreuses chenilles bleues quitter ce pays blanc pour les quelque 50 points de destination disséminés aux quatre coins du globe: l'Irlande, Israël, le Canada, Porto Rico, les Amériques, le Pacifique et au-delà. Les portes du paradis blanc sont grandes ouvertes.



TRANSPORTS EN COMMUN
DANS L'ARRONDISSEMENT
DE CHARLEROI

Philippe CHARLIER
Février 1990

INTRODUCTION

Ce dossier n'a qu'un but: INFORMER. Il ne vise en rien les solutions toutes faites et ne se veut en aucune façon moralisateur.

Partant d'une situation existante, il propose un aperçu historique pour permettre au lecteur de mieux comprendre la situation actuelle.

Cette situation, qu'on l'accepte ou pas, doit être le point de départ de toute nouvelle réflexion. Celle-ci est définie par la compétence Régionale en matière de transports en commun, compétence récente qui permet la définition d'une politique régionale qui ne peut se détacher, du moins dans l'immédiat, d'un passé marqué par une politique nationale qui est d'ailleurs toujours présente puisque la régionalisation de la SNCV n'est pas encore une réalité!

A ces bases d'une réflexion d'avenir, on doit également ajouter une série de considérations théoriques et pratiques en matière de transports en commun. Théoriques, car de nombreuses études sur le sujet peuvent apporter d'intéressants renseignements et pratiques, car plusieurs grandes villes de la taille de Charleroi ont déjà fait des choix et en ont tiré des conclusions significatives.

Fort de toutes ces considérations, on peut alors tenter de cerner un avenir qui se doit proche, pour les transports en commun carolorégiens ou du moins, on peut lancer les pistes d'une réflexion réaliste et objective qui devrait allier les contraintes budgétaires et les exigences d'un transport en commun adapté aux utilisateurs potentiels d'une ville moderne.

BREF HISTORIQUE

C'est au début des années 60 que le Ministère des Communications suite à une baisse générale de fréquentation des transports publics dans le pays mit sur pied des structures qui furent chargées d'y apporter des solutions. Deux causes étaient principalement à l'origine de cette diminution de l'utilisation des transports en commun par les usagers: la vétusté du service offert et la facilité croissante pour l'utilisation des véhicules privés, celle-ci étant fortement aidée par l'infrastructure routière. En 1963, un Arrêté Royal met en place un comité central de coordination ainsi que 5 commissions régionales (Bruxelles, Gand, Liège, Anvers et Charleroi).

Parallèlement à ces comités, le Ministre crée un service de la Promotion des Transports Urbains (PTU), au sein duquel sont représentés le gouvernement, les travailleurs par le biais des organisations syndicales et les entreprises privées.

Chaque ville concernée se dote alors d'un service spécial d'étude (SSE), qui a dans ses attributions, la réalisation des projets du métro.

C'est en 1971 que la STIC, par le biais du SSE, est chargée d'étudier et de construire en site propre un réseau ferré appelé "METRO LEGER" (MLC).

Le point de départ de ce réseau, c'est la boucle qui doit entourer le centre de la ville, une boucle de 4,3 Kilomètres à partir de laquelle 8 antennes doivent être créées, 8 antennes qui représentent 52 Kms de métro sur lesquels 61 stations distantes de 700 à 1200m sont prévues (voir page suivante).

L'estimation de l'époque est de 27 milliards!

Il faut aussi rappeler que Charleroi vit depuis longtemps les inconvénients offerts par la présence des deux sociétés de transports la SNCV et la STIC.

Rappelons brièvement l'origine de ces deux sociétés:

- la STIC (Société de Transports Intercommunaux de Charleroi) a été créée par l'Etat en 1961, elle est l'héritière directe de la S.A. des Traways Electriques du Pays de Charleroi (TEPC) dont l'origine remonte à 1881 par le biais des sociétés privées qu'elle a regroupées. A sa création, elle obtient la concession de tous les transports secondaires à l'intérieur d'un périmètre centré sur la ville de charleroi.
- la SNCV (Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux) fondée en 1885, exploite, depuis 1923 les lignes desservant l'ouest de la ville ainsi que certaines lignes de pénétration traversant la zone desservie par les TEPC à l'Est de la ville.

Jusqu'au début des années 60, les activités des 2 sociétés dégagent des bénéfices substantiels. A partir de cette époque la hauteur des bénéfices des Sociétés exploitantes s'annulent progressivement.

Au début des années 60, quand l'idée du métro apparaît, les 2 sociétés vivent chacune de leur côté :

- la STIC gérée par un Conseil d'Administration est en relation directe avec l'administration des Transports
- la SNCV (groupe Hainaut) est incluse dans une structure nationale.

Que représentent actuellement ces deux sociétés ?

SNCV: (chiffres 1987 au point de vue national)

6400 personnes dont 4130 conducteurs
1310 agents
960 employés

2575 véhicules dont 2227 bus standards
107 bus articulés
195 trams ou motrices

fait également appel à 1325 bus appartenant à 143 firmes privées

exploite 626 lignes sur 30300 Kilomètres

parcourt 173.000.000 de Kilomètres par an

son réseau compte 42500 arrêts et 9200 abribus

elle transporte 248.000.000 de voyageurs par an

STIC: exploite 22 lignes sur 201 Kilomètres

95 bus effectuent 4.000.000 de Kilomètres par an

emploie 354 agents dont 200 conducteurs

véhicule 11.400.000 voyageurs par an.

Cette situation a toujours pénalisé les utilisateurs et cela continue aujourd'hui encore.

Permettez-moi ici aussi de revenir quelques années en arrière.

Depuis 1974 la STIC n'a plus de tramways ce qui posait donc un problème quant à l'exploitation du métro.

Un accord entre la STIC et la SNCV décida que la première étudierait et construirait le réseau tandis que la seconde exploiterait et se chargerait de la perception de toutes les recettes.

Tout se passa relativement bien tant que les stations exploitées étaient situées à l'Ouest de Charleroi puisque la SNCV exploitait seule cette zone mais les choses changèrent lorsqu'en septembre 1985, deux stations furent inaugurées sur le réseau de la STIC.

Le jeu de la concurrence joua à plein et cela au détriment des utilisateurs qui furent encore plus pénalisés par cette situation dont ils n'étaient en rien responsables!

Il faut aussi constater que la STIC s'est toujours montrée bonne gestionnaire: ainsi, par exemple, en 1987, elle exploitait 201 kilomètres et en transportant 31.000 voyageurs en moyenne par jour, elle obtenait une recette de 746.000 F par kilomètre exploité.

De l'autre côté, la SNCV exploitait pour l'ensemble du pays 13.831 kilomètres en 1967, ses recettes et ses dépenses étaient équilibrées (environ 1,5 Milliard), en 1987 cette même SNCV exploitait 30.300 kilomètres mais pour des recettes de 5,5 Milliards, elle dépensait 13 Milliards et ces différences, on peut le démontrer ne sont pas uniquement liées, loin s'en faut, au fait que les réseaux sont différents, plus ou moins étendus, plus ou moins âgés etc...

