

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel – Liège X

n° 74 – Avril 1991 – 80 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 74

Quatorzième année

Avril 1991

A nos membres - premier voyage de la saison	3
Nouvelles de la SNCB	
Le réseau ferré	4
Le matériel moteur - statistiques	16
Le matériel moteur sous la loupe	16
La SNCB en 1990 - restructuration et progrès	22
La nouvelle campagne de la Fondation Roi Baudouin	48
Fréquentation des gares voyageurs du réseau SNCB	58
Que sont devenues les assiettes des lignes abandonnées	65
GTF-Distribution	69
Divers	70

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. Latèrre, P. Lemja, J.C. Léonard, 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

Saisie électronique des textes : J. Ferrière

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1400 ex.

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

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

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.

Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

A nos lecteurs et membres

Voici, enfin, votre périodique "Trans-Fer", que beaucoup d'entre vous - ils nous l'ont écrit - attendaient avec impatience, voire inquiétude...

Comme vous le savez, la date de publication de Trans-Fer est liée aux voyages organisés par notre Association. Suite à diverses circonstances, notre programme "voyages" de 1991 débute plus tard dans la saison que prévu. La publication du premier numéro de Trans-Fer de l'année 1991 a donc été retardée jusqu'au moment où la première excursion de la nouvelle saison a pu être définie : nous en donnons un premier aperçu ci-après.

Nous espérons consoler chacun de cette attente énervante, en vous offrant un très copieux numéro. Il devrait être suivi, sous peu, d'une autre livraison tout aussi abondante.

Merci de votre confiance. Bonne lecture !

La rédaction de Trans-Fer

Premier voyage de la saison

Le GTF au Pays des Trois Frontières samedi 1er juin 1991

Le samedi 1er juin prochain, nous envisageons l'organisation d'un voyage en autocar spécial dans la région d'Eupen et Aix-la-Chapelle. Il commémorera la fermeture au service commercial du point frontière de Raeren-Walheim et la mise en service d'une troisième voie pour "Transports Exceptionnels" dans le tunnel-frontière de Botzelaer, sur la ligne Montzen - Aachen (West).

Nous envisageons l'itinéraire suivant : Liège-Guillemins - Verviers - Welkenraedt - Eupen - Raeren - Walheim - Stolberg - Aachen Hbf et West - Botzelaer - Montzen - Visé - Liège-Guillemins.

A la date de remise à l'imprimeur du présent numéro, les éléments de prix du voyage et d'horaire ne nous sont pas encore connus.

Aussi, nous prions nos membres qui souhaitent être informés des détails pratiques de ce voyage de nous envoyer dès que possible (avant le 20 mai), dans une enveloppe, une autre enveloppe timbrée à 14 F (1), portant l'indication de leur nom et adresse, et dans le coin supérieur gauche, la mention "voyage 1er juin". Grâce à cette enveloppe, nous pourrons leur faire parvenir - sans engagement de leur part - une circulaire plus précise leur donnant toute indication de prix, d'horaire, et un bulletin d'inscription.

Notre adresse : GTF asbl - Secrétariat, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

Merci à nos membres de leur compréhension.

(1) - pour nos membres étrangers, un coupon-réponse international.

d'une troisième ou quatrième voie : cette solution est très onéreuse, car elle doit être réalisée en général dans un milieu très urbanisé, avec tous les problèmes économiques et sociaux d'expropriation que cela suppose.

Aussi, la SNCB souhaite s'inspirer de l'exemple japonais, notamment pour éviter de quadrupler les voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies : abaisser l'intervalle entre deux trains. Le Japon pratique un intervalle de 2 minutes actuellement ; dans l'avenir, il se propose de "descendre" à 1 minute 40 secondes.

La SNCB envisage donc cette solution, qui implique des investissements dans la signalisation, moins onéreux que le quadruplement de lignes ferrées...

Dans le même ordre d'idées, la SNCB défend l'idée que la mise à simple voie d'une ligne est faisable sans perte de capacité à condition d'adapter la signalisation...

C'est ce qui n'a pas été fait sur la ligne 42 entre Aywaille et Trois-Ponts : les trains y sont chroniquement en retard depuis la mise à simple voie à la suite de la non-adaptation correspondante de la signalisation et des installations fixes. Sur cette section longue de 26,5 km, on ne relève que trois postes de block permettant l'espacement des trains : les deux gares encadrantes d'Aywaille et de Trois-Ponts, et le poste de block de Stoumont, au milieu de la section, où la seule possibilité de croisement de la section est ménagée. Il suffit donc d'un seul déshéurement de train sur une ligne parcourue par des trains hétéroclites (trains "P" accélérés Liège - Luxembourg, lourds trains de coke Alsdorf (RFA) - Grand-Duché de Luxembourg, trains "P" Liège - Gouvy), pour désorganiser la ligne... C'est ce qui arrive tous les jours... Le remède : prévoir d'autres possibilités de croisement sur cette section, ou prévoir une signalisation d'espacement pour les trains roulant dans le même sens, ou mieux et "carrément", la remise à double voie...

Quand donc la SNCB investira-t-elle pour améliorer le service des trains sur cette ligne ? Ou attend-t-elle plutôt que les voyageurs, découragés, aient déserté ses trains pour déclarer cette relation non rentable... et la supprimer ?

Projets de la SNCB en région gantoise

La publication du plan STAR 21 a déclenché en région gantoise de gros remous. Les intérêts gantois ne paraissent pas défendus dans ce plan : le chef-lieu de la province de Flandre Orientale se sentait économiquement isolé faute de liaisons ferroviaires rapides et fiables avec le réseau TGV. Aussi, la SNCB et le Ministère des Communications ont accepté de revoir certaines dispositions du plan STAR 21 afin de ne pas léser la région gantoise. Parmi ces orientations, nous retiendrons celles qui ont été publiées par le "Courrier de Gand" du 11 janvier 1991 :

* la SNCB envisage la réouverture de la halte "Gent-Expo" au voisinage du complexe d'expositions de Flandres-Expo

- * après la mise en service du TGV, les liaisons internationales directes au départ de Gand seront maintenues.
- * la relation TGV Côte d'Azur - Paris - Lille planifiée par la SNCF pourrait être prolongée jusqu'à Gand.
- * les villes de Paris, Cologne et Amsterdam pourront être atteintes à partir de Gand, via une liaison rapide à créer entre Gand-St-Pierre et une station bruxelloise du TGV.
- * Le TGV Allemagne - Bruxelles sera très certainement prolongé jusqu'à la côte belge via Gand-St-Pierre.
- * pour le trafic des marchandises, priorité sera donnée à la rénovation et à la modernisation de la gare de formation de Merelbeke.
- * Suite au développement du trafic au port de Zeebrugge, la SNCB envisage la pose d'une troisième, voire d'une quatrième voie entre Gand et Bruges, pour les trains de marchandises.
- * Suite au rehaussement de la section boulevard d'Afrique-Wondelgem de la ligne de chemin de fer 58 Gand - Eeklo, les passages à niveau du Wiedauwkaai et de la chaussée de Meulstede pourront être supprimés. Ces travaux de rehaussement permettront aussi le remplacement du pont tournant du Wiedauwkaai par un pont fixe. Ce nouveau pont pourra garantir une meilleure liaison par route et par rail entre les deux rives du canal et facilitera la navigation fluviale.

(recension : J. Ganton)

Construction d'un parking à étages à Liège-Guillemins

Annoncée depuis plus de vingt ans, la construction d'un parking à étages à Liège-Guillemins, sur le terrain vague situé entre le centre de tri postal de Liège X et le centre routier SNCB, a commencé le 22 avril. C'est le "petit projet" qui a été adopté afin de ne pas entraver les possibilités d'exploitation de la gare des voyageurs, mais aussi afin de conserver une des trois voies du Centre Routier, qui reçoit encore quelques wagons.

P.L.

Ligne 42 Rivage - Gouvy : un espoir d'électrification... et d'avenir ?

Notre périodique suit fidèlement la controverse qui oppose d'une part le Ministère des Communications et la SNCB, et d'autre part de nombreux groupements, et mandataires régionaux, sur l'avenir de la ligne Rivage - Gouvy, et sur l'opportunité qu'il y aurait à l'électrifier, afin d'assurer la continuité électrique entre Liège et Luxembourg. Il faut savoir en effet que les Chemins de Fer Luxembourgeois ont misé sur l'axe Luxembourg - Liège : ils électrifient pour l'instant le tronçon Luxembourg - Trois-Vierges en courant alternatif 25 kV 50 Hz, et vraisemblablement son prolongement jusqu'à Gouvy : la fin de ces travaux est fixée à l'année 1993.

Un nouvel élément à ajouter au dossier est fourni par le quotidien "L'Avenir du Luxembourg" en date du 22 janvier 91. Après de multiples sollicitations du gouvernement grand-ducal,

qui demande l'électrification de la partie belge de cet axe international, la SNCB et le gouvernement belge auraient émis leur accord pour que la Belgique co-finance l'électrification de la partie belge (700 millions de francs belges) avec le Grand Duché de Luxembourg et la Communauté Européenne. Ce cofinancement trouverait sa justification principale dans la possibilité pour Luxembourg d'être ainsi reliée au TGV "Nord" Londres/Paris - Bruxelles - Köln, par des correspondances rapides ménagées en gare de Liège-Guillemins. Au niveau des coûts d'exploitation, la SNCB prétend que la différence entre le prix de l'exploitation diesel et celui de l'exploitation électrique 25 kV serait insignifiante.

Le Ministre Dehaene fait la déclaration suivante dans une lettre adressée à M. Nothomb, mandataire de la province du Luxembourg, mais aussi président de la Chambre des Représentants : "La Belgique est associée à la demande luxembourgeoise visant à obtenir une aide financière auprès des Communautés Européennes pour l'électrification de la ligne 42 Rivage - Gouvy, tout en veillant à ce que le financement qu'elle entend obtenir pour le TGV "Nord" ne soit pas remis en cause. J'ai demandé au Directeur Général de la SNCB - ajoute M. Dehaene - de prendre des mesures pour que, en concertation avec les chemins de fer luxembourgeois, un dossier de demande de financement à introduire auprès de la Commission des Communautés, soit rédigé."

En écho au point de vue du Ministre belge des Communications sur cette affaire, voici celui de son homologue luxembourgeois, Monsieur Robert Coebels, interrogé par le sénateur-bourgmestre de Gouvy, Monsieur Jean Bock (3) : "Suite à la décision des autorités belges et de la SNCB de remettre à neuf la ligne 42, la Commission des Communautés Européennes a laissé entrevoir la possibilité de participer au financement du coût de modernisation de la ligne, qui pourra notamment servir pour le Grand-Duché de Luxembourg de relation d'apport au futur arrêt TGV en gare de Liège. Je suis persuadé que l'étude commune CFL/SNCB en cours permettra une solution satisfaisante impliquant l'électrification de bout en bout de la ligne Luxembourg - Liège.

On notera la prudence "de Sioux" du Ministre Grand-Ducal. Ne crions donc pas trop vite victoire sur l'électrification de la ligne 42... A suivre plus que jamais...

On a par ailleurs appris, via un permanent syndical CSC (4) que la SNCB aurait décidé que quatre trains de marchandises, qui jusqu'à présent, empruntaient soit la ligne 162 Namur - Arlon - Luxembourg, soit l'Athus-Meuse (via Bertrix - Virton) seraient reportés sur l'itinéraire Liège - Gouvy - Trois-Vierges - Luxembourg lors du changement d'horaire du 2 juin 1991. Il s'agirait du 49934 Belval - Zeebruges (rame vide), 47943 Anvers - Belval (à charge), 48955 Anvers - Luxembourg (produits pétroliers) et la rame vide d'équilibre 49946. Il semblerait que ces modifications d'itinéraire - violemment contestées par le sud-Luxembourg,

(3) - cf. La Meuse-La Lanterne, éd. Luxembourg, 11/4/91.

(4) - information relayée par le journal "l'Avenir du Luxembourg" - 19/2/91.

qui estime qu'il s'agit là d'un coup nouveau porté à l'emploi cheminot dans le région - seraient justifiées par des accords internationaux récemment conclus entre la SNCB et les CFL. Un des termes de l'accord serait la saturation de la "ligne du Nord" entre Luxembourg et Trois-Vierges. Un maximum de quatre trains nouveaux - précités ? - pourrait satisfaire à cet accord...

Ligne 43 Angleur - Rivage : mise en service de la traction électrique pour 1993...

Nombreux sont nos membres, et les usagers (!) qui s'inquiètent de l'avancement des travaux d'électrification de cette ligne. La décision d'électrification fut en effet prise le 30 octobre... 1981 par le Conseil d'Administration de la SNCB, et la première commande de matériaux date d'avril 1984.

Interpellé par un député sur le sujet (5), le Ministre des Communications confirme que la mise en service de la traction électrique sur cette ligne aura lieu en mai 1993. Actuellement, les travaux d'électrification sont réalisés à près de 60 %. Les travaux de voie sont terminés : depuis la fin de l'année 1990, la mise à simple voie est effective entre Bomal et Marloie, avec zone de croisement à Melreux. Restent encore à effectuer d'ici 1993 :

- la mise au gabarit du tunnel de Sy (68 millions - fin des travaux : mars 1992).....
- le remplacement du passage supérieur de Comblain-la-Tour (42 millions, fin des travaux en 1991).....
- la construction des bâtiments des sous-stations de traction de Rivage et Melreux et des postes de sectionnement de Bomal et Marloie, terminés à la mi-92 (45 millions).....
- l'équipement électrique de ces bâtiments pour début 1993 (130 millions).....
- le raccordement haute tension des sous-stations de traction en 1992 (55 millions).....
- l'adaptation de la signalisation en 91 et 92 (99 millions)
- l'aménagement d'une nouvelle cabine de signalisation à Hamoir (91-92 ; 18 millions).....
- la peinture des poteaux caténaires en 1992 et 1993 (30 millions).....
- la télécommande des installations caténaires (1992-93 : 20 millions).....

Budgétairement parlant, l'opération "électrification" de la ligne 43 représente une dépense de 1 milliard 738 millions de francs.

Les déclarations de Monsieur Dehaene ne parviennent pas à cacher, nous semble-t-il, le désintéret de la SNCB vis à vis

(5) - Question parlementaire posée par le député luxembourgeois Santkin, qui n'hésitait pas à écrire au Ministre que, selon des bruits persistants, l'entrepreneur principal adjudicataire des travaux d'électrification de la ligne considérait ce chantier comme "d'appoint" pour son entreprise : il y occupait son personnel lorsqu'il n'avait pas de travail ailleurs... (d'après Vers l'Avenir - 20/3/91 et La Meuse - 16/3/91).

de la ligne de l'Ourthe et de ses problèmes d'exploitation propres. Son électrification était-elle justifiée ? Le délai de 12 ans qui devrait s'écouler entre la décision de l'électrification et sa mise à fruit est-il justifiable sur une ligne de moins de 70 km, sans difficultés topographiques majeures ? Fallait-il pénaliser l'usager de cette ligne pendant si longtemps, si l'on sait que l'artère est quasi exclusivement utilisée par des trains de voyageurs occupés par de navetteurs (6). Jamais la SNCB, ni son président... liégeois n'ont apporté de réponse à ces questions...

Rappelons que le GTF a publié récemment un n° hors série de Trans-Fer consacré à l'histoire et à la problématique actuelle des lignes de l'Ourthe (Liège - Jemelle) et de l'Amblève (Trois-Ponts - Gouvy-frontière). Cette édition soignée de 60 pages abondamment illustrée est toujours disponible par versement préalable d'une somme de 270F envoi compris au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Indiquez en communication : "chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève". Pour l'envoi à l'étranger, le prix est porté à 285 F à nous faire parvenir selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Lignes 45 & 45A Trois-Ponts - Losheimergraben (frontière)

Actuellement, cette ligne achemine, rappelons-le, trois types de trafic :

- 1.- trafic SNCB marchandises commercial quotidien entre Trois-Ponts, Wévercé, Sourbrodt et Bullange (trafic de bois essentiellement par les cours à marchandises de Bullange et de Sourbrodt, toutes les autres gares intermédiaires étant fermées).
- 2.- trafic SNCB pour le compte de la Défense Nationale : troupes et matériel de et vers le camp militaire d'Elsenborn via Sourbrodt (7).

