

ATLASSON VAN WYPEREN
Rue Victor Rogier, 118 B
4000 LIÈGE
Tel. 043/42.64.86



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 71 - Août 1990 - 80 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 71

Treizième année

Août 1990

Renouvellement des cotisations et mise à jour du fichier - modification des codes postaux	3
Nouvelles de la SNCB	
le nouveau service "SNCB-Colis" : ABX	6
Electrification de la ligne 154 Namur - Dinant	8
Statistiques du matériel moteur	14
Le matériel moteur sous la loupe	15
Nouvelles de la province du Luxembourg	18
... et en région liégeoise	21
Nouvelles diverses	22
Point de vue	
Cheminement belge du TGV européen	24
En parcourant de vieux horaires	38
Activités du GTF asbl	
C'était un événement exceptionnel	42
Nouvelles éditions du GTF asbl	
Histoire du chemin de fer Landen - Statte	46
Un nouveau Trans-Fer hors série : l'Athus-Meuse	47
Histoire	
La foudre fait sauter le pont du Val Benoît	49
Divers et courrier des lecteurs	51
Prochain voyage de la saison 1990 : visite Louvain et ATE Bruxelles-Midi le 29/9/90	53

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,
J.C. Léonard, 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.

Mise à jour de notre fichier
membres

Changement des codes postaux
belges

Renouvellement des cotisations
pour 1991

La Régie des Postes Belges a décidé une profonde réforme des codes postaux en Belgique ; plus des deux tiers des codes postaux seront modifiés à la date du 1er octobre prochain. Cette disposition entraîne une charge administrative supplémentaire non négligeable pour notre secrétaire bénévole, chargé de gérer notre fichier.

Nous allons l'aider à réaliser cette modification au mieux, afin que notre prochain numéro, qui paraîtra dans le courant du dernier trimestre, vous parvienne sans encombre. Nous vous proposons donc de faire une seule opération pour, à la fois, modifier éventuellement le code postal de la localité où vous habitez, mettre à jour notre fichier (certaines données de notre fichier datent de plus de 10 ans !) et encaisser simultanément votre cotisation pour 1991.

Marche à suivre

1.- TOUS nos membres, même nos membres étrangers, ou ceux dont le code postal ne change pas, voudront bien remplir la fiche de membre qui se trouve en page 5 en caractères d'imprimerie, et la renvoyer à l'adresse suivante avant le 1er octobre 1990 :

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

Respectez bien la disposition des rubriques indiquées : c'est ainsi que notre ordinateur encodera vos données. Il va de soi que les indications que vous nous transmettez sont considérées par nous comme confidentielles : le GTF asbl ne communique jamais son fichier à des tiers.

2.- Tous nos membres voudront bien simultanément régler leur cotisation pour 1991. Afin de remercier nos membres de nous verser leur cotisation si tôt, nous maintenons un taux de base très réduit de 180 FB (membres belges). Mais ce taux ne couvre même pas l'impression et l'affranchissement du bulletin que nous vous envoyons en fait plus souvent que quatre fois par an... (6 parutions prévues pour 1990 !) Aussi, nous sommes reconnaissants à tous ceux qui nous encourageront en augmentant le montant de leur cotisation à leur gré. Vous pouvez aussi acquérir la qualité de "membre protecteur" (cotisation de 450 FB, quel que soit votre pays de domicile). Nous vous en remercions déjà.

COTISATION 1991

membre adhérent habitant en Belgique : 180FB minimum
 habitant d'autres pays : 270FB minimum
 membre protecteur : 450FB quel que soit votre domicile

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

Comment verser votre cotisation ?

a) vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg :
 - ou joignez un chèque bancaire garanti (de préférence) à la fiche de membre que vous nous envoyez.
 - ou versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "cotisation 1991 - vos nom et prénom et membre n°..." (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) .
 Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

b) vous habitez la France : le paiement est à effectuer chez Monsieur Jacques BAZIN, rue J.A. Chevrier, 13 à 77250 MORET-sur-LOING soit par chèque barré à son ordre, soit par chèque postal 2 volets à lui expédier directement (ne pas transmettre aux CCP).
 Somme à verser : 45FF pour les membres adhérents, 75FF pour les membres protecteurs.

c) pour les autres pays :
 - ou bien joignez un chèque bancaire garanti à votre fiche de membre
 - ou bien, ajoutez sur votre fiche la mention : "je verse ma cotisation de ... FB par débit de ma carte Visa ou Eurocard (à préciser) suivi du n° de la carte et de sa date d'expiration. N'oubliez pas de dater et de signer la mention.
 - ou bien versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège.

*Si vous vous réaffiliez après le 1er octobre 1990, le taux de cotisation est porté à 450FB quel que soit le pays (suite aux frais administratifs causés par votre retard)

Votre carte de membre vous parviendra au mois de décembre 1990. La bonne réception de Trans-Fer n°72, qui paraîtra en fin d'année, vous indiquera également que vous êtes bien réaffilié.

Au nom des membres bénévoles qui gèrent le GTF asbl, mille fois merci de votre collaboration et de votre soutien.

5.

6.



l'étape commerciale d'une restructuration

Réalisée en 1989, une étude qualitative axée sur l'image, la dénomination et le service rendu a montré comment les décideurs, clients et non clients, perçoivent le secteur "envois de détail" de la SNCB.

La conception d'une image et d'un service nouveaux a pris pour base les conclusions de cette étude. En ce qui concerne l'identité, trois normes majeures ont guidé les créateurs:

- suggérer la puissance et la capacité du service au sein d'une grande société;
- affirmer le dynamisme et la fiabilité générés par la restructuration géographique et la rénovation des méthodes;
- signifier synthétiquement la nature de l'offre.

Le choix du logo ABX et des teintes répond aux besoins et aux normes énoncés.

ABX a une triple signification: transport de colis d'un point A à un point B; acceptation des envois le jour A, livraison au destinataire le jour B à l'intérieur de nos frontières; adjonction à cette offre de base d'une série de services X, comme express.

En jaune sur un fond rouge qui induit un mouvement ascendant, le logo ABX apparaît sur un support bleu puissant, qui est désormais la livrée des véhicules routiers en service sur l'ensemble du territoire (ces véhicules seront repeints à l'occasion des entretiens auxquels ils sont soumis). Cette version trichrome apparaît aussi sur des drapeaux, des enseignes, et sur certains documents publicitaires.

Le tout est interprété en version monochrome (bleu) pour diverses utilisations, parmi lesquelles les documents administratifs.

Les perspectives "produit" et "service"

La politique d'avenir d'ABX s'oriente sur trois axes:

1. activation des produits actuels et lancement d'offres diversifiées;
2. amélioration de la qualité du service et extension de l'offre d'acheminement, d'entreposage, de traitement, de gestion de stocks;
3. intégration du traitement et de la facturation grâce à l'échange de données dans un système informatique performant.

Dans le concret, ABX prévoit plusieurs nouveautés ou élargissements de gamme à brève échéance.

Produit international classique

Dès le 1.7.90, sous le nom EURAIL-COLIS, création d'un tarif "européen" qui, en plus des 5 pays déjà desservis, reprend les 5 pays suivants: Autriche, Danemark, Norvège, Suède et Suisse. A terme, de nouvelles extensions devraient concerner l'Espagne, l'Italie et des pays de l'Est (Hongrie, RDA, Yougoslavie).

Service international rail + route

Formule d'acheminement routier direct, en réponse à la demande du marché. Des essais commenceront prochainement à destination du Grand-Duché de

Luxembourg. Un projet avec les Pays-Bas est en négociation.

Développement de l'offre express internationale

Vers la France

Dès le 18 juin 90, nouveau service express à délai garanti: 24 heures pour la zone nord (Paris et Lyon inclus), 48 heures pour la zone sud.

Vers d'autres pays

24 réseaux ferroviaires européens préparent la fusion des produits internationaux TCEX et Eurail-Express, de manière à proposer:

- un service performant en 24/48 heures avec délai garanti;
- une offre meilleur marché pour des envois un peu moins urgents.

A plus long terme, les possibilités offertes par le train à grande vitesse seront exploitées pour améliorer encore les performances. A cet égard, les réseaux ferroviaires négocient l'établissement de services:

- "same day delivery" entre la Belgique et la Grande-Bretagne dès l'ouverture du tunnel sous la Manche;
- TGV-express, à développer en même temps que le réseau ferroviaire européen de grande vitesse, et à ouvrir aussi aux besoins d'autres utilisateurs (fret aérien, poste, services courrier).





tab	km	Charleroi-Sud	Lige-Guillemins	Blancbenberge	Brugge	Gent-Sint-Pieters	Midizuid	Centr.	Nord/Noord	Schuman	O.L.I.L.W.	Namur	Jambes-Nord	Lutins	Godinne	Vior	Dinant	Beauraing	Bertinc	Libramont		
130																						
135																						
50a																						
50b																						
161																						
161																						
161																						
161																						
161																						
166																						
166																						
165																						

Train touristique «direct» de Charleroi à Virton

© ☼		© ☼
Charleroi	8.28	Virton
Namur	8.57	Dinant
Dinant	9.19	Namur
Virton	11.11	Charleroi

tab	km	Charleroi-Sud	Lige-Guillemins	Blancbenberge	Brugge	Gent-Sint-Pieters	Midizuid	Centr.	Nord/Noord	Schuman	O.L.I.L.W.	Namur	Jambes-Nord	Lutins	Godinne	Vior	Dinant	Beauraing	Bertinc	Libramont	
130																					
135																					
50a																					
50b																					
161																					
161																					
161																					
161																					
161																					
166																					
166																					
165																					

☼ Ne circule pas pendant la période de circulation des trains touristiques.
 ☼ Voir tableaux 166, 165.
 ☼ Voir tableau 166.

B-Excursions

Excursions individuelles en train incluant une prestation touristique pour un prix réduit. Avantages: réduction sur le prix du voyage aller/retour, réduction sur le prix de l'attraction (musées, parcs d'attractions, promenades en bateau, repas gastronomiques, etc). Demandez la brochure spéciale dans votre gare. Elle contient un éventail de destinations.

Un jour à la mer/un jour en Ardenne

En train à la mer ou en Ardenne pendant la semaine? Demandez le billet touristique

«un jour à la mer/un jour en Ardenne».

40 % de réduction pour le premier voyageur ou le voyageur individuel et 60 % de réduction du 2^e au 6^e voyageur.

Renseignez-vous dans votre gare.



Société
Nationale
des Chemins
de fer Belges

9

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 154 NAMUR - DINANT
- 27 mai 1990 -

27 mai 1990: les trains circulent en traction électrique sur la totalité de la ligne Namur - Dinant.

Dorénavant, les voyageurs vont profiter d'un matériel moderne, confortable et performant, qui leur fait gagner plusieurs minutes sur la relation Namur - Dinant. En outre, l'électrification de la "ligne 154" permet de voyager, sans changer de train de Dinant à Bruxelles et au-delà vers Gand, en semaine. Au cours de la saison touristique, des trains IC relieront directement Dinant à Blankenberge, tant en semaine que le dimanche.

Nouveaux horaires: plusieurs avantages marquants

Grâce à l'électrification, la relation Namur - Dinant via Jambes-Nord, Lustin, Godinne et Yvoir s'effectue dorénavant en 26 minutes, contre 32 auparavant. Ainsi qu'on peut le constater sur les tableaux horaires joints, les trains circulent selon une cadence horaire de 5 h 47 à 21 h 47 au départ de Namur et de 6 h 29 à 22 h 29 au départ de Dinant. S'ajoutent à cette trame 3 trains de pointe dans chaque sens (le matin vers Namur et le soir vers Dinant) ainsi que, aux heures de pointe, quelques trains Jambes - Bruxelles et vice-versa, accouplés à Namur au train Luxembourg - Bruxelles ou décrochés dans l'autre sens.

Par ailleurs, l'électrification permet d'éliminer le changement à Namur, jusqu'à présent nécessaire pour les voyageurs qui, au départ de la relation Dinant - Namur, se rendent au-delà de cette dernière gare en direction de Bruxelles ou de Gand. En effet, grâce aux travaux qui viennent d'être terminés, la relation IC "H" Dinant - Namur - Gembloux - Ottignies - Bruxelles - Denderleeuw - Alost - Gand peut maintenant être exploitée en totalité en traction électrique. C'est donc un même train qui circule sur l'ensemble de l'itinéraire et les voyageurs ne doivent donc plus changer en cours de route.

De plus, la nouvelle relation ainsi créée offre un gain de temps de 15 minutes sur la liaison Dinant - Bruxelles, la gare Schuman qui donne correspondance à l'axe est-ouest du métro n'étant plus maintenant qu'à 1 h 12 de la cité mosane.



En outre, pendant les périodes où circulent les trains touristiques (tous les jours du 16 juin au 2 septembre ainsi que certains autres week-ends en 1990 et 1991), les trains de la relation IC "H" sont prolongés au-delà de Gand pour desservir Bruges et ensuite Blankenberge, leur terminus sur la côte. Pendant les autres week-ends, l'IC "H" ne circulant pas entre Bruxelles et Namur, la relation Namur - Dinant sera assurée en navette selon un horaire différent (figurant sur le tableau horaire joint), de façon à être axée à Namur sur la relation IC Bruxelles - Luxembourg.

De nouvelles et nombreuses possibilités de déplacement et excursions ferroviaires apparaissent ainsi au départ ou à destination de la vallée de la Meuse.

Au-delà de Dinant, les horaires de la ligne vers Bertrix (ligne 166) ont également été adaptés pour tenir compte de l'accélération de la relation Namur - Dinant. Les trains L Dinant - Bertrix ont vu leur horaire avancé, ce qui leur permet d'offrir dorénavant dans chaque sens une correspondance à Bertix avec les trains de la relation Bastogne - Libramont - Bertrix - Virton (ligne 165), des possibilités de déplacement plus attrayantes vers la région de la Semois étant ainsi présentées.

Nouvelles facilités de parking

Dès la fin mai 1989, la SNCB avait mis en service un nouveau parking gratuit de 72 places ainsi qu'un nouveau bâtiment de gare à Jambes Nord. De plus, profitant de l'avancement des travaux d'électrification, elle avait créé quelques relations sans transbordement entre Jambes Nord et Bruxelles (5 relations IC le matin et 6 le soir).

Cette double offre a attiré de nombreux clients puisque pour les 7 derniers mois de 1989, le nombre de voyageurs montés par jour est passé de 202 à 506 (+ 150 %), les recettes ont augmenté de manière similaire et l'on a enregistré 216 nouveaux abonnements.

Poursuivant son effort en vue de développer la complémentarité entre le rail et la route, la SNCB a également étendu le parking de Dinant où 69 emplacements sont dorénavant disponibles.

La clientèle disposera ainsi de plus grandes facilités d'approche pour profiter au maximum de l'accélération des relations ferroviaires vers Namur, Bruxelles et au-delà.



Une modernisation en profondeur

Pour pouvoir offrir ces diverses améliorations à la clientèle, d'importants travaux d'infrastructure ont été réalisés sur cette ligne de construction déjà ancienne.

C'est en effet à la fin des années 1850 que le chemin de fer du Nord Belge, qui exploitait déjà la ligne du "Chemin de fer de Liège - Namur" fut amené à prolonger le réseau ferré en direction de Dinant et de la France pour former la liaison Liège - Givet.

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

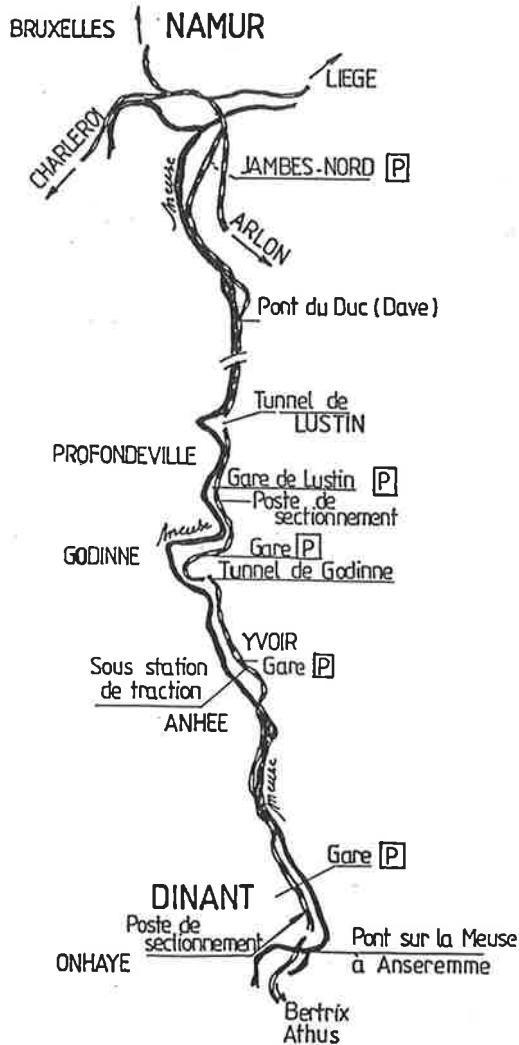
L'exploitation par le Nord Belge dura jusqu'au 10 mai 1940. A cette date, la ligne n° 154 Namur - Dinant fut reprise par l'Etat, soit 78 ans après son ouverture.

Quelques éléments demeurent comme témoins de cette époque, tels, par exemple, l'appellation "Nord" de la gare de Jambes située sur la ligne 154 (par opposition à Jambes - Etat sur la ligne 162 vers l'Ardenne) ou le bâtiment de la gare de Godinne qui a fait l'objet d'un arrêté de classement comme monument (cet arrêté vise les façades et toitures de la gare ainsi que l'ensemble formé par cet édifice et les terrains avoisinants).