Au-delà des chiffres et pour en revenir à Charleroi, les exemples de mauvaise gestion de la SNVC sont nombreux.

Ainsi, au début des années 80, se basant sur de savantes études de rentabilité, la SNCV décide de renouveler son réseau ferré hennuyer. Dans le contexte de cette décision ou du moins on le suppose elle avait d'ailleurs acheté 105 motrices à la BN, la moitié de ces motrices étaient destinées au Hainaut mais leur utilisation nécessitait une modification des voies.

On rénove donc la ligne Charleroi-Anderlues- Binche- la Louvière ainsi que le tronçon Charleroi-Gosselies. Et puis en novembre 86, la SNVC décide de remplacer momentanément ses trams par des bus sur les lignes 80 et 30 et depuis plus rien.

Résultat: 300 millions investis en pure perte pour le renouvellement d'une ligne qui ne sert à rien, mais il faut encore ajouter que sur les 51 motrices destinées au Hainaut 15 seulement sont exploitées, les autres pourrissent sur place et chaque motrice représente 50.000.000F(plus les intérêts).

Mais ce n'est pas tout, car les exemples ne manquent pas. Ainsi début de 1989, la SNCV pressée de faire des économies supprime 540.000 Kms sur les 3.500.000 que compte le réseau de Charleroi.

Les utilisateurs très heureux ont été plus enclins encore à utiliser les transports en communs!

Et si l'usager est mécontent croyez bien que le personnel l'est tout autant: suppression d'emploi, chômage technique, moyens dérisoires.

Conclusion: un personnel démotivé qui en a plus qu'assez de cette gestion faite par des personnes pour la plupart incompétentes parce que ne connaissant rien aux réalités du terrain, car celles qui étaient vraiment compétentes ont été écartées des postes clés et c'est cela le drame actuel de la SNCV.

SITUATION ACTUELLE

Vingt ans se sont pratiquement écoulés depuis les premières décisions et la situation se résume à ceci : des morceaux sont terminés sur les antennes de Fontaine l'Evêque, Gilly et Châtelet, mais on ne roule que vers Fontaine et encore. Quant à la petite ceinture, elle se limite à la liaison Gare du Sud-Beaux-Arts. Bref, 11 Kilomètres de réseau en service et un "trou" de 800 millions dans le centre ville!

On est loin des 8 antennes, mais on n'est pas loin des 27 Milliards prévus puisque tout cela a déjà coûté plus de 18 Milliards.

Que dire devant ce gouffre financier et surtout que faire avec un tel cadeau de l'Etat central ?

La réaction de la Région Wallonne a, me semble-t-il, été la bonne, à savoir ne rien décider avant de connaître les résultats d'une étude confiée à des spécialistes en la matière.

Le bureau STRATEC a été choisi par l'exécutif de la Région Wallonne pour mener cette enquête auprès de 5000 ménages carolorégiens sur les moyens de transports. Ces ménages choisis au hasard sont questionnés pour appréhender tous les déplacements qu'ils effectuent au cours d'une journée. Parallèlement, STRATEC réalise également des enquêtes et comptages de trafic routier tant sur les routes que dans les transports en commun (avec l'aide de la police et de la gendarmerie) en visant l'origine, la destination et les motifs de déplacement des habitants.

Cette enquête de + 40 millions prise en charge pour les 3/4 par le budget des transports et pour les 1/4 par le budget des travaux publics vise ainsi une analyse de la "mobilité" des carolos en reconstituant le trafic dans la zone étudiée, le trafic sortant de cette zone et le trafic en transit.

Cette étude est prudente, mais elle ne peut en aucun cas laisser à l'abandon ce qui a été commencé.

Comment, en effet, peut-on imaginer que la boucle ne soit jamais terminée? Comment peut-on penser que les sommes déjà investies le soit à fonds perdus? Comment peut-on supposer que l'infrastructure du métro serve de parkings ou peut-être de "coupe-gorge".

L'étude entreprise doit, à mon avis, définir les objectifs pour un avenir tout proche et mettre fin aux folles illusions de certains Carolorégiens, car l'idée première du métro de Charleroi était une idée de prestige, Charleroi, première métropole Wallonne, devait avoir son métro, quelque soit le prix, quelles que soient les conséquences.

DEHAENE CONTRE LES TRAMS

La politique menée par le Ministre des communications est clairement opposée aux réseaux ferrés.

Questionné en septembre 1988 sur les lignes 30 et 80 de la SNCV, il était prié de préciser le montant des travaux de rénovation ainsi que l'avenir réservé à ces lignes.

Par sa réponse, on apprenait que, pour les deux lignes, les investissements (par entité) étaient les suivants:

Maurage - La Louvière	: 75,2 Millions
La Louvière - Mariemont	: 124,3 "
Mariemont - Trazegnies	: 50,5 "
Trazegnies - Courcelles	: 96 "
Courcelles - Gosselies	: 12,4 "
Gosselies - Charleroi	: 207 "
Mariemont - Anderlues	: 23,6 "

Soit 581 millions

On savait aussi que 28 motrices étaient nécessaires pour exploiter ce réseau:

6 pour Gosselies - Charleroi

22 pour Maurage - Gosselies
et Mariemont - Anderlues

Ces 28 motrices représentent un investissement (brut) de 1.036 millions!

On découvrait finalement que la décision quant au mode d'exploitation de ces deux lignes n'était pas encore arrêtée, car ajoutait le Ministre, il faut constater 4 choses:

- 1° Le montant des travaux d'investissement qu'il y a encore lieu de consacrer à la modernisation de ce réseau est de 1.540 Millions (sur base des données de 1984);
- 2° Le coût d'exploitation d'un réseau ferré (hors amortissements et charges financières de l'infrastructure et du matériel roulant) est au moins deux fois plus élevé au km parcouru que celui d'une exploitation par autobus. Ce qui représente une charge d'exploitation annuelle supplémentaire de 120 Millions en exploitation ferrée par rapport à l'exploitation autobus;
- 3° Sur l'ensemble du réseau considéré, le nombre de voyageurs montés dans les véhicules est de 13.000 par jour ouvrable pour les deux sens de marche. Le seuil minimum à partir duquel un réseau de tramway est pris en considération, se situe au chiffre de 2.500 voyageurs par heure de pointe et par sens de circulation. Or, sur les tronçons les plus chargés du réseau considéré, on dénombre de l'ordre de 1.000 voyageurs maximum par heure de pointe et par sens; la solution autobus est donc indiquée à cet égard.
- 4° Même si la totalité de l'investissement qui reste à engager (1.540 Millions sur base 1984) était prise en charge par l'Etat, la S.N.C.V. ne peut supporter un coût supplémentaire d'exploitation de 120 Millions par an. Faut-il dans ces conditions, persister à investir dans un réseau ferré même si des investissements ont déjà été consentis ?

Voilà la position du Ministre qui, par la force des choses, est celle de la SNCV. Mais les chiffres peuvent permettre de dire beaucoup de choses et j'y reviendrai plus loin !