(6) - la ligne est actuellement desservie une fois toutes les deux heures par un train omnibus Liège-Guillemins - Jemelle, avec trains supplémentaires ("P") aux heures de pointe. Pour la traction de ces trains, depuis janvier 1991, les locomotives diesel série 55 de Kinkempois ont fait place aux locomotives diesel série 62, ainsi que nous l'avions annoncé (les locomotives série 55 antérieurement utilisées et plus puissantes ont été affectées aux trains IR de la relation Anvers - Neerpelt). Le matériel remorqué est constitué par des voitures M2 vieillissantes, gérées par Liers en rames de trois voitures (1AB, 1B et 1 BD) aux heures creuses. Les trains de pointe, eux, ont des compositions forcées à 6 ou 7 voitures.

(7) - pour l'évolution de ce trafic, il conviendra de surveiller les plans de redéploiement - en Belgique - de l'Armée Belge suite au plan "Charlier" et à la fin de la guerre froide, et la destination que l'armée donnera au camp d'Elsenborn. Des bruits en sens les plus divers circulent dans la région sur l'affectation future de cette importante installation.

3.- trafic touristique assuré par l'asbl "Vennbahn" : trains Eupen - Raeren - Sourbrodt - Wévercé - Bullange, en saison (8).

Ce trafic évoluera certainement dans les prochains mois. Il est quasi certain que la cour à marchandises de Bullange cessera définitivement ses activités au 2 juin 1991, et il est probable que toute la ligne 45 sera remise à la Défense Nationale à la même époque. Par contre, il se peut fort bien que les trains touristiques de l'asbl "Vennbahn" desservent prochainement la gare de Malmédy. Il y aurait même un projet de desserte au delà de Bullange, jusqu'à la frontière germano-belge et même au delà, jusqu'à Jünkerath !

La SNCB s'apprête par ailleurs à mettre en vente les bâtiments de gare de Malmédy (9), Waimes et Wévercé.

Néanmoins, les circulations commerciales continuent entre-temps sur la ligne 45 : elles ont essentiellement lieu les lundis, mercredis et vendredis. La traction est assurée par une ou deux locomotives série 55, parfois une locomotive série 82 (10), voire série 73 (!), et même rarement par une locomotive 1800 des CFL en réutilisation de son service normal Liège - Luxembourg. Les trains effectuent le parcours Trois-Ponts - Bullange, ou Trois-Ponts - Sourbrodt selon les cas. Parfois même, la desserte de Sourbrodt et de Bullange est effectuée à l'aide du même train : cette situation ne manque pas de pittoresque lorsque le convoi est "mixte", marchandises et "militaire". Au mois de décembre 1990, il y a une augmentation du nombre de wagons à destination de Bullange : jusqu'à présent, il y avait épisodiquement un ou deux wagons-trémies contenant du charbon. Plus régulièrement, on a vu au cours du dernier mois de l'année 1990 des wagons découverts de couleur bleue ou verte, avec les inscriptions "FEHRING" ou "SIMO-TRANS" destinés à recevoir de la sciure de bois à Bullange, et expédiés à l'usine de fabrication de pâte à papier de Lanaken. Il y a aussi les longs wagons plats équipés spécialement pour le chargement du bois en grumes, et des wagons tombereaux à 4 essieux destinés au même usage. Ceux-ci ont disparu de la ligne au début de l'année 1991.

Par ailleurs, depuis le début de cette année, une firme privée est occupée à remettre en état tous les ponts situés le long de la ligne 45.

(d'après notre correspondant local A. Ferrière)

(8) - voir à ce sujet notre article dans les dernières pages de ce numéro.

(9) - mise à prix : 3.200.000 F. Est-ce raisonnable vu son état de délabrement actuel. Pour rappel, le bâtiment de gare de Malmédy n'est pas l'édifice originel, détruit lors de l'offensive von Runstedt de l'hiver 1944-45. Il s'agit d'un bâtiment reconstruit après la seconde guerre mondiale.

(10) - c'est notamment une locomotive série 82 qui est chargée du service du chasse-neige, qui a par exemple été mis en service sur la ligne 45 en décembre 1990.

Ligne 49 - la gare d'Eupen ravagée par un incendie

Le bâtiment de la gare d'Eupen a été ravagée par un incendie criminel le 29 décembre dernier vers 4 heures du matin. Il semble que le sinistre soit d'origine criminelle : la porte d'entrée du bâtiment côté guais a été fracturée, de même que celle donnant accès au bureau de délivrance des billets, mais aussi du poste de block d'Eupen, régissant les aiguillages et signaux de la gare, ainsi que les liaisons avec les gares voisines de Welkenraedt et Raeren. Un incendie fut allumé manifestement dans ce local, mettant hors service le poste de signalisation d'Eupen, totalement renouvelé en 1984, lors de l'électrification de la courte ligne Welkenraedt - Eupen. La gendarmerie enquête : toujours est-il que les travaux de remise en état prendront environ 3 mois : pendant ce temps, la délivrance des billets a lieu dans les trains...

Rappelons que la gare d'Eupen a été complètement renouvelée dans le cadre de la remise en service du trafic voyageur sur la ligne Welkenraedt - Eupen en 1984. Un nouveau bâtiment de gare - celui qui a été sinistré - a été érigé et le plan des voies a été fondamentalement revu. la gare compte aujourd'hui trois voies électrifiées : la voie I à quai et en impasse, qui reçoit les trains omnibus cadencés de la relation Eupen - Welkenraedt - Spa - Géronstère, assurés par automotrices tranche 1954 de Kinkempois, la voie II à quai à double issue qui reçoit les trois trains tractés IC Eupen - Ostende de la journée (11), ainsi que les circulations marchandises et touristiques vers Raeren, et la voie 3, qui permet la remise en tête des locomotives, qui font "tiroir" en voie principale à la sortie d'Eupen côté Raeren.

d'après "Le Soir" - 30/12/90

Ligne 73 Deinze - De Panne

M. Dehaene, Ministre des Communications, aurait approuvé un investissement de 1,234 milliard de francs pour l'électrification de la ligne Deinze - De Panne. M. Dehaene justifierait cet investissement par la volonté de son département de dégorger le trafic -notamment routier- à la Côte en période de vacances, et de mieux développer l'infrastructure du Westhoek.

D'aucuns voient dans cette électrification l'ébauche d'un itinéraire "marchandises" lourd nouveau reliant le tunnel sous la Manche, Dunkerque, La Panne, Gand, Anvers, Neerpelt, Hollande et Allemagne, un itinéraire qui pourrait "faire de l'ombre" notamment à la ligne Anvers - Hasselt - Montzen - Aix-la-Chapelle. Une ligne "Ijzer en Rijn" en gestation ? A suivre...

Ligne 162 Namur - Arlon - Sterpenich (frontière)

Le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé, en sa réunion du 27 novembre 1990, la fermeture de la gare d'Abbay

(11) - locomotive électrique série 27 et rame de voitures M4

au trafic marchandises au 1er juin 1991 (12). Une fermeture "voyageurs" aurait été également envisagée par la SNCB, mais il semble que la Société ait dû faire marche arrière devant les protestations des élus locaux : les trains omnibus devraient donc encore marquer l'arrêt à Habay après juin 1991.

D'autre part, suite à des négociations entre la ville de Marche et la SNCB, le point d'arrêt de Aye sera remis en service en juin 1991 (13). Réclamée depuis longtemps, cette remise en service avait été dans un premier temps catégoriquement refusée par la SNCB. Les positions s'assouplirent ensuite, suite à la parution du plan "STAR 21" à la condition que la ville de Marche prenne à sa charge l'assainissement complet du site de l'ancienne cour à marchandises, et l'installation et l'entretien d'un parking d'une trentaine de places pour la clientèle de la SNCB.

Nos voisins grand-ducaux se préoccupent de leur côté des performances médiocres actuelles offertes par la ligne Bruxelles - Luxembourg. Constatant qu'actuellement, le train le plus rapide couvre le trajet en 2 heures 11, ce qui est peu compétitif par rapport à l'autoroute E411 récemment ouverte à la circulation entre les deux capitales, ils voudraient, à l'horizon 2000, disposer de relations beaucoup plus rapides entre les deux capitales, par ailleurs candidates à l'implantation des institutions européennes.

Certes, le plan belge "Star 21" a-t-il prévu de relever la vitesse de référence à 160 km/h entre Bruxelles et Ciney, et 140 km/h au-delà. La SNCB envisage aussi la mise en service d'un matériel pendulaire (avec correction automatique de l'insuffisance de dévers dans les courbes) pour améliorer le confort et la vitesse des rames voyageurs sur une ligne construite "à l'économie" au siècle dernier, et qui est restée très sinueuse. Suite à toutes ces mesures, la SNCB espère abaisser le temps de parcours de 23 minutes entre Bruxelles et Luxembourg.

Les Grands-Ducaux ne se satisfont pas de ces perspectives. Ils veulent, eux, un véritable TGV entre les deux villes, avec des pointes de 300 km/h, qui permettrait d'abaisser le temps de parcours à 1 h 28 (43 minutes de gain par rapport à la situation actuelle, 20 minutes par rapport aux propositions de Star 21). Pour atteindre cet objectif, les Grands-Ducaux préconisent la construction de deux tronçons en site neuf, électrifiés en 25 kV, l'un entre Stockem (Arlon) et Luxembourg (31,8 km) et l'autre entre Ciney et Poix-libramont (32 km), le long de l'autoroute.

(12) - selon la SNCB, le trafic des marchandises en gare d'Habay a négativement évolué ces dernières années : 0,65 wagons/jour en 1988, 0,47 en 1989, 0,42 wagons/jour en 1990, malgré un sursaut de trafic en octobre et novembre 90 suite à des chargements de bois. La norme SNCB de maintien des cours à marchandises est de 1 wagon/jour.

(13) - afin de respecter l'équilibre linguistique, la gare de Diepenbeek, située entre Tongeren et Hasselt (ligne 34) sera, elle aussi, rouverte au trafic voyageurs le 2 juin prochain. Qui s'en plaindra ?

Les Grands-Ducaux sont disposés à financer une partie des travaux sur territoire belge, et ont même adapté leur législation en ce sens.

Côté belge, on est moins chaud... Ainsi a-t-on entendu André Bouchat, sénateur-bourgmestre de Marche, faire des réserves sur ce projet dans la mesure où le Luxembourg belge en subirait les inconvénients sans en retirer le moindre profit. Le Ministre des Communications, de son côté, semblait d'accord avec l'argumentation, d'autant plus qu'il s'inquiétait des sommes démesurées que la SNCB devrait englober dans un tel chantier.

Bruxelles - Luxembourg en 88 minutes : une utopie ? (14)

Ligne 165 Bertrix - Virton - Athus

Le Ministre des Communications, Jean-Luc Dehaene, a confirmé récemment les intentions de la SNCB visant à ramener prochainement (en 1992 vraisemblablement) à simple voie le tronçon Virton - Athus (22 km) de la ligne 165, tout en maintenant une possibilité de croisement à Halanzy. D'après Monsieur Dehaene, cette simplification est justifiée par des raisons économiques. Elle est jugée techniquement réalisable sur ce tronçon de ligne, vu l'absence de trafic voyageurs. Le Ministre indique en outre que la ligne, une fois mise à voie unique, serait dotée d'une signalisation moderne performante (allusion, sans doute, à la technique des fibres optiques), et que sa vitesse de référence, actuellement fixée à 70 km/h, serait relevée.

Le Ministre a indiqué par ailleurs qu'aucune décision n'était prise pour le moment quant à la mise à simple voie du tronçon Bertrix - Straimont - Les Epioux, long de 12 km (15). Il reconnaît que cette mise à simple voie avait été envisagée par la SNCB dans l'hypothèse où le trafic voyageurs serait supprimé entre Bertrix et Virton. Il assure cependant que cette hypothèse n'est actuellement pas retenue. Mais, il ajoute que toute décision de mise à simple voie de la section considérée est réservée jusqu'au moment où seront connues les conclusions de l'étude visant à vérifier s'il est possible - et à quel coût - de relier Bruxelles à Luxembourg en 1h30, via les lignes 161/162, vu les transferts de trafic qu'une telle option peut provoquer.

Ces prises de position sont actuellement fortement contestées dans le Luxembourg, où l'on a alerté l'Exécutif Régional Wallon. Celui-ci serait actuellement prêt à défendre les points suivants : la modernisation rapide de la ligne 162 entre Namur et la frontière luxembourgeoise, le maintien à double voie de la totalité de l'Athus-Meuse, l'électrification

(14) - d'après "L'Avenir du Luxembourg", 16/3/91.

(15) - on sait que cette décision entraînerait quasi inéluctablement la disparition du trafic voyageurs entre Bertrix et Virton, le débit de cette section, mise à voie unique, étant devenu insuffisant - dans la situation actuelle d'implantation des postes de block - pour la coexistence du trafic des marchandises et celui des voyageurs.

de cette artère pour 1995 en compensation de l'électrification de la ligne 73 Deinze - De Panne en région flamande, l'achèvement rapide de l'électrification de la ligne 43 Marloie - Liège, l'Exécutif estimant que l'électrification de la ligne 42 Gouvy - Rivage est pratiquement acquise avec une importante participation financière des CFL. Il est vrai que la Belgique est en ce moment en période pré-électorale...

Toujours est-il qu'actuellement, les travaux suivants sont prévus entre Bertrix et Athus : renouvellement des matériaux constitutifs de la voie permettant de porter la vitesse de référence du tronçon Bertrix - Virton de 90 à 120 km/h, et celle du tronçon Virton- Athus de 70 à 90 km/h, modernisation de la signalisation, agrandissement du gabarit du tunnel de Lahage en vue de permettre la circulation des transports combinés, renouvellement des passages inférieurs qui imposent actuellement un ralentissement au trafic constitué de marchandises tarant 22,5 tonnes à l'essieu.

Ligne 166 Dinant - Bertrix

Trans-Fer s'était fait l'écho en 1990 de la colère des usagers de cette ligne au moment de la refonte horaire intervenue en juin suite à l'électrification de la ligne 154 Namur - Dinant. Les correspondances vers Bertrix devenaient malaisées, et engendraient de fortes pertes de temps aux riverains de la ligne 166. Plusieurs interpellations des mandataires locaux avaient eu lieu tant à destination de la Direction de la SNCB que à celle du Ministre des Communications.

La SNCB annonce aujourd'hui qu'elle tente de rencontrer les problèmes des usagers de la ligne Dinant - Bertrix en mettant en marche quatre trains de voyageurs nouveaux "P" (16) sur la ligne 166 et un train "P" nouveau sur la ligne 154 dès le prochain changement d'horaires (2 juin 1991).

Sur la ligne 166, deux trains "P" nouveaux quitteront Bertrix à 6h01 et 15h45 vers Dinant où ils arriveront respectivement à 7h19 et 17h01. En sens inverse, les trains d'équilibre quitteront Dinant à 7h23 et 17h05 pour arriver à Bertrix à 8h41 et 18h23.

Sur la ligne 154, un train "P" nouveau quittera Namur à 16h27 pour arriver à Dinant à 16h55, et donner ainsi correspondance au nouveau train créé vers Bertrix.

Puissent ces améliorations faciliter les déplacements au sud du Dinant. Nous restons cependant persuadés que le fond du problème n'est pas réglé, les usagers demandaient en fait une refonte globale de l'offre ferroviaire au sud de Dinant... Quand donc les entendra-t-on rue de France ?

(16) - pour rappel, les trains "P" sont des parcours d'heure de pointe, hors cadence de base.

L'atelier de traction diesel de Latour fermé en 1991

Comme nous l'avions laissé entendre notamment dans notre numéro 71, l'atelier de traction de Latour ferme définitivement ses portes au courant de l'année 1991.

En janvier 1991, une partie du personnel a été muté à l'atelier de traction de Stockem, près d'Arlon. Un second déménagement est prévu pour le mois d'avril. Au total, 87 cheminots doivent quitter Latour pour Stockem. A la demande instante des organisations syndicales, la SNCB envisage la création d'un service journalier de navette de service entre Virton et Stockem, afin de faciliter les déplacements du personnel gaumais entre son domicile et son nouveau lieu de travail. Si ce projet se concrétise, sans doute reverra-t-on des parcours autorails série 44 et 45 entre Virton, Athus et Autelbas...