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

ELECTRIFICATION NAMUR - DINANT

Carte générale



Les investissements sur la ligne 154

Au total, les investissements liés à l'électrification et à la modernisation de la ligne 154 se sont élevés à 1 milliard de francs.

Ils se sont répartis comme suit:

- travaux aux bâtiments et aux ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.)	190 millions
- travaux de voie	200 millions
- équipements caténaires et sous-station d'alimentation	520 millions
- signalisation	80 millions
- télécommunications	10 millions

Les divers travaux ont été réalisés principalement par les entreprises suivantes:

- pour les travaux aux bâtiments, aux ouvrages d'art et parkings: C.E.I. à Bruxelles, Dherte à Flobecq, Jerouville à Libramont-Chevigny et Wuidar-Forthomme à Blégny;
- pour les équipements caténaires et la sous-station d'alimentation: Abay T S à Bruxelles, ACEC Transport à Charleroi, Duchêne à Modave, Fabricom à Bruxelles, Siemens à Bruxelles et Walhin à Liège.

Il est à relever que les travaux de voie et de signalisation ont été réalisés par la SNCB elle-même.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période
de février à juillet 1990.

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

- De l'AC Malines

2310 - feo - 20.2
242 - lk - 14.3
626 - gt - 21.3
840 - fsr - 6.4
639 - lk - 20.4
2317 - feo - 24.4
208 - fhs - 26.4
838 - fsr - 16.5
180 - fkr - 21.5
710 - nk - 1.6
2373 - feo - 7.6
728 - fhs - 8.6
2352 - feo - 3.7
842 - fsr - 9.7

- De l'AC Salzinnes

2020 - feo - 8.2
8253 - nk - 15.2
2011 - feo - 23.3
8259 - fndm - 30.3
2002 - feo - 27.4
8217 - fgh - 8.5
6328 - nk - 15.5
6249 - fgh - 30.5
8205 - nk - 5.6
7328 - lnc - 7.6
2010 - feo - 22.6
8518 - fndm - 2.7

2/ RADIATIONS

AM 097 (1954) - Ronet - accident

PV 90-01 du 24.3.90 de l'AC Malines
Date de mise hors-service : 1.04.90
Mois de mise hors-inventaire : avril 90.

AR 4605 (1952) - Haine-St-Pierre - revente au PFT

PV 90-02 du 5.4.90 de l'AC Malines
Date de mise hors-service : 1.5.90
Mois de mise hors-inventaire : avril 90.

AM 059 (Kinkempois) -

076 (Haine-St-Pierre) -

504 (Stockem) -

521 (") -

522 (") -

528 (") - (1954) - vétusté

PV 90-01 du 6.6.90 de l'ATE Stockem

Date de mise hors-service : 1.7.90

Mois de mise hors-inventaire : juin 90.

3/ MUTATIONS (toutes au 28.5.90)

- Tout l'effectif diesel de Courtrai vers Merelbeke, soit :
 6215 - 6300 - 01 - 02 - 03 - 04 - 05 - 06 - 07 - 08 - 09 - 10
 8435 - 39 - 40 - 43 - 44
 9104 - 05 - 06 - 07 - 08 - 09 - 10

- Tout l'effectif diesel de ligne de Ronet vers Latour, soit :
 5201 - 02 - 05 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16
 5401 - 03 - 04 - 07

- Les 55 de Latour vers Kinkempois, soit : 5501 - 02 - 03 - 04
 NB : Par la même occasion, effectifs et entretiens sont désormais systématiquement attribués au même ATD (voir p. 7, 8 et 9 de Trans-fer n°69).

**4/ Modifications à la REPARTITION DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE
(au 25.5.90)**

1501 à 1505 : de Bruxelles-Midi à Ostende
 1601 à 1608 : de Bruxelles-Midi à Ostende
 2101 à 2110 : de Merelbeke à Ostende
 2226 à 2250 : de Merelbeke à Bruxelles-Midi
 2364 à 2383 : de Kinkempois à Ronet
 062 : d'Haine-St-Pierre à Kinkempois
 094 à 096, 098 à 101 : de Ronet à Haine-St-Pierre
 153 à 161 : de Merelbeke à Ronet
 162 à 206 : de Merelbeke à Courtrai
 207 : de Merelbeke à Hasselt
 232 : de Schaerbeek à Hasselt
 242 à 246 : de Courtrai à Schaerbeek
 336 : de Stockem à Kinkempois
 354 : de Kinkempois à Ostende
 405 à 440 : d'Ostende à Merelbeke
 530 à 532, 538, 539 : d'Haine-St-Pierre à Stockem

**LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA
LOUPE***** Les 59 du TGV.**

Voici les matricules des engins réservés - en principe - pour être loués à la SNCF en 1992, dans le cadre des travaux de la LGV Nord (1) : 5905 - 09 - 26 - 36 et 46 (les dernières restées en service à Anvers-Dam), et les 5916 - 17 - 24 - 41 et 50 (garées pour l'instant à Ronet en attente de... démolition !)

(1) - LGV = ligne à grande vitesse pour le TGV paris - Lille - Londres/Bruxelles.

* Bientôt des 55 à Hasselt !

Devant la persistance des problèmes de charges (qui induisent de nombreux retards), il a été décidé de remplacer les HLD (2) de la série 62 par des 55 en tête des trains "IR" Anvers - Neerpelt, à partir de janvier 1991.

Cela se réalisera par la permutation de locomotives diesel série 55 de l'effectif de Kinkempois avec des 62 d'Hasselt, qui se retrouveront alors en tête des trains locaux entre Liège et Jemelle, en attendant l'électrification de cette relation.

* Les 1800 CFL bientôt SNCB ?

Les Chemins de fer luxembourgeois ont annoncé récemment que leurs 20 locomotives diesel du type 1800 (les soeurs de nos séries 55) allaient être retirées du service à partir de 1993, lorsque celles-ci arriveraient à la limite de révision.

Comme les CFL ne disposeraient plus à ce moment que d'engins de ligne à traction électrique, la SNCB se verrait obligée de reprendre à son compte la traction des trains de marchandises entre les triages de Stockem et de Bettembourg, trafic actuellement assuré principalement par les 1800 des CFL.(3)

Mais compte tenu de l'effectif actuel des diesels SNCB, et devant l'augmentation prévisible du nombre de trains sur l'Athus-Meuse dans le futur, ce surcroît de trafic sera impossible à assurer avec les moyens actuels : les CFL ont donc proposé à la SNCB de leur reprendre leurs 1800, du moins celles qui sont encore en bon état ! Celles-ci pourraient alors subir une grande révision, et être incorporées dans les effectifs de la SNCB... Dès septembre prochain, une expertise approfondie de toutes les 1800 CFL sera menée, en vue de déterminer l'état technique de ces locos.(4)

(2) - locomotives diesel de ligne

(3) - les engins électriques monocourant dont disposent les CFL (et la SNCB dans la région) ne sont en effet pas aptes à parcourir à la fois les lignes Arlon - Luxembourg (électrifiée en 3000 V continu) et Luxembourg - Bettembourg (électrifiée en 25.000 V alternatif)...

(4) - cette proposition semble avoir été faite par les chemins de fer luxembourgeois, fin novembre 1989, lors d'une réunion de haut niveau entre responsables de la SNCB et des CFL, à Luxembourg.

* Les fourgons-générateurs haute-tension.

Depuis le 1er mai 90, les trois rescapés de cette curieuse série d'engins destinés à fournir du courant 3000 V lors de parcours spéciaux empruntant les lignes non-électrifiées (77019, 77020 et 77023) ont été mutés de l'ATD Kinkempois vers l'ATD Schaerbeek, celui-ci étant devenu le principal utilisateur de ces fourgons ces dernières années.

* Les "gros nez".

Comme nous l'avions annoncé à l'occasion de notre dernier voyage GTF du 21 juillet sur l'Athus-Meuse, la SNCB a décidé de prendre en grande révision les 10 dernières locomotives des séries 52, 53 et 54 non encore équipées à ce jour des nouvelles cabines flottantes.

Il s'agit des HLD 5209, 5302, 5307, 5318, 5319, 5320, 5401, 5403, 5404 et 5407, toutes présentes à la parade de Bertrix du 21 juillet organisée par notre association (sauf la 5401, qui n'est même plus en état d'être remorquée...).

Remarquons immédiatement que même la 5404 fera partie du lot ; comme il semble toutefois acquis qu'au moins une de ces locomotives sera préservée dans son état d'origine, on peut imaginer que la 5404 subira une GR, tout en gardant ses "rondeurs" (du moins l'espère-t-on !)

Dans un premier temps, un "échange-moteur" sera réalisé rapidement aux 5401 et 5404, ce qui leur permettra de rouler à nouveau : suivront alors les prises en main par l'AC Salzinnes, au rythme de quatre HLD en 1991, et de six en 1992.

Les chaudières à vapeur des dix engins seront déposées lors de la GR, et la 5209 sera renumérotée 5321 à l'occasion. De plus, à l'achèvement des dix engins (en 1993), les HLD 52 (déjà équipées à l'heure actuelle de cabines flottantes) seront toutes renumérotées en 53, par souci d'homogénéité (5).

A ce moment, seules les quatre HLD 54 resteront équipées d'une chaudière en état de marche.

Mac' Machine 07/90.

(5) - rappelons que la série 52 regroupait les locomotives diesel aptes au chauffage à la vapeur des trains, et munies d'une chaudière ad hoc, la série 53 étant composée de locomotives dépourvues de cette installation.

Nouvelles de la province du Luxembourg

Notre périple du 21 juillet dernier sur l'Athus-Meuse nous a permis de glaner diverses nouvelles de cette région, que nous vous livrons ci-après.

* Signeulx - Gorcy

Ce raccordement industriel international en léthargie, que nous avons longuement étudié dans Trans-Fer hors série "Le rail en Gaume", aujourd'hui épuisé, connaîtra sans doute une reprise de ses activités. Pour rappel, il est le seul lien ferroviaire entre une tréfilerie, établie en territoire français, à Gorcy, et la gare belge de Signeulx, non loin de Virton, sur la ligne en direction d'Athus. La dernière desserte de cette ligne internationale avait eu lieu le 15 septembre 1989. Depuis lors, l'usine de Gorcy, en pleine déconfiture, a été reprise par une fonderie d'aluminium située en Allemagne. Cette firme a signé un contrat avec la SNCB en vue d'utiliser à nouveau le raccordement. Il y a donc promesse de trafic : la reprise des activités sur cette ligne ne devrait pas tarder.

Entre-temps, le département de l'infrastructure du district sud-est de la SNCB a fait subir une sévère purge aux installations de la gare de Signeulx, dont le faisceau a complètement disparu. Seules subsistent, en gare, les deux voies principales, et une simple aiguille, embranchée dans le sens Latour-Athus, manoeuvrée à pied d'oeuvre, et donnant accès à la ligne de Gorcy. La machine de desserte doit donc venir à contre-voie de Latour, afin d'emprunter le raccordement.

Encore une simplification à tout prix, du genre de celles dont les responsables de l'infrastructure du district sud-est furent coutumiers ces dernières années, au grand dam de nombreux cheminots... et des usagers... Les familiers de la ligne Rivage - Trois-Ponts, précipitamment mise à simple voie l'an dernier, sans mesures d'accompagnement au niveau de l'exploitation, en savent quelque chose : rares sont les trains encore à l'heure sur cette ligne...

* La gare de Virton ne délivrera plus de billets pendant le week-end dès le 1er octobre prochain

La SNCB a décidé de procéder à des économies de personnel à Virton, et d'y supprimer le travail des agents des guichets le week-end dès le 1er octobre. La moyenne des billets vendus le week-end à Virton est en effet actuellement de 13 par prestation de 8 heures, le guichet étant ouvert de 6 à 22 heures. A cette date, un sous-chef de gare et un signaleur resteront pourtant sur place en permanence le week-end, le bâtiment restant évidemment ouvert au public.

Si vous prenez le train à Virton en automne prochain pendant le week-end, le billet vous sera donc délivré par le chef-garde de l'autorail...

* Un nouveau trafic sur la ligne 155 ?

La ligne 155 reliait jadis Marbehan à Ecouviez (France) par Virton. Elle est encore desservie actuellement entre Virton et la Cellulose des Ardennes à Harnoncourt, mais aussi entre Marbehan et Croix-Rouge, principalement pour le trafic forestier. La société française bien connue "Perrier" vient d'obtenir une concession pour l'exploitation d'une source d'eau minérale à Etalle. L'évacuation de la production pourrait se faire notamment par chemin de fer, via la ligne 155. Un trafic de 80 wagons par jour serait espéré ! Les négociations sont en cours avec la SNCB : espérons qu'elles trouveront une fin heureuse, à l'inverse de ce qui risque de se passer à Spa (voir par ailleurs dans ce numéro).

* Les horaires des trains de voyageurs au sud de Dinant...

Nous l'avons relaté dans notre numéro précédent, l'électrification de la ligne 154 Namur - Dinant a amené la SNCB à réaliser une refonte horaire sur la ligne 166 entre Dinant et Bertrix. Nous l'avons aussi écrit, les nouveaux horaires sont loin de faire l'unanimité parmi les usagers... Les protestations s'élèvent de toute part. Ainsi, le Comité de promotion de l'Athus-Meuse, regroupant les bourgmestres des communes riveraines de la ligne et les organes économiques et sociaux des provinces de Namur et de Luxembourg, vient d'indiquer les reproches les plus flagrants qui sont faits aux nouveaux horaires.

Dans la liaison Dinant - Libramont, une attente de plus de vingt minutes est imposée aux voyageurs dans les deux sens de circulation à Bertrix. Pour les voyageurs embarquant dans les gares situées entre Gedinne - Beauraing et Dinant, il n'y a aucune possibilité d'accès à Namur entre 7 et 9 heures. De même, aucune possibilité de retour n'existe pour ces mêmes voyageurs entre 16h20 et 18h00 au départ de Namur. Les correspondances avec la dorsale wallonne sont aussi impossibles. De plus, le mercredi après-midi, les horaires ne sont plus adaptés au retour des étudiants au sud de Dinant.

On ne s'étonnera pas que le Comité de promotion de l'Athus-Meuse exige la révision des horaires.

Du côté de la SNCB, ... on fait plutôt la sourde oreille pour le moment, et on s'accroche... au cadencement aveugle.

Il est regrettable que la SNCB mécontente à ce point sa clientèle en ne parvenant pas à cerner ses besoins exacts. La structure de la société ne le permet sans doute pas : les horaires des trains de tout le pays sont élaborés à Bruxelles, dans des bureaux sans contact profond avec la réalité locale. A quand donc une décentralisation réelle, et non "sur le papier" de la SNCB, dans le domaine des horaires notamment ? Quand donc la société fera-t-elle, ligne par ligne, une étude des besoins de déplacement de la région irriguée, comme ce fut le cas en 1983 pour la refonte du service des voyageurs sur la ligne 132 Charleroi - Mariembourg -

Couvin ? A l'époque, les enquêteurs avaient non seulement interrogé les usagers des trains, mais aussi les riverains de la ligne, utilisateurs ou non du chemin de fer, pour connaître leurs habitudes et besoins en déplacements...

Le temps presse... une ligne mal desservie perd irrémédiablement et progressivement ses usagers. On ne connaît que trop bien la suite...

* Latour

Il se confirme que l'atelier de traction diesel de Latour fermera définitivement ses portes l'an prochain. Septante-trois des nonante-quatre cheminots qui y travaillent encore seront recasés à la remise de Stockem (près d'Arlon), qui figure, elle, avec certitude, sur la liste des cinq ou six ateliers de base qui subsisteront sur le réseau belge. Le site de l'atelier de Latour intéresserait une société privée qui travaille en sous-traitance pour Mobil Plastic Europe, également implanté à Latour, le long du faisceau-relais aujourd'hui désaffecté...

* Des automotrices électriques SNCB en gare de Virton...

Telle fut la surprise des excursionnistes du train spécial GTF du 21 juillet. Sur une des voies du faisceau marchandises en gare de Virton se trouvait une rame d'automotrices électriques de la SNCB tranches 1954 et 1955... pantographes baissés. En fait, il s'agit d'automotrices radiées (voir par ailleurs dans ce numéro) et prêtes à être expédiées en France chez le démolisseur. Elles sont garées temporairement à Virton, mais aussi à Athus, "parce qu'il y a de la place sur les faisceaux de ces gares".

* Simple voie entre Autelbas et Athus ?

La ligne 167 serait mise à voie unique à la fin de cette année 1990 ; c'est la voie du sens Autelbas - Athus qui serait conservée. Lors de notre excursion du 21 juillet, nous avons pu juger de l'état de la voie de l'autre sens, et constater que le service Infrastructure du District Sud-Est avait déjà anticipé cette mesure... Evidemment, puisqu'il s'agit encore une fois de démonter !

* Prenez encore le train à Athus !

Bien que l'indicateur de la SNCB soit muet à cet égard, la gare d'Athus, qui n'est plus desservie par la SNCB en service voyageurs, le reste par les CFL, au départ de Rodange, généralement par automotrices électriques.

Voici les horaires de ces trains de voyageurs, qui ne circulent qu'en semaine (1) :

N°	7324 X	7326 X	9240 X	9250 X	9264 X	9266 X	7378 X	9284 X
ATHUS RODANGE vers	6.52 6.57 Lux	7.08 7.12 Lux	13.04 13.08 Esch	15.00 15.04 Esch	17.20 17.24 Pétge	18.16 18.20 Pétge	18.56 19.00 Lux	21.04 21.08 Esch
N°	7325 X		9239 X	9247 X	7365 X	9267 X	7375 X	7381 X
de RODANGE ATHUS	Lux 6.43 6.48		Esch 12.33 12.37	Esch 14.34 14.39	Lux 16.45 16.49	Pétge 17.43 17.47	Lux 18.46 18.51	Lux 20.58 21.02

La gare d'Athus est juridiquement "gare commune" SNCB/CFL. c'est probablement le seul exemple en Belgique d'une gare frontalière ayant un tel statut : les trains CFL desservant Athus sont donc considérés comme trains de service intérieur luxembourgeois. A la gare d'Athus, ce sont donc des billets de service intérieur CFL qui sont délivrés vers Rodange et au-delà, et non des billets de service international.