POLITIQUE REGIONALE

L'accroissement des compétences Régionales et Communautaires (Loi du 8 août 1988) a permis à la Région Wallonne d'être responsable en matière de transports en commun. La loi spéciale de financement du 16 janvier 1989 lui a transféré les moyens de cette compétence.

Au moment de cette prise de responsabilité, la situation (qui n'a pas encore vraiment changée depuis) était celle-ci :

Le service de transports en commun en Région Wallonne est assuré par :

1. Les STI (Société de Transports Intercommunaux)

à Liège	STIL
à Charleroi	STIC
à Verviers	STIV
2. Par la SNCV (Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux) qui a recours à concurrence d'environ 40 % au service des exploitants privés (FERMAGE).

Cette situation est cause de conflits multiples dont Charleroi est un exemple flagrant. De plus, d'importantes différences existent entre la SNCV et les STI :

- les STI pratiquent un tarif unique, alors que la SNCV pratique le tarif zonal (tarif à la distance);
- pour faire face aux restructurations budgétaires, les STI ont pu s'en sortir avec des mesures internes en améliorant leur productivité et leur structure financière, tandis que la SNCV a restructuré ses lignes diminuant les services rendus à la population;
- les STI ont un conseil d'administration composé principalement de mandataires locaux tandis que la SNCV, nonobstant une organisation par groupes d'exploitations reste caractérisée par la centralisation de ses structures;
- la situation financière de la SNCV est moins bonne que celle des trois STI, principalement en raison des investissements réalisés fin des années 1970.

La volonté de la Région est donc de réorganiser en profondeur le secteur afin de lui donner une cohérence.

Cette réorganisation est basée sur les principes suivants :

- éviter les situations conflictuelles : la "concurrence" actuelle aboutit à des pertes financières à charge de la collectivité;
- éviter les entités trop importantes afin d'avoir une structure responsabilisante avec des moyens gérés de façon autonome;
- à l'inverse, compte tenu de la nécessité d'une coordination en certains domaines (répartition des budgets, situation du personnel, gestion coordonnée du choix des moyens, commande du matériel), il convient de prévoir une unité ad hoc;
- tenir compte des particularités que présentent les régions à faible densité de population, tant au niveau de la structure à mettre en place qu'au niveau de la répartition des moyens budgétaires;
- maintien du principe de l'affermage des lignes compte tenu que les prix de revient des fermiers sont plus bas que ceux des vicinaux, même en incluant le coût de la part administrative et de contrôle qui incombe en plus à la SNCV.

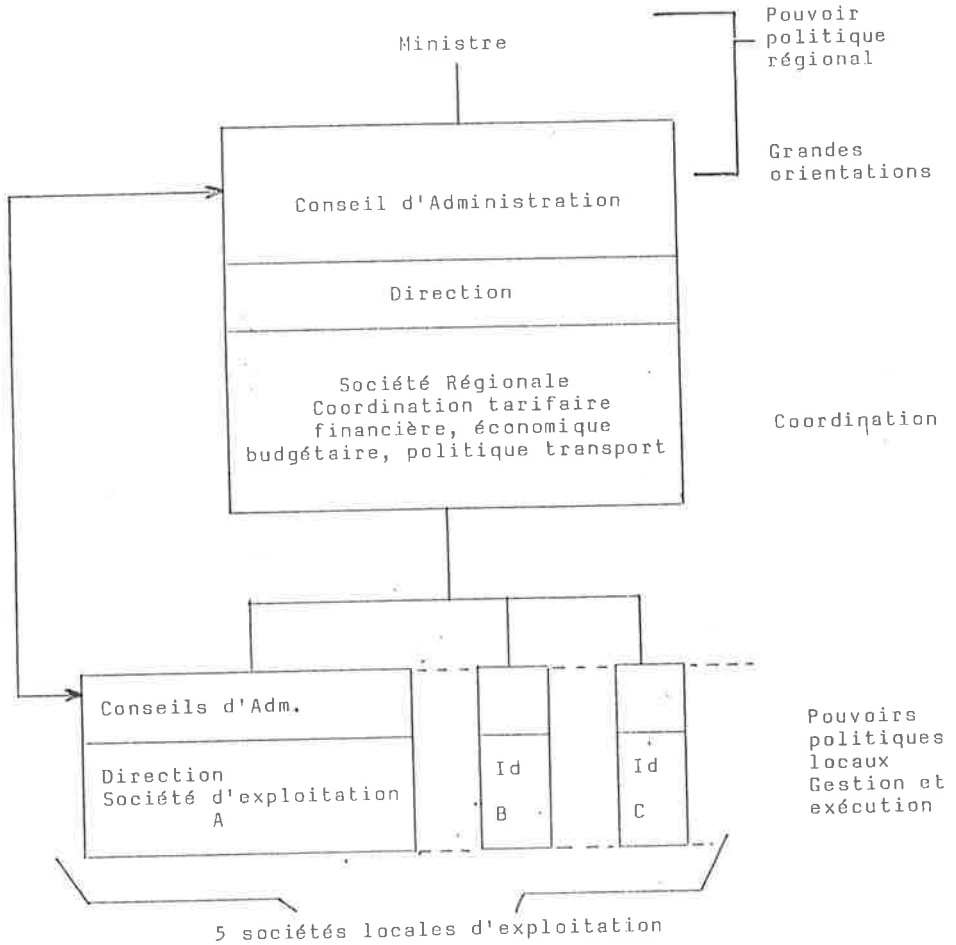
Le 15 décembre 1989 le Conseil Régional Wallon a voté le Décret relatif aux services de transport public de personnes en Région Wallonne. Ce décret permet la création de la société régionale wallonne de transport public de personnes qui sera chargée de la définition de la politique générale du transport en commun (conception, coordination, promotion et planification).

L'exploitation est quant à elle confiée à des "filiales" constituées sous forme d'association de droit public à forme commerciale (statut qui s'inspire des S.T.I. actuelles) au sein desquelles se retrouvent la Société Régionale d'une part (51%) et l'ensemble des communes (49%) faisant partie du périmètre d'exploitation d'autre part.

Les sociétés d'exploitation seront au nombre de 5 :

1. Liège et Verviers
2. Luxembourg - Namur
3. Charleroi + La botte du Hainaut
4. La Louvière - Mons - Tournai
5. Brabant Wallon

Cette structure peut se schématiser ainsi :



Retards

L'objectif, début 89, était de mettre en place la nouvelle structure le 1er janvier 90. C'était sans compter sur les problèmes liés à la dissolution de la SNCV.

Deux délégués ont été désignés par le gouvernement pour préparer la dissolution et un premier rapport (intermédiaire) a été rédigé. L'inventaire du patrimoine et de la dette était évidemment le gros travail, il est aujourd'hui bien avancé et les négociations entre les 2 régions (la région Bruxelloise n'étant pas concernée par la dissolution de la SNCV) sont commencées.

La Région Wallonne a mis en place à partir du 1er février 90 une cellule provisoire qui sera remplacée par la nouvelle société Régionale qui s'installera à Namur (mais où ?).