Stockem restera dès lors le seul atelier de traction de la province du Luxembourg. Quant à la remise de Latour, créée entre 1925 et 1930 notamment pour faciliter le trafic marchandises lourd entre la Lorraine Française, le Grand-Duché de Luxembourg et les bassins industriels wallons, elle aura eu une existence d'une soixantaine d'années. Un investissement assez peu rentable... Des négociations sont actuellement en cours pour la reprise du site par une firme privée.

Ligne 167 - Y Autelbas -Athus - mise à simple voie

Ainsi que nous l'avions laissé entendre dans notre numéro 72, le conseil d'Administration de la SNCB a décidé, en sa réunion du 27 novembre 1990, la mise à voie unique de cette ligne dans sa totalité, soit 7,2 km.. La ligne en question ne supporte plus, actuellement, qu'un trafic marchandises de type "local". Tout trafic "voyageurs" y a été supprimé. La SNCB invoque les économies que cette mise à voie unique entraînera : le coût de l'opération d'enlèvement de la deuxième voie est estimé à 11,9 millions de francs, tandis que la valeur des matériaux à récupérer correspond à un peu plus de 16 millions. De surcroît, l'exploitation à simple voie de cette ligne entraînera, selon la SNCB, d'autres économies. Cette décision est actuellement âprement combattue sur la plan local par des mandataires politiques et syndicaux. Parviendront-ils à infléchir la SNCB ? A suivre...

d'après L'Avenir du Luxembourg/compilation J.C. Léonard

Fermeture de l'Atelier d'Haine-Saint-Pierre

En date du 23 avril 1990, le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé la fermeture de l'atelier d'Haine-St-Pierre. Des soixante personnes qui y sont occupées, quarante seront transférées à Monceau ou St-Ghislain, le solde à Bascoup.

LE MATERIEL

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR Période de décembre 1990 à février 1991.

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

- De l'AC Malines:

2318 - FEO -	6.12	(au lieu de 30.11: rectification)			
719 - FHS -	21.12		839 - FSRE -	22.01	
2336 - FEO -	14.01		250 - LK -	14.02	
622 - GT -	16.01		2351 - FEO -	18.02	

- De l'AC Salzinnes:

8525 - FNDM -	5.12				
2022 - FEO -	22.12				
8218 - FGH -	29.01				

2/ MUTATIONS (au 1.01.91)

- 5506 - 5517 - 5521 - 5525 - 5535 - 5541:
de Kinkempois vers Hasselt ;
- 6238 - 6251 - 6252 - 6253 - 6260 - 6264:
d'Hasselt vers Kinkempois.

3/ MISES HORS INVENTAIRE D'ENGINS DE TRACTION

- 9104 - 9105 - 9106 - 9125 - 9127:
suite mutation du département M. au dép. Infra
date comptable: 31.12.90
- 9203 - 9206 - 9211 - 9219 - 9223:
PV 317 du 21.11.90 / date comptable: 31.12.90
- 9224:
PV 318 du 18.12.90 / date comptable: 31.12.90

Mac' Machine (02/91).

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* L'automotrice 050.

Cette automotrice double (l'ex-151), équipée depuis juin 1987 d'une chaîne de traction asynchrone à titre d'essai, a subi d'importants dégâts lors d'un incendie survenu dans la partie électrique du véhicule.

L'engin - retiré de l'exploitation depuis le 1er décembre 1990 - sera réparé, mais remis "au type", ç-à-d. avec une motorisation classique à courant continu et commande par JH. Il retrouvera son ancien matricule par la même occasion. Par contre, on ne sait pas ce qu'il adviendra des curieux bogies prototypes "suburban" dont il était équipé.

Ainsi prend fin l'expérience triphasée asynchrone qui était menée par ACEC sur cette AM, alors qu'elle donnait - apparemment - satisfaction.

* Les automotrices banlieue.

Première d'une série de 17 nouvelles automotrices en cours de réalisation à BN Bruges, l'automotrice (AM) 936 (du type L-86, appelées "banlieue", ou "sprinter" en néerlandais) a été officiellement livrée à la SNCB le 12 février 1991. Cette troisième tranche portant les matricules 936 à 952 est tout à fait identique aux précédentes, ce qui signifie en clair que rien n'a été fait par le constructeur pour remédier de manière radicale aux vices et défauts constatés journellement à ces engins depuis leur mise en service en juin 1987 !

Derniers avatars en date, une épidémie de débuts d'incendies dans les hacheurs de ces automotrices, surtout par temps humide. Les AM 904, 924, 925 et 930 sont actuellement immobilisées à l'AC Malines pour cette raison.

En cause, une connexion à haute tension dont le boulon de fixation "lâche" sous l'effet de la corrosion: on croit rêver... Le 17 janvier dernier, TOUTES les AM en service de cette série (ce qui ne faisait finalement que 13 engins sur 35, les autres étant immobilisés pour avaries diverses...) ont été rapatriées en pleine nuit à l'atelier de Schaerbeek, pour réparations urgentes: le personnel des ACEC y aurait travaillé toute la nuit pour enrober les fameuses connexions de... silicone !

Plus grave encore, un problème de frein, car apparemment sans solution immédiate, si ce n'est celle qui consisterait... à lester les engins (!): lorsque les rails sont gras (pluie fine, feuilles mortes, etc.), ces AM éprouvent les pires difficultés à s'arrêter correctement. Conséquence: les dépassements de quais sont légion avec ce matériel, ce qui est plutôt gênant pour du matériel omnibus...

Pourtant, les désenrayeurs - ces systèmes "ABS" à la sauce ferroviaire - fonctionnent bien, trop bien même: lorsqu'un blocage d'une roue est détectée lors d'un freinage, le frein est instantanément relâché. Mais la construction trop légère de ces AM (dont les caisses sont en polyester) leur procure une adhérence insuffisante (tant au freinage qu'en traction, d'ailleurs) pour réamorcer efficacement la décélération. On devine la suite...

Des essais comparatifs entre les performances d'une AM break et d'une banlieue au freinage ont d'ailleurs eu lieu pendant tout le mois de février, sur la ligne 52 entre Anvers et Boom.

* La série "13".

Les futures "super-séries 12" que nous annonçons dans le n° précédent ont déjà fait long feu: des cinq initialement prévues, une seule série 21 sera transformée en prototype à traction asynchrone, pour des raisons... d'économie (sic).

Il n'en demeure pas moins que cette prototype préfigurera la locomotive électrique belge de l'avenir: bitension 3 kV/25 kV, chaîne de traction triphasée asynchrone, thyristors GTO, bogies bimoteurs, apte à 200 km/h pour une masse adhérente de 90 t.

Suite à l'expérience découlant de la prototype, une première commande serait passée en 1994, au terme d'une consultation internationale. Les premiers engins seraient livrés vers 1996-1997.

Plusieurs tranches annuelles d'une vingtaine de locomotives pourraient alors être passées, compte tenu des besoins déjà connus (STAR 21, trafic d'appoint au TGV, l'Athus-Meuse), mais aussi de ceux qui le sont moins, comme le trafic marchandises vers le tunnel sous la Manche, le trafic voyageurs de nuit vers ce même tunnel, et le remplacement des BoBo des séries 22 et 23 à partir de l'an 2002.

De plus, les CFL se montreraient très intéressés à l'acquisition de pareilles locomotives pour leurs besoins propres, en remplacement de leurs locomotives diesel du type 1800. Ceci leur permettrait par ailleurs de compenser en nature les parcours d'interpénétration des engins belges sur leur réseau, en assurant par exemple des trains de marchandises en traction électrique jusqu'à Stockem, voire Ronet.

* La BB 10.003 de la SNCF.

Un des deux bogies de cette locomotive BB prototype française a été équipé récemment de deux moteurs asynchrones GEC-Alsthom, pareils à ceux qui équiperont les futures rames du TGV "Transmanche".

Plus étonnant, cette loco a été rendue apte à circuler indifféremment sous 3000 et 750 Volts continu (outre le 25 kV alternatif) et a subi une première campagne d'essais sur une ligne SNCF dans les environs de Lesparre (près de Bordeaux), qui présente la particularité d'être commutable (1,5/3 kV).

Conséquence prévisible : elle est venue faire une série d'essais en Belgique (entre Tournai et Enghien) vers la mi-avril, officiellement pour mesurer l'influence des courants harmoniques sur la signalisation.

Ainsi donc, après l'échec - relatif - des essais d'une SY-BIC synchrone à bogies monomoteurs, voici qu'apparaît maintenant une asynchrone bimoteur française, soit très précisément la configuration retenue par la SNCF pour ses futures locomotives... Vous avez dit bizarre ?

* Les S 252 de la RENFE.

Décidément, le réseau ferré belge semble devenir une terre d'accueil pour les essais en tous genres d'engins étrangers ; jugez plutôt.

Lors du fameux "marché du siècle" concernant les TGV et les locomotives espagnoles destinés à circuler sur la nouvelle ligne à grande vitesse (et à écartement normal) entre Madrid et Séville, la commande des 75 locomotives électriques bitension 3 kV/25 kV à traction triphasée asynchrone a été attribuée au consortium allemand Siemens.

Comme les essais de ces locomotives sont pour le moment irréalisables en Espagne (la ligne à grande vitesse n'est pas encore achevée, et les autres lignes sont à l'écartement large), le constructeur allemand a demandé aux chemins de fer luxembourgeois et... belges de pouvoir tester une locomotive de ce type (les futures S 252 de la RENFE) sur leur réseau !

Ainsi, après une période d'essai sur le réseau 25 kV des CFL, cette loco sera ensuite mise en tête de trains de marchandises entre Luxembourg et Stockem (3 kV), pendant un ou deux mois au cours de cette année.

En outre, des essais de stabilité de la marche des bogies à grande vitesse (170 km/h) seront également réalisés, à la demande cette fois... de la SNCF, plus que jamais à la recherche de son bogie du futur.

Mais au fond : après avoir testé la BB 10.003 de la SNCF et une S 252 de la RENFE (toutes deux à traction asynchrone) sur notre réseau, à quoi cela servira-t-il encore de réaliser un prototype sur base d'une série 21 SNCB..?

* Les autorails 44 et 45.

Depuis le début de janvier 1991, la vitesse maximale autorisée des autorails des séries 44 et 45 a été relevée de 80 à 100 km/h sur l'ensemble du réseau (et sans la moindre modification technique !)

Cette condition était préalable à l'engagement (pendant les week-ends uniquement, et ce à partir du dimanche 27 janvier dernier) d'autorails 44 de Merelbeke entre Audenaerde et Renaix (sur la relation L Eeklo - Gand-St-P - Audenaerde - Renaix, exploitée auparavant en rames tractées), pour une question de temps de parcours.

En effet, la ligne 86 est apte à 120 km/h entre Audenaerde et Renaix, et l'horaire ne pouvait être respecté à la vitesse limite de 80 km/h.

L'événement est plus important qu'il n'y paraît à première vue, puisqu'il s'agit de la toute première fois depuis l'instauration du plan IC-IR en juin 1984 que des rames tractées se fassent évincer par des autorails, pour des raisons de coût.

Notons d'ailleurs que d'autres relations pourraient tout aussi bien convenir pour subir cette métamorphose les week-ends (par ex. Mol - Hasselt ou Charleroi - Couvin), mais... il n'y aurait plus assez d'autorails actuellement à l'inventaire pour couvrir ces besoins !

En ce qui concerne les 44 et 45 de Latour (également touchés par cette mesure), le gain en rapidité aura été moindre, puisque les lignes parcourues régulièrement par ces engins sont au mieux à la vitesse de référence de... 90 km/h.

* Les diesel "54".

Les deux locomotives de cette série arrêtées depuis un bon bout de temps pour avarie au moteur diesel ont été équipées récemment d'un moteur de remplacement à l'AC Salzennes.

La 5404 (alias 204.004) en est sortie le 6 décembre 1990, et la 5401 le 11 février dernier.

En ce moment, les quatre rescapées de cette série sont donc en service (5401, 5403, 5404 et 5407). Pas mal pour une série de locomotives dont l'adieu a déjà été fêté à plusieurs reprises...

A remarquer que la remise en état de ces deux engins permettra la prise en mains à tour de rôle des six derniers "gros nez" des séries 52 et 53 (5209, 5302, 5307, 5318, 5319 et 5320), pour grande révision et transformation en cabines flot-tantes.

Et en fin de compte viendra le tour des 54, dont on espère bien qu'au moins une de celles-ci échappera à cette transformation...

* Les "59" du TGV.

La première locomotive de cette série rafistolée (à Ronet) pour servir sur les chantiers français du TGV Nord a effectué son premier parcours d'essai (à vide) le 6 février 91, entre Ronet et Ciney ; il s'agit de la 5941.

Le jeudi 28 février, elle s'est retrouvée en tête du Z 48911 (un train de minéral Anvers - Belval) entre Ronet et Bertrix, en jouant l'allège aux deux 52/53 normalement prévues... Dans quelque temps, elle sera transférée à Merelbeke, d'où les dix rescapées seront engagées au fur et à mesure de leur remise en état sur les services réguliers des trains de marchandises autour de Merelbeke (en lieu et place de 62).

Extérieurement, ces locos "TGV" ne subiront aucune modification de livrée, le département du matériel n'ayant même pas jugé utile de les repeindre. D'autre part, l'ATD Anvers-Dam ne s'occupera pas lui-même des ses anciennes pensionnaires (5905, 5926, 5936 et 5946) par manque de moyens; elles seront transférées pour réparation à Merelbeke.

La 201.010 (la loco-musée SNCE) devrait toutefois rester dans la métropole scaldéenne, tout en y jouant le rôle de "réserve": espérons qu'elle n'ait jamais à intervenir...

Mac' Machine (04/91).

GTF - Distribution

L'ouvrage "La locomotive à vapeur type 1" de JACOPS, longuement attendu par nos membres souscripteurs, est en cours d'expédition. Nous rappelons que ce retard est dû en bonne partie à son auteur et éditeur. Tout souscripteur qui n'aurait pas reçu son exemplaire fin mai 1991 veut-il bien nous écrire à "GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1", en joignant la preuve du paiement. D'avance, merci.

GTF - éditions

* Ne nous commandez plus :
 Trans-fer hors série, "l'Athus-Meuse"
 Trans-Fer hors série, "Balade au Pays Noir"
 Ces ouvrages sont totalement épuisés.

* 125e anniversaire de la "ligne de l'Ourthe"
 Le pont de l'Ascension sera le théâtre de la Commémoration du 125e anniversaire de la ligne de l'Ourthe Liège - Jemelle. Rappelons que le GTF asbl a récemment publié un numéro hors série de Trans-Fer consacré à "l'histoire du chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève" : 60 pages, une soixantaine de photos et plans. L'ouvrage sera mis en vente sur place, mais il est aussi disponible par correspondance, par versement préalable d'une somme de 270 BEF envoi compris au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.
 Dans notre ouvrage "les Tramways au pays de Liège", tome 2, nous consacrons aussi une place importante à toutes les lignes vicinales affluentes de la ligne de l'Ourthe.

La SNCB en 1990: restructuration poursuivie et progrès sur tous les plans

Pour la troisième année consécutive, la SNCB présente un bilan financier positif, grâce notamment à des opérations de remobilisation d'actifs. Malgré une augmentation des charges, les résultats d'exploitation ont eux aussi atteint l'équilibre. La croissance des trafics (2,2 % en voyageurs et 3,8 % en marchandises par wagons complets) n'y est pas étrangère. La restructuration visant une productivité et une rentabilité accrues a également favorisé le redressement. A ce titre, on peut relever la diminution de 2,5 % de l'effectif rémunéré, la rationalisation du parc roulant et les économies réalisées dans la maintenance de celui-ci, grâce à la réorganisation des ateliers et des méthodes de travail.

Les courbes de trafic montrent une augmentation permanente depuis 1987. Les records de 1985 sont presque atteints dans le domaine des voyageurs, et dépassés dans le secteur des marchandises par wagons complets. La SNCB a lancé en 1990, pour les voyageurs, un produit Multi Pass destiné aux déplacements à forfait en petits groupes, et une formule Eurodomino, pour le tourisme international individuel; pour les expéditeurs de marchandises, le train Scaldo, direct Belgique-Autriche et retour, ainsi qu'une liaison accélérée avec les pays scandinaves, sous le nom de Norlink. Le transport intermodal, principal créneau de développement, a encore connu une progression forte, que ce soit en transports conteneurisés ou en trafic combiné rail-route.