Les voyageurs embarquant à Athus échappent ainsi à la lourde taxation courtelinesque imposée par exemple aux détenteurs d'un billet belge "Go-Pass" (110F le voyage quel que soit le kilométrage en Belgique), en provenance de Namur ou Bruxelles ou au-delà, et qui souhaitent prolonger leur voyage sur le même train au-delà d'Arlon vers Luxembourg : le chef-garde du train IC Bruxelles - Luxembourg doit leur réclamer une somme de ... 160F, couvrant le trajet depuis Arlon (et non Sterpenich frontière..., puisque le train ne s'y arrête pas) jusqu'à Luxembourg, taxes terminales d'émission SNCB et CFL comprises. 160F pour 29 km, il faut le faire... Quand donc ces inepties administrativo-tarifaires cesseront-elles ?

Et en région liégeoise...

* L'évacuation de la production de Spa-Monopole n'aura pas lieu par rail...

Depuis avril 1989, la SNCB, les Nederlandse Spoorwegen, Spa Monopole, et pas moins de quatre ministères belges attendaient les résultats d'une étude de faisabilité du transport par chemin de fer de tout ou une partie de la production d'eaux minérales de la société Spa-Monopole. Il faut savoir qu'actuellement, celle-ci évacue tous ses produits par camions, avec tous les problèmes que cette solution comporte dans une région touristique, à l'infrastructure routière inadaptée au trafic industriel.

L'étude est aujourd'hui achevée, dont coût : 1,6 millions de francs.

(1) source : horaire d'été CFL 27 V/ 29 IX.1990 - tableau L9 Esch/Alzette - Athus.

Trois variantes y étaient étudiées : la possibilité d'intercaler le chemin de fer dans l'organisation de transport actuelle, la possibilité d'évacuer une partie de la production et de la stocker dans des installations intermédiaires, et enfin, la possibilité d'évacuer par fer la totalité de la production.

Pour évacuer la totalité, l'étude conclut par un constat d'impossibilité, car l'infrastructure actuelle de la gare de Spa limite la capacité d'évacuation à 3 trains par jour. De plus, il serait illogique que la clientèle régionale soit approvisionnée par des centres de distribution situés ailleurs dans le pays.

Pour évacuer une partie de la production par voie ferrée, deux techniques étaient envisageables : le transport par conteneurs transférables du train vers le camion, ou le transport par wagons conventionnels. Le système conteneurs entraîne un surcoût de 25 % que ni Spa-Monopole, ni la SNCB ne veulent prendre à leur charge. Le système par wagons conventionnels implique des centres de distribution au surcoût plus important encore.

La conclusion de l'étude est claire : "L'analyse des coûts démontre que le transport ferroviaire par conteneurs ou wagons traditionnels ne permet pas de concurrencer le système de distribution actuel par route. Seule, une révision intégrale du système de distribution pourrait rouvrir au chemin de fer l'évacuation de la production, mais dans les limites de l'infrastructure ferroviaire actuelle de la gare de Spa."

Le problème du passage de 560 camions par jour à Spa en période estivale n'est donc pas résolu...

Didier Reynders, président du Conseil d'administration de la SNCB, commentait comme suit le résultat de l'étude, selon le Soir du 11/7/90 : "dans l'état actuel des choses, "Spa-Monopole" ne peut envisager de supporter un tel surcoût (NDLR : le transport de sa production par rail), et, de son côté, la SNCB n'a pas l'intention de réaliser le transport à perte puisque le transfert de marchandises d'une entreprise commerciale n'entre pas dans les missions de service public qui lui sont assignées."

Entre-temps, ce sont les Spadois, et les touristes qui supportent les inconvénients d'une noria incessante de camions... et le contribuable qui paie l'entretien des routes... La solution de ce problème, de gros sous finalement, sera donc politique !

Nouvelles diverses

* La SABENA offre un billet de chemin de fer

Face aux difficultés de parage à Bruxelles-National, la SABENA a décidé d'encourager ses voyageurs à emprunter le train pour rallier l'aéroport. Aussi, elle vient de passer un accord avec la SNCB pour délivrer, à tout acquéreur d'un billet d'avion à prix plein, un billet aller - retour de 1ère classe valable au départ de toute gare du réseau. Ce titre de trans-

port, mis en circulation depuis le 1er juin 1990, doit être utilisé, à l'aller et au retour, aux mêmes dates que le billet d'avion correspondant.

* Mise hors exploitation d'un tronçon de ligne SNCB

Le Moniteur Belge du 6 juillet 1990 publie un arrêté royal du 15 mai 1990 autorisant la SNCB à procéder à la mise hors exploitation du tronçon de la ligne 48 Raeren (exclu) - Sourbrodt (exclu) entre les BK 19880 et 58800.

[NDLR : il s'agit du tronçon de ligne aujourd'hui exploité par l'asbl Vennbahn, soutenue par la Communauté Germanophone : le succès des trains du dimanche mis en ligne par cette association entre Eupen, Raeren et Bullange est d'ailleurs remarquable, à telle enseigne que l'on évoquerait, pour l'année prochaine, la possibilité de mettre en marche des trains touristiques entre Stolberg, Raeren, Bullange et... Jünkerath!]

Nos services "Editions" et "Distribution" en vacances...

En raison des vacances de nos membres qui ont accepté d'expédier vos commandes aux services "éditions" et "Distribution", la cadence d'expédition de vos commandes est ralentie jusqu'à la fin du mois d'août. Vos commandes sont cependant scrupuleusement enregistrées. Merci de votre patience !

Cheminement belge du TGV européen

Avant-propos

Il aura fallu plus de cinq ans à nos Gouvernements pour arrêter officiellement, à la fin du mois de janvier, l'itinéraire du TGV-Nord dans notre pays. La décision est sans surprise; elle se dissimulait déjà entre les lignes de l'accord du 10 mai 1988; de nombreux signes l'annonçaient de plus loin encore. Pendant cinq ans, l'IRI s'est employée sans relâche à faire triompher la solution digne de l'Europe et conforme aux intérêts nationaux. Le plan gouvernemental en est parfois loin quoique des points essentiels soient acquis. La situation qui en résulte, vaut d'être examinée d'autant plus qu'un dossier, même clôturé, n'est jamais achevé.

Ces pages ne sont pas un manifeste, encore que l'IRI qui a lutté au nom des forces économiques liégeoises pour que le TGV passe par Liège et s'arrête à la gare des Guillemins, puisse se réjouir d'avoir, sur ce point, obtenu gain de cause.

Ce n'est pas, non plus, une contribution - qu'il eût fallu détailler considérablement - à l'histoire du dossier, bien que des faits singuliers, l'éclairant d'un jour très caractéristique, aient été relevés au hasard des circonstances.

Ce n'est pas, enfin, une radioscopie de l'exercice du pouvoir dans notre État fédéral quoiqu'on ne puisse ignorer combien la décision finale du Gouvernement durcit les horizons régionaux et accuse son impuissance à les dépasser, à dégager les besoins d'une grande idée et à y répondre.

Non, ces quelques pages n'ont rien de polémique ni d'aussi ambitieux. Elles sont une réflexion sur un fait important de notre temps et un ultime appel au bon sens pour le mieux comprendre.

Pierre Clerdent
Président de l'I.R.I.

LE TGV DU GOUVERNEMENT

Le plan du Gouvernement fait de Bruxelles-Midi «le grand nœud ferroviaire pour le TGV et les trains intérieurs. Les TGV qui poursuivent vers les Pays-Bas et l'Allemagne s'arrêtent aussi à Bruxelles-Nord». Cette citation est extraite d'un volumineux document intitulé «Dossier TGV» émanant du Ministre J.-L. Dehaene, Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, et daté du 23 janvier 1990. Ce dossier débute par une note à la Presse mais le plus intéressant est évidemment dans les septante pages et les cartes qui suivent. La présente publication s'y réfère constamment et elle signale, chaque fois, les emprunts au dossier gouvernemental duquel sont extraits la plupart des chiffres cités. Elle vient après la décision du Gouvernement prise en janvier 1990 et les avis émis par les Exécutifs régionaux en mai.

Selon le Gouvernement, le TGV doit arriver à Bruxelles sur les lignes actuelles en juin 1993, sur les lignes nouvelles en juin 1995 et rejoindre Liège sur des lignes nouvelles à partir de Louvain, en juin 1998. Au-delà de Liège, rien n'est encore décidé.

Bruxelles noue les trois branches prévues dans notre pays:

1. Au sud de Bruxelles. – Une ligne nouvelle à 300 km/h sera construite de la frontière française à Lembeek où elle rejoindra le réseau ordinaire. Un embranchement vers la dorsale wallonne est prévu à Antoing.

2. Au nord de Bruxelles. – Jusqu'à Anvers, le TGV empruntera la ligne ordinaire qui sera modernisée pour des vitesses de 160 km/h. Une jonction souterraine nord-sud, commençant immédiatement après la gare de Berchem et faisant vraisemblablement surface à Dam, traversera toute l'agglomération. La capacité d'Anvers-Central (trois niveaux dont deux souterrains) sera plus que doublée «car, de cette manière, l'on pourra faire circuler plus de trains ainsi que des trains plus longs à destina-

tion d'Anvers». Dont coût 11 milliards FB dont 6,6 à charge de l'Etat et 4,4 pour le compte du TGV. Les voyageurs vers les Pays-Bas gagneront 8 minutes. Le tracé, au nord d'Anvers jusqu'à la frontière néerlandaise, doit encore faire l'objet de négociations bilatérales.

3. A l'est de Bruxelles. – Le dossier du Gouvernement s'exprime comme suit: «L'option de suivre la ligne 36 jusqu'à Louvain et de ne pas la quitter à Zaventem vers l'E40 a été prise après un examen minutieux des effets sur l'environnement, des coûts de construction, des emprises au sol, et des possibilités d'utiliser l'infrastructure pour le trafic intérieur. «Pour la partie Louvain-Liège, il s'avérait au contraire plus avantageux de construire une nouvelle ligne, passé Louvain, le long de l'E40, de manière à ne pas modifier la ligne 36 qui, entre Louvain et Landen, présente un tracé assez sinueux.

«La ligne 36, qui est déjà à trois voies jusqu'à Zaventem, sera portée à quatre voies entre Bruxelles et Louvain. Les deux voies extérieures serviront aux trains rapides, les deux intérieures aux trains omnibus. Ici, la vitesse maximale du TGV restera limitée à 200 km/h. La nuisance sera ainsi semblable à celle causée par un train IC Intérieur.

«La courbe entre Herent et Louvain sera redressée vers l'intérieur, de sorte que le TGV pourra passer à Louvain à 160 km/h le long des voies de quai 2 et 3.

«Au-delà de la gare de Louvain, sur le territoire de Bierbeek, les voies rapides se dirigent vers l'E40, où elles viennent au sud de l'autoroute par un raccordement souterrain. A partir de là, la vitesse autorisée passe à 300 km/h jusqu'à Biersef, où la ligne TGV rejoint la ligne 36. Ainsi la vallée de la Dyle et le bois d'Heverlee seront épargnés.

«Un avantage important de cette solution est d'offrir une capacité accrue, qui doit permettre de créer des liaisons intérieures supplémentaires entre Bruxelles et Louvain, à destination de Liège et du Limbourg, et de renforcer la desserte locale entre Bruxelles et Louvain.

«L'on évite ainsi que l'IC-B Ostende-Verriers ne passe plus par Louvain. La ligne 36 ne subit aucune modification entre

Louvain et Liège. Il y aura même plus de place pour les trains intérieurs puisque les plus rapides emprunteront la ligne E40.

«Au-delà de Liège, une nouvelle liaison avec Aix-la-Chapelle doit abrégé de 14 minutes la durée du parcours. Cette ligne comprend un nouveau tracé entre Chênée et Welkenraedt, avec un tunnel à voie unique de 7 km entre Chênée et la E40, que le TGV longera ensuite».

On remarquera que la gare de Liège-Guillemins n'est même pas citée, non plus que les travaux d'adaptation et de modernisation cependant nécessaires alors que l'arrivée du TGV, tant à Liège qu'à Bruxelles-Midi, signifie non seulement une amélioration de la qualité du transport mais aussi une relance économique qui se manifeste en premier lieu par d'importants projets immobiliers sur le site même et à proximité des gares.

FAIBLESSE DE LA LIGNE BRUXELLES-LIEGE

Le plan adopté par le Gouvernement a deux mérites: il certifie que le TGV traversera notre pays de part en part l'unissant à nos trois voisins, et qu'il desservira Anvers et Liège. Il écarte ainsi, définitivement, les tracés primitivement envisagés et résolument contestés par l'IRI, qui imposaient les plus lourdes charges à nos régions pour ne leur procurer aucun avantage; il dissipe les inquiétudes de ceux qui craignaient de voir le TGV venant de Paris et de Londres ne pas dépasser Bruxelles-Midi. Pourtant la solution retenue est loin d'être la meilleure, particulièrement pour la ligne Bruxelles-Liège que, dès sa première étude publiée en octobre 1986 (Le TGV européen, animateur de l'espace régional), l'IRI a toujours recommandé d'implanter le long de l'autoroute E40 depuis la sortie de l'agglomération bruxelloise (Zaventem/Diegem) jusqu'à l'entrée de l'agglomération liégeoise (Ans).

Or, les suites dommageables du plan gouvernemental ne sont pas négligeables: dans l'immédiat, parce que le tracé et les caractéristiques techniques

de la ligne sont indignes du TGV et que les relations intérieures bénéficieront moins de la grande vitesse; à moyen terme, parce que la réalisation du projet Europa, dont la nécessité s'imposera, entraînera des dépenses supplémentaires que le tracé de l'E40 aurait considérablement réduites. Bref, les préoccupations locales ont bouché les grands horizons.

Ces différents points sont lourds de conséquences pour le pays et nos régions; ils doivent donc être examinés malgré le climat où ne domine pas précisément la sérénité qui devrait présider aux enquêtes en cours. Les atermoiements, les silences sinon les dissimulations ont fait naître d'inutiles inquiétudes, des rumeurs irritantes. La promesse, jamais tenue, de publier avant le choix du tracé, les conclusions des études d'impact sur l'environnement, l'absence d'information sur l'esprit et les caractéristiques générales du projet, sur le calcul des indemnités d'expropriation, sur la protection de l'environnement, toutes ces raisons expliquent les réactions bien compréhensibles des populations intéressées. Avant notre pays, la France a rencontré tous ces problèmes qu'elle a résolus dans la clarté et par conséquent, quasi sans opposition. Les négociations relatives à l'expropriation de terres agricoles y ont jusqu'à présent, dans 98% des cas, abouti amiablement et partout, les moyens capables de sauvegarder l'environnement et de réduire les nuisances ont été adoptés en temps utile. En ce domaine encore, et comme on va le voir, la ligne rapide nouvelle le long de l'E40 eût apporté la meilleure réponse aux problèmes que la décision du Gouvernement ne résout pas.

INTEGRATION DE LA GRANDE VITESSE DANS LE RESEAU CLASSIQUE

Dès le début de la campagne qu'elle a menée pour que le TGV passe par Liège – ce que ne prévoyaient pas les premiers projets – et s'arrête à la gare des Guillemins, l'IRI a plaidé pour l'intégra-

tion de la grande vitesse dans les relations ferroviaires intérieures. Dans sa première étude (octobre 1986), on lit déjà: «Les objectifs d'une politique belge de la grande vitesse ferroviaire devraient être identiques à ceux poursuivis par nos partenaires français, néerlandais et allemands:

- concentrer sur les axes nouveaux les trafics intérieurs et les trafics internationaux pour accroître leur rentabilité;
- permettre à la clientèle de bénéficier, en trafic intérieur, des gains de temps autorisés par la grande vitesse;
- doter la SNCB d'une technologie de pointe qui lui permette de retrouver une compétitivité perdue;
- faire des lignes TVG autant d'éléments de l'aménagement régional, dont les effets stimulants se propagent de proche en proche, sur l'ensemble du territoire, grâce aux réseaux locaux de communication (transports en commun, routes et autoroutes).»

A l'époque, ces propositions étaient loin de faire l'unanimité. Pour beaucoup, le TGV était une espèce de train de rêve, réservé à une clientèle privilégiée, implanté dans un autre monde que celui des relations ferroviaires quotidiennes. C'est sans doute pour cela que les premiers itinéraires lui faisaient survoler la Belgique, un seul arrêt étant prévu à Bruxelles. Depuis lors, on est heureusement retombé sur terre mais – pourrait-on dire – la tête en bas. Car autant l'IRI souhaitait que les effets bénéfiques de la grande vitesse se répercutent dans toutes nos régions en attirant à elle le plus grand nombre possible de lignes intérieures, autant le plan gouvernemental dilue le TGV dans une exploitation classique quelque peu améliorée de la ligne Bruxelles-Liège, pourtant un des grands axes ferroviaires du pays et une section essentielle de la transversale Aix-la-Chapelle-Liège-Bruxelles-Ostende.

Les différences entre la solution du Gouvernement et la proposition de l'IRI tiennent en deux points: d'une part, il est demandé à la ligne 36, doublée entre Bruxelles et Louvain (200 km/h sur moins de 14 km) d'accueillir tous les trafics: internationaux, intérieurs, suburbains; d'autre part, la ligne nouvelle à grande

vitesse (300 km/h) est réduite à 61,6 km (Bierbeek-Ans), distance courte sur laquelle le TGV ne pourra pas donner longtemps toute sa puissance (carte 1).