Les retards sont donc bien réels et la phase opérationnelle de la nouvelle structure est "souhaitée" pour le 1er janvier 91 (un an plus tard que prévu).

Il est certain que la SNCV a tout intérêt à faire traîner cette dissolution, car pendant cette période "transitoire" elle a le temps de se refaire une santé, de redorer son image ternie par une gestion déplorable. Mais pour cela, il faut faire des économies (ce qui ne déplaît d'ailleurs pas à l'Exécutif de la Région) et ceci explique les mesures prises en particulier dans le Hainaut et tout spécialement à Charleroi car où le taux de couverture est très bas (voir page suivante).

Ce taux, est l'image de l'efficacité d'un réseau. Exprimé en % il représente un rapport entre les dépenses et les recettes en fonction du nombre de kilomètre parcourus et du nombre de voyageurs transportés. A Charleroi, ce taux est de 24,76%, ce qui comparé aux autres régions est largement inférieur. Cette situation est évidemment pénalisante pour l'agglomération carolorégienne qui est ainsi montrée du doigt et soumise à toutes les critiques qui impliquent bien entendu des mesures d'économies.

FICHE TECHNIQUE RELATIVE AUX SOCIETES D'EXPLOITATION

56

Sociétés	Nbre. de Kilomètres	Nbre. Voyageurs	Recettes	Dépenses	Taux de couverture
Brabant Wallon	7.608.148	12.968.766	296.400.945	623.899.038	47,51%
Mons-Tour.- La Louvière	13.260.026	21.606.499	513.407.739	1.232.149.780	41,67%
Charleroi Botte Hain.	13.314.503	26.257.116	520.064.037	2.100.758.420	24,76%
Liège et Verviers	33.725.863	89.972.561	1.376.812.119	3.253.990.840	42,31%
Namur et Luxembourg	18.417.007	26.672.360	571.420.013	1.390.429.068	41,10%
TOTAL	86.325.547	177.477.302	3.278.104.853	8.601.227.146	38,11%

Non repris : lignes à partager entre 2 régions.

203 241.974
1102 324.949
1105 466.774
1184 167.696

6.632.877
8.489.626
9.787.587
3.416.855

17.040.519
20.024.975
27.462.211
11.970.479

UNE POLITIQUE LOCALE FAVORABLE AUX TRANSPORTS EN COMMUN

On ne peut imaginer le développement des transports en commun dans un arrondissement comme celui de Charleroi sans une réelle volonté affichée par les responsables locaux.

Or, aujourd'hui la politique menée par le pouvoir en place à Charleroi va à l'encontre du métro puisque plutôt que de développer des parkings dissuasifs autour de la ville, on aménage, par le biais du privé, les grands-places du centre de la ville en parkings et on construit à un prix exorbitant des parcovilles. Est-ce cela une politique en faveur des transports en commun ? C'est en tout les cas un manque de logique ou tout simplement la reconnaissance de l'inutilité d'un métro voulu par certains au moment d'une haute conjoncture et poursuivie par d'autres sans se soucier des conséquences à la fois financières et sur le plan de l'environnement qui sont loin d'être négligeables.

Ceci conduit à la question primordiale: le métro tel qu'envisagé actuellement est-il adapté à une ville comme Charleroi?

La réponse est Claire, c'est non, mille fois non!

Toutes les études auxquelles s'ajoutent les expériences de nombreuses grandes villes (voir les exemples en fin de dossier) démontrent que dans les agglomérations de la taille de Charleroi, le tram en surface constitue le mode de transport public le plus performant dès que le flux de personnes à transporter dépasse 4.000 voyageurs par jour et par sens sur une grande partie de la ligne. Le métro avec ses ouvrages fort coûteux tant à la construction qu'à l'entretien ne se justifie qu'à partir d'un flux d'au moins 10.000 personnes par HEURE et par sens!

Ces chiffres ne sont pas nouveaux, en les ignorant ou en feignant de le faire (comme l'a fait le Cabinet Dehaene et ses prédécesseurs), on a fait preuve d'un manque de courage politique et je le regrette avec beaucoup d'habitants de Charleroi et des environs.

L'EFFICACITE D'UN TRANSPORT EN COMMUN

Les habitants de Charleroi, utilisateurs potentiels des transports en commun, veulent-ils le prestige ou l'efficacité. Avec eux, j'opte pour le second choix mais encore faut-il définir ce qu'on entend par des transports en commun efficaces.

Les caractéristiques d'un transport en commun de qualité peuvent se résumer ainsi:

- un maillage suffisant en fonction de la densité de la population;
- des fréquences élevées;
- une bonne organisation des correspondances entre tous les modes de transports publics qui doivent fonctionner comme un système bien intégré (trains, métro, tram, bus);
- une bonne accessibilité des arrêts et véhicules prenant en considération les besoins des personnes à mobilité réduite;
- une information complète et fiable aux arrêts comme dans les véhicules;
- un confort étudié des véhicules eux-mêmes;
- une tarification attractive.

D'une manière plus théorique, il faut constater qu'au cours de développement historique des villes, un partage de fait s'est établi entre les différents moyens de transport. La question qui se pose est de savoir s'il existe de nouvelles technologies capables de bouleverser cet équilibre.

Le rôle de chaque moyen de transport résulte de ses caractéristiques propres quant aux qualités qu'on attend de lui :

- Vitesse : elle est souvent (sauf dans le centre des grandes villes) plus grande pour l'automobile, parce qu'il n'y a ni arrêt ni changement de moyen de transport. Les transports en commun ayant leur propre infrastructure ("en site propre") sont plus rapides (train, métro, autobus sur voie réservée, tramway) que ceux qui utilisent la voirie banale (autobus).
- Confort : il peut être adopté à n'importe quel moyen; il est en général meilleur dans l'automobile, car le voyageur est assis et bénéficie de l'intimité créée par le véhicule. Pour les transports en commun, le confort est lié à la proportion de places assises, à la fréquence (attente), à la présence ou à l'absence de correspondances, à la longueur des trajets terminaux à pied.