Du point de vue de l'extension de l'infrastructure, l'année 1990 a été marquée surtout par le développement des aires de parcage (700 emplacements nouveaux) autour de cinq gares et l'établissement d'une série d'abris pour vélos. Les services spécialisés ont pour leur part préparé les importants travaux liés au développement de la grande vitesse et à la modernisation du réseau intérieur (Star 21).

La mise hors service de 1.628 wagons à marchandises et la transformation de 245 autres s'inscrivent dans la politique de réappropriation du parc roulant. Des automotrices modernes ont été mises en service sur quelques lignes suburbaines. Et des commandes de véhicules pour voyageurs ont été passées; elles prolongent des commandes antérieures qui sortiront leurs premiers effets au cours du second semestre de 1991.

En termes d'organisation du service voyageurs, il faut retenir, parmi de nombreuses adaptations ponctuelles, la réorganisation globale des liaisons avec Dinant, suite à l'électrification de la ligne mosane (avec prolongation directe vers le littoral en période touristique), et la mise en service de trains supplémentaires tôt le matin et tard le soir sur quelques grands axes. La restructuration des centres de desserte marchandises s'est poursuivie. L'augmentation de la charge autorisée a encore été étendue, et l'accélération des circulations internationales (notamment par trains directs de zone à zone) a fait l'objet de soins attentifs en transport intermodal comme en trafic conventionnel.

Dans le service des messageries, l'équipement des 13 centres de distribution est en cours d'amélioration. Sous sa nouvelle dénomination - ABX Transport - ce service a entièrement revu sa tarification (dans l'optique d'une meilleure couverture des coûts) et réorganisé son réseau de commercialisation.

Résultats financiers à la fin 1990: le redressement s'amplifie

SITUATION FINANCIERE FIN 1990	
DETTE GLOBALE EN BAISSÉ	
PRODUITS FINANCIERS EN HAUSSE	
CHARGES FINANCIERES EN BAISSÉ	
COMPTE D'EXPLOITATION	} POSITIFS
CASH-FLOW	
COMPTE DE RESULTATS	

Les objectifs atteints

Objectif n° 1: réduire la dette totale

Du sommet de 98,3 milliards à la fin 1986, la dette totale, exprimée aux cours du jour, a été réduite à 74,2 milliards à la fin 1990 (fin 89: 77,8 milliards), soit une réduction de 24,5 %. En outre, le pourcentage de la dette en francs belges par rapport à la dette totale se situe, au 31 décembre 1990, à 74,98 % (contre 67,88 % en 1989 et 61,5 % en 1986).

Objectif n° 2: dégager des produits financiers accrus

Les produits financiers ont progressé de 114 % par rapport à l'exercice 1989 et ont septuplé par rapport à 1986, conséquence notamment des opérations de remobilisation d'actifs.

Objectif n° 3: réduire les charges financières

Malgré la hausse des taux d'intérêt ainsi que la comptabilisation de la totalité de la dette aux cours du jour, les charges financières ont encore été réduites en 1990 de 1,5 % et, par rapport à 1986, ont diminué de 25 %.

Elles absorbent 21,3 % des recettes propres en 1990 contre 23,3 % en 1989 et 32,6 % en 1986.

Objectif n° 4: équilibrer le compte d'exploitation

En 1990 comme en 1989, la SNCB enregistre simultanément un compte d'exploitation excédentaire, un cash-flow positif et un compte de résultats en bénéfice net.

Résultats de 1987 à 1990

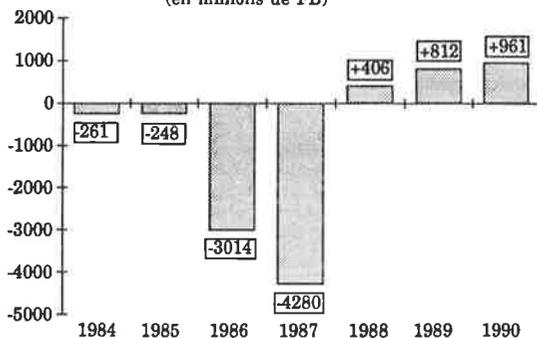
(en millions de francs)

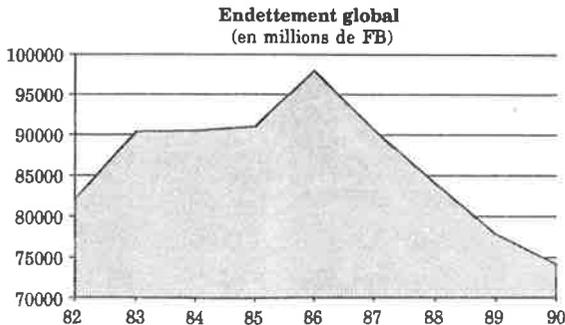
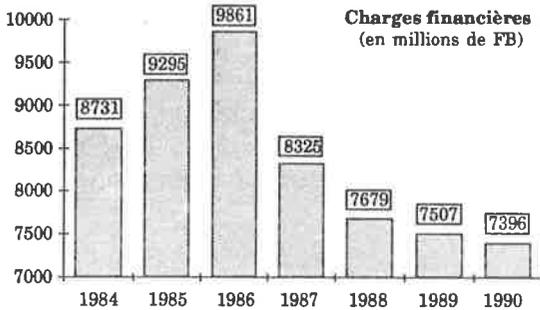
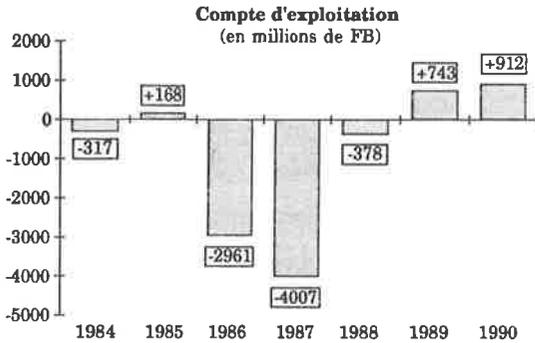
* y compris la restructuration (pool)

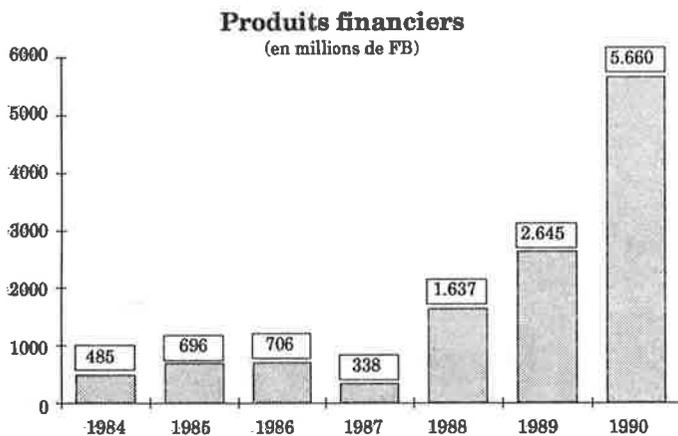
* y compris les opérations de remobilisation d'actifs

	1987	1988	1989	1990
Produits d'exploitation	64.645	65.680	68.604	72.524
- produits tarifaires	29.566	29.774	30.815	31.412
- produits financiers	338	1.986	3.040	6.301
Produits propres	29.904	31.760	33.855	37.713
- compensations "service public"	34.741	33.920	34.749	34.811
Charges totales d'exploitation	68.652	66.058	67.861	71.612
Résultats d'exploitation	- 4.007	- 378	743	912
Résultats exceptionnels	- 273	784	69	49
- charges	393	501	1.750	2.566
- produits	120	1.285	1.819	2.615
Résultats globaux	- 4.280	406	812	961

Compte des résultats
(en millions de FB)







Personnel: effectif en baisse, charge accrue

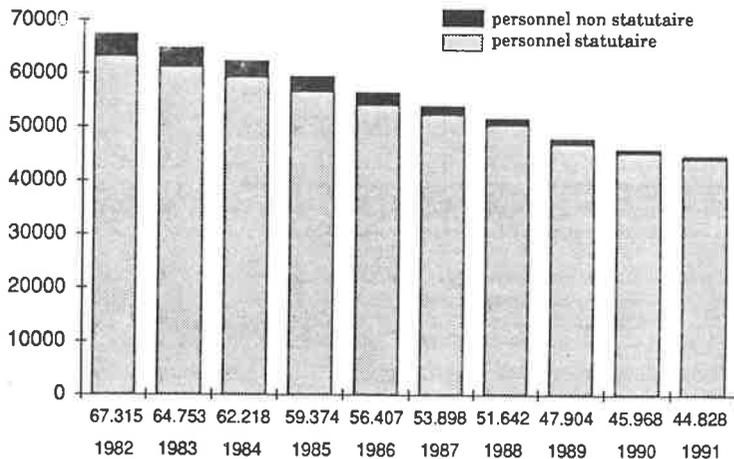
L'effectif statutaire et non-statutaire rémunéré a diminué de 22.487 unités depuis le 1er janvier 1982, et en particulier de 1.140 unités entre le 1er janvier 1990 et le 1er janvier 1991.

En annexe figure la pyramide des âges du personnel en date du 16 octobre 1990.

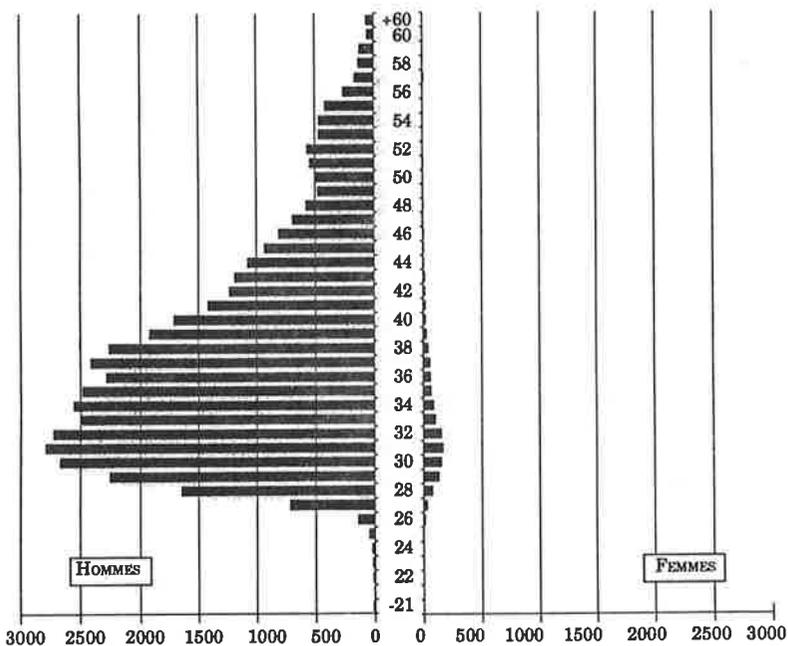
La convention sectorielle 1990-91-92, dont une partie (majoration de rémunération de 1.200 F par mois) est entrée en application le 1er novembre 1990, a entraîné une charge supplémentaire de 119.253.081 francs en 1990. Cette charge devient 1.863.000.000 francs en 1991 et 3.519.000.000 francs par an à partir de 1992.

La loi du 29 décembre 1990 portant diverses dispositions sociales, transfère la Caisse des soins de santé, sous forme d'organisme assureur, dans le régime général d'assurance-soins de santé, avec effet au 1er janvier 1991. Il en résultera pour l'année 1991 la suppression de la charge d'exploitation relative à ladite caisse, qui atteignait quelque 748 millions de francs en 1990.

Evolution des effectifs rémunérés depuis 1982



Pyramide des âges



Le Parc du matériel roulant

Evolution générale du parc

Le premier graphique donne l'évolution générale du parc par catégorie de matériel roulant depuis 1980.

Les graphiques 2 et 3 montrent d'une part l'importance croissante prise par les automotrices au détriment des voitures remorquées par locomotives et d'autre part la substitution progressive des locomotives diesel par les locomotives électriques.

Le graphique 4 fait apparaître un accroissement net et soutenu de la productivité du parc des wagons (exprimée en millions de tonnes-km transportées par wagon du parc).

Matériel à fournir

Il n'y a pas eu, en 1990, de mise en service de nouveau matériel. Des mises en service importantes sont cependant prévues à court terme pour:

du matériel en cours de construction:

- * 68 voitures "intermédiaires" destinées à transformer en automotrices triples les automotrices "Break" actuellement constituées de 2 voitures;
- * 17 automotrices doubles;
- * Les rames destinées au TGV transmanche (3 de ces 30 rames de 18 voitures seront la propriété de la SNCB);

du matériel commandé en 1990: il s'agit de 72 voitures intermédiaires destinées à compléter la transformation, mentionnée ci-dessus, des 140 automotrices Break.

Transformation de matériel

Les principales transformations ont eu pour objectif d'adapter le parc des wagons à l'évolution des exigences du marché:

adaptation de 144 wagons pour le transport de rouleaux de tôles ("coils") avec montage d'une toiture escamotable du type "débâche-vite";

transformation de 101 wagons plats ordinaires en wagons aptes au transport de conte-neurs.

Matériel obsolète mis hors service

Le matériel suivant a été mis hors service au cours de l'année 90:

- 1.628 wagons
- 17 voitures
- 7 automotrices électriques
- 1 automotrice diesel ("autorail")

Restructuration des activités

En 1988, le Conseil d'Administration décidait d'appliquer au Département du matériel un plan de restructuration de ses activités.

Les ateliers du Département assurent essentiellement la maintenance du matériel roulant.

Les premières mesures appliquées jusqu'à présent, consistant en une concentration des activités et une modification des méthodes de maintenance, ont déjà entraîné des réductions sensibles de charges en 1990 par rapport à 1987, année précédant l'application du plan.

Le nombre d'hommes-années affectés à la maintenance a été réduit de 23,7 % et les charges de 2,1 milliards (en francs constants; indexés sur base de l'indice des salaires de la SNCB).

Le nouveau système de maintenance a permis une réduction en atelier de ligne des heures de maintenance aux automotrices type 62 de 9 hres/1000 km à 6 hres/1000 km. Pour les locomotives électriques du type 23 la diminution est de 13 hres/1000 km à 9,8 hres/1000 km.

Divers travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation des projets de restructuration ont démarré en 1989 et se sont poursuivis en 1990. Citons:

- STOCKEM: modernisation et adaptation pour reprise des activités de l'atelier de traction de Latour. Reprise de Latour prévue pour mi 1992, terminaison des travaux de modernisation aux alentours de mai 1993.
- OSTENDE ET LIERS près de Liège: installation d'une plate-forme de nettoyage
Ostende: mise en service prévue dans le courant d'avril 1991
Liers: mise en service prévue en septembre 1991
- GAND-ST-PIERRE: construction d'une installation de car-wash; mise en service prévue dans le courant de mai 1991.
- ANVERS-SCHIJNPOORT: mise en place d'une installation car-wash, d'une fosse de visite et de deux plates-formes de nettoyage. Mise en service prévue: car-wash fin 1991, chambre de visite et plate-forme en mai 1992
- FOREST MIDI: installation de deux plates-formes de nettoyage; mise en service prévue pour mai 1992.
- BRUXELLES PETITE-ILE: mise en place d'une installation car-wash; mise en service prévue pour fin 1992.

Action tournée vers l'avenir

Grande vitesse

La commande officielle de 30 rames pour le tunnel sous la Manche (comportant chacune 18 voitures et deux unités de traction pour une longueur totale de 400 m) a été passée.

Bon nombre de spécialistes, tant des réseaux que des constructeurs, se penchent maintenant sur les dessins détaillés de construction. La première rame de la présérie doit être livrée mi 1992. La première rame de la série en fin 1992.