Ces différences entraînent des conséquences importantes quant à l'organisation des trafics internationaux et intérieurs car le site propre le long de l'autoroute E40 depuis Diegem (donc sans le détour par Louvain) comporte de nombreux avantages exclus de la solution gouvernementale:

- Le site propre depuis Diegem permettrait au TGV de faire Bruxelles-Midi-Liège en 39 minutes et Bruxelles-Nord-Liège en 32 minutes. Selon le plan du Gouvernement (avec le détour par Louvain): 45 minutes pour Bruxelles-Midi.
- Les usagers de Louvain et de sa région accéderaient directement au site propre grâce à la construction d'une gare à Berthem, conçue pour assurer la complémentarité entre la voiture automobile et le train, ce qui les mettrait à 13 minutes de Bruxelles-Nord dont l'arrêt intéresse autant les Louvanistes que les Liégeois. De plus, la nouvelle gare de Berthem viendrait très heureusement pallier les déficiences de la gare de Louvain, dont les capacités de parking sont nettement insuffisantes et les accès contrariés par les encombrements urbains.
- Les trains Aarschoot-Louvain-Bruxelles pourraient, à hauteur d'Heverlee, être raccordés à la ligne nouvelle ce qui allégerait la ligne 36 leur évitant, de surcroît, la correspondance ou le tête-à-queue qui leur sont imposés à Louvain. Les usagers des régions de Diest et d'Aarschoot, tout en restant reliés à Louvain, gagneraient un temps précieux dans leurs relations avec Bruxelles; il en irait de même pour les voyageurs s'embarquant à la gare de Louvain. Sans doute, le programme STAR 21 prévoit-il un raccordement entre la ligne 36 et celle d'Aarschoot, mais son utilité est médiocre puisqu'il ne serait réservé qu'aux trains de pointe (trains P) tandis que ses inconvénients sont certains puisqu'il ne pourrait être construit qu'en site urbain entraînant, à nouveau, expropriations et nuisances.

- La ligne à grande vitesse serait également accessible aux trains classiques, voire à des TGV pour le service intérieur, venant de l'est de la province de Liège: Verviers, Eupen, Welkenraedt (la SNCB étudie une liaison horaire Eupen-Welkenraedt-Verviers-Liège-Bruxelles-Ostende). Les locomotives polycourant et un matériel adapté aux 200 km/h réduiraient déjà à 42 minutes le temps de parcours de Liège-Bruxelles-Midi que les trains intérieurs font actuellement en 67 minutes, ramenées à 55 par la solution du Gouvernement.
- La ligne à grande vitesse serait également accessible aux usagers du Limbourg (Hasselt) et de Tirlemont moyennant un raccordement aux environs de cette ville, à Kuntich. La solution gouvernementale les prive totalement de cet avantage qui leur ferait gagner 9 minutes entre Hasselt et Bruxelles (11 minutes selon le projet Europa).

La différence de temps entre la solution du Gouvernement et le site propre le long de l'autoroute depuis la sortie de Bruxelles n'est pas négligeable dans les relations internationales; elle est surtout très sensible dans les relations intérieures et elle ne peut d'ailleurs aller qu'en s'aggravant parce que la vitesse du TGV ira croissant. En France, le TGV-Sud-Est circule à 270 km/h; celui de l'Atlantique à 300 km/h. La deuxième génération, celle du TGV-Nord, roulera probablement à 330 km/h. Des essais ont atteint 515 km/h. Tout permet d'escompter, pour bientôt, une vitesse commerciale de 330 km/h. Or, tous les habitants de la province de Liège - y compris ceux de sa partie orientale - ont, autant que les habitants des autres régions, le droit d'être reliés plus rapidement à Bruxelles, source importante de la prospérité nationale, dont Liège est, parmi les principales villes du pays, la plus éloignée. C'est une des raisons qui expliquent la persévérance des Liégeois à défendre le site propre le long de l'autoroute E40 d'Ans à Diegem et tout récemment, A. Dieudonné notait dans La Gazette de Liège: «Les obstacles semés sur le chemin de ceux qui combattent pour le passage d'un train à (vraie) grande vitesse à Liège, n'est

qu'un des aspects du sabotage systématique dont Liège fait l'objet».

L'adoption d'un matériel roulant, apte à circuler sur les lignes à grande vitesse et sur les lignes classiques rapides (200 km/h), pourrait contribuer aussi à l'intégration des deux types d'exploitation. L'augmentation du nombre des séries diminuant le prix de revient, une rame TGV à double étage, par exemple, coûterait 15 à 20% de moins à la place, soit 10% de moins qu'une rame classique à 200 km/h., avec une capacité accrue de 40%. Le recours de plus en plus large au matériel TGV se justifie donc à tout point de vue: tant pour la commodité des voyageurs et une exploitation cohérente du réseau, que pour des raisons de prix de revient.

LE RER BRUXELLES-LOUVAIN

Le système qui vient d'être exposé fait-il obstacle à l'amélioration des relations suburbaines Bruxelles-Louvain? Pour bien juger de cette question, il faut d'abord préciser que la SNCB elle-même estime n'être à même d'assumer la charge de cette liaison que si les pouvoirs publics interviennent à concurrence de 90% dans les frais de fonctionnement qui, d'après ses études, se solderont inévitablement par un déficit considérable. A défaut de cette intervention, la SNCB suggère la desserte par autobus ce qui ne manque pas de réalisme car, plus on se rapproche de Bruxelles, moins la clientèle virtuelle est tentée d'utiliser le chemin de fer. C'est la même observation qu'a formulée avec compétence et lucidité, à la tribune de la Chambre, le Ministre des Communications: «La politique du chemin de fer se situe dans un contexte global. Il joue un rôle important dans l'apport des navetteurs à Bruxelles venant d'une distance supérieure à 30 km (56%). Par contre, dans le cercle plus proche de Bruxelles, la proportion n'atteint que 20%. J'y vois une explication: le transport par train est intéressant au-delà de 30 km car il assure un transport rapide et à haute cadence, et particulièrement entre des centres importants».

Cependant, il existe une solution qui répond à tous les besoins; on se serait attendu à la trouver dans le dossier gouvernemental. La voici: Le site propre à partir de Diegem supportant les trafics rappelés plus haut et allégeant ainsi la ligne 36, on pourrait se limiter – pour autant que nécessaire – à implanter une troisième voie pour les omnibus, le long de la voie actuelle entre Zaventem et Louvain, localisée non au nord mais au sud et n'entraînant ainsi que des expropriations réduites. Cette solution s'inscrit, sans aucune difficulté technique, dans le prolongement des voies existant déjà entre Bruxelles et Zaventem: elle n'implique que des travaux très limités sur le terrain et des adaptations de signalisation. Elle couvrirait les besoins du RER en permettant d'augmenter la fréquence des omnibus sur Bruxelles-Louvain, et d'aménager horaires et cadences en fonction de l'affluence du matin et du soir pour autant que la nouvelle voie soit équipée de manière à être utilisée dans les deux sens comme cela se fait couramment sur d'autres lignes.

A cette formule réaliste et efficace, le Gouvernement a préféré le doublement de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain. On comprend l'irritation qu'il a provoquée parmi la population des communes riveraines. Mais les comités de protestation se sont trompés d'adversaire. Ce n'est pas le TGV qui est cause de tout ce mal, mais le RER à la mode gouvernementale.

ET L'ENVIRONNEMENT?

Il est donc clair que le doublement de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain ne devient nécessaire qu'à partir du moment où l'on refuse le site propre le long de l'autoroute dès Diegem. Serait-ce au nom de la sauvegarde de l'environnement?

Avant de répondre, une remarque préalable s'impose car si le Gouvernement parle beaucoup de respect de l'environnement, il n'agit pas en conséquence d'où l'incohérence de sa politique en la matière. En refusant de met-

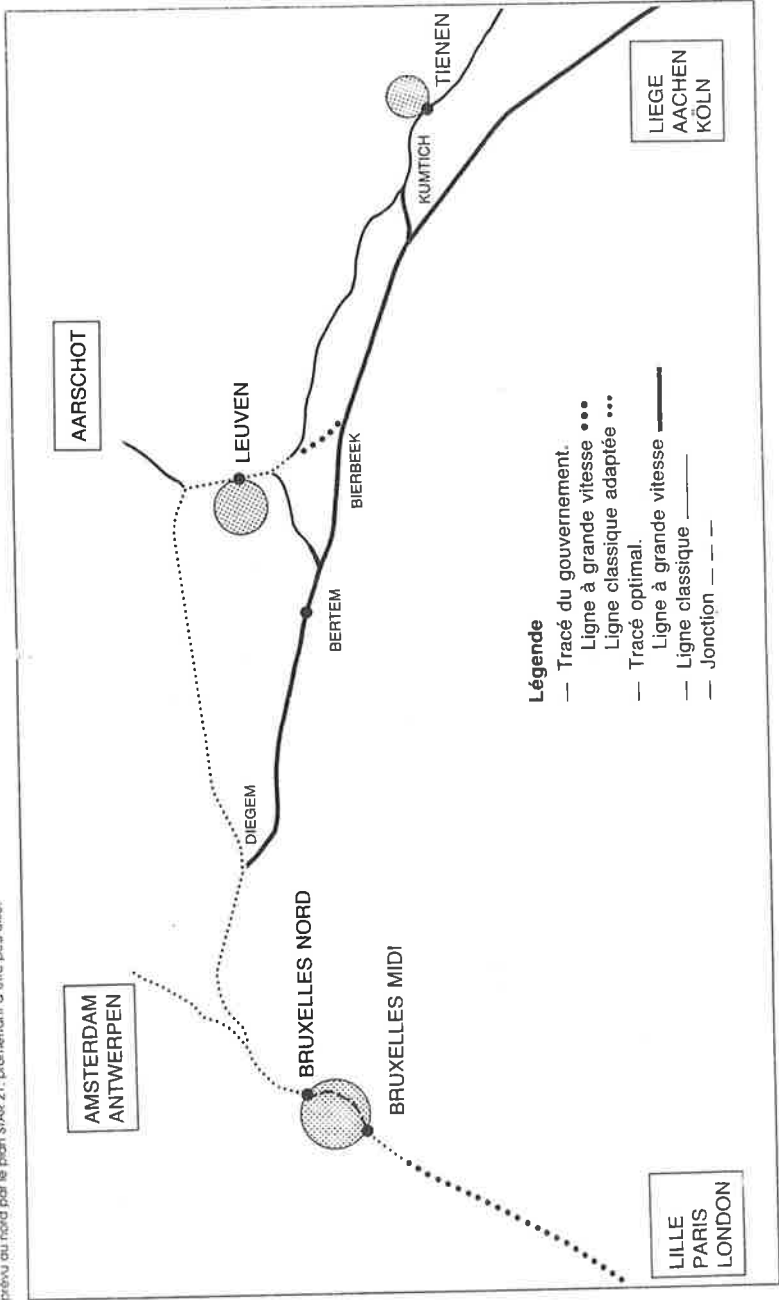
tre à charge de l'Etat le coût de la sauvegarde de l'environnement, il a endossé la lourde responsabilité de bon nombre d'obstacles qui ont entravé la marche du dossier. Il a frappé le TGV d'impopularité, invitant quasiment à la contestation les populations concernées par le tracé.

L'un des aspects les plus surprenants du dossier est que l'option du doublement de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain se drape du manteau vert. Or, elle commencera – surtout à cause de la voie supplémentaire au nord des voies actuelles – par exiger des expropriations bien plus nombreuses et plus coûteuses (292 propriétés civiles et 26 entreprises industrielles) que la ligne nouvelle le long de l'autoroute (42 propriétés civiles et 1 entreprise industrielle). De plus, les dommages causés le long de la ligne 36, là où l'habitat est dense, seront durables, tandis que le long de l'autoroute, les atteintes à l'environnement naturel pourraient aisément être réduites voire supprimées comme cela s'est fait en France et en RFA. Enfin, la modernisation de la voie classique ne résoudra guère l'épineux problème de l'amélioration des accès à Bruxelles, la ligne nouvelle étant mieux à même de décourager les automobilistes grâce à une concurrence plus agressive du train, contribuant du même coup à diminuer la pollution due à l'autoroute et à réduire les embouteillages qui, sous peu, rendront la vie à Bruxelles quasi impossible. La Région bruxelloise en est d'ailleurs consciente et, il n'y a guère, un de ses ministres annonçait l'étude, très «régionaliste», commandée à trois bureaux, d'un plan drastique (développement des transports en commun, parkings de dissuasion, etc.).

Il est certain que la nouvelle ligne rapide aurait permis un meilleur aménagement du territoire auquel les autorités flamandes se disent attentives. En 1972, l'arrêté royal, approuvant le plan de secteur Halle-Vilvorde-Asse, annonçait déjà que la voie rapide Paris-Bruxelles-Cologne devra suivre l'E5 (aujourd'hui E40) à partir de Zaventem. Ce n'est qu'en raison du fait que la réalisation de cette voie rapide n'était pas prévue

CARTE 1. - Le plan du Gouvernement comparé au tracé optimal.

Ce schéma rend sensibles l'abandon de l'obsolescence du plan TGV par le plan gouvernemental tout autant que les mérites du tracé optimal. Pour les Liégeois sans crainte, mais aussi pour les autres usagers des trains classiques, les voyageurs provenant du Limbourg, de la région de Landen et de Trillemont pourraient accéder directement à la ligne à grande vitesse. Les Liégeois, liégeois, pourraient également accéder directement à la ligne à grande vitesse. Les Liégeois gagneraient également à rejoindre la ligne à grande vitesse au sud de Louvain, le rattachement prévu au nord par le plan S/AG 21, permettant d'être peu utile.



dans un avenir proche que le tronçon Zaventem-Louvain n'a pas été inscrit dans ce plan de secteur, ni dans celui de Louvain.

Or, le dossier du Gouvernement, lui-même, ouvre le débat sur ce problème. On y lit que «le choix du tracé entre Louvain et Liège peut dès lors être basé sur des critères économiques tout simplement et sur des considérations en rapport avec l'environnement». Et d'expliquer ensuite pourquoi, ici, c'est le tracé longeant l'autoroute qui a prévalu :

- «1. Poser une nouvelle ligne le long de l'E40 est moins onéreux que prévoir deux voies supplémentaires entre Louvain et Landen et une voie supplémentaire entre Landen et Bierset qui seraient nécessaires au trafic TGV supplémentaire.
- «2. Le tracé le long de l'E40 peut être adapté à une vitesse de 300 km/h le long de la ligne actuelle. Par contre, le long de la ligne existante, ce n'est qu'une vitesse de 200 km/h qui peut être atteinte et qui exige une adaptation considérable de toute l'infrastructure (suppression de courbes, assiette, distance entre les voies, signaux, suppression de tous les passages à niveaux) et ce, tout en maintenant la ligne en service.
- «3. L'étude d'impact sur l'environnement a démontré qu'une solution via l'E40 était moins désavantageuse, surtout pour l'environnement biotique, la récréation et les agglomérations, ainsi qu'en raison des suppressions et adaptations de courbes auxquelles il faudrait procéder sur la ligne actuelle, surtout entre Louvain et Landen, afin de permettre une vitesse de 200 km/h.
- «4. En choisissant le tracé le long de l'E40, la ligne en service ne sera pas dérangée».

UNE ERREUR HISTORIQUE

Pourquoi ces raisons, tellement convaincantes et conformes aux données techniques, économiques et écologiques du dossier n'ont-elles pas décidé du tracé

du TGV entre Bruxelles et Louvain? Parce que le Gouvernement, s'inclinant devant des oppositions locales de poids, a eu pour principal souci de larguer un problème politique épineux en concédant de résoudre, avant tout autre, celui des relations suburbaines (RER). On vient de voir qu'il l'a mal fait car la meilleure réponse à cette question d'intérêt local est la solution européenne qu'exige le TGV. De nombreux spécialistes considèrent qu'en fin de compte, la mise théorique de la ligne 36 à 200 km/h se réduira à un gain de 1 minute entre Bruxelles et Louvain. Ils rencontrent la réflexion de L. Mareel dans *Le Lloyd* du 1^{er} mai 1990: «La modernisation de lignes anciennes mais relativement bien tracées pour un maximum de 200 km/h s'avère être peu satisfaisante à deux égards: la vitesse offerte est à peine un peu plus que la moitié de ce que donnerait une ligne rapide nouvelle. En outre, le rendement et le débit sont très inférieurs».

Une solution qui handicape l'avenir et marchande le progrès, n'est jamais bonne. «Une erreur historique» a dit W. Thys, Secrétaire national de la C.S.C. C'est visible aujourd'hui; ce le sera plus encore bientôt lorsqu'en l'an 2000, la mobilité des personnes sera devenue telle que les trois pertuis de la jonction Nord-Midi seront saturés. Une jonction supplémentaire s'imposera alors; ce devrait être le projet Europa qui ne pourra s'accommoder du détour par Louvain.

Rien de ceci n'a empêché cette «erreur historique» de trouver, dans la Communauté Européenne, un parrain compréhensif. D'après le *Lloyd* du 25 janvier 1990, la Commission a décidé, le 4 décembre 1989, d'octroyer une aide maximale de 19,6 millions d'ECU à la Belgique pour réaliser la section TGV Bruxelles-Aix-la-Chapelle. Le document, signé par K. Van Miert, Commissaire chargé des transports, précise qu'il s'agit notamment de la «construction d'un échangeur à Schaarbeek», de «l'amélioration et du quadruplement (sic) du tronçon Schaarbeek-Louvain», de la «construction d'une ligne nouvelle Louvain-Ans». La date du document -

deux mois avant l'annonce officielle du plan gouvernemental - invite à la réflexion.