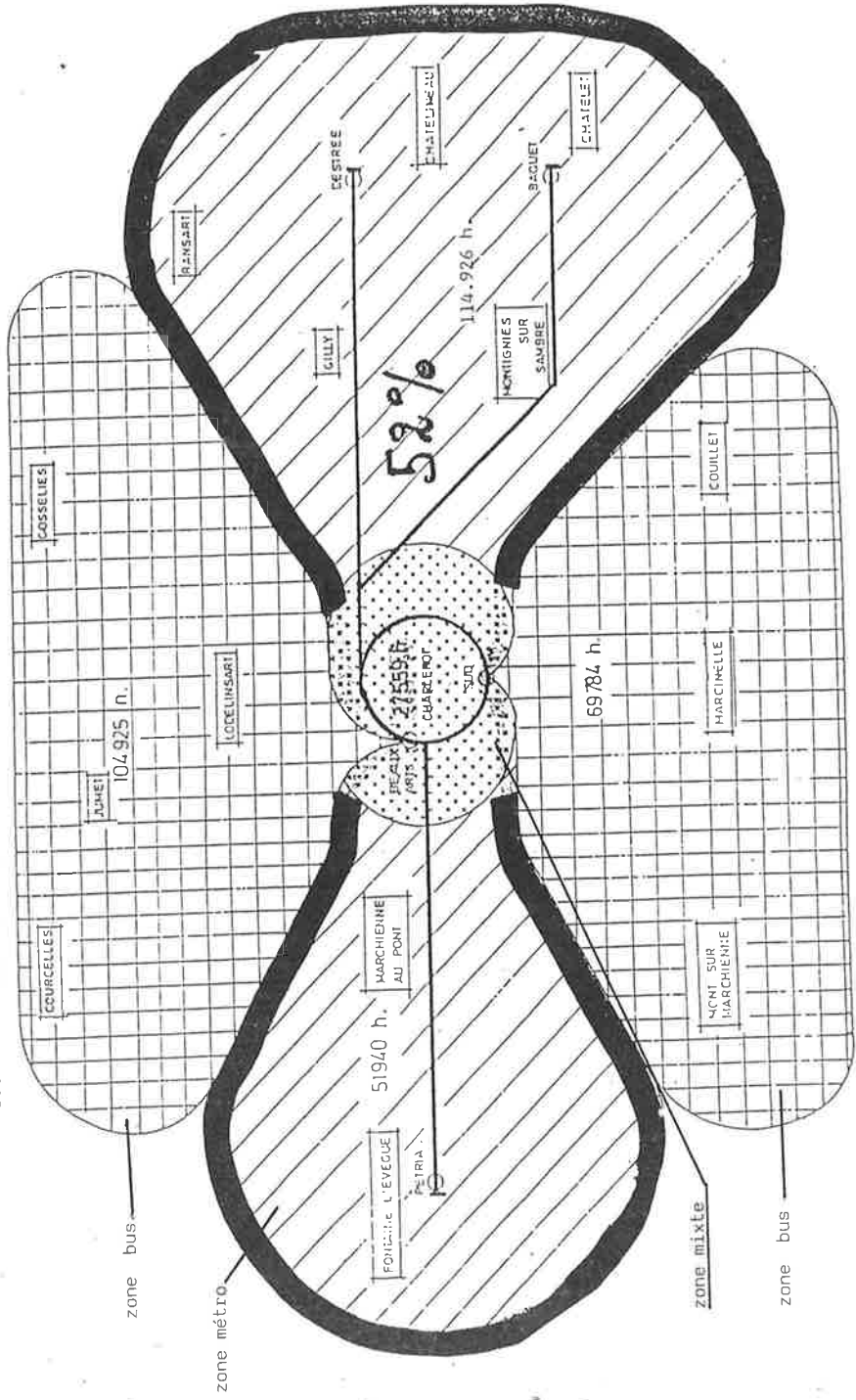
- Disponibilité : l'automobile permet un trajet porte à porte sans attente.
- Sécurité : très supérieure pour les transports en commun.
- Discrétion : absence de bruit, de pollution, de dommage esthétique. Les nuisances liées à l'automobile sont importantes.
- Economie : elle est plus grande pour les transports en commun et surtout pour les cycles.
- Economie d'espace : l'espace étant rare en ville, elle est liée à la surface occupée par le voyageur, qui est au moins dix fois plus élevée pour l'automobile que pour les transports en commun.

On peut conclure qu'aucun moyen de transport n'est actuellement capable de répondre parfaitement à tous les critères. On peut donc espérer que de nouvelles technologies permettront de le faire dans un proche avenir.

Ce qui est certain c'est que le choix des transports implique des considérations économiques et urbanistiques. Economiques, car les infrastructures sont très coûteuses surtout en ville mais dans ce cadre il faut toujours se souvenir que même à prix égal entre une autoroute urbaine et une voie ferrée, le second choix permet une capacité 5 à 6 fois supérieure au premier.

Urbanistique, car le choix d'un transport guide la forme d'une ville comme c'était déjà le cas dans le passé. Il est un fait que la voiture favorise l'expansion des banlieues tandis que les transports en commun favorisent la concentration des activités et des hommes c'est-à-dire la ville collective et sociale. De là à dire qu'au-delà des considérations techniques et économiques on trouve un choix de société, il n'y a qu'un pas !

DESSERTE LORS DE LA MISE EN SERVICE DE L'AXE EST - OUEST



COUSSELLES

LOUDELINSART
104.925 h.

CHATELAIN

GILLY

DESTREE

CHATELAIN

MONTIGNIES SUR SAMBRE

SECQUET

CHATELAIN

114.926 h.

52%

27559 h.

CHARENTON SUR LOIRE

69784 h.

COUILLET

MARCHENNE

COUSSELLES

zone bus

zone métro

MARCHENNE AU PONT

51940 h.

FOURMIS L'EVÊQUE

PETRIA

zone mixte

zone bus

MONT SUR MARCHENNE

QUEL AVENIR ?

Des erreurs ont été commises, c'est une réalité mais doit-on pour autant perdre tout espoir. Certainement pas à condition que les prochaines décisions soient réalistes et définitives. Ainsi, il serait aberrant de ne pas terminer la petite ceinture, point central de n'importe quelle infrastructure de transports en commun à Charleroi et d'ailleurs les travaux sont trop avancés pour reculer sans être ridicule!

Il faut aussi terminer ce qui a été commencé et qui est pratiquement terminé au point de vue infrastructure c'est-à-dire les liaisons Charleroi - Châtelineau (Corbeau) et Charleroi-Taillis prés.

Mais on ne peut s'arrêter là, car la rentabilité d'une ligne est fonction de sa longueur et de la densité de la population desservie.

Ainsi la liaison Charleroi-Châtelineau doit atteindre Châtelet où d'importants travaux ont d'ailleurs déjà été entrepris tout comme la liaison Charleroi - Taillis prés doit relier Fleurus. C'est, en fait, la liaison Est-Ouest qui doit être réalisée comme le démontre le schéma de la page suivante puisque cette liaison permettra à 52% de la population carolorégienne d'utiliser le métro ou son équivalent.

Il faut d'ailleurs constater que la conception initiale était réaliste: une ceinture autour du centre ville et 8 antennes qui relient ce centre aux principales zones de la population de l'arrondissement:

Châtelet
Fleurus
Gosselies
Montignies Le Tilleul
Ransart
Courcelles
Fontaine
Loverval

L'objectif actuel doit rester le même mais la façon de l'atteindre doit être différente, car adaptée aux exigences actuelles.

Pour ce faire, 3 objectifs doivent être visés :

- une utilisation optimale des infrastructures de métro existantes dans le cadre d'un réseau équilibré sans extension nouvelle de ce type d'infrastructure.
- un redéveloppement progressif d'un réseau de tram utilisant les infrastructures du métro et reprenant en surface d'abord les lignes récemment renouvelées, puis d'autres selon les besoins, voir en en créant de nouvelles.

- un agencement du réseau complémentaire de bus en évitant les parcours qui doubleraient les voies de trams et nuiraient ainsi à leur bonne fréquentation.