Suite aux développements récents du dossier transmanche:

- l'intention des BR de faire circuler un certain nombre de trains GV sur les relations au-delà de Londres avec pour corollaire un accroissement du nombre de voyageurs pour Paris et Bruxelles;
- la décision de la SNCF de raccorder les différentes lignes TGV entre elles par une interconnexion autour de Paris permettant ainsi d'améliorer les temps de parcours vers le sud;
- l'allongement des temps de parcours dans la première phase de la mise en service par suite du retard pris par les travaux en Belgique et le tracé de la nouvelle ligne Douvres Londres;

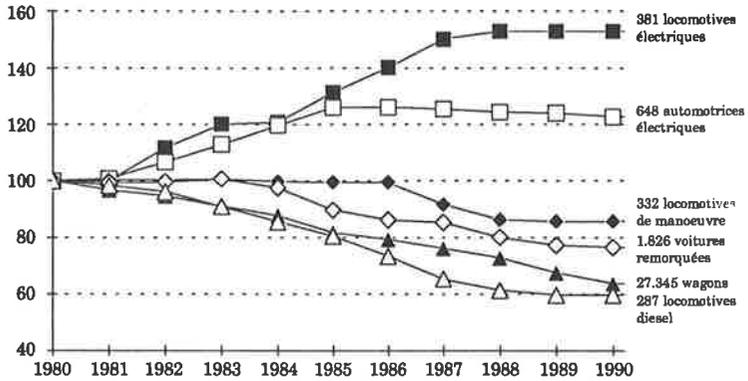
L'option a été levée pour 4 rames transmanche supplémentaires. La SNCB en achèterait 1 tandis que la SNCF en prendra 3 à son compte.

En attendant l'intégration dans le parc de base entre les 3 capitales, la rame SNCB serait envoyée à la SNCF pour insertion dans le réseau interne français.

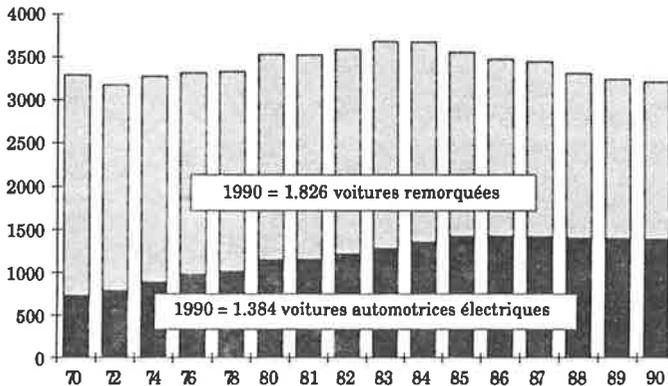
Pour la liaison Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam, les candidats constructeurs sont désormais consultés; d'une part un consortium franco-belgo-néerlandais (chef de file: GEC - ALSTHOM), d'autre part un consortium allemand (chef de file SIEMENS). L'ouverture des offres est prévue pour le 2 mai 1991.

Une commande peut être attendue fin 1991, de sorte qu'à partir de 1995 on puisse circuler de Paris à Bruxelles sur la nouvelle ligne, et vers Cologne et Amsterdam sur la ligne existante. Dans le cadre du TGV, le projet de l'atelier d'entretien de Bruxelles est aussi mis en oeuvre.

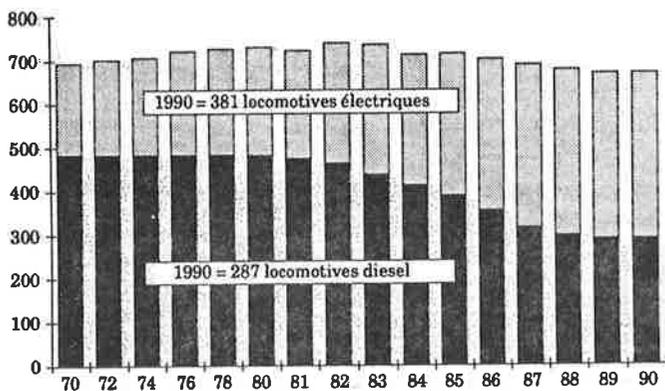
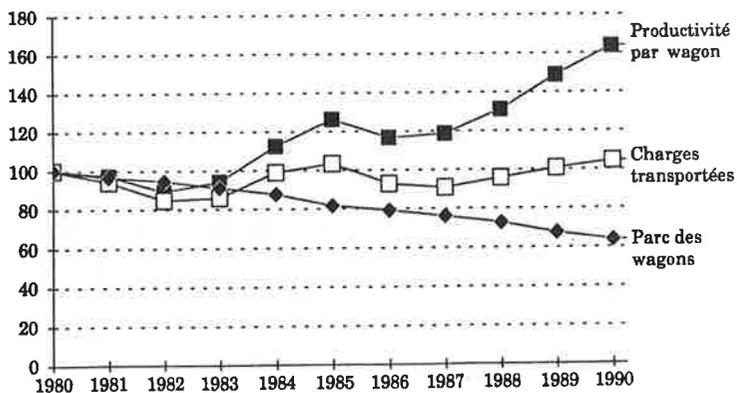
Evolution de l'ensemble du parc (en pourcentages de 1980)



Matériel à voyageurs - évolution de la structure du parc



Parc des locomotives

Evolution de la productivité des wagons depuis 1980
(en pourcents de 1980)

Le transport de voyageurs

Résultats 1990

Par rapport à 1989:

- Trafic: 6,539 milliards de voy-km (+ 2,2 %).
- Recettes: 12,013 milliards FB (+ 1,1 %).

L'évolution par catégorie de trafic peut être synthétisée comme suit:

	Trafic	Recettes
Billets en trafic intérieur	+ 8,3 %	+ 3,7 %
Cartes train ordinaires	+ 4,5 %	+ 2,8 %
Cartes train économiques	- 5,4 %	- 6,9 %
Trafic international	+ 7,1 %	+ 7,9 %
TOTAL	+ 2,2 %	+ 1,1 %

Les produits

Introduction du **MULTI-PASS** en mai 1990. Destiné aux mini-groupes (2 à 5 personnes) avec enfants, le Multi-pass permet de faire 2 voyages simples dans tout le pays pour 990 F (2^e classe). Vente 1990: 27.737 cartes.

Vente du **GO-PASS** poursuivie en 1990. Modification: 9 voyages simples au lieu de 10; prix inchangé (990 F). Vente 1990: 731.215 cartes. Vente cumulée depuis le lancement (20 mai 1989): 1.128.493 cartes.

CARTES TRAIN: promotion en janvier "12 mois au prix de 10".

Introduction, en trafic international, au 01.05.90 de la formule **EURODOMINO**, offrant la libre circulation sur 19 réseaux Européens grâce à la combinaison de cartes de voyage propres à chaque pays et valables 5 jours à choisir dans une période d'un mois.

Les outils tarifaires

Les abonnements deviennent des "CARTES TRAIN".

Introduction de la "carte train +"/ "billet +": offres combinées de la SNCB et de la STIB.

Un fait marquant

Les Journées Train-Tram-Bus en octobre. Grand succès: 154.000 voyageurs en 1990 contre 134.000 en 1989.

Nouveautés au 1er janvier 1991

Fusion de la carte train ordinaire (trajet) et de la carte train économique en une "CARTE TRAIN TRAJET".

Relèvement du plafond pour l'intervention patronale: de 675.000 à 900.000 F.

Augmentation de l'intervention patronale: +/- 54 % au lieu de 50 %.

Introduction de 22 zones tarifaires avec un point tarifé unique.

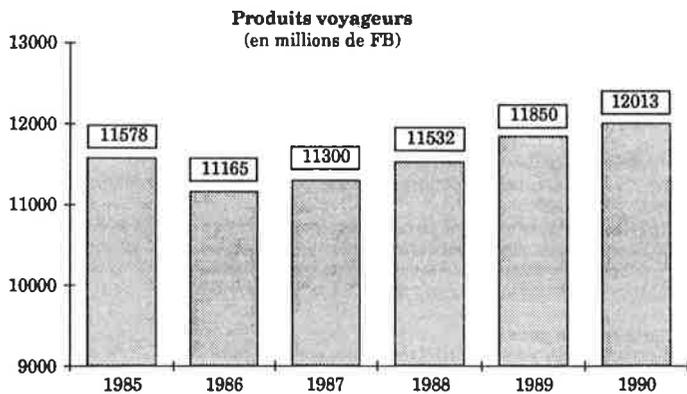
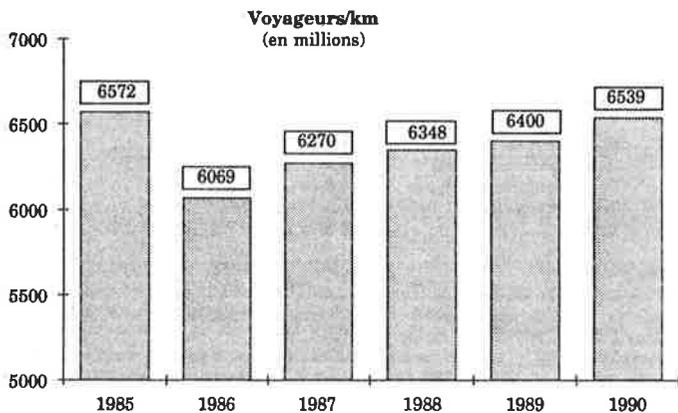
Augmentation tarifaire: cartes train: + 7,5 % - billets: + 6 %.

Perspectives pour 1991

Introduction au 1.4.91 de (B) Excursions pour seniors.

Simplification de la formule **INTERRAIL**.

EURODOMINO: 1 carte pour visiter 1 pays + création d'une formule Eurodomino-Jeunes.



Le transport de marchandises

Résultats

- Croissance du trafic
 - * en volume transporté: 67,1 millions de tonnes (+ 1,9 % par rapport à 1989)
 - * en unités de transport: 8.354 millions de tkm (+ 3,8 % par rapport à 1989)
- Les recettes augmentent de 3,9 % par rapport à 1989 (13.261 millions FB, soit + 501 millions FB).

Les meilleurs scores

- Produits agricoles et alimentaires: forte croissance (+ 22,6 % en tonnes, + 22,7 en tkm).
- Conteneurs: une nouvelle hausse (+ 9,6 % en tonnes, + 13,7 % en tkm).
- Trafic rail-route: hausses de 19,3 % en tonnes et de 23,6 % en tkm.
- Combustibles solides: augmentation des importations de charbon d'outremer (+ 20,9 % en tonnes, + 13 % en tkm).
- Transport de véhicules routiers: poursuite de la progression (+ 7,5 % en tonnes, + 6,5 % en tkm).
- Matériaux de construction et produits de carrières: un nouveau trafic de sable en trains complets vers le Luxembourg.

Fait marquant

Circulation de 2 nouveaux trains journaliers directs depuis le 28.05.1990 sous le label EU-RAILCARGO:

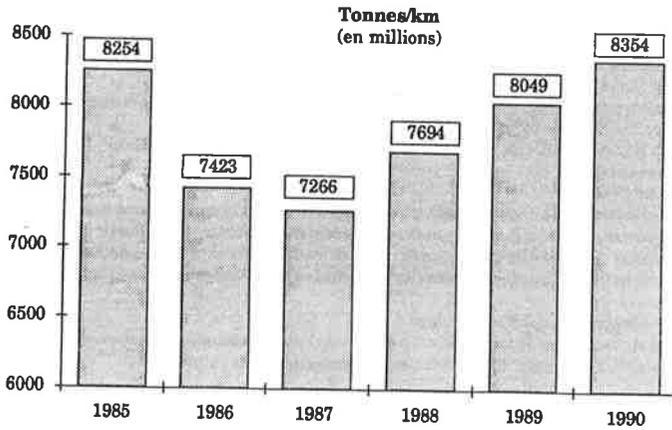
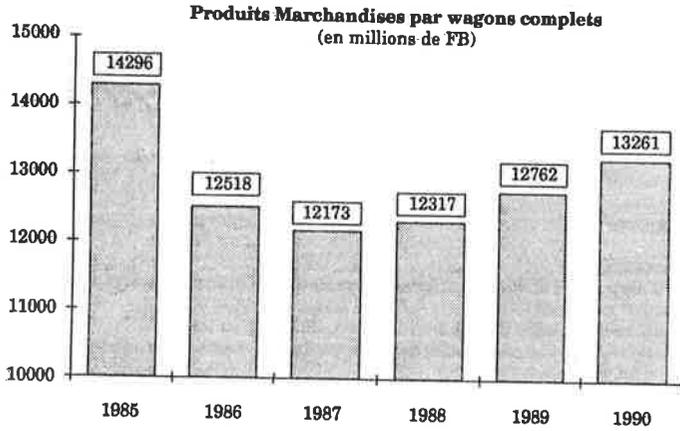
- le SCALDO: Belgique - Autriche et vice-versa.
- le NORLINK: Belgique - Scandinavie.

Nouveautés pour 1991

- Trafic conventionnel:
 - * étendre la qualité du train NORLINK à des zones ciblées au Danemark, en Suède et en Norvège à partir du 02.06.1991.
 - * établissement d'une relation EURAILCARGO entre la Belgique et le sud-ouest de la France (régions de Bordeaux et de Toulouse).
 - * un nouveau trafic de minerais de zinc de 400.000 tonnes entre Anvers et Balen-Werkplaatsen.
- Trafic combiné:
 - * circulation d'un nouveau train direct entre Anvers et le sud-est de la France.
 - * à partir du 2 juin, 2 nouveaux trains directs circuleront entre d'une part Zeebrugge, Anvers et l'Autriche et vice-versa, d'autre part Anvers et la région de Rome.
 - * vers la fin de l'année, un nouveau terminal sera opérationnel à Zeebrugge.

Echanges électroniques de données

Dans le but de remplacer la lettre de voiture "papier" par des échanges électroniques de données, la SNCB entreprend des essais avec quelques clients importants.



CESARE: le projet de PC privé de la SNCB

A l'instar de diverses entreprises privées en Belgique et à l'étranger, mais pour la première fois dans une entreprise publique belge, la SNCB a démarré un projet de PC privé. D'une part, elle veut ainsi donner l'occasion à tous les membres de son personnel d'acheter un PC à un prix avantageux par le groupement des commandes, et avec la commodité d'un paiement réparti sur 4 ans, de manière à ne pas grever trop lourdement le budget familial. D'autre part, elle compte pouvoir tirer profit des connaissances et de l'expérience dans le domaine de l'informatique que les membres du personnel participant au projet auront acquises durant leur temps de loisirs. C'est pourquoi les PC et les logiciels proposés sont exclusivement ceux d'un type courant au sein de l'entreprise.

Le projet n'est pas limité à un transfert pur et simple de matériel des fournisseurs aux participants. L'accent est mis surtout sur un certain nombre d'aspects qualitatifs qui déterminent le coût pour une grande part: en premier lieu une solide formation, à suivre obligatoirement durant les heures de loisirs; ensuite, une assistance assurée lors de l'usage de l'ordinateur et l'assurance de la réparation des appareils devenus défectueux. Ceci se manifeste par le sigle désignant le projet, à savoir CESARE, c'est-à-dire Computer Educational Services and Assistance for Railway Employees.

Les candidats doivent choisir entre deux formules de participation, la différence concernant la formation et le prix de participation.

La première formule comprend seulement une formation de base; les participants supportent tous les coûts. Dans la deuxième formule, les participants s'engagent à suivre une formation complémentaire qui correspond aux besoins de la SNCB, et ceci trois samedis ou six soirées par an, durant trois ans. Il est clair que cette formule contribue, plus que la première, à la formation du personnel. C'est pourquoi ceux qui souscrivent à la formule avec postformation peuvent compter sur une aide financière accordée sous la forme d'une réduction du prix de leur participation.

Après une étude de marché approfondie, la Direction a choisi la firme COMMODORE comme entrepreneur principal. Le succès du projet est très grand: environ 8.000 membres du personnel ont souscrit, presque tous avec l'engagement de postformation.

Projet SABIN: renouvellement du système pour la vente des billets en trafic intérieur

Depuis février 1979, la SNCB utilise des micro-ordinateurs off-line comme machines de guichet pour la vente de billets pour le transport de voyageurs en service intérieur. Ces appareils sont à remplacer d'urgence pour cause d'usure très avancée. De plus, ils sont dépassés sur le plan technique. Ils sont trop peu puissants pour offrir une large gamme de produits; en outre, par suite de l'absence de moyens de transmission de données, une procédure longue, peu sûre et à fort coefficient de travail doit être suivie pour transmettre les données de vente vers l'ordinateur central de traitement et pour charger des programmes ou des tarifs nouveaux ou modifiés dans les machines de guichet.