LE PROJET EUROPA

Ce projet (carte 2) est la seule réponse efficace au développement continu de la mobilité des personnes. Il consiste essentiellement en un contournement souterrain de l'agglomération bruxelloise par l'est, depuis l'extrémité de l'auto-route E40 (jusqu'où il serait indispensable - si on adopte contre toute logique le détour par Louvain - de prolonger le site propre du TGV) jusqu'au-delà de Bruxelles-Midi. Un raccord à l'aéroport, susceptible d'être prolongé vers Anvers, est possible. Deux gares souterraines jalonnent l'itinéraire: l'une - Europa - sous le Berlaumont pour desservir la zone européenne; l'autre constituant le terminal Bruxelles-Midi. Les voies et les gares seront à 30 mètres de profondeur; le creusement serait effectué par tunnelier; les perturbations à la surface seraient réduites à peu de choses et localisées à quelques endroits précis pour permettre l'accès au chantier en sous-sol. Bruxelles ne sera donc pas éventrée comme elle l'a été pour la construction de la jonction Nord-Midi.

Le projet offre de nombreux avantages qui apparaîtront comme autant de nécessités d'ici quelques années et dont une politique, informée des problèmes de notre temps, devrait déjà prendre conscience aujourd'hui:

- desserte directe des institutions européennes par tous les convois provenant des différents axes du TGV-Nord ainsi que par les trains classiques en provenance du nord et de l'est, avec leurs prolongements naturels vers le sud et l'ouest du pays;
- amélioration du temps de parcours des TGV venant de Liège: 29 minutes jusqu'à la gare Europa au lieu de 37 jusqu'à Bruxelles-Nord par le détour de Louvain;
- réduction des temps de parcours des trains classiques du nord et de l'est du pays vers le cœur de Bruxelles. Ainsi, les usagers de Tirimont accèderont à

la gare Europa en 23 minutes contre 29 à Bruxelles-Nord par la ligne 36.

Dans les mêmes conditions, les voyageurs provenant de Landen gagneront 6 minutes; ceux de Hasselt, 10; ceux de Liège, 8; ceux de Verviers, 16;

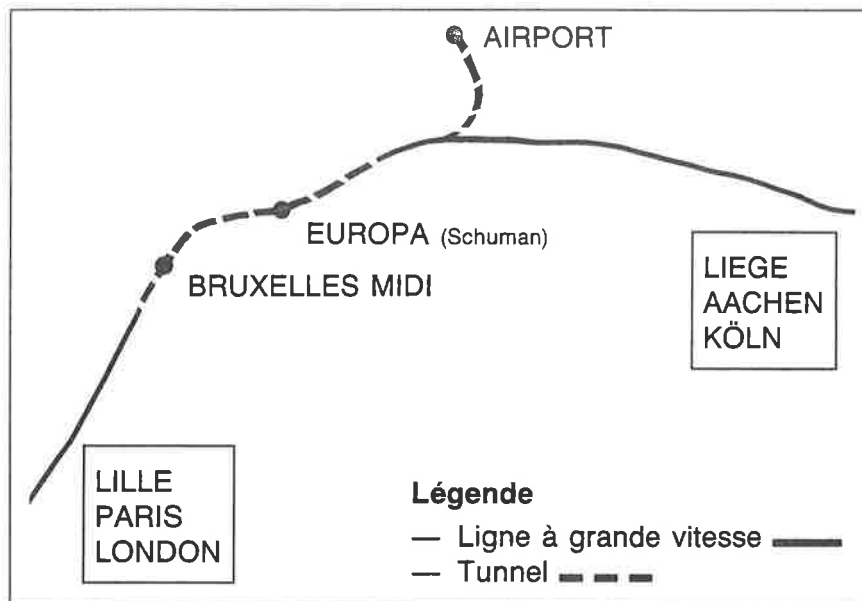
- raccord direct souterrain à l'aéroport: 7 minutes au lieu de 14 depuis Bruxelles-Nord;
- augmentation de la capacité de Bruxelles-Midi;
- pas d'influence sur l'exploitation des lignes existantes;
- mise en valeur de la gare «Park and Ride» de Bertem.

Dernièrement, le Sénateur De Bondt interrogeait le Ministre des Communications sur les perspectives d'intégration accélérée de l'aéroport de Zaventem: «L'accord Sabena-KLM-British Airways du 13 décembre 1989 triplera le trafic à Zaventem d'ici 1995. Dès lors, ne convient-il pas de revoir entièrement le projet de construction d'une gare ferroviaire à Zaventem pour raccorder le réseau IC-IR de la SNCB à l'aéroport? Ne faut-il pas, dans cette optique, modifier d'urgence le plan STAR 21, en y ajoutant une liaison TGV plus réaliste de Bruxelles à Louvain?» Sans citer explicitement le projet Europa, le Ministre y fait cependant allusion dans sa réponse: «La réalisation de la liaison ferroviaire Schaarbeek Josaphat-Bruxelles Schuman, qui figure aussi dans STAR 21, permettra de relier rapidement l'aéroport au «Quartier Europe» à Bruxelles. La station projetée sous le nouveau bâtiment de l'aéroport a été conçue de manière à ce qu'elle puisse recevoir les trains IC-IR, des trains suburbains et des TGV.» Un petit pas de franchi...

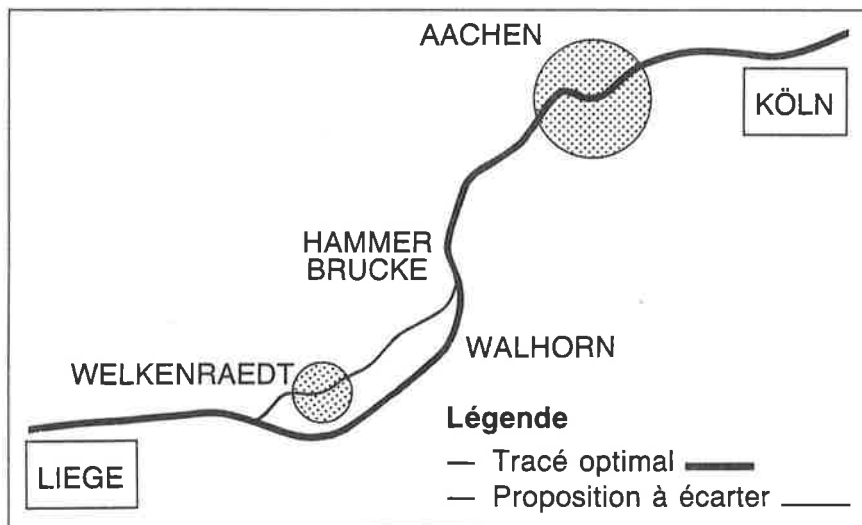
Dans Het Nieuwsblad du 29 décembre 1989, A. De Waele, qui dirige depuis plus de vingt ans le Centre de Recherche et de Documentation de la Conférence européenne des Ministres des Transports, résume parfaitement le dossier: «Beaucoup plus intéressante, mais aussi plus coûteuse, serait la construction d'un tunnel qui, de Bruxelles-Midi via le Quartier Léopold où sont installées les instances européennes, se dirigerait vers le boulevard Reyers où devrait débiter le ligne TGV vers Liège, le long de l'E40.

CARTE 2. - Le projet Europa.

Ce schéma n'a d'autre but que d'individualiser le projet Europa. Celui-ci ne perturbera en rien l'exploitation des autres lignes. Il doit donc être rapproché de la carte 1 qu'il complète naturellement. En tout état de cause, il démontre avec force la nécessité d'implanter d'emblée la ligne à grande vitesse au sud de l'autoroute E40 dès Diegem.



CARTE 3. - Le contournement de Welkenraedt.



Par cette solution, le Quartier Léopold où sont concentrées de nombreuses activités serait plus accessible par l'ouest du pays et soulagerait d'autant le goulet de la jonction Nord-Midi. Sur cette ligne à grande vitesse, passeraient des trains rapides du service intérieur à 200 km/h de et vers Louvain, Landen et Liège. Ainsi, sur cette ligne nouvelle, rouleraient non seulement quelques TGV vers Liège et Cologne; mais le Brabant ouest, le Limbourg et la région liégeoise seraient mieux reliés à la capitale et, partant, la capacité de la ligne existante Bruxelles-Louvain serait améliorée pour permettre le passage de plus de trains omnibus (RER).»

Enfin, le bon sens invite à croire que la ligne Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende, greffée au sud de Bruxelles-Midi sur le réseau à grande vitesse, finira bien par être mise à 200 km/h comme l'IRI le proposait en 1986 déjà. A ce moment, et grâce au projet Europa, la grande transversale ferroviaire est-ouest utilisera pleinement les possibilités de la technique pour répondre aux besoins d'une clientèle en constante expansion. Ostende serait alors à 49 minutes de Bruxelles avec arrêts à Bruges et à Gand, et à moins de 1 h 30 de Liège. Le Sénateur Ghesquière interrogeait récemment le Ministre des Communications à ce propos: «Ostende a une position privilégiée comme terminus de relations internationales et comme point de départ pour le Royaume-Uni. Sans mesures adéquates, le TGV risque de porter un grand préjudice à Ostende, voire à une bonne partie de la Flandre occidentale. Il est indispensable de prévoir au départ d'Ostende des liaisons très rapides (160-200 km/h) avec les gares TGV les plus proches, c'est-à-dire Bruxelles et Lille». Le Ministre a répondu que «Le plan STAR 21 prévoit que la vitesse de référence entre Ostende et Bruxelles sera portée de 140 à 160 km/h», il reste au Sénateur Ghesquière à fourbir ses arguments pour une autre intervention.

RAPIDITE DE LA LIGNE LIEGE-AIX-LA-CHAPELLE

A l'est de Liège, la RFA a décidé d'apporter une aide financière à la réalisation de la section Liège-Aix-la-Chapelle afin que celle-ci réponde réellement aux exigences techniques d'un train européen à grande vitesse. Cette section comprendra d'abord un tunnel à voie unique (200 km/h) de 7 km entre Chênée et l'E40, le long de laquelle sera implantée la voie nouvelle (300 km/h). On se souviendra que c'est la possibilité – démontrée par une étude – de creuser ce tunnel qui décida du passage du TGV à Liège, l'ascension du plateau de Herve ayant été réputée impossible par les partisans d'autres tracés.

L'itinéraire du TGV à proximité de la frontière n'est cependant pas exempt de critiques. Le plan officiel prévoit que la voie nouvelle s'arrêtera à Welkenraedt après s'être détachée de l'autoroute E40 et l'avoir franchie par un ouvrage d'art énorme, le TGV poursuivant alors jusqu'à Aix-la-Chapelle par la ligne ordinaire soit 18 km à 140 km/h. Ce n'est certes pas sur cette section – constatait l'IRI en 1986 – que les auteurs de ce projet ont lâché la bride à leur imagination créatrice. Il y a mieux à faire que d'amener un convoi à grande vitesse à se tortiller, comme un train de banlieue bancal, sur le parcours le plus tristement connu de l'axe Cologne-Paris. Déjà alors, l'IRI proposait une solution de bon sens: prolonger la nouvelle voie, provenant de Chênée, le long de l'autoroute par Waihorn jusqu'à Hammerbrücke pour reprendre la voie classique à l'entrée de l'agglomération aixoise (carte 3).

Aujourd'hui, c'est la Commune de Welkenraedt qui s'inquiète. Dans une délibération du 30 janvier 1990, le Conseil Communal «refuse catégoriquement le franchissement de l'autoroute par une ligne surplombant cette dernière. En effet, une telle mesure, qui semble techniquement impossible vu la déclivité existant entre l'autoroute et la ligne 37, impliquerait de plus la construction d'un ouvrage d'art d'une telle ampleur qu'il

massacrerait totalement l'environnement naturel, visuel et acoustique».

Il est permis d'espérer que la raison triomphera pour la satisfaction des habitants de Welkenraedt et un itinéraire plus rapide du TGV (gain de plus de 3 minutes entre Liège et Aix-la-Chapelle).

LA WALLONIE ET L'EUROPE FERROVIAIRE

La dorsale ferroviaire wallonne, raccordée au réseau TGV à Antoing et à Liège, ainsi que les lignes ordinaires entre les grandes villes wallonnes et Bruxelles, diffuseront les avantages de la grande vitesse sur toute la région, offrant aux usagers des gains de temps parfois importants vers les villes du TGV-Nord : Londres, Paris, Cologne, Amsterdam et, de surcroît, un accès direct à tout le réseau européen à grande vitesse.

C'est donc bien, aujourd'hui, sur l'axe à l'est de Bruxelles que gît la faiblesse du TGV en Belgique. Or, il est primordial que cette épine dorsale du réseau conserve toutes ses qualités, à commencer par la grande vitesse en site propre sur la distance maximale.

ECHEC A L'EUROPE

Le perdant est l'Europe. La désinvolture du Gouvernement l'atteste ; elle laisse pantofler. On lit dans son dossier : «Les tronçons Anvers-frontière néerlandaise et Liège-Aix-la-Chapelle constituent certainement des maillons indispensables dans le réseau international ; mais, pour la SNCB, ils ne sont pas rentables. La construction de ces parties de lignes ne sera donc possible que moyennant une aide spéciale de la CEE pour un montant de 200 millions d'ECU (8,6 milliards FB)».

Si, sur l'axe Lille-Bruxelles, le Gouvernement a voulu garantir la grande vitesse aux voyageurs de Londres et de Paris, par contre, sur les deux autres axes, il s'est d'abord et presque exclusivement

préoccupé de régler des problèmes internes et locaux. Il le dit : «Même si le gain de temps des trains internationaux desservant Anvers est important (8 minutes), la première justification du projet de tunnel réside dans le trafic intérieur». Et ailleurs : «Cette liaison est destinée à créer pour les TGV les conditions les plus favorables pour desservir Anvers-Central de façon plus rapide, et de mettre en même temps fin à la saturation actuelle de la gare d'Anvers-Central, qui est aujourd'hui le plus important goulet d'étranglement de tout le réseau ferroviaire belge». Plus loin, à propos du doublement de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain : «Cette variante permet aussi de desservir Louvain, gare la plus importante du nord-est de la Belgique, de façon optimale par les relations IC intérieures». A. De Waele, déjà cité à propos du projet Europa et de son raccord au site propre dès la sortie de Bruxelles, voit également le problème anversois de façon différente. Il trouve que le tunnel sous Anvers n'est pas prioritaire. «Aux heures de pointe, il y a, au plus, quatre trains par heure qui vont au-delà d'Anvers. Le tunnel ne se justifie donc pas directement. Egalement aussi parce que la Gare-Centrale, comme d'ailleurs toutes les gares localisées au cœur des villes, a beaucoup perdu de sa fonction centrale et qu'il n'est pas nécessaire que le TGV s'y arrête.»

Les travaux, qui viennent d'être évoqués, seront d'autant plus sûrement réalisés qu'ils ont pris le TGV en otage. L'accord de Gouvernement du 10 mai 1988 jetait la base de l'opération : «Le TGV circulera en partie en site propre avec une capacité de 300 km/h et en partie en site existant pour lequel la capacité doit être adaptée, afin de réaliser une vitesse maximale. Pour les parties du site existant qui servent à la fois au TGV et au réseau intérieur, le coût de l'investissement sera réparti entre le projet TGV proprement dit et le réseau intérieur financé par le budget de l'Etat, selon une clef de répartition à fixer. Après accord de la Région concernée, le Gouvernement décidera à quel endroit un site propre sera aménagé et où le site existant sera suivi.» Effectivement, dans une lettre du 26 janvier 1990, le

Ministre des Communications fait état de l'accord du Conseil des Ministres sur le tracé du TGV décidé par la Région flamande. Toutes les démarches, qui se sont développées depuis l'entrée en fonction du Gouvernement, auront donc été inutiles puisque la situation était déjà figée. D'ailleurs, comme le constate sereinement une note de travail des autorités flamandes, dès qu'a été prise l'option d'engager le TGV sur-tout sur les voies classiques, c'est le tracé lui-même qui mérite intérêt, bien moins que la nature des convois et le matériel de chemin de fer qui y circulera.

Un tel dédain pour l'Europe est surprenant pour un pays qui abrite déjà d'importantes institutions européennes et qui espère obtenir la capitale de la Communauté. Le récent compromis de Strasbourg n'est qu'une étape d'une longue course. La France mettra tout en œuvre pour doter, en première priorité, Strasbourg – lieu authentique et historique de la réconciliation franco-allemande – de tous les arguments nécessaires à sa défense et de tous les moyens indispensables au bon fonctionnement des institutions européennes. Parmi eux, le TGV-Est (Paris-Strasbourg: 430 km de ligne nouvelle en 1 h 50 avant l'achèvement de Bruxelles-Cologne...) et une liaison ferroviaire rapide entre Strasbourg et Luxembourg.

Ce n'est pas le plan adopté par notre Gouvernement qui effacera de sitôt le souvenir irritant de ses atermoiements. Récemment, quatorze pays ont fondé la Communauté des chemins de fer européens. Sa seule ambition est la réalisation du réseau européen à grande vitesse. Ses propositions, rendues publiques en janvier 1989, réjouissent par l'audace et l'esprit de décision de certains Etats. Cette attitude contraste avec celle de la Belgique qui n'a cessé de sous-estimer l'importance des liaisons ferroviaires à grande vitesse en général et, en particulier, sur l'axe reliant Bruxelles à l'Europe de l'Est. L'Europe ferroviaire a les yeux fixés sur la Belgique; elle l'attend au rendez-vous de 1993.

Une date doublement symbolique comme le remarque, en préambule, sa

dernière étude (janvier 1990):

«Été 1993: le Tunnel sous la Manche est achevé, la continuité des relations par voie terrestre entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale est assurée et les premiers TGV peuvent franchir le Pas-de-Calais.