Ce retour au tram n'est pas un retour en arrière, car le tram d'aujourd'hui n'est plus celui d'hier. Le tram actuel, moyen de transport en commun vers lequel tendent toutes les villes de moyenne importance, s'intègre parfaitement dans une nouvelle gestion globale des espaces publics à partager équitablement entre ses diverses catégories d'usagers et je me rallie en ce sens aux positions prises par le Rassemblement pour une Autre Politique des Déplacements (RAPD).

D'autres villes, dans les pays voisins et même plus éloignés, (voir pages suivantes) ont fait des choix et en sont satisfaites. Leur expérience doit nous servir d'exemple.

Quant au prix, il faut dire que si des différences existent souvent au détriment du tram il s'agirait aussi de prendre en compte tous les paramètres. Ainsi pour le tram on introduit le coût de la voie et de son entretien mais pour le bus on fait abstraction des dégâts provoqués aux routes alors qu'ils sont loin d'être négligeables mais on transfère alors une partie des coûts sur le budget des travaux publics; est-ce logique?

Soyons donc objectifs et soyons réalistes. Si on avait investi les 18 Milliards déjà consacrés au métro de Charleroi au développement d'un projet global bien étudié et bien conçu dans l'agglomération carolorégienne, les habitants de cette agglomération disposeraient aujourd'hui d'un réseau performant, efficace et attractif comparable à celui des grandes villes européennes qui, elles, ont opté depuis longtemps pour un réseau ferré.

Activités du GTF asbl

GTF-Editions

Les articles proposés par notre service "Editions" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

Trans-Fer spécial n°4 "Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben"

L'équipe de Trans-Fer remercie tous les membres du GTF asbl qui ont tenu à leur manifester leur soutien en souscrivant à cette édition spéciale et hors abonnement de Trans-Fer.

Publié à l'occasion des quinze années d'existence du GTF asbl, fondé en 1975, Trans-Fer spécial n°4 est entièrement consacré aux 14 excursions organisées par le GTF asbl au cours de sa saison 1989. On y trouve non seulement un reportage sur celles-ci, appuyé par une abondante iconographie. Mais surtout, on y découvre une étude fouillée exposant la situation actuelle, les particularités du tracé, de l'exploitation et les perspectives d'avenir des lignes parcourues à cette occasion : Gouvy - Bastogne - Libramont, les lignes du Borinage (St-Ghislain - Flénu - Mons - Tertre - Quiévrain - Valenciennes), Bruxelles - Ottignies - Fleurus - Charleroi - Namur - Dinant - Givet (F), les lignes de la région de Courtrai, La Panne et Dunkerque, et la ligne Trois-Ponts - Wêvercé - Losheimergraben.

Quatre points frontières sont longuement étudiés : Quiévrain - Blanc-Misseron, Heer-Agimont - Givet, De Panne - Bray-Dunes et Losheimergraben.

Une plaquette à la présentation complètement renouvelée : 56 pages au nouveau format A4, papier glacé 115 gr/m², 37 photos dont certaines en grand format, couverture renouvelée couleurs.

Le prix de cette édition annoncé dans Trans-Fer n°68 était un prix de lancement. Depuis le 1er mai 1990, le prix de Trans-Fer spécial n°4 est porté à :
450 BEF + 30 BEF (frais d'envoi enveloppe cartonnée) = 480 BEF.

(envoi vers l'étranger : frais d'envoi portés à 75 BEF).
Commande par versement de la somme correspondante à notre compte "Editions" précité.

Trans-Fer n° 68 - Dossier TGV

Nous avons fortement augmenté le tirage de notre numéro 68, entièrement consacré, sur 72 pages, au dossier complet des projets belges d'application de cette nouvelle technique de transport. Nous espérons que vous avez apprécié l'effort financier que nous avons fait en incorporant ce dossier dans l'abonnement à Trans-Fer.

Des exemplaires supplémentaires de ce numéro peuvent être obtenus au prix de 115 BEF (envoi en Belgique) ou 150 BEF (envoi à l'étranger), par versement à notre compte "Editions" précité.

En préparation . . .

La prochaine édition de notre Association sera l'oeuvre de nos membres Didier FUNKEN et Christian LAMBY : une monographie exhaustive consacrée à l'histoire du chemin de fer Statte-Landen.

Une plaquette d'une centaine de pages très abondamment illustrée, dont la parution est prévue au mois de juin prochain. Tous renseignements dans notre prochain numéro de Trans-Fer.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

- ### ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET ###
- *Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Heintz, 4020 Liège (ouvert en saison samedis et dimanches après-midi)
- *Dellicour, rue de Namur 49A, 1000 BRUXELLES (accepte les commandes non en stock)
- *Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHEN
- ### ASSORTIMENT LIMITE ###
- *MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES
- *Chalet du CPV3V, route de Givet 49, 6370 MARIEMBOURG
- ### LIVRES TRAMWAY AU PAYS DE LIEGE/LE RAIL PASSE PAR LIEGE ##
- *Gothier, rue Bonne Fortune, 4000 LIEGE
- *Biblio, rue de la Régence, 4000 LIEGE.

GTF - Distribution

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

* Le réseau breton par P. Laederich, A. Jacquot et B. Rozé.

"Le plus grand réseau à voie métrique de France et l'un des derniers." Ce livre constitue un résumé passionnant et accessible à tous de ce qui se fit en matière de matériel à voie métrique, tant vapeur qu'autorails. Texte de qualité et très nombreuses photos (dont plusieurs de notre ami Jacques Bazin).

L'ouvrage compte quatre parties : histoire, géographie, matériel et annexes.

Présentation très soignée et attrayante : 128 pages sur papier couché brillant 135 gr/m² (un luxe !). Format 245 x 320 mm relié sous jaquette quadrichrome. 240 photos noir et blanc et couleurs. Editions de l'Ormet.

Notre service distribution peut vous procurer cet ouvrage. Il vous suffit de verser, avant le 25 mai 1990, une somme de 1750 BEF envoi compris à notre compte distribution rappelé ci-avant. Livraison dès mise à disposition par l'éditeur.

* Autorails SNCR, par Max Delie

La maison d'éditions Ediblanchart (1) annonce la parution imminente de cet ouvrage entièrement consacré aux autorails de la SNCR.

Max Delie, photographe de talent et amateur ferroviaire éclairé, par ailleurs membre du GTF asbl, y traite de tous les autorails de la SNCR depuis leur apparition sur le réseau jusqu'à nos jours.

Après une ample introduction historique, l'auteur traite techniquement de chaque série d'autorails : un descriptif est prévu avec caractéristiques. Une iconographie comprenant 118 photos noir et blanc et 44 en couleurs, une carte des lignes encore exploitées par autorails et deux pages de diagrammes complètent l'ouvrage.

Un livre de 182 pages broché, format A4 sous jaquette quadrichrome.

Le GTF asbl peut vous procurer cet ouvrage. Pour le commander, il suffit de verser à notre compte "distribution" précité, avant le 25 mai prochain, une somme de :

1980 BEF + 80 BEF (emballage anti-chocs) = 2060 BEF

(envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 150 BEF).
Envoi dès réception de l'éditeur.