Le projet SABIN pourvoit au remplacement des machines de guichet actuelles et à l'extension des possibilités fonctionnelles du système de distribution pour le transport des voyageurs. L'étude a débuté en 1988. Après une étude approfondie du marché, la Direction espère pouvoir commencer encore en 1991 la réalisation technique du système SABIN afin de procéder à la mise en service au milieu de 1993.

SABIN sera un système qui couvre toutes les opérations de vente. Tous les points de vente pourront livrer immédiatement tous les titres de transport en service intérieur, également les cartes train. Les billets internationaux et les réservations de place pourront aussi être vendus aux guichets SABIN, ce qui entraînera une hausse considérable du nombre de points de vente pour le trafic international. Toutes les opérations administratives et comptables allant de pair avec la vente seront complètement automatisées. Le département Marketing et Vente pourra introduire de nouveaux produits commerciaux et tarifs, d'une manière simple et sûre, et ainsi disposer d'un instrument pour répondre rapidement à l'évolution du marché. Cette énumération de fonctions n'est pas limitative. Le système sera suffisamment souple pour pouvoir être enrichi, suivant les besoins, de nouvelles possibilités fonctionnelles, par exemple paiement électronique ou vente par des automates.

Du point de vue technique, SABIN est conçu comme un système structuré hiérarchiquement pour un traitement distribué des données. Pour obtenir la plus grande disponibilité possible et des temps de réponse extrêmement courts, le traitement est situé au maximum au plus bas niveau possible, à savoir dans les postes de travail locaux des guichets. Ces terminaux intelligents seront capables d'exécuter la plupart des opérations de manière entièrement autonome. La surveillance et la gestion de l'ensemble seront centralisées.

Tous les composants du système seront reliés entre eux via un réseau de transmission de données encore à déployer, NADIA, qui sera lui-même connecté au réseau public DCS de la RTT (par exemple pour les communications avec les agences de voyages) et au réseau HERMES de l'Union internationale des chemins de fer (par exemple pour les réservations de places en service international). Toutefois, le nouveau réseau ne sera pas utilisé exclusivement pour SABIN, mais aussi pour d'autres applications.

Avec SABIN, la SNCB disposera d'un outil puissant et moderne pour la distribution de tous ses produits pour le transport des voyageurs. Le service à la clientèle en sera sensiblement amélioré. Un investissement de plus de 500 millions de F est en jeu pour le matériel et le logiciel, sans compter un investissement d'environ 100 millions de F pour le réseau de transmission de données NADIA.

Dossier TGV

Des études d'impact ont été réalisées dans le but de choisir l'implantation la plus favorable, de multiples contacts ont été organisés pour informer les riverains.

Les enquêtes publiques visant à la modification des plans de secteurs sont terminées depuis février 1990.

La SNCB attend l'approbation des plans de secteurs, prérogative des Exécutifs Régionaux.

Il est probable que certaines variantes seront demandées qui pourront éventuellement conduire à des études d'incidence complémentaires.

Après publication des plans de secteurs approuvés la SNCB pourra introduire des demandes de permis de bâtir. Suivra ensuite la publication de l'arrêté d'utilité publique permettant les acquisitions de fonds ainsi que les expropriations et le début de l'exécution de celles-ci.

Entretemps la SNCB poursuit, dans l'incertitude relative quant aux tracés, les études géologiques et hydrauliques nécessaires sur les sites envisagés au moyen des méthodes les plus modernes en vue de réduire les délais. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le début effectif des travaux d'établissement de lignes nouvelles se situerait à la mi-1992.

Dans une phase transitoire, la SNCB prévoit l'accueil des rames TGV aux points frontières existants et leur arrivée à Bruxelles en empruntant les infrastructures actuelles jusqu'à Bruxelles.

Dossier STAR 21

Le plan décennal d'investissement a été transmis aux Exécutifs Régionaux par M. le Ministre des Communications pour servir de base à la concertation prévue avec des derniers.

La SNCB, après avoir pris connaissance de ces avis, définira ses options pour en faire part à M. le Ministre, qui présentera ensuite ces propositions au Gouvernement national.

La SNCB, ayant rempli son rôle d'informateur, attend à présent le résultat des discussions avec les Régions qui devront faire part de leurs priorités.

Ensuite les investissements relatifs à l'extension de capacité seront inscrits dans le budget de la SNCB.

Politique des parkings

La SNCB poursuit sa politique d'amélioration de l'accueil à la clientèle. Dans ce but elle continue à créer des emplacements de parcage à proximité des gares. Citons les réalisations récentes situées à Ath, Braine-le-Comte, Dinant, Enghien et Tirlemont procurant plus de 700 aires de parcage complémentaires. Des abris pour vélos ont été établis à Opwijk, Essene-Lombeek, Louvain, Schoonaarde, Heizijde, La Panne, Balegem-Village, Moortsele, Viane-Moerbeke et Malines.

La modernisation du réseau en fonction de "Star 21", l'application de techniques modernes, l'adaptation du cadre et l'écolage du personnel à l'évolution technique seront pour les années à venir, des objectifs importants.

Les études pour la réalisation d'un réseau de base, prévu dans STAR 21 sont entamées.

Dans le cadre de la modernisation d'Anvers-Nord, une étude sur l'application de techniques assistées par ordinateur des postes de signalisation sera entamée. La même application sera étudiée à Forest-Midi en vue de l'organisation du TGV.

La décision de principe d'acheter un simulateur de conduite a été prise.

Ce simulateur permet d'initier les conducteurs et de contrôler le maintien de leurs connaissances en ce qui concerne les opérations de desserte des pupitres de commande des engins de traction.

De plus, des essais ont été réalisés sur un équipement prototype du SYSTEME EXPERT. Cet instrument informatique aide les conducteurs à effectuer un dépannage à leur engin de traction.

Trafic "voyageurs" - Service intérieur

1. Pendant l'année 1990, des améliorations ont été apportées au service des trains pour mieux rencontrer les besoins de la clientèle.

- * La ligne 154 (Namur - Dinant) a été électrifiée et la relation cadencée IC H (Gand-Saint-Pierre - Bruxelles - Namur) a été prolongée jusqu'à Dinant.
- * La relation cadencée IC L (Bruxelles - Arlon) a été prolongée jusqu'à Luxembourg, ce qui a donné un service toutes les heures vers Luxembourg.
- * Pour mieux desservir la zone de Bruxelles QL et Schuman, le matin, 5 trains et le soir, 4 trains nouveaux de navetteurs ont été mis en marche avec comme origine ou destination : la ligne 124 (Nivelles), la ligne 36 (Louvain), la ligne 27 (Anvers) et la ligne 50 (Gand).

De la ligne 96, le matin et le soir, un train P a été prolongé jusqu'au Quartier-Léopold.

DÉPARTEMENT TRANSPORT / 2

- * Sur la ligne 25 (Anvers - Bruxelles), à la suite de travaux, les cadences ont été légèrement adaptées. De plus, 2 nouveaux trains "tard" ont été mis en marche en direction de Bruxelles ou d'Anvers-Central.
 - * Sur la ligne 50A (Ostende - Bruxelles), les possibilités de voyage ont été également étendues par la mise en marche d'un train "tôt" et d'un train "tard" vers Ostende. Les trains P ont été mieux répartis.
 - * Grâce à un réagencement du matériel et du personnel, il a été possible de mettre en marche un train P direct le matin et le soir entre Lierre et Bruxelles.
 - * Pour réaliser des meilleures correspondances, l'horaire cadencé de la ligne 86 (Renaix - Oudenarde - Gand) a été adapté de façon à ce que les voyageurs en provenance de Renaix et d'Oudenarde puissent changer de train à Gand-St-Pierre pour Anvers, Bruxelles et la côte et vice-versa.
 - * Suite à diverses adaptations, le temps de parcours de certains trains P a été diminué entre Zottegem et Bruxelles.
 - * Durant la période touristique, l'IC H (Dinant - Bruxelles - Gand-St-Pierre) a été prolongé jusqu'à Blankenberge, ce qui a apporté à Dinant et Namur, une relation directe et cadencée avec la côte. Durant les week-ends en dehors de cette période, un service horaire cadencé circule entre Dinant et Namur et entre Bruxelles-Nord et Gand-St-Pierre.
- Le train touristique Blankenberge - Zottegem - Grammont a subi une modification d'horaire et Quévy devient gare d'origine et de destination.
- A Bruges, la correspondance des trains touristiques de et vers Knokke avec l'IC B (Ostende - Cologne) a été améliorée (4 minutes au lieu de 13), ce qui procure une meilleure répartition et un service à la demi-heure entre Bruges et Knokke.
- * Les services de trains Quévy - Mons et Braine-le-Comte - Jurbise - Mons ont été remplacés par une relation L toutes les heures en semaine entre Quévy - Mons et Soignies avec comme résultat une augmentation de la fréquence et de meilleures correspondances.
 - * Sur la relation Liège - Jemelle, les correspondances à Marloie et à Jemelle ont été rétablies et même améliorées grâce à la modification de la cadence.
 - * Quelques trains "tôt" (Tongres - Hasselt, Dinant - Namur, La Louvière - Mons) et "tard" supplémentaires (Hasselt - Tongres, Aarschot - Hasselt et Bruxelles - Nivelles) ont été mis en marche pour améliorer l'offre des trains.

2. Au 2 juin 1991, un nouveau service des trains entre en vigueur. Celui-ci apportera également une amélioration de l'offre. Les principales adaptations sont résumées ci-après :

- Les points d'arrêt de AYE (Ligne 162 Namur - Arlon) et DIEPENBEEK (ligne 34 Hasselt - Liège) sont rouverts.
- Les week-ends, une liaison supplémentaire est créée entre Bruxelles et Vilvorde et vice-versa, grâce au prolongement des trains IR Grammont - Bruxelles-Nord jusqu'à Vilvorde.
- Sur la ligne Liège - Luxembourg (ligne 42), les trains IR sont assurés par du matériel moderne.
- Sur la ligne Bruxelles - Namur - Dinant, un train supplémentaire est mis en marche en semaine en fin de soirée.
- Entre Dinant et Bertrix, des trains supplémentaires sont mis en marche le matin et le soir pour améliorer la desserte de la ligne 166.
- Entre Namur et Dinant, un nouveau train P supplémentaire est mis en marche le soir.
- Entre Namur et Ciney, deux trains L sont prolongés jusqu'à Jemelle (un en semaine et un le samedi).
- Entre Ottignies et Namur, un nouveau train L matinal (en semaine) est mis en circulation.
- Le train P Gand-St-Pierre - Etterbeek est prolongé jusqu'à Ottignies avec arrêt à Boitsfort.
- Le train P Etterbeek - Gand-St-Pierre via Bruxelles QL - Schuman - Jette part désormais d'Ottignies avec arrêt à Boitsfort.
- Sur la ligne Zottegem - Audenarde - Courtrai, des trains supplémentaires de pointe sont mis en service tant pendant la matinée que pendant la soirée.
- Les voyageurs de Hasselt et Diest bénéficient désormais d'une relation directe avec Bruxelles-QL et Schuman.
- Les horaires des trains P de matinée vers Bruxelles-QL et Schuman au départ de Nivelles sont adaptés de façon à permettre aux voyageurs d'atteindre Bruxelles-QL et Schuman vers 8h45.

 DÉPARTEMENT TRANSPORT / 4

- Un nouveau train P est créé entre Herentals et Neerpelt pour mieux desservir les écoles situées à Lierre. (Déjà depuis le 27.01.91).
- Un train T direct relie dorénavant Anvers, Malines et Louvain à Bierges (Walibi) et Namur - Dinant pendant les week-ends.
- Une relation rapide T est mise en place entre Jemelle - Namur et la côte belge (Blankenberge) pendant les week-ends. Grâce à ce nouveau train, Namur est à moins de 2 heures de Blankenberge.
- Un train T supplémentaire est mis en circulation entre Bruxelles et La Panne via Denderleeuw - Gand (pendant le week-end).
- Le train T Charleroi - Namur - Dinant - Virton est supprimé.
- Par suite de travaux importants, la gare de Malines-Nekkerspoel ne sera plus desservie par l'IR f (Turnhout - Malines - Gand - Courtrai - Poperinge) du 2 juin 91 au 18 août 91 ce qui permet de maintenir l'horaire existant entre Poperinge et Malines.

Sur l'axe Anvers/Charleroi, le personnel des trains a testé des appareils électroniques, distributeurs de billets permettant de servir la clientèle plus rapidement. Dans l'avenir ces appareils permettront également de donner des informations sur les horaires et sur les correspondances dans les gares intermédiaires.

De nouvelles automotrices ont été mises en service sur certaines lignes suburbaines des agglomérations Bruxelloise et Anversoise. Des voitures "dernier cri" ont été mises en circulation sur la relation Liège - Luxembourg, ce qui améliore sensiblement le confort des voyageurs de cette ligne.

En 1990, 94 % des trains étaient à l'heure ou avaient un retard inférieur à 5'. La décentralisation de certaines responsabilités concernant le suivi de la circulation des trains, devrait encore améliorer cette régularité en 1991.

Équipement des gares

Dans le cadre de STAR 21, l'équipement des gares a été redéfini.

L'ensemble des gares a été réparti en 4 catégories en fonction de l'importance du nombre de voyageurs montés.

Chaque gare a été visitée, les travaux à y effectuer sont en cours d'inventaire et d'évaluation.

En dehors de cette action de grande envergure des problèmes plus ponctuels ont été traités :

- les travaux préparatoires à l'aménagement de Bruxelles-Quartier-Léopold;
- les parkings de gares importantes comme Mons et Tirlemont. Dans les autres gares, en fonction des terrains disponibles, la SNCB veillera à augmenter, si nécessaire, le nombre d'emplacements de parking;
- les abris à vélos dans les gares de Opwijk, Essene-Lombeek, Louvain, Schoonaarde, Heizijde, La Panne, Balegem-Village, Moortsele, Viane-Moerbeke et Malines.

En ce qui concerne les autres gares, la SNCB poursuit sa politique de réalisation d'abris à vélos en fonction des besoins et des possibilités;

- la fondation Roi Baudouin organise un concours entre les villes d'une même région pour réhabiliter le chemin de la gare.

La SNCB participe activement à l'organisation de ce concours et sera présente dans les trois jurys (un par région) qui devront désigner les lauréats de ce concours.

71 villes ont déposé leur candidature à ce concours;

- dans une série de gares de moyenne importance, la SNCB installera un système informatique d'annonce des trains. Ce même système sera mis provisoirement en service dans certaines grandes gares non encore équipées de grands panneaux de téléaffichage;
- pour améliorer les informations aux voyageurs, des affiches jaunes "anti vandalisme" seront placées dans les petites gares et points d'arrêt non gardés.

Trafic "voyageurs" international

Résumé des améliorations de l'offre du trafic "voyageurs" international à partir des nouveaux horaires du 02.06.91 :

- les trains économiques seront supprimés, mais remplacés trois fois par semaine pendant les mois de juillet et août par des "offres favorables" vers l'Espagne et le sud de la France;
- le train du soir vers Paris partira d'Amsterdam de sorte que les voyageurs d'Anvers ne doivent plus changer de train à Bruxelles; l'offre de 2ème classe sera augmentée dans le trafic Euro-City de la relation Bruxelles - Paris;

DÉPARTEMENT TRANSPORT / 6

- le Bayern - Austria - Nachtexpress comportera deux branches : Ostende - Munich et Ostende - Vienne et circulera toute l'année; le train Euro-City Memling sera limité à Cologne comme auparavant;
- du matériel belge moderne sera prévu sur la relation IR p : Liège - Luxembourg.