«Octobre 1843: la première liaison ferroviaire internationale du continent, Liège-Cologne, était mise en service.»

Mort l'esprit de 1843?

ULTIME RECOURS AU BON SENS

Ces pages sont une invitation à reconnaître avec réalisme, l'originalité, l'unité et la dignité des problèmes soulevés par le passage du TGV dans les trois Régions belges dont plusieurs, évoqués plus haut, n'ont pas reçu de solution satisfaisante malgré l'inévitable trafic de compensations illusoire qu'il a suscité. Illusion, en effet, puisque les indemnités, dont le principe est acquis, sont, en tout état de cause, dues à tout qui subit un dommage; puisque les troubles de jouissance ou de voisinage doivent, en tout état de cause, entraîner une réparation; puisque les travaux de modernisation de certaines lignes doivent, en tout état de cause, être réalisés et imputés sur le budget de la SNCB selon l'habitude proportionnalité régionale. En écho, L. Marel écrit dans *Le Lloyd*: «Le projet TGV a été dégénéré en Belgique par un débat d'une rare mesquinerie».

Il faut donc, une fois encore, parler raison et nourrir la conviction que «l'erreur historique» peut être prévenue car les circonstances, répudiant la divagation par les voies classiques même améliorées, imposeront rapidement le prolongement de la ligne nouvelle le long de l'autoroute jusqu'à l'entrée de l'agglomération bruxelloise. En effet, c'est demain que la saturation de la jonction Nord-Midi rendra inévitable la réalisation du projet Europa. D'après le document gouvernemental, ce projet «sort du contexte TGV». En fait, c'est celui qui s'y inscrit le mieux puisqu'il constituera le maillon indispensable pour répondre à

l'accroissement du trafic international et national, et pour articuler, en un ensemble cohérent, les trois axes du TGV en Belgique. Mais c'est aujourd'hui que l'ouverture de l'Europe à l'Est commande de rejeter, d'emblée, l'erreur qui va contre l'Histoire. Léo F. Ploeger, Président de la Communauté des chemins de fer européens, soulignait récemment la portée extraordinaire de l'événement. Après avoir évoqué le rôle des chemins de fer dans le développement et l'intégration de l'Europe, il poursuit: «L'autre événement dépasse certes le cadre de la seule politique commune des transports ou des seuls chemins de fer. Mais ceux-ci ne peuvent y rester indifférents. La transformation profonde des conditions politiques au cours des derniers mois de l'année 1989 en Europe de l'Est aura sans doute d'innombrables conséquences économiques et sociales. Au nombre de celles-ci, l'apparition de nouveaux besoins de transport, le développement de nouveaux flux de trafic, le rétablissement d'anciennes relations semblent déjà assurés à court terme. Les chemins de fer entendent être présents et répondre aussi précisément que possible à la demande pressante qui déjà se manifeste».

L'ouverture de l'Europe à l'Est amplifie la fonction internationale de l'axe ferroviaire Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne, systématiquement décrié, hier, par ceux qui se seraient satisfaits de l'arrêt à Bruxelles du TGV venant de Paris et de Londres. Cet axe devient maintenant la première section d'une liaison trans-

continentale, porteuse de liberté, instrument d'échanges humains et économiques entre deux mondes désormais appelés à se réunir. L. Franckart, dans La Nouvelle Gazette du 11 mai 1990, craint que tous, dans notre pays, n'en soient pas encore persuadés: «Il faut rappeler aux oublieux qu'à l'heure où le TGV français bat des records de vitesse et se pavane à des 500 km/h, notre futur TGV belge, s'inscrivant dans le contexte nord-européen, restera à la traîne, même à l'horizon 2000. Au mieux, nous deviendrons le maillon faible d'une chaîne continentale qui passera la Manche et s'étendra aux confins des Balkans». A ceux qui croient en l'Europe et à son intégration par le progrès, il reste encore beaucoup à faire.

Puisse le «fait nouveau» de l'ouverture à l'Est inciter à rouvrir spontanément le dossier du passage du TGV en Belgique avant que l'évolution des événements ne nous y contraigne afin de corriger l'itinéraire entre Bruxelles et Louvain ainsi qu'à Welkenraedt, dans un esprit, respectueux cette fois, de l'ampleur du projet. Le dossier du TGV est un test pour les institutions issues de la nouvelle Constitution. La solution adoptée jusqu'à présent n'est pas à la hauteur du sujet; la nécessaire coopération entre les Régions ne peut continuer à se perdre en vaines compensations, comme dans les sables morts du désert.

La pression des faits aidant, on peut espérer que l'erreur commise n'aura pas le temps de devenir une faute.

En parcourant de vieux horaires...

Nous empruntons à notre consoeur Ferro-Flash (n°144 pages 14 sq) un article de notre membre William Jones sur les anciens horaires de la SNCB.

Vous vous êtes sans doute procuré, via notre service Distribution, la récente publication du PFT, un fac-similé de l'indicateur pour l'été 1935 de la SNCB. On peut y retrouver des lignes depuis longtemps disparues, des modalités d'exploitation qu'on ne connaît quasi plus aujourd'hui. Quels sont encore les trains interdits aux abonnés à la semaine ou aux militaires voyageant en "débet" ou à prix réduit ? Depuis quand ne peut-on plus réserver des places assises en service intérieur ?

Des notes marginales amusantes y figuraient encore, par exemple pour la ligne 132 Charleroi - Mariembourg -Vireux, où certains trains ne circulaient pas par mauvais temps ! Que dire alors de la ligne d'autobus 87A Flobecq - Ellezelles : "en cas de pluie persistance dans la matinée, le service n'est pas assuré l'après-midi (sic)" : authentique, jusqu'aux fautes d'orthographe. Faut-il en conclure que l'étanchéité de nos trains ou de nos autobus n'était pas garantie ?

Déjà à cette époque, certaines gares n'étaient desservies que très épisodiquement : citons le cas de la halte de Rigau-drye, desservie le mercredi à 6h08 par le train 2854 circulant de Sottegem à Renaix, et à 11h09 par le train 2833 circulant d'Amougies à Alost Nord, ce qui prouve qu'un bon réveil et un calendrier à jour étaient indispensables au candidat-voyageur ! Les Vicinaux d'aujourd'hui n'ont apparemment rien inventé en ce qui concerne les dessertes squelettiques de certaines régions.

Ce qui est frappant à la lecture de cet indicateur, c'est la relative rareté des trains directs, même sur les grandes lignes du réseau, par rapport au grand nombre de trains omnibus. De même, l'heure de pointe n'était pas si marquée que de nos jours. Si en 1989 il y a huit trains directs ou semi-directs le matin entre 6h30 et 8h30 de Namur vers Bruxelles, il n'y en avait que 6 pour la même période, dont 2 internationaux interdits au trafic local Namur - Bruxelles : l'offre est donc doublée, et ce, sans tenir compte du nombre de places offertes.

Le seul service réellement étoffé en 1935 était celui des trains électriques entre Bruxelles et Anvers, avec deux départs à l'heure, sans arrêt entre la capitale et la métropole, et un troisième qui s'arrêtait à Malines : un départ aux 20 minutes donc. Les voyageurs des gares intermédiaires devaient se rabattre sur le service à la vapeur, bien fourni lui aussi. De même, la ligne 160 Bruxelles Quartier-Léopold - Tervuren présentait une fréquence honorable, avec un train toutes les 20 à 30 minutes, mais n'oublions pas que son prix kilométrique était plus élevé que celui de la SNCB, car il s'agissait d'une concession privée.

Mais déjà l'autobus commençait à prendre la relève des trains ou à compléter le réseau. Ainsi, en 1935, nous retrouvons un service d'autobus sur les lignes suivantes (1) :

- 15 Turnhout - Tilburg,
- 20A Lanaeken - Maastricht,
- 36A Bruxelles-Nord - Saventhem et Bruxelles-Midi - Louvain,
- 38A Chênée - Fléron,
- 43A Marche - Rochefort,
- 64A Roulers - Ypres (2),
- 66A Iseghem - Courtrai,
- 69A Ingelmunster - Waereghem - Anseghem,
- 69B Waereghem - Ingelmunster - Thielt,
- 73A Ingelmunstyer - Thielt - Deynze,
- 75A Waereghem - Zulte - Peteghem - Deynze,
- 78A Tournai - Péruwelz,
- 85A Mouscron - St-léger,
- 86A Péruwelz - Leuze,
- 87A Lessines - Renaix et Flobecq - Ellezelles,
- 88A Tournai - Rumes - La Glanerie et Tournai - Esplechin,
- 94A Tournai - Leuze,
- 95A Bruxelles-Nord - Hal - Enghien,
- 98A Mons - Flénu - La Bouverie,
- 108A Binche - Manage,
- 115A Hal - Braine-l'Alleud,
- 124A Bruxelles-Nord - Charleroi,
- 137A Denée - Maredsous - Châtelineau.

Remarquons au passage que les titres de transport de la SNCB n'étaient pas valables sur ces lignes d'autobus, même de substitution. Les fermetures de lignes étaient une triste réalité, même à cette époque.

Parlons-en, des lignes disparues, et comparons cet indicateur de 1935 avec le dernier indicateur d'avant la première guerre mondiale, celui de juillet 1914. Voyons ce que l'on trouve dans l'un et pas dans l'autre, dans l'ordre numérique des tableaux. Nous avons respecté dans l'ensemble de cet article les orthographes de l'époque.

En 1914 existait le tableau 13 Anvers-Sud - Hoboken - Wilrijk - Anvers-Central par la ceinture des forts anversois. Comme les fortifications urbaines n'avaient plus de raison d'être en 1935 et qu'entre-temps la ville avait étendu ses transports en commun, cette ligne a disparu.

Déjà avant 1935 on n'aimait pas les petites liaisons transfrontalières : ainsi, Turnhout - Tilburg avait disparu du tableau 15 au profit de l'autobus, comme mentionné plus haut.

la section Tongres - Montzen de la ligne 23 Tirlemont - Tongres - Montzen ne fut bâtie par les Allemands que durant la guerre 1914-1918 : c'est pourquoi l'indicateur de 1914 n'en fait pas mention.

(1) - les lignes soulignées indiquent les lignes de substitution, les autres sont des lignes de complément.

(2) - sur cette ligne "moyennant un supplément de 0,50F par voyageur, les autobus ordinaires font arrêt sur demande en dehors des points d'arrêt prévus.

Dans aucun des deux indicateurs, nous ne retrouvons trace d'un service régulier entre Aix-Central et Montzen, alors que cette section était encore utilisée lors de l'électrification de la section Liège - Aix. S'agissait-il d'un raccordement stratégique allemand en vue de la première guerre mondiale (3)?

Les cantons de l'Est n'étaient pas encore belges en 1914 : il n'empêche que l'on retrouve dans l'indicateur de 1914 les horaires des trains de cette région. A cette époque, on ne voit aucun inconvénient à insérer les horaires des lignes proches appartenant à des administrations étrangères, partant du principe que, pour atteindre ces lignes, il fallait utiliser les lignes belges ! C'est pourquoi on retrouve tous les horaires luxembourgeois dans les deux indicateurs belges, ainsi que plusieurs lignes hollandaises, allemandes, françaises, desservant les gares frontalières terminus des trains belges.

Aucune trace non plus en 1914 de la ligne 47 Vielsalm - Born - St-Vith : tout comme Tongres - Montzen, il s'agit d'une ligne de guerre construite par les Allemands pour desservir leur front de Verdun par l'itinéraire Gerolstein - Lommersweiler - Y Wiesenbach - Born - Vielsalm - Gouvy - Bastogne - Libramont - Bertrix - Muno - Carignan en direction de Verdun.

En 1914, on ne pouvait dépasser Heyst en venant de Bruges : au-delà, il fallait utiliser le vicinal Ostende - Knocke. En 1935 par contre, la ligne s'étend jusqu'à Knocke : l'extension fut ouverte en 1923.

Toujours dans l'indicateur de 1914, nous retrouvons les horaires de la partie occidentale de la ligne de ceinture de Gand, alors qu'en 1935, seule la section Gand-St-Pierre - Gentbrugge - Wondelgem était en activité.

Comme précisé plus haut, des trains circulaient encore en 1914 entre Roulers et Ypres, alors qu'en 1935 l'autobus avait remplacé la vapeur. Dans la même région, l'indicateur de 1914 mentionne encore les tableaux 69A Ingelmunster - Thielt et 69B Ingelmunster - Anseghem, alors qu'en 1935 l'autobus y règne. C'est d'ailleurs une région où de nombreuses lignes d'autobus apparurent entre les deux guerres.

Il y a - curieusement - une ligne que nous ne retrouvons ni dans un indicateur ni dans l'autre : la ligne 76 d'Adinkerke à Poperinge par Leisele et Proven. Cette ligne fut bâtie par l'armée belge durant la première guerre mondiale pour servir de liaison entre les divers secteurs du front. La paix venue, elle perdit de son utilité et disparut au début des années trente.

Une autre petite ligne internationale avait déjà disparu de l'indicateur de 1935 : la ligne 85A reliait Herseaux à Wat-

(3) - note de Trans-Fer : la ligne 24A Montzen - Y Geulthal - Y Ronheide (Aachen-Süd) a été construite par les Allemands pendant la première guerre mondiale, au même titre que la ligne Tongres - Visé - Y Botzelaer.

treloos et Roubaix, et supportait un appréciable trafic de travailleurs frontaliers venant des régions de Renaik, Avelinghem et environs en direction des filatures du nord de la France.

L'indicateur de 1914 nous apprend aussi l'existence d'un tableau 102, St-Ghislain-Hornu - Monsville - Flénu-Produits - Crachet-Piquery - Frameries. Celui de 1935 reste muet à ce propos.

Pour nos amis carolos, le tableau 116 de 1914 sera intéressant : il mentionne un service de Jumet-Brûlotte à Doche-rie-Biernaux, continuant vers le Pont du Canal et le Boulevard Central. Rien de tout cela en 1935. Encore une disparition dans cette région à l'horaire de 1935 : la ligne 133 Jamicouix - Marcinelle - Couillet-Montignies avait déjà été enterrée.

Continuant notre promenade à travers les horaires, nous rencontrons une particularité dans l'indicateur de 1914 : le tableau 143 reprenait le "Zaman", petit chemin de fer à voie de 720 mm entre Embresin et Noville-Taviers. Comme la concession de cette ligne avait expiré dans les années vingt, nous la retrouvons en 1935 dans la partie vicinale de l'indicateur, ayant été mise à voie métrique.

Aucune trace en 1914 de la ligne Bertrix - Muno, alors que dans l'indicateur de 1935, elle porte le numéro 163A. Nous avons déjà rappelé l'origine et le but de cette ligne en parlant de la ligne 47. (4)

De plus, au cours des temps, certaines sections de lignes ont migré d'un tableau à l'autre, ou bien ont reçu un numéro différent dans l'un ou l'autre indicateur : les exemples seraient trop nombreux pour être tous mentionnés ici. En outre, certaines haltes ou gares sont créées ou disparaissent, selon les nécessités commerciales de l'époque.

En 1935, on pouvait encore se permettre de mentionner d'autres moyens de transport : le début de l'indicateur reprend les liaisons régulières de la Sabena au départ de Bruxelles. Ainsi, saviez-vous qu'en été, il existait une liaison Bruxelles - Le Zoute - Ostende par avion ?

En résumé, nous ne pouvons que vous conseiller d'acquiescer cet indicateur : sa lecture pourra rappeler le bon vieux temps où les transports en commun régnaient en maîtres en Belgique, ou bien fera rêver les plus jeunes à des lignes qu'ils n'ont jamais connues. En tout cas, si jamais on invente une machine à remonter le temps, moi, je sais où je voudrais aller !

William Jones

(4) - note de Trans-Fer : il en est de même pour la section St-Vith - Gouvvy de la ligne 163.

Activités du GTF asbl

C'était un événement exceptionnel...

Une ancienne motrice de tramway de la STIL (Liège) a roulé à nouveau par ses propres moyens sur le réseau de la STIB : la ligne Woluwé - Tervuren a en effet été le théâtre de la circulation de la motrice ex-RELSE n° 321 les 16, 17, 23 et 24 juin 1990: nos membres ont pu faire une excursion à cette occasion.

Globalement, peu de choses ont dû être refaites pour rendre son autonomie à cet engin : beaucoup d'huile et de graisse, et le remplacement de huit sabots de frein, pièces que, par une grande chance, on a pu retrouver...

Tout était donc fonctionnel après 22 années d'inactivité... Ceci démontre à suffisance la robustesse du matériel et sa grande fiabilité.

Cette opération n'a été possible que grâce à la compréhension des dirigeants de l'asbl Musée du Transport Urbain Bruxellois (MTUB) et de la STIB, et grâce au concours très actif de plusieurs membres de cette asbl, qui ont effectué des vérifications, et participé à divers travaux. Mais ils ont aussi fait la reconnaissance des itinéraires pour permettre l'acheminement de la motrice de la Chaussée d'Anvers au dépôt de Woluwé (le gabarit de cette motrice est en effet supérieur à celui des tramways bruxellois). Pour la même raison, ils ont élagué les arbustes entre Woluwé et Tervuren, pour éviter que la caisse nouvellement repeinte ne soit abîmée.

Les membres actifs du GTF asbl sont loin d'avoir démerité dans cette opération, et nous les en remercions. Nous décernons une mention spéciale à notre membre bruxellois William Bogaerts qui s'est dépensé sans compter ; il mérite ici un grand coup de chapeau.

Nous reproduisons ci-après la notice de la motrice 321, que nous avons éditée et distribuée à tous ceux qui ont fait le périple en tram liégeois sur la ligne de Tervuren.