Bibliographie

Tram 2000

Nous vous recommandons deux numéros de la revue de notre excellente consœur, spécialisée dans l'actualité des transports en commun vicinaux et urbains belges.

N° 98 (27/1/90) : habituelle livraison annuelle qui fait la rétrospective complète de tout ce qui s'est passé dans les transports urbains et vicinaux belges en 1989.

prix envoi compris : 40 BEF

N° 100 : un centième numéro se fête, et Tram 2000 le fait avec brio. Le n°100 compte 80 pages format A5 et fait le point sur tous les réseaux de transport en commun urbains de Belgique : inventaire des lignes (avec schémas), du matériel en service, du matériel musée, des films et de la tarification.

Un vrai vade-mecum que tout amateur DOIT posséder, avec couverture en quadrichromie.

prix envoi compris : 110 BEF (135 BEF si envoi à l'étranger).

Les commandes sont reçues au CCP 000-1567525-05 de Tram 2000 asbl, avenue des Héros, 39, 1160 Bruxelles (indiquez votre

(1) - profitons de cette occasion pour signaler que la Maison Ediblanchart ne prévoit pas la parution du tome 2 de l'ouvrage de Phil Dambly sur la vapeur en Belgique avant la fin de cette année. En revanche, la version néerlandaise du tome 1 pourrait paraître à l'automne prochain.

qualité de membre du GTF en communication). Le GTF asbl NE distribue PAS cet article.

Agenda

* Les Journées "portes ouvertes" à la gare de Namur, annoncées pour la fin du mois d'avril 1990, sont reportées sans qu'une date précise ait pu être fixée.

* Ligne 154 : à l'occasion de la mise en service de la traction électrique entre Namur et Dinant le 27 mai prochain, la SNCB prévoit de nombreuses manifestations et tarifs spéciaux pendant le week-end de mise en service.

* Pentecôte 1990 (2, 3 et 4 juin) : 9e journées vaporistes internationales à Turnhout dans le parc de la ville. Une organisation Stoom groep Turnhout vzw. Renseignements : secrétariat (M. Janssen) 014/42.67.55.

* Le train des Pignes ou la vapeur sur les chemins de fer de Provence (France)

Section Puget-Théniers - Annot de la ligne Nice - Digne.

Horaires : Nice 8.45 - Puget 10.40/11.10 - Annot 12.10.

retour : Annot 15.50 - Nice 18.40.

Tarif au départ de Nice (diesel + vapeur) aller-retour : 130 FRF

Jours de circulation : 6, 13 et 27/5, 10, 17 et 24/6, 8, 15 et 22/7, 5, 12, 19 et 26/8 ; 9, 16, 23 et 30/9 ; 14 et 21/10.

Parcours simple vapeur Puget - Digne OU vice-versa : 13 et 27/5, 9 et 16/9. Renseignements : tél (France) 93.88.28.56.

5^e voyage GTF de la saison :

SUR L'ATHUS-MEUSE AVEC NOS AMIS DU GAR !

le samedi 21 juillet 1990.

La SNCB a récemment décidé de procéder à la transformation des dix dernières locomotives des séries 52, 53 et 54 encore équipées de leurs cabines de conduite d'origine, dont les formes galbées ont valu à ces locos le surnom de "gros nez"...

Tant qu'il en était encore temps, le GTF a décidé d'organiser un voyage hors de l'ordinaire avec une de ces superbes locomotives : notre train spécial, qui partira de Namur le 21 juillet prochain vers 8.30 h, sera composé de luxueuses vieilles voitures de 1^{ère} classe, et remorqué par une célèbre série 54.

Ce train parcourra la non moins célèbre ligne de l'Athus-Meuse jusqu'à Bertrix, où aura lieu la première grosse surprise de la journée : en effet, nos amis du GAR (Groupement des Amis du Rail - Grand Duché de Luxembourg) viendront à notre rencontre en tête d'un autre train spécial, remorqué par... une 1600 des CFL, une cousine luxembourgeoise de nos "gros nez" !

Après une entrée simultanée des deux convois en gare - spécialement réalisée à l'intention des chasseurs d'images - la deuxième surprise de la journée : une parade de TOUS les "gros nez" belges encore à l'effectif de la SNCB (une dizaine), sur la cour de la remise de Bertrix (dont les bâtiments sont par ailleurs voués à une désaffectation prochaine...)

Les deux trains seront ensuite fusionnés pour parcourir symboliquement un bout de chemin en double traction 1600 CFL - 54 SNCB, après quoi chacun reprendra sa voie, après une nouvelle surprise : le GAR vers Dinant, le GTF asbl vers Florenville, Virton, Athus et Arlon, après le dîner, pour lequel nous organiserons, comme d'habitude, un repas collectif et facultatif, dont la réservation préalable est requise sur bulletin de participation joint.

Selon la grande tradition de notre Association, des arrêts-photos ont été prévus : leur nombre relativement limité - eu égard à la longueur du périple - sera compensé par leur qualité ; en particulier, les signaux à palettes seront à l'honneur...

A l'arrivée à Arlon (vers 18.40 h), le retour se réalisera par l'emprunt des trains IC réguliers vers Namur et au-delà.

Nous vous proposons, comme d'habitude, de rejoindre Namur, point de départ et d'arrivée du périple GTF asbl par trains réguliers (2^e classe) au prix imbattable de 200 BEF aller-retour : il suffit de nous en faire la demande en remplissant la rubrique "parcours d'approche" de notre bulletin de participation.

Une excursion exceptionnelle, qui allie les curiosités ferroviaires et touristiques, puisque notre train traversera l'Ardenne et la Gaume de part en part, par le chemin... des écoliers, en empruntant notamment la ligne Virton - Athus - Arlon, aujourd'hui fermée au trafic des voyageurs.

NOS PRIX

Ils comprennent le parcours en train spécial de Namur à Arlon, via Bertrix - Athus, le parcours du retour en train régulier d'Arlon à Namur, les frais d'organisation et la TVA.

* Adulte membre GTF asbl, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : 900 BEF

* Adulte non membre du GTF asbl : 950 BEF

* Enfant 6 à 12 ans accompagné d'un adulte responsable : 450 BEF

* Enfant moins de 6 ans : non admis

* Repas de midi collectif (facultatif) : 450 BEF

* Parcours d'approche trains réguliers 2e classe de toute gare belge à Namur, et retour : 200 BEF

* Souscription à l'ouvrage de Didier FUNKEN et Christian LAMBY, histoire de la ligne de chemin de fer Landen - Statte : 675 BEF.

Si vous souscrivez à notre nouvelle édition sur le bulletin de participation au voyage du 21 juillet prochain, le livre, tout fraîchement sorti de l'imprimerie, vous sera remis par nos soins dans notre train spécial : vous éviterez ainsi les frais de port...