Service marchandises par wagons complets

Dans le souci d'améliorer le service à la clientèle et dans l'intérêt de l'économie d'entreprise, des adaptations au service marchandises ont été introduites en 1990, parmi lesquelles :

- la poursuite de la restructuration des cours à marchandises dont le trafic est inférieur à 1 wagon par jour;
- la mise en service du nouveau terminal de conteneurs à Anvers, situé à l'Escaut (Terminal Oudendijk);
- l'augmentation de la charge autorisée des trains Interdelta dans les deux sens et la circulation d'un quatrième train hebdomadaire dans le sens Sud-Nord (Trains Eurailcargo, notamment des trains directs rapides à délai garanti vers le Sud-Est de la France);
- l'organisation de nouveaux trains directs avec liaison jour A/jour C entre :
 - a) La Belgique et l'Autriche (dans les deux sens, Train Eurailcargo "Scaldo").
 - b) La Belgique et la Scandinavie (sens Sud-Nord, appelé "Norlink").
- L'organisation de trains directs du transport combiné entre :
 - la Belgique et l'Espagne (Anvers - Port-Bou)
 - la Belgique et l'Italie (Anvers - Oleggio)chaque fois dans les deux sens.
- L'accélération du trafic international par la limitation du séjour à la frontière et l'emploi de locomotives bicourant (point frontière de Mouscron).
- Réorganisation du trafic de chaux en vue de l'accélération de la rotation et du délai de transport et la diminution des coûts d'exploitation.

En 1991, la SNCB prévoit une liaison directe Belgique - Autriche (dans les deux sens) pour le trafic combiné ainsi que de nouveaux trains directs entre la Belgique d'une part et l'Italie, la France, l'Allemagne, l'Espagne et la Scandinavie d'autre part pour le trafic combiné.

Pour la fin de 1991, on prévoit également la mise en service à Zeebrugge du nouveau terminal conteneurs de la firme CAST.

Envois de détail

La messagerie ferroviaire a été orientée en 1990 vers la consolidation de l'activité et sa redéfinition pour l'avenir. Le lancement du nouveau logo ABX, lui donnant une nouvelle identité s'inscrit dans ce raisonnement.

Sur le plan de l'organisation, après la réduction du nombre des centres routiers de 24 à 13 et l'adaptation des secteurs de desserte en 1989, les efforts ont surtout porté sur l'amélioration de l'équipement et de l'infrastructure en vue d'un fonctionnement plus efficace.

La modernisation annoncée du parc de véhicules s'est réalisée par la livraison de 68 nouveaux camions. Pour ce qui est de l'action commerciale, la politique des prix menée a favorisé la continuation du recul des petits colis. Le prix moyen par envoi a cependant été augmenté de 12,7 % et cette politique a permis de diminuer le déficit.

Les efforts doivent cependant être poursuivis car l'équilibre n'est toujours pas atteint.

Afin de relever l'amélioration de la qualité du service vers le client, un nouveau type de bulletin d'expédition fortement simplifié et fonctionnellement axé sur la concentration de la prise d'information dans le centre de départ a été introduit. Il permet un meilleur suivi des envois.

Chez un de nos clients les plus importants, ce bulletin d'expédition est momentanément à titre d'essai remplacé par une disquette.

Il va de soi, qu'en 1991 on continuera dans cette voie.

DÉPARTEMENT TRANSPORT / 8

Le Conseil d'Administration a approuvé la dépense pour l'acquisition et la mise en place d'un nouveau système informatique qui permettra :

- de suivre les expéditions dès leur départ en temps réel;
- d'y incorporer des données spécifiques à la demande de certains clients;
- d'étendre les moyens de communication avec notre clientèle.

En outre les actions suivantes sont inscrites au programme de ABX pour 1991 :

- une amélioration du service par des garanties de livraison endéans les 24 heures, voire même le lendemain avant midi dans certaines relations;
- la simplification des tarifs;
- la promotion de l'utilisation de disquettes pour remplacer les bulletins d'expédition;
- l'élaboration d'un système de taxation et de facturation qui répond mieux au desiderata des clients.

La nouvelle campagne de la Fondation Roi Baudouin.

Le vendredi 7 décembre 1990, la Fondation Roi Baudouin a organisé une journée d'étude nationale sur la revalorisation de l'environnement des gares. L'objectif était "d'explorer les problèmes actuels, de formuler de nouvelles idées sur l'avenir des quartiers des gares et de stimuler la collaboration entre les différents acteurs potentiels". La journée d'étude s'adressait principalement aux fonctionnaires et responsables politiques des communes, des sociétés de transports ainsi qu'aux bureaux d'étude, urbanistes, etc.

A cette occasion, la Fondation Roi Baudouin présenta sa nouvelle publication "Le chemin de la gare" et lança un concours "à l'intention des communes qui souhaitent redonner à leur gare la place qui lui revient dans la cité".

Ces initiatives font partie d'une campagne qui débuta trois jours avant par la signature d'une Charte "Le chemin de la gare".

CHARTE "LE CHEMIN DE LA GARE"

Les signataires de la présente charte souhaitent :

garantir un fonctionnement harmonieux des transports publics, et du chemin de fer en particulier, pour assurer sans dommage les déplacements de tout un chacun dans nos villes et villages ;

promouvoir l'amélioration des espaces publics, spécialement dans les endroits-clés de la vie communale, où un effet d'entraînement sur la rénovation de l'habitat, le dynamisme des activités et l'image de marque de toute la commune peut en résulter.

Pour ce faire, ils ont voulu s'associer à la Fondation Roi Baudouin dans le cadre de la campagne "Le chemin de la gare".

Cette campagne ambitionne de rénover la gare et ses environs avec l'intention d'en faire une vitrine de notre dynamisme économique, social et culturel ;

elle insiste sur le caractère et le rayonnement, en tant que centre de communication, qui doit émaner des abords des gares ;

elle prétend favoriser l'émergence d'un pôle de développement nouveau en étroite liaison avec le centre de la ville ou de la commune à partir des potentialités spatiales des quartiers de gares.

Les signataires tiennent à souligner la singularité de leur démarche qui les associent en tant que partenaires actifs dans un programme commun :

qui consacre le rôle essentiel des communes, initiateur d'une approche intégrée des

déplacements au service de la vie locale et coordinateur des actions des intervenants publics et privés ;

qui encourage la participation du public et du secteur privé à la réflexion et à l'élaboration d'un projet communal autour de la gare.

Pour engager ce programme, les signataires de la Charte lancent auprès des communes un concours qui sélectionnera trois projets maximum dans chaque région.

Les signataires ci-après s'engagent à collaborer à la réussite des projets sélectionnés, en les traitant prioritairement et en libérant, à l'intérieur des budgets disponibles, les crédits nécessaires, de façon à rendre possible une réalisation simultanée de l'ensemble des projets en 1993.

Bruxelles, le 4 décembre 1990.

Pour l'Etat belge :

Monsieur J.L. DEHAENE, Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Monsieur Ch. PICQUE, Président et Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Pouvoirs locaux et de l'Emploi

Monsieur J.L. THYS, Ministre des Travaux publics, des Communications, de la Rénovation des sites d'activités économiques désaffectés et de la Santé

Pour la Région flamande :

Monsieur J. SAUWENS, Ministre communautaire des Travaux publics et des Transports

Monsieur L. VAN de BOSSCHE, Ministre communautaire des Affaires intérieures et de la Fonction publique

Pour la Région wallonne :

Monsieur A. DALEM, Ministre des Finances, du Budget et du Transport

Monsieur A. VAN DER BIEST, Ministre des Affaires intérieures chargé des Pouvoirs locaux, des Travaux subsidiés et de l'Eau

Pour la Fondation Roi Baudouin :

Monsieur M. DIDISHEIM, Administrateur-délégué

Un livre.

La publication situe le problème. Elle présente les grandes étapes du développement des quartiers de gare à l'aide des superbes dessins de l'architecte liégeois et merveilleux dessinateur Gérard MICHEL. Elle stigmatise le rôle de l'automobile dans la détérioration de notre environnement. Elle donne des pistes de réflexion. Elle montre des réalisations intéressantes, tant en Belgique qu'à l'étranger. Enfin, elle laisse entrevoir une nouvelle image de la gare pour demain.

Un concours.

Le règlement du concours est broché dans le livre "Le chemin de la gare". "L'objectif consiste à inciter les municipalités à prendre des initiatives favorisant les transports en commun en revalorisant les gares et leur environnement". Les projets devront être rentrés avant le 31 mai 1991 à minuit. Des moyens seront mis à la disposition des communes inscrites au concours, soit 500.000 FB pour développer leur avant-projet et aboutir à un projet -pilote.

Une journée d'étude.

La journée d'étude permet à un auditoire nombreux et attentif de suivre une série d'exposés des plus intéressants dont vous trouverez l'essentiel ci-après.

Après une courte présentation de la journée par Madame M.L. ROGGEMANS, Directeur à la Fondation Roi Baudouin, ce sont Messieurs H. VERBRUGGEN, Collaborateur de l'asbl Langzaam Verkeer et J. HENROTAY, Attaché à la Fondation Roi Baudouin, qui présenteront la problématique de la revalorisation des abords de gares.

Le premier décrit brièvement l'évolution des abords de gares. Lors de leur implantation, les gares furent le plus souvent construites dans des sites non urbanisés. Les environs de gares se développèrent ensuite avec l'implantation des activités du secteur HORECA, de commerces, d'industries les plus diverses et de logements.

Après la dernière guerre, le développement de l'automobile a utilisé de nombreux investissements publics et privés. L'aménagement du territoire a été adapté. Une série d'activités économiques nouvelles ou anciennes se sont implantées dans des zones agricoles plutôt que près des gares. Il s'en suivit une dégradation des sites des gares et une disparition progressive des fonctions périphériques. Aujourd'hui, les abords de gare sont devenus des zones à problèmes.

A présent que les pouvoirs publics prennent peu à peu conscience de l'utilité d'un changement de politique, les transports en commun connaissent un regain d'intérêt. Or, si les automobiles permettent des déplacements de bout en bout, il n'en va pas de même avec les transports publics. Généralement, ceux-ci constituent une chaîne dans laquelle les lieux de transfert sont donc primordiaux. Les gares sont des noyaux que les pouvoirs publics doivent soigner particulièrement.

Le chemin de la gare doit être clair.

Pour Monsieur HENROTAY, la place de la gare devient un noeud de plus en plus important. Pourtant, son délabrement s'accroît ; l'ambiance y est le plus souvent rébarbative ; elle souffre aussi d'une liaison souvent difficile avec le centre que la gare est censée desservir. Alors qu'elle est "à la fois la porte d'entrée principale de la cité et une vitrine exceptionnelle pour "donner le goût du voyage", comme tente de nous le faire apprécier la publicité de la SNCB". La place de la gare est donc l'espace-clé qui peut donner au transport en commun l'image d'efficacité qui assure sa crédibilité.

La gare devrait devenir à nouveau un foyer d'attraction commerciale, un endroit où l'on a envie de se retrouver plutôt qu'un lieu dont on cherche à s'éloigner le plus rapidement possible.

Parce qu'elle "cumule tous les facteurs de localisation recherchés par les activités de service et d'industries nouvelles... L'effet vitrine, l'affirmation d'une nouvelle image de marque, la qualité de l'ambiance, l'environnement relationnel, la proximité du centre historique, ... Tous ces atouts essentiels qu'un projet de densification des activités autour de la gare s'attachera à promouvoir, devraient permettre d'attirer de nouvelles entreprises sans trop de difficulté".

On obtiendrait aussi une meilleure organisation de la société en regroupant autour des gares "les fonctions qui génèrent des déplacements importants. Les services sociaux, tels qu'hôpitaux, enseignement, administrations publiques, ... activités culturelles, ... les services aux entreprises, ... services financiers, assurances, fiduciaires, immobilier, bureaux conseils, traitement de données, infrastructure de congrès, etc.

Dans les communes de moindre importance, ... une solution intéressante est de densifier le tissu par des logements ... alternative à la prolifération des lotissements périphériques mal ou non desservis par les transports en commun. ... Les sociétés d'habitations sociales, en particulier, n'ont pas encore bien perçu les avantages d'une implantation près d'une gare pour leurs locataires en terme financier et d'intégration sociale".

Et Monsieur HENROTAY de conclure : "Un type nouveau de pôle urbain combinant les valeurs de la ville et une excellente accessibilité est à imaginer autour des gares.

Dans les communes rurales, l'urbanisation de nouvelles zones d'habitat, la construction d'équipements collectifs, l'aménagement de zones de loisirs ne peuvent raisonnablement plus s'envisager sans tenir compte des possibilités de desserte par le train et par l'autobus.

L'aménagement du territoire, à l'avenir, ne pourra qu'être plus directif afin de satisfaire aux impératifs écologiques et de qualité de vie qui se font de plus en plus pressants.

Il est possible dès à présent de préjuger des effets induits qu'entraînera une telle politique.

Au delà de cette campagne autour de la revalorisation des abords des gares, c'est l'accélération de l'évolution des mentalités quant à nos habitudes de déplacement qui est recherchée."

Le point de vue de la SNCB.

Pour suivre, Monsieur L. SCHILLINGS, Ingénieur principal à la SNCB présenta le point de vue de la société où il est responsable de l'infrastructure d'accueil à la clientèle voyageurs. En effet, il anime le groupe de travail "GARES", mis en place en mai 1990 et succédant à une phase d'exploration des problèmes relatifs à cette infrastructure, qui avait débuté en février 1989. Le groupe de travail est "prié de faire des propositions concrètes pour revaloriser les gares voyageurs. Sont prévus au programme : la visite des 560 endroits où le train fait arrêt ; la publication de normes, de plans-type, de spécifications techniques devant permettre de planter les nouveaux décors."

Pour couvrir les frais de cette initiative, "STAR 21" avance le chiffre de 9,5 Milliards de FB en francs constants répartis sur une trentaine d'années.

Le diagnostic de Monsieur SCHILLINGS est très encourageant. "Création de lignes

nouvelles, réhabilitation de lignes existantes, réouverture ou création de points d'arrêt voient et verront le jour dans les années à venir. Le chemin de fer non seulement conserve ses atouts, mais il entend renforcer ses positions en matière de transport de masse, plus particulièrement :

- pour le trafic "longue distance", international où l'accroissement de la vitesse ouvre de nouveaux horizons ;
- pour le trafic "grande banlieue" particulièrement aux heures de pointe où une fréquence élevée constitue une condition sine qua non".

Dont acte.

M. SCHILLINGS sait aussi que *"il existe une limite à la transformation de petites gares en points d'arrêt non gardés. ... La présence humaine est nécessaire en matière d'échanges d'information - base du marketing. De plus, elle endigue d'une manière certaine l'insécurité, le vandalisme"*.

Dans les actions proposées, on trouve : le balisage du chemin de la gare ; la priorité à la fonction "voyageurs" dans les gares ; la mise en ordre des terrains réservés à la SNCB autour des bâtiments ; la priorité à l'accueil, le confort et l'information ; l'énumération des installations et équipements à prévoir en situation définitive ; la configuration de la gare de demain. *"Le point d'arrêt non gardé sera standardisé, comme l'étaient les petites gares lors de la construction du chemin de fer au siècle dernier"*.

Enfin, M. SCHILLINGS insista notamment : sur l'obligation de faire face au graphitisme et au vandalisme ; sur la nécessité de réduire les difficultés rencontrées par les personnes handicapées et sur la complémentarité des transports en commun. L'établissement d'un dispositif assisté par ordinateur, qui retarde le départ d'un bus lorsqu'un retard de train est annoncé, a été expérimenté à Huy et à Lokeren. Une quarantaine de gares devraient être équipées de ce dispositif dans les 4 à 5 années à venir.

Mais, M. SCHILLINGS est aussi Président de la Sous-Commission du Patrimoine Historique Immobilier de la SNCB. Quel sort connaîtra donc ce patrimoine puisqu'il dit que *"beaucoup de bâtiments datant d'une autre époque sont devenus trop vastes pour les seuls besoins du trafic voyageurs. La société tente de s'en débarrasser en totalité ou en partie. Vente, démolition : de nombreuses formules existent mais la SNCB n'est généralement pas dans la possibilité d'agir rapidement comme elle souhaite le faire"*. (Sic.)

Quant à M. PERSOONS, également Ingénieur principal et ingénieur architecte à la SNCB, il a raison de dire qu'anciennement, la gare était une référence de la ville et faisait partie de sa découverte. Témoins : ces milliers de cartes postales qui font la joie des amateurs de chemins de fer. Essayez aujourd'hui, dans vos lieux de villégiature, de trouver une carte postale à sujet ferroviaire pour envoyer à vos meilleurs amis ! (ndlr.)

M. PERSOONS s'attacha à décrire les fonctions d'échange de la gare en donnant des exemples de réalisations récentes situées le plus souvent dans le nord du pays. Il évoqua plusieurs projets ambitieux tels que la couverture de la gare de Louvain ou le passage du TGV sous la gare d'Anvers.