L.P.

Courte notice historique sur la motrice électrique 321 des RELSE

Cette motrice a circulé sur le réseau des Railways Economiques de Liège - Seraing et extensions, une compagnie intégrée en 1964 dans le réseau de la Société des Transports Intercommunaux de la région liégeoise (STIL).

Le réseau ferré des RELSE (dénommé "tram vert" par le grand public), se composait des quatre lignes suivantes :

- Liège - Pont de Seraing - Seraing (Beauséjour)
(actuellement ligne n°2)

- Liège - Pont-de-Seraing - Flémalle passage à niveau Nord-Belge
(actuellement ligne n°3)
- Liège - Pont-de-Seraing - Ougrée (gare)
- Seraing (Banque) à "La Troque" passage à niveau Nord-Belge

La première ligne a vu le jour en 1882 entre Jemeppe et l'avenue Blonden à Liège ; le réseau s'est ensuite étoffé tout au long de son existence, tandis que le matériel roulant a été périodiquement modernisé.

En 1931, la société décide de mettre à l'étude la construction de nouvelles voitures motrices de grande capacité et du modèle le plus moderne.

Dès 1933, une commande de 12 véhicules est passée à l'industrie belge.

Devant les résultats de la mise en exploitation et l'accueil du public vis à vis de ce nouveau matériel, une nouvelle tranche de 9 voitures est commandée au début de l'année 1935.

Les voitures sont à deux bogies et font ainsi la différence avec tout le matériel précédent des RELSE, qui était à deux essieux.

Elles sont numérotées 301 à 321 (appellation interne RELSE: "type D"). La première voiture fait l'objet d'une présentation à la presse de Liège le 6 décembre 1933. La mise en service commerciale a lieu le 3 janvier 1934 pour la tranche 301 à 312, et en novembre 1935 pour la tranche 313 à 321.

Capacité

116 places au total :	places assises :	1ère classe :	24
	(48 au total)	2ème classe :	24
	places debout :	1ère classe :	19
	(68 au total)	2ème classe :	49

Toutefois, lors des affluences journalières, il était prévu de relever un certain nombre de sièges. Le nombre de places assises était alors réduit à 32, tandis que le nombre de places debout était porté à 103, soit un total de 135 places.

Dimensions

Longueur hors tout :	15.200 mm
Largeur hors tout :	2.350 mm
Diamètre des roues :	685 mm
Empattement d'un bogie :	1700 mm
Entre-axes des bogies :	7150 mm

Poids

Poids total en charge :	31.000 kg
Poids à vide :	21.500 kg
décomposition :	1 bogie sans moteur : 2887 kg
	caisse nue : 9837 kg

Constructeurs

Partie mécanique : "La Brugeoise et Nicaise et Delcuve",
à St-Michel-lez-Bruges (actuellement "BN")
Partie électrique : Ateliers de Constructions Electriques de
Charleroi (ACEC)
Fournitures diverses :
bogies (avec freins à sabots et à patins) : Brill
division française (Paris)
freins pneumatiques : Westinghouse
portes automatiques : Brown - Boveri

Caractéristiques

Moteurs : type MTV 215
nombre : 4
puissance continue : 46 CV
puissance nihoraire : 62 CV
Controller : TC 476 SP
Courant : 600 V continu
L'ensemble des circuits de force, d'éclairage et d'auxiliaires
est sous 600 V continu, sauf un circuit de 4 lampes de secours
(6 V).

Exploitation d'origine

1 conducteur, 2 percepteurs itinérants dans le véhicule.

Mise en service des 13 premières voitures sur la ligne Liège -
Seraing. Elles étaient tellement performantes qu'elles rattrai-
paient les trains (composés d'une ancienne motrice à 2 essieux
et de remorques de la ligne de Flémalle) : il fallut supprimer
en juillet 1936 le 3e plot de shuntage des moteurs dans le
couplage "parallèle".

Specimen

La motrice 311 a été présentée à l'Exposition de Bruxelles de
1935. Ce type de véhicule était en effet considéré à l'époque
comme un des plus grands d'Europe. Sa largeur était assez in-
habituelle.

Modernisation

Etudiée par Electroraïl dès la fin 1957, et réalisée en 1958.

- * établissement de 3 sièges au lieu de 4 par transversale
- * suppression de toutes les cloisons transversales
- * plate-forme centrale au niveau des compartiments
- * tubes d'éclairage fluorescents
- * exploitation par un seul receveur à poste fixe
- * circulation dirigée des voyageurs : montée par
l'arrière et descente par les portes centrale et avant
- * châssis de fenêtres modifiés sur certaines voitures

La capacité est ainsi portée à 143 places dont 33 assises et
110 debout.

La première motrice ainsi transformée a été mise en service le 18 mars 1958.

Fin d'exploitation du réseau

* Le 27 mars 1967, les tramways quittaient pour la dernière fois leur terminus liégeois de la place de la République Française. Le terminus était reporté place Général Leman pour "permettre" la construction de la trémie routière du Petit Paradis.

* Le 3 novembre 1967, le tronçon ferré Liège (place Général Leman) - Pont-de-Seraing était définitivement supprimé.

* Le 30 avril 1968, les tramways roulaient pour la dernière fois entre Seraing (Beauséjour), Pont de Seraing et Flémalle-Haute.

Motrices à bogies préservées

301 : de 1968 à 1970, cette motrice a été conservée au dépôt de Jemeppe de la STIL, puis elle a été transférée dans un dépôt de la STIB à Bruxelles

321 : cette motrice a subi la dernière "petite visite" en septembre 1967, et la dernière peinture complète réalisée sur un tramway liégeois en mars 1967. De 1968 à 1970, elle a résidé au dépôt de Jemeppe. Elle fut ensuite transférée dans un hall de Longdoz de la société Cockerill pour permettre la construction du recuit continu des Kessales de cette société.

Restauration de la motrice 321

Cette motrice a été transférée en 1989 de Liège à l'atelier de la Chaussée d'Anvers de la STIB à Bruxelles.

La caisse y a été entièrement remise en état par le personnel de cet atelier.

La livrée et les accessoires témoignent de l'état du véhicule en 1964 (à la constitution de la STIL).

Différents accessoires perdus ou volés ont été aimablement fournis par des collectionneurs privés, que nous remercions vivement.

Les installations mécanique et électrique n'ont pas fait l'objet d'une rénovation particulière.

Nouvelles éditions du GTF asbl

Le mois de juillet a été le théâtre de la publication de deux nouvelles éditions du GTF asbl. Les avez-vous acquises ?

Histoire du chemin de fer Landen - Statte

Il y a quelque 115 ans était mise en service la ligne de chemin de fer Landen - Statte.

Deux de nos membres, Didier Funken et Christian Lamby, se sont mis en tête d'écrire l'histoire de cette artère qui traversait la Hesbaye.

Une notice historique de plus ? Quel intérêt d'évoquer le passé ? ... Une ligne de chemin de fer aujourd'hui pratiquement rayée de la carte au moment où le rail nouveau, le TGV, va bientôt irriguer toute la Wallonie.

C'est dans l'idée que la connaissance du passé permet de mieux affronter l'avenir que le GTF asbl, entièrement animé par des bénévoles, édite cet ouvrage, qui vient de sortir de presse.

Une page d'histoire d'une société de transport, c'est la base de sa richesse. Mais c'est aussi une tranche d'histoire locale : la Hesbaye, cette région de Moyenne Belgique située entre Namur, Tirlemont, Saint-Trond et Liège. Aujourd'hui désert ferroviaire, la Hesbaye a été jadis sillonnée de voies ferrées de tous écartements, qui ont apporté, pendant près d'un siècle, une contribution décisive à son développement économique et social.

C'est également l'histoire du rapprochement des hommes, du développement des grandes cités et industries (n'y eut-il pas, jusqu'à la fin de l'exploitation, des trains directs Landen - Hannut - Statte jusqu'à Bressoux ou Liège-Vivegnis, via Seraing?)

Fruit de trois années de travail de recherche en bibliothèque, de relevés sur le terrain, de rencontres avec les témoins survivants, l'ouvrage qui paraît aujourd'hui a l'ambition de faire le tour de l'histoire de la ligne de Landen (gare de bifurcation située sur l'artère Bruxelles - Liège) à Statte, faubourg de Huy.

Une première section du livre évoque chronologiquement tous les aspects de la vie de cette ligne, depuis les palabres qui ont présidé à sa création jusqu'à sa mise hors service, intervenue ces dernières années. Une seconde section passe en revue toutes les gares, haltes et points d'arrêt ayant jalonné la ligne : pour chacun, de nombreux témoignages historiques sont rassemblés sur la gare, son exploitation, sa raison d'exister, avec le cas échéant plans de voie et photos d'ambiance du chemin de fer inséré dans la vie locale.

Le tout est très abondamment illustré de 150 cartes-vues anciennes et autres photos de toute époque, la plupart du temps inédites, évoquant souvent en grand format la Hesbaye de jadis et d'aujourd'hui.

De présentation luxueuse, l'ouvrage compte 144 pages au format 210 x 210 mm, sur papier couché glacé 115 gr/m² avec reliure cousue fil de lin.

Il est en vente au prix de 750 FB dans les bonnes librairies de Huy et Hannut, au guichet des gares de Huy et Statte et au Musée des Transports en commun du pays de Liège, rue Richard Heintz, 9, 4020 Liège (ouvert les samedis et dimanches après-midi jusqu'au 14 octobre).

Il peut aussi être commandé par correspondance, en versant la somme de 750 FB (+ 60 FB envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 810 FB au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1, en indiquant en communication "Landen-Statte". Il est également possible de nous envoyer une commande signée avec numéro de votre carte de crédit "Visa", et sa date d'expiration, ou de nous faire parvenir un chèque garanti.

Pour l'envoi à l'étranger, le prix tout compris est porté à 835 BEF, à verser à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Une commande par débit d'une carte "Visa" ou "Eurocard" est aussi possible.

A chaque envoi, il sera joint "Retrorail", un dépliant de 20 pages reprenant tous les chemins de fer touristiques belges, où vous pourrez revivre ou découvrir l'ambiance bien vivante des anciens trams à vapeur, diesel ou tramways électriques. Ce dépliant peut aussi être obtenu séparément en envoyant deux timbres-poste pour lettre à l'adresse du GTF asbl.

Un nouveau Trans-Fer hors série...

L' Athus - Meuse
situation actuelle
perspectives d'avenir

A l'occasion du voyage que nous avons organisé sur la ligne Namur - Dinant - Gedinne - Bertrix - Virton - Athus le 21 juillet 1990, nous avons publié une édition hors série et hors abonnement de notre revue périodique "Trans-Fer". Elle est entièrement consacrée à "l'Athus-Meuse".

Au sommaire :

- Electrification de la ligne Namur - Dinant (d'après documents SNCB)
- L'Athus-Meuse, une photographie de la ligne de nos jours, par Michel Van Ussel
- L'avenir de l'Athus-Meuse, par Roland Marganne

Une édition de 40 pages, format A5 brochée, avec une vingtaine de photos noir et blanc des sites les plus caractéristiques et des plans détaillés des voies des différentes sections de l'Athus-Meuse (y compris plans de gares).

Nous avons augmenté le tirage afin que nos membres qui n'ont pu être des nôtres le 21 juillet, puissent également en disposer s'ils le souhaitent. Pour l'obtenir par voie postale, il suffit de verser, avant le 1er octobre, une somme de 100 FB (+ 15 FB de frais d'envoi) = 115 FB à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

[envoi à l'étranger : frais de port portés à 25 FB, soit une somme totale de 125 FB à verser à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.]

Le tirage ayant tout de même été limité, ne traînez pas à commander, pour être servi !

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF
 Vous trouverez nos éditions en vente aux adresses suivantes, au prix catalogue GTF, mais en évitant les frais de port...

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 CFV3V, 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.

"La Vennbahn, un pôle de développement touristique"

Un syllabus de 110 pages, édité en septembre 1984 au format A4, sans photo. Cette étude est le point de départ de la réflexion sur l'exploitation touristique des lignes de chemin de fer dans les Cantons de l'Est.

Nombre d'exemplaires très limité. Commandes avant le 15/9/90.
 Prix : 400 FB + 65 FB de frais d'envoi = 465 FB (étranger : frais de port portés à 175 FB).

La foudre frappant des dispositifs de défense, fait sauter le pont du Val-Benoît

11 morts, 3 disparus, 47 blessés

Sur le pont du Val-Benoît, un train s'est arrêté juste à temps
pour n'être pas précipité dans la Meuse

Lorsque, récemment, les médias ont commémoré la déclaration de guerre en Pologne, le 1^{er} septembre 1939, personne, à notre connaissance, a évoqué la catastrophe du Val-Benoît, survenue la veille, en fin d'après-midi, à tel point que celle-ci parut en manchette des journaux, simultanément avec les premières nouvelles du front.

Depuis la mobilisation, les ponts avaient été minés par l'armée et les postes de sentinelles aux abords du pont du Val-Benoît étaient devenus familiers aux habitants. Les soldats occupaient d'ailleurs, en partie, les locaux de l'école du Rivage où, enfants, nous nous rassemblions autour des cuisines roulantes, choyés par les mobilisés qui étaient eux-mêmes, la plupart, pères de famille.

Et pourtant, le jeudi 31 août 1939, chacun se forçait à penser que les malheurs et misères de la guerre épargneraient notre pays dont on nous vantait le dispositif de défense déployé aux frontières. Les fameuses barrières métalliques anti-chars rendaient notre territoire inviolable!

Le lendemain, Dantzig allait être incorporé au III^e Reich, Hitler allait parler au Reichstag et la phase C du renforcement de l'armée belge allait être décrétée par le Gouvernement. N'empêche, l'Exposition de l'Eau, ce 31 août avait ouvert ses portes et la fête continuait. Parmi les programmes de cinéma, pointons le Forum qui présentait Le Chant du Printemps, avec Janette Mac Donald, et surtout, le Théâtre de Verdure d'Angleur, avec Le Chant du Misouri, enfin le cinéma Américain proposait 3 films par séance! On annonçait l'ouverture du grand café Le Charlemagne, place du Théâtre et le Touring club proposait une randonnée de 10 jours en Suisse, par bicyclette.

Au fur et à mesure que la journée s'écoulait, le ciel devint menaçant. Soudain, alors que chacun était à table, un violent orage éclata sur la vallée de la Meuse. A 18h.45 la foudre toucha vraisemblablement les lignes de mise à feu des mines placées dans les piles du pont, en provoquant l'explosion, de même que celles du vieux pont d'Ougrée, reliées aux mêmes circuits. Le tout nouveau pont eût également sauté, sans l'intervention d'un jeune lieutenant qui eut la présence d'esprit de couper les cordons des charges. La charpente des deux ponts (car deux tabliers pour deux voies chacun avaient remplacé le vieux pont en pierre de 1843) s'écrasa sur les rives et sur les chalands amarrés sous le pont, et sur le corps de garde des sentinelles. Quatre miliciens, que l'on peut considérer comme les premières victimes belges de la seconde guerre mondiale, trouvèrent la mort. Les civils payèrent beaucoup plus lourdement leur tribut, car le fac-similé du titre du journal La Meuse date du 1^{er} septembre. Le bilan définitif des victimes se révélera plus élevé.

Quant aux dégâts matériels, qui se chiffraient à des millions de francs 1939, de nombreux immeubles ayant été, soit détruits, soit gravement endommagés, ils n'étaient que l'avant-goût de ce qui attendait les habitants de Kinkempois, particulièrement entre mai 44 et février 45.

Sur le plan des transports, la disparition du pont coupait l'est du reste du réseau et notamment la magistrale Ostende-Cologne. La première tâche de la SNCB fut donc de rétablir le trafic en utilisant le nouveau pont de Renory construit début des années '30 pour permettre l'évitement des plans inclinés au trains de marchandises. Mais la crise économique avait interrompu les travaux de voies de la ligne 36a Kinkempois-Hollogne-Fexhe. Il fallut donc d'urgence placer les rails entre Voroux et le pont, performance trop peu connue, puisque, grâce à des centaines d'ouvriers, amenés de tous les coins du réseau par trains spéciaux, la ligne serait ouverte au trafic seulement 15 jours après l'explosion, soit le 15 septembre 1939!

Entre-temps, des mesures sont prises pour rétablir la circulation des trains: les internationaux sont déviés par Seraing et les relations Liège-Verviers ont leur départ reporté à Liège-Longdoz, de même que les trains des lignes 38 (Herve) et 41 (Rivage). Des autobus, puis une ligne de trolleybus (No 30) circulent entre Liège (Gns) et Angleur pour transborder les voyageurs. Ces navettes seront maintenues après le 15 septembre puisque les trains détournés par Kinkempois et le pont de Renory ne desservent aucune gare de Liège. La SNCB ne déplore pas seulement des dégâts aux voies. Deux circulations se trouvaient précisément sur les ponts lors de leur destruction: le train 184 Liège-Luxembourg, tracté par une loco type 64, qui a quitté les Guillemins à 18h.39 avec 28 voyageurs. Le chef-garde, sain et sauf, raconte: "le convoi s'était arrêté 3 minutes trente au signal situé à 30 mètres de l'entrée du pont. L'explosion eut lieu, le train venait de démarrer et après avoir parcouru une cinquantaine de mètres. La locomotive, le tender et le fourgon étaient déjà engagés sur le pont lorsque ce dernier explosa. Seul, le fourgon resta suspendu dans vide, entraînant avec lui la première voiture. J'eus l'impression que la loco et son tender disparaissaient dans le vide. (en fait tout le convoi restait solidaire, l'avant de la loco ayant pour ainsi dire le premier essieu dans l'eau). Ce fut indescriptible. Des jets de vapeur et de la poussière fusaient de toutes parts, des cris d'horreur s'élevaient des véhicules. Je parvins par mes propres moyens à me dégager et me précipitai vers la première voiture, les voyageurs gisaient pêle-mêle parmi les débris de bois, de fer et de gravats, plus ou moins gravement atteints". Le machiniste Jonet et son chauffeur Debras avaient été tués sur le coup. Au même moment circulait sur l'autre pont une loco haut-le-pied, type 81 pilotée par le machiniste Fr. Crespin, assisté de son chauffeur Collard et accompagné d'un collègue haut-le-pied, E. Drijvers. Ces deux derniers eurent la vie sauve, mais furent grièvement blessés, ensevelis sous le charbon du tender.