Inscriptions

Le plus tôt possible, et en tous cas pour le 13 juillet au plus tard, en renvoyant le bulletin ci-contre à l'adresse qui y est indiquée, et en effectuant simultanément le paiement de préférence par chèque barré joint. Nous vous en remercions déjà.



C

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Athus-Meuse 21.07.90

Bulletin à renvoyer avant le 13/7/90 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Francis BECKERS
rue de la Douix 15, B-4050 ESNEUX

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

*inscris au voyage du 21.07.90
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 900 BEF
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 950 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 450 BEF
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 450 BEF
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF
<input type="checkbox"/>	souscription "Histoire du chemin de fer Landen-Statte" à 675 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 001-0534742-57 de GTF asbl, voyages, BP 191, 4000 LIEGE 1.
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
<input type="checkbox"/>	n° _____ EXP _____ (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 et y adhérer entièrement.

(date et signature)

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 manoeuvre : 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.

Association pour la sauvegarde du Vicinal (ASVi asbl)
avec l'appui du GTF asbl

Vapeur vicinale en Thudinie les 11, 12 et 15 août 1990

Le festival du Tram Lobbes - Thuin (ASVi asbl) fête cette année son premier lustre.

Grâce à la collaboration du Chemin de Fer à vapeur des Trois Vallées (CFV3V asbl) et de l'ASVi, un ancien tram à vapeur, à l'écartement du grand chemin de fer, fera sa réapparition en Thudinie, cette fois entre THUIN (gare de l'Ouest) et THUILLES. Les samedi 11, dimanche 12 et mercredi 15 août 1990, la locomotive 808 fera revivre l'ambiance du grand vicinal de la fin du siècle dernier. Construite en 1893 par les Ateliers St-Léonard à Liège, elle roula à la lisière de la forêt de Soignes, sur la ligne Groenendael - Overijse. Ses soeurs illustrèrent les paysages des lignes Dolhain - Goé - Eupen et Poulseur - Sprimont - Trooz, disparues il y a un quart de siècle.

Et le tram électrique Lobbes - Thuin en correspondance, présentera une partie de ses collections d'anciennes motrices et remorques entre Anderlues et Thuin (ville basse), où une nouvelle voie mènera les convois à leur terminus totalement rénové le long des quais de la Sambre. Traversant le site historique de l'abbaye de Lobbes, présentant de magnifiques panoramas, la ligne vous ravira par la diversité de ses paysages.

Vous découvrirez ou redécouvrirez avec plaisir cette verte région si proche du pays Noir, et pourtant si différente et si bucolique.

PRIX ASVi

Trajet aller-retour sur le train vapeur - libre parcours de la journée sur trams ASVi

- * adultes membres GTF asbl, ASVi, épouse ou enfants : 350 BEF
- * adultes non membres GTF ou ASVi : 400 BEF
- * enfants 6 à 12 ans : 150 BEF
- * enfants moins de 6 ans : gratuit

Nous vous proposons de rejoindre la gare de correspondance SNCE/ASVi de Lobbes par trains réguliers au départ de toute gare belge au pris imbattable de 220 BEF. il vous suffit de prendre les trains IC/IR jusqu'à Charleroi. Dans cette gare, vous trouverez un train omnibus vers Lobbes (quelques exemples d'horaires : Charleroi Sud 11.18 13.27 | Lobbes 18.09 20.13
Lobbes 11.37 13.33 | Thuin 18.11 20.15
Charl. 18.28 20.32

Nous organiserons en outre un repas de midi collectif et facultatif pour la somme de 420 BEF (entrée, plat principal, dessert), TVA et service compris, boissons en sus. Réservation requise sur bulletin d'inscription ci-après.

Compléments possibles :

option A : mini-croisière sur la Sambre avec passage d'une écluse au prix de 100 BEF (enfants 6 à 13 ans : 50 BEF)

option B : transfert en autobus vers l'abbaye d'Aulne et visite de celle-ci au prix de 100 BEF (enfants de 6 à 13 ans : 50 BEF)

Inscriptions :

Le plus tôt possible et en tous cas avant le 4 août 1990, en renvoyant le bulletin ci-joint à l'adresse indiquée, et en effectuant simultanément le paiement correspondant. Il s'agit d'une organisation ASVi avec l'appui du GTF asbl.

Une journée bien remplie et inédite en Thudinie...



ASVi asbl.

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION ASVi - Thudinie - 11/12/15.08.90

Bulletin à renvoyer avant le 4 août 1990 à l'adresse suivante
Monsieur Jean Laterre
Rue 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...../.....

*inscrit au voyage ASVi du

11/8	12/8	15/8
------	------	------

 (entourez la date)
(inscrivez le nombre dans les cases) adulte(s) membre GTF et assimilé à 350 BEF adulte(s) NON membre à 400 BEF enfant(s) de moins de 12 ans à 150 BEF enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT) repas de midi à 420 BEF parcours d'approche SNCB 2e cl. à 220 BEF option A (bateau) à 100 BEF (enfant 50 BEF) option B (Aulne) à 100 BEF (enfant 50 BEF)

TOTAL

*J'effectue simultanément le paiement :

 par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191,
4000 LIEGEL. en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte
VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous] n° _____ EXP _____
(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 ASVi et y adhérer entièrement.

(date et signature)

COPEF

Centre Ouest-Parisien d'Etudes Ferroviaires
19, rue d'Amsterdam
F-75008 PARIS

**En autorail dans les Ardennes
Françaises**

samedi 15 septembre 1990

Le COPEF nous annonce un voyage dans les Ardennes françaises en autorail SNCF X 4300 en livrée bleu et blanc Champagne-Ardennes.

Le départ est fixé le samedi 15/9/90 vers 11h00 en gare de Charleville - Mézières. Visite du dépôt de Mohon, encore titulaire des locomotives électriques caractéristiques BB 12000 et CC 14100 (rotonde classée monument historique).

Parcours en antenne de lignes fermées au trafic des voyageurs : Vrigne-sur-Meuse - Vivier-au-Court, Carignan - Messempré (partie française de l'ancienne ligne Bertrix - Muno), (Sedan) - Pont-Maugis - Stenay (ancienne ligne vers Lérrouville). Arrêts-photos dans les gares fermées.

Prix : 1320 BEF par personne

Plateau repas : 370 BEF

Le GTF asbl prendra bien volontiers les inscriptions à ce voyage COPEF, à titre d'appui. Si vous êtes intéressé, inscrivez-vous en renvoyant le talon ci-après à GTF asbl, c/o M. Laterre, rue de Marchienne 68, 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL, avant le 3 septembre 1990, en joignant de préférence un chèque barré pour le paiement. Tous renseignements complémentaires auprès du COPEF (adresse ci-dessus).

INSCRIPTION VOYAGE COPEF ARDENNES FRANCAISES - 15/9/90

Je soussigné.....

Rue.....N°.....

Code postal..... Localité.....

inscrit au voyage COPEF du 15/9/90 :

..... personnes à 1320 BEF

TOTAL : BEF

..... plateaux-repas à 370 BEF

Paiement :* chèque barré joint

* versement compte 068-0883360-08 GTF asbl, LIEGE

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