Tout le quartier du Rivage-en-Pot et de Kinkempois avait été ébranlé, plusieurs habitants avaient été tués dans leur immeuble, de même que des passants, notamment ceux qui s'étaient abrités de l'orage sous le tablier du pont. Il faut savoir qu'à l'époque, toute le rivage était garni de maisons qui reçurent de plein fouet l'onde de choc et les débris des piles, voire de pièces métalliques arrachées des superstructures de l'ouvrage. Il en était de même du côté Kinkempois, dans les rues Béco, d'Ouqrée, Bossy, Boileau et surtout dans la rue Renory où les nombreux commerces situés entre la rue du Centenaire et le pont étaient dévastés. Par chance, pas un seul trolleybus des trois lignes qui passaient sous le pont ne se trouvait à proximité, mais leurs lignes aériennes, toujours sous tension, se tordaient, provoquant d'énormes étincelles. On signala l'effet de souffle et même des chutes de pierre place Leman.

Le quartier devint rapidement un lieu de pèlerinage à tel point que l'armée dut établir de barrages pour isoler la zone sinistrée. Les installations de la centrale électrique toute proche ayant été dévastées, tout le sud de la ville, depuis le Pont d'Avroy fut privé d'électricité, ce qui alourdissait encore l'atmosphère sinistre amplifiée par le bruit des bottes et les mesures d'occultation.

Un journaliste de La Meuse fait cette réflexion: "En voyant les ravages causés par l'explosion d'un pont miné, on se demande ce qu'il resterait de la ville si, par nécessité militaire, tous les autres ponts devaient sauter". Cette pensée prémonitrice allait malheureusement être la réalité moins de neuf mois plus tard. Le pont du Val-Benoît reconstruit provisoirement par l'armée d'occupation allait encore attirer plus d'une fois la foudre, celle des bombes alliées qui de mai à août 1944 allaient achever la destruction du Rivage-en-Pot et d'une partie importante de Kinkempois. Mais ceci est une autre histoire, aussi pénible, sinon plus encore que la tragédie du 31 août 1939.

M.LAMBOU, IX.1989

Courrier des lecteurs

* A la suite des remarques de M. R. Huysman sur le contenu de Trans-Fer spécial n°4, parues dans notre n° 70 page 25, un membre cheminot liégeois nous écrit à propos de la signalisation qui existait sur la ligne 44 Pepinster - Spa dans les années soixante, avant sa modernisation et son électrification. M. Huysman avait indiqué qu'il s'agissait là d'une des rares lignes belges autorisées à 70 km/h, et qui disposait néanmoins de signaux mécaniques avertisseurs. Selon notre correspondant, dans la première moitié des années soixante, il y avait bien des signaux avertisseurs sur cette ligne, mais ils jouaient en fait, à l'époque, le même rôle que des balises, car la liaison bifilaire qui aurait dû les commander n'existait pas (ou plus ?).

De plus, le signal avertisseur de la gare de La Reid (supprimée à cette époque), situé à l'extrémité côté Pepinster du quai de Marteau était encore constitué par un disque jaune, comme on peut en voir un exemplaire au Musée du Chemin de fer de Bruxelles-Nord.

Article "le train fantôme du 2 septembre 1944"
Trans-Fer n°70 page 21.

M. Michel Herbiet, rédacteur de Ferro-Flash-Namur, qui a aussi publié cet article de Monsieur Feron, nous signale une correction à faire au texte, et suggérée par Monsieur Huysman. La locomotive 3302, dont il est question dans l'article, n'est pas du type "américain". Il s'agit en fait d'une Consolidation belge construite par Tubize au nombre de 8 exemplaires (type 33). A l'époque, la remise de Bruxelles-Midi abritait en effet des locomotives type 10, 33, 41, 57, 58 et 60 (la totalité des machines type 33, soit 8 unités, et type 60, soit 16 machines). Vu les bombardements fréquents par l'aviation alliée de la remise de Schaerbeek, cette dernière avait transféré à Bruxelles-Midi ses 6 type 12 et ses 29 type 1, pour les mettre à l'abri des raids aériens (le solde de l'effectif des type 1, soit 6 machines, était affecté de son côté à Stockem).

Nous remercions nos membres de ces précisions.

Bibliographie

Op de Rails, n° 1990/6 - juin 1990

Mensuel de la NVBS (Pays-Bas). 30 pages format A4.
Couverture en quadrichromie avec photo pleine page de la motrice 1291 du MTUB (Musée de Woluwé).
Un article de 8 pages, avec de nombreuses photos, sur "Museumtrams in België" : liste du matériel préservé.
En langue néerlandaise.
Le numéro : 7,5 Florins, à verser au compte (Giro) 324525 à Heemstede. Adresse : NVBS, Postbus 3002. NL-1200 AK Hilversum.

Agenda

- 15 et 16/9/90 : trains miniature vapeur (5" et 7 1/4").
Brussels Model Steam Club. Chaussée de Neerstalle, 327 -
1190 Bruxelles. Renseignements au 068/283614
- 18/11 : Malmédy - grande bourse d'échange dans l'ancienne abbaye à côté de la cathédrale de 10 à 16h.
Renseignements : Club ferroviaire malmédien
tél. 080/338394

Le bénévole

Le bénévole (activus benevolus) est un mammifère bipède que l'on rencontre surtout dans les associations où il peut se réunir avec ses congénères ; ils se rassemblent à un signal mystérieux, appelé "convocation". On les rencontre souvent en petits groupes dans divers endroits, parfois fort tard le soir, l'oeil hagard, le teint blafard, discutant ferme sur la meilleure façon d'animer une manifestation ou de faire des recettes supplémentaires pour boucler le budget.

L'ennemi héréditaire du bénévole est le "yaqua", dont les origines n'ont pu être déterminées ; le yaqua est aussi un mammifère bipède, mais il se caractérise surtout par un cerveau très petit, qui ne lui permet de connaître que deux mots : "y a qu'à", d'où son nom.

Le yaqua attend ! Il attend le moment où le bénévole fera une erreur, un oubli pour se muter en une forme plus méchante, le "yavaiqua". Ainsi transformé, le yavaiqua bondit et lance son venin qui atteindra son adversaire, provoquant chez lui une maladie très grave, le découragement.

extrait d'Entre-Voies (CFEB), n° 111, p.1

Le GTF asbl fait sienne ces définitions, qu'il dédie à ses irremplaçables "activi benevoli"

Une nouvelle organisation du G.T.F. asbl :

L'adieu à l'atelier de traction électrique de
Bruxelles-Midi.

Le samedi 29 septembre 1990.

Le 1er octobre prochain, l'ATE Bruxelles-Midi fermera définitivement ses portes pour être démolie, et faire place à un nouveau complexe destiné à l'entretien des futures rames TGV.

Le GTF a estimé qu'il fallait offrir une dernière occasion à ses membres de visiter cet ATE, où pratiquement toutes les séries de locomotives électriques du réseau ont été entretenues.

A cette occasion, diverses activités annexes seront organisées, comme par exemple des baptêmes en locomotive, et une parade de toutes les séries d'engins électriques ayant eu Bruxelles-Midi comme atelier d'entretien : encore plus fort que le parallèle des 10 "gros nez" à Bertrix le 21 juillet dernier !

La matinée sera mise à profit pour se rendre à Louvain, où se tiennent les traditionnelles journées "portes ouvertes" : le clou y sera contesté la "type 1", qui sera vraisemblablement sous feu après une longue restauration.

Programme de la journée :

- de 9h30 à 11h15 : visite libre à Louvain (navette entre la gare et la remise).
- parcours en train de Louvain (D. 11h26) à Bruxelles-Midi (Ar. 11h55).
- temps libre pour dîner à Bruxelles.
- Rendez-vous vers 14h00 à l'ATE Bruxelles-Midi (Forest), accessible soit en train (via Forest-Midi L.96), soit en bus 49 (Rue du Charroi).
- Visite libre de 14h00 à 16h00.
- Retour libre.

Il y aura 2 forfaits d'organisation :

Formule A : Au départ de Bruxelles :

A-R Bruxelles-Louvain, visite Louvain,
Après midi visite ATE Bruxelles-Midi.

Formule B : Au départ de toute gare belge :

Train vers Louvain, visite Louvain, ensuite train vers Bruxelles. Après midi visite ATE Bruxelles-Midi et retour de Bruxelles vers toute gare belge.

Nous annoncerons les derniers détails et prix de cette organisation par lettre circulaire avec bulletin d'inscription uniquement aux personnes qui auront manifesté immédiatement leur intérêt (au plus tard le 10/09/90) en écrivant à GTF asbl, B.P. 191, 4000 LIEGE 1. en joignant une enveloppe timbrée à 14 F. et portant leur nom + adresse ainsi que la mention "ATE" dans le coin supérieur gauche. (Signaler également la formule choisie, ainsi que le nombre de personnes).

Le Multi Pass

Nouveau à la SNCB

Cela bouge à la SNCB, en particulier au niveau des produits. Une nouvelle formule a été lancée. Elle est destinée aux personnes qui voyagent en groupe et appartient à des catégories d'âge bien déterminées.

Ce nouveau produit est le Multi Pass, ainsi appelé parce que plusieurs personnes d'un groupe peuvent faire usage du même titre de transport.

Le Multi Pass coûte 990 F; il est valable uniquement en deuxième classe. Il permet à un groupe de 2 à 5 personnes d'effectuer deux déplacements simples. Le titre de

transport n'est pas nominatif. Il peut donc être transmis à d'autres personnes après une première utilisation. Bien qu'aucun lien de parenté ne soit exigé entre les membres du groupe, le Multi Pass se prête bien à des déplacements en famille. Ce produit peut également être utilisé par des grands-parents qui voyagent avec leurs petits-enfants. Le voyage de retour (ou éventuellement un autre voyage simple) ne doit pas nécessairement s'effectuer le même jour. La formule se révèle idéale pour aller passer des vacances plus ou moins longues en train dans une autre région du pays.

Le groupe doit se composer :

- au minimum d'un et au maximum de deux personnes âgées de plus de 18 ans;
- au minimum d'un et au maximum de 3 juniors de 6 à moins de 12 ans.

(Les enfants de moins de 6 ans accompagnés par des adultes voyagent gratuitement à raison de quatre enfants par adulte). Deux juniors de 6 à moins de 12 ans peuvent éventuellement se joindre au groupe moyennant l'achat d'un billet complémentaire de 100 F par junior et par voyage simple. Tous les membres du groupe doivent rester ensemble pendant toute la durée du voyage. Et la composition du groupe peut varier d'un voyage à l'autre.

La caractéristique de la carte Multi Pass est la présence de deux cases séparées à côté de la dénomination "Multi Pass" et d'un numéro d'ordre. Une case doit être remplie pour chaque voyage simple. Elle comprend la date complète du voyage, la gare de départ, la gare de destination, le nombre d'adultes - minimum un, maximum deux - et le nombre de juniors - minimum un, maximum trois. Il convient également de mentionner sur la carte le nombre de jeunes voyageant en plus des trois autorisés, qui disposent d'un

billet d'une valeur de 100 F.

Le Multi Pass est en vente dans les gares jusqu'au 31 décembre 1990. La date limite d'utilisation est fixée au 28 février 1991.

Le Multi Pass peut être utilisé à partir de 8 heures les jours ouvrables en dehors des mois de vacances juillet et août. En juillet et août, ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés, aucune limitation n'est liée à l'utilisation de la carte.

Quelques exemples

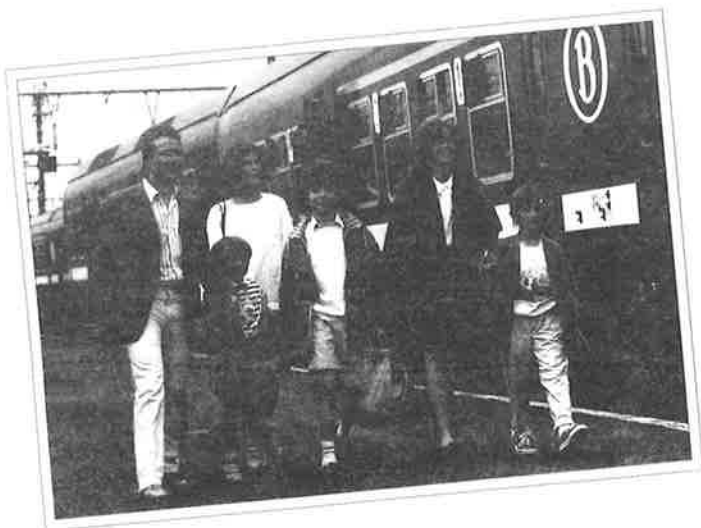
Nous renseignons ici quelques exemples qui mettent en évidence les avantages du Multi Pass.

Une famille de trois personnes - le père, la mère et un enfant de 14 ans - font une excursion d'Anvers à Ostende. Ce voyage aller et retour revient aux conditions tarifaires (touristiques) les plus avantageuses à 1 030 F. Avec le Multi Pass, le même voyage coûte 990 F, tout en offrant à deux jeunes supplémentaires la possibilité de voyager avec ce groupe pour le même montant.

La même famille, accompagnée cette fois de quatre enfants de leur voisinage, décide d'aller passer une journée à Namur. Une fois encore, en fonction des formules les plus avantageuses - tarifs touristiques pour les parents, tarif Go Pass pour les enfants - le voyage aller et retour d'Anvers à Namur coûterait 1.770 F.

Avec le Multi Pass, il revient à 1390 F. Gain: 380 F.

Grâce à Multi Pass, il est possible de calculer le coût d'un voyage en train dès l'établissement de l'itinéraire envisagé. Un voyage... avec Multi Pass, naturellement !



ASVi.

BULLETIN DE PARTICIPATION

VOYAGE EN TRAMWAY VICINAL EN HAINAUT LE 10/11/90

Bulletin à renvoyer pour le 5 novembre au plus tard à l'adresse suivante :

G.T.F. asbl c/o Mr J Laterre, 68, rue de Marchienne
6110 Montigny-le-Tilleul.

* Je soussigné,Membre n°
Rue n° Bte
N° postal Localité

* inscrits au voyage en tramway vicinal du 10/11/90
(inscrivez le nombre dans les cases)

... adulte membre G.T.F. ou assimilé à 400.-Frs
... " non membre à 450.-Frs
... enfant de 6 à 12 ans à 150.-Frs
... parcours d'approche S.N.C.B. 2é cl. à 250.-Frs
total	-----

* J'effectue simultanément le paiement :

- par chèque barré ci-joint rédigé à l'ordre du G.T.F. asbl
 - par virement au compte 068 0883360 08 du G.T.F. asbl à LIEGE
 - en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
- n° EXP

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

Date et signature

ASVI**ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU VICINAL****VOYAGE EN TRAMWAY VICINAL EN HAINAUT LE 10/11/90**

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre prochain voyage sur le réseau vicinal hennuyer organisé avec la collaboration du G.T.F. Celui-ci n'assume aucune part d'organisation de ce voyage.

A 09.45 H aura lieu le départ à Lobbes, Pont du Nord, (à proximité de la gare S.N.C.B.) à bord de deux convois spéciaux, les motrices 9924 et 10308 et remorques.

L'itinéraire prévu est le suivant : Lobbes, Thuin, Anderlues (Nous y serons rejoints par un autre convoi spécial (P.C.C. ou S.E.) de l'A.S.V.I. affrété par un groupe d'amateurs français. Ensemble, nous gagnerons La Louvière via Ressaix, Binche, Perennes et Trivières.

Arrivée à La Louvière vers 12.30 - Départ de La Louvière à 13.30 vers Gosselies-Dépôt. - retour prévu à Charleroi vers 17.00 H

Il n'est pas prévu de repas collectif en raison d'un temps de stationnement relativement court. Emportez donc votre repas.

De nombreux arrêts photos seront organisés, tant à l'aller qu'au retour.

Nous vous proposons de rejoindre la gare de Lobbes par trains réguliers au départ de toute gare belge pour la prix forfaitaire de 250 Frs. (voyage aller : gare de Lobbes - voyage retour de Charleroi-Sud).

Comment rejoindre Lobbes au départ de :

Liège Guil	07.49	Bruxelles-Midi	08.19
Namur	08.27/08.29		
Charleroi-Sud	08.55	Charleroi-Sud	09.04
	09.14		09.14
Lobbes	09.33	Lobbes	09.33

Au retour :

Charleroi-Sud	17.14	17.47	Charleroi-Sud	17.38
Namur	17.48	18.13	Bruxelles-Midi	18.23
Liège Guil.	18.35	18.53		

NOTRE PRIX :

- * Adulte membre ou assimilé : 400.-Frs
- * Adulte non membre : 450.-Frs
- * Enfant de 6 à 12 ans : 150.-Frs

Ce prix comprend les parcours en tram spécial, les frais d'organisation et la T.V.A.

INSCRIPTIONS :

Le plus tôt possible, et en tous cas avant le 5 novembre 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 cheque barré joint ou en versant la somme indiquée sur le compte 068 0883360 08 du G.T.F. asbl à Liège.

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 (sauf juillet et août) 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 1991, 180FB pour les membres belges, 270FB 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