Enfin, il attira l'attention sur les terrains inoccupés dont dispose la SNCB et qui conviendraient bien pour l'amélioration de l'équipement du réseau, la création d'un réseau RER, ou d'autres initiatives, en collaboration avec les responsables locaux.

L'expérience française.

La tribune fut ensuite occupée par M. E. TRICAUD, Ingénieur principal au Département des Bâtiments à la Direction de l'Équipement de la SNCF.

L'atelier d'architecture de la SNCF s'occupe de trois types de gares :

1. les gares des grandes lignes, donc principalement les gares TGV ;
2. les gares qui entrent dans le cadre des dessertes régionales ;
3. les gares de banlieue des grandes villes qui étaient anciennement des gares de province.

Le travail réalisé sur les premières fut illustré par l'exemple du TGV Atlantique dont M. TRICAUD pris visiblement plaisir à commenter les images. Cette réalisation a fait l'objet d'une Charte. Il fallait construire des gares : qui ressemblent à des gares ; dont on lit le fonctionnement des volumes ; qui s'inscrivent bien dans les villes ; dont l'architecture répond aux caractéristiques techniques de TGVA ; et qui font rêver à l'Atlantique. Pour respecter cette Charte, les architectes ont défini les archétypes des gares existantes. Ils ont créé des espaces très clairs et lisibles où l'on peut visualiser le chemin qu'on aura à parcourir. Ils ont soigné tout particulièrement l'intégration des constructions nouvelles. Ils ont employé les matériaux sous forme de structure. Ils ont joué avec la lumière (référence aux verrières du siècle dernier) et utilisé des structures métallo-textiles (référence aux voiles des navires).

L'atelier d'architecture a également étudié une typologie spécifique aux trois types de gare pour les produits communs (horloges, moniteurs d'annonce des trains, sièges, guichets, garde-corps, mâts lumineux, etc.), le mobilier technique (heurtors, appareils de préchauffage, etc.) et les équipements obligés du type bordures, couvertures de quai, revêtements de sol, etc. Dans ce dernier cas, par exemple, lorsqu'on pose un revêtement de sol allant de la place de la gare jusqu'au quai d'embarquement, on crée une continuité dans le mouvement des voyageurs qui devaient, précédemment, franchir une série de barrières pour accéder à la gare, puis au quai, ...

La SNCF noue un dialogue permanent avec les municipalités afin de réussir une intégration harmonieuse de la gare aux activités urbaines avec lesquelles elle est en interaction.

L'expérience suisse.

L'après-midi, ce fut M. K. HEINI, Adjoint à la Direction des Bâtiments de la Schweizerische Bundesbahnen, qui occupa la tribune le premier. Il exposa la méthode utilisée en Suisse pour la rénovation d'un site de gare. Les organigrammes présentés à l'auditoire ont montré la lenteur et la complexité d'un processus qui fait intervenir toutes les parties intéressées : chemin de fer, PTT, partenaires de la chaîne de transport, Canton, Ville et secteur privé. Les projets suisses font l'objet d'un large débat public (aidé par la publication des projets) où les utilisateurs, riverains et groupes de pression peuvent aussi s'exprimer. Il est même possible que la population soit consultée lors d'un référendum. En tous cas, aucun projet n'est définitif que lorsqu'il obtient un large consensus. C'est un gage de démocratie. C'est aussi l'assurance que les réalisations serviront bien les besoins de la collectivité et que les investissements consentis par celle-ci seront utilisés à bon escient et utilement.

La gare de Lucerne sert d'exemple à M. HEINI. Rappelez-vous, son bâtiment monumental fut victime d'un incendie le 5 février 1971. Les chemins de fer suisses furent donc placés dans l'obligation d'une reconstruction qui entraîna la modernisation complète de toutes les installations. Ce travail colossal s'achève, vingt ans après le sinistre.

Traités de cette manière, la gare et son environnement auront été entièrement remodelés afin d'assurer le déroulement harmonieux de toutes les activités générées par la gare.

L'expérience neerlandaise.

Ensuite, MM. J.C. VOGELIJ, Directeur du Bureau d'Urbanisme Zandvoort Ordening en Advies et L. VAN DER HOEVEN, Chef du département de Planification des Nederlandse Spoorwegen, prirent la parole. Chez eux aussi, les villes sont saturées de voitures. Selon eux, la Hollande est le pays qui a la plus haute densité de véhicules automobiles, juste devant la Belgique. Les responsables hollandais se sont rendu compte que les solutions apportées au trafic automobile sont peu rentables car elles n'ont souvent d'autre effet que de déplacer les problèmes. De plus, ils sont extrêmement soucieux de l'occupation du sol, comme en témoignent les travaux gigantesques entrepris pour gagner du terrain sur la mer au nord-est d'Amsterdam. Leur choix s'est donc porté sur un développement des déplacements en train et une réduction de la distance entre la gare et la maison, ou le lieu de travail, d'où le soin apporté au choix de l'implantation des gares nouvelles. L'objectif est d'intensifier l'usage des transports publics afin de juguler l'engorgement des villes et de réduire les coûts sociaux que cela entraîne.

De leur côté, les pouvoirs publics sont invités à concentrer autour des gares les activités génératrices de déplacements. La densification des alentours de gare s'inscrit également dans la restructuration des zones périphériques des centres urbains, où s'était installée (avec et souvent près des gares) la première grande vague d'industrialisation. Celle-ci s'étant étiolée au fil du temps, ou s'étant déplacée, surtout à partir des "golden sixties", ces zones périphériques sont souvent fort dégradées. Cette situation renforce d'autant l'effet "barrière" apparu lorsque les cités se sont développées au delà du chemin de fer.

Les expériences menées à Amsterdam ont confirmé l'intérêt de cette politique. elles ont montré que la concentration des activités autour des points d'arrêt donne de meilleurs résultats que leur dédoublement.

Comme en Suisse, on fait intervenir un maximum d'agents de décision dans les opérations de rénovation des sites ferroviaires. Il faut enfin souligner que les NS ont une politique foncière très active.

L'allocation de clôture.

L'allocation de clôture de Monsieur J.L. DEHAENE, Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, doit retenir toute notre attention. En effet, il en ressort qu'un changement est en train de s'opérer dans la politique d'investissements en matière d'infrastructure. Ces quinze dernières années, la priorité fut accordée aux travaux d'électrification et à l'acquisition de matériel roulant. Conséquence : les équipements d'accueil à la clientèle voyageurs ont été fort négligés (ndlr. : le mot n'est pas trop fort). Bientôt, ces équipements feront l'objet de soins particuliers. Qui s'en plaindra ! La mission de M. SCHILLINGS s'inscrit déjà dans cette perspective.

Le Ministre veut renverser la tendance négative du début des années '80 (entendez par là : le plan IC-IR, ndr.). Il désire créer les conditions pour une meilleure utilisation des transports en commun. Il va de soi que cette volonté ministérielle ne peut que nous réjouir. Où le discours du Ministre devient préoccupant, c'est quand il annonce le développement d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé. L'inquiétude se précise quand le Ministre annonce son intention de livrer à la promotion immobilière les terrains de la SNCB qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation du chemin de fer.

La chose peut paraître normale si on ignore que la SNCB utilise des terrains qui ne lui appartiennent pas. En fait, ils sont la propriété de l'Etat. La SNCB ne peut s'en défaire qu'en les mettant entre les mains de l'Administration des domaines (Ministère des Finances) qui peut les mettre en vente au seul profit du trésor public. Donc, si le Ministre s'est permis cette déclaration devant un public aussi averti, c'est qu'il pense que le moment est favorable aux opérations qu'il annonce. Quand on sait comment se fait la promotion immobilière dans notre pays, quand on sait qu'un grand nombre de cours à marchandises ont été fermées récemment, quand on sait enfin, et surtout, que les plans de secteur prévoient que les zones "*affectées aux installations de chemin de fer ... peuvent recevoir d'autres affectations, soit sur les domaines non exploités, soit par couverture des installations, ...*", il y a de quoi être plus qu'inquiet.

Un mauvais film.

Nous risquons donc d'assister dans les prochaines années à une métamorphose complète du site de nos gares préférées. Des réalisations récentes pourraient faire école. Par exemple : en 1985, lors des festivités du 150^e anniversaire, nous avons été nombreux à voir un petit château d'eau du Nord Belge à proximité de la gare de Flémalle-Haute. Au mois de juin 1989, lorsque j'ai fait le tour des gares liégeoises pour mon étude du REL, j'ai pu constater que le site de cette gare avait été complètement réaménagé. Le bâtiment des recettes avait été rafraîchi (sans altérer son caractère Nord Belge, il faut le souligner) ; les emplacements pour voitures clairement délimités ; verdure, téléphone et plan de ville avaient été plantés. La bande de terrain reliant la gare au proche parking du récent bâtiment de la RTT avait été nettoyé et aménagée elle aussi pour le rangement des voitures. Mais, ... le beau petit château d'eau, dernier exemplaire du genre subsistant en région liégeoise, avait bel et bien disparu, ainsi qu'un petit bâtiment sans caractère. Pour permettre le stationnement d'une ou deux voitures de plus, on a rasé un des bâtiments les plus intéressants du site, alors qu'il était incontestablement un élément attrayant de la gare de Flémalle-Haute grâce à sa valeur historique et à la charge symbolique dont il était imprégné.

Cet exemple n'est que le scénario-type d'un mauvais film, tel qu'on en a déjà tourné si souvent dans le passé et qu'on risque de revoir encore plus souvent dans l'avenir sur le grand écran de la scène ferroviaire. Soyons très vigilants !

La Commission du Patrimoine Historique de la SNCB.

Une occasion nous est enfin offerte de jouer un rôle actif dans la protection du patrimoine historique de la SNCB. La Commission, que la société a installée il y a un peu plus d'un an et dont vous avez pris connaissance par ailleurs, a réuni toutes les personnes et groupements intéressés par ses travaux, le 15 janvier dernier. Ceux qui ont assisté à cette réunion ont été conscients de vivre un moment historique car c'était la première fois que la SNCB sollicitait la collaboration de personnes extérieures à la

société. C'est aussi la première fois, malgré des actions ponctuelles intéressantes mais que d'aucun jugeait insuffisantes, que la SNCB développe une politique de protection de son patrimoine historique. Je ne m'étendrai pas sur cet aspect de la chose. D'autres que moi sont mieux à même de décrire ce qui a été fait et comment cela s'est fait. Bien plus nombreux encore seront ceux qui pourront dire ce qu'on aurait dû faire ...

Pour ma part, je ne peux que vous inviter à vous réjouir avec moi de l'initiative de la SNCB. Je suis intimement persuadé que toutes les actions des quatre Sous-Commissions seront utiles et nécessaires. Mais nous ne devons pas nous laisser aveugler par notre enthousiasme. La Commission va être confrontée à une tâche immense. Elle va devoir faire des choix douloureux.

Dans le domaine des biens immobiliers, les travaux de la Commission risquent de produire des effets pervers et des plus négatifs. Nous savons déjà que la Commission ne pourra s'affranchir d'impératifs budgétaires très contraignants. Un des critères auxquels les gares devront répondre pour mériter une protection sera qu'elles fassent partie d'un ensemble intéressant. Or, les installations hydrauliques ont le plus souvent disparu avec la traction vapeur ; les cabines de signalisation ont généralement été rasées quand la signalisation lumineuse les a rendues inutiles ou que les signaleurs ont trouvé place dans le bâtiment des recettes ; les halles à marchandises sont menacées par la fermeture des cours ... Que restera-t-il dans le tamis de la Sous-Commission ? Est-ce que les gares qui ne seront pas retenues ne seront pas automatiquement condamnées, et la décision de la Commission : un excellent prétexte pour les raser sur le champs ?

En guise de plaidoyer.

Pourtant, toutes les gares ont, en plus de leur valeur architecturale, une valeur affective, sentimentale ou émotionnelle qui ne pourra jamais trouver une place, si petite soit-elle, dans la comptabilité de la SNCB. Chacune est quelque chose pour quelqu'un. Elles sont autant de points de repères dans leur environnement physique autant que dans l'histoire de leur village, de leur quartier, de leur ligne, des gens qui l'ont fréquentée, au même titre que l'hôtel de ville, le cours d'eau, la cheminée de l'usine, le château d'eau, la cathédrale ou le clocher du village. Imaginez un seul instant que l'Eglise décide de regrouper des paroisses pour se défaire d'églises trop peu peuplées ; de remplacer certains clochers, menaçant d'être la proie des grands vents, par un pilon portant les diffuseurs de quelque synthétiseur de son de cloche électronique ...

C'est cependant ce que fait la SNCB depuis des décennies avec son patrimoine immobilier.

Candide à la gare.

Pour être positif, ne pourrait-on envisager de classer en bloc tout ce patrimoine comme monument historique ? Si la charge financière de l'entretien des bâtiments accessibles au public est trop lourde, ne pourrait-on créer des Fabriques de gare comme on a créé des Fabriques d'église ? Ne pourrait-on trouver systématiquement une nouvelle utilité (et une structure budgétaire d'accueil) pour les bâtiments délaissés par l'exploitation du chemin de fer ?

Ce fut parfois le cas dans le passé. Les chemins de fer touristiques font aussi un travail formidable dans ce domaine. Mais trop souvent, c'est la pioche.

Au moins, ne pourrait-on limiter les dégâts en publiant mensuellement la liste des bâtiments, sites, ouvrages d'art, lignes, etc. qui sont écartés de la protection de la Commission (donc menacés de disparition) afin de donner aux amateurs la possibilité de trouver un moyen de les sauver dans un délai raisonnable (pour autant que tout élément immobilier hors service pour les besoins de la SNCB soit soumis à l'avis de la Commission).

Vous connaissez peut-être d'autres possibilités.

Chefs d'oeuvres en périls à la SNCB.

En tous cas, efforçons-nous d'intervenir si nous pouvons éviter à la SNCB de faire la dépense de démolitions, peu rentables, de constructions et sites irremplaçables et témoins privilégiés d'un temps qui ne reviendra jamais. Si non, amis lecteurs et vous, photographes avertis, vous savez quelles images vous devez fixer sur votre pellicule maintenant que vous avez terminé de lire ces lignes.

Il est temps de prendre à nouveau le chemin de la gare.

Jean René LEJEUNE, janvier 1991.

Avis de recherche

Le GTF recherche les documents suivants sur la ligne 38 Chênée - Battice - Montzen :

- * une photo montrant le dernier croisement d'autorails réguliers à BEYNE, le 1/6/1957
- * toute photo représentant une locomotive à vapeur type 29 ou 81 sur cette même ligne
- * un plan des voies de la gare d'Aubel (antérieur à 1957) et de Chainoux (ligne 38A Battice - Verviers) antérieur à 1940

Merci d'écrire à GTF asbl, département historique, BP 191, 4000 Liège 1. Tous frais de reproduction seront couverts.

Notre membre P. SEGERS, rue des Champs 22, 5030 Gembloux, tél. 081/61.39.42 après 17h, cherche tout renseignement, photo, plan, PSS, extrait d'indicateur... concernant la ligne 147 Landen - Gembloux - Fleurus.

Petite annonce

Notre membre Claude DEFECHEREUX vend collections complètes et impeccables de "la Vie du Rail" années 1980 à 1988, et 38 numéros de 1989. Faire offre à son adresse : avenue Winterberg, 42, 1330 RIXENSART, tél. 02/654.05.79.

La fréquentation des gares à voyageurs du réseau SNCB

A la suite des traditionnels comptages faits par la SNCB en octobre dernier, les services compétents ont classé les gares du réseau belge en quatre catégories, en fonction du nombre de voyageurs qui y avaient embarqué en une semaine.

Les quatre catégories correspondent aux paramètres suivants :

- "A" : plus de 70.000 voyageurs embarqués par semaine
- "B" : entre 20.000 et 70.000 voyageurs embarqués
- "C" : entre 5.000 et 20.000 voyageurs embarqués
- "D" : moins de 5.000 voyageurs embarqués par semaine.

Ces quatre catégories permettent de dresser les statistiques suivantes :

districts	A	B	C	D
Nord-E/Nord-W	5	15	42	181
Centre	3	3	7	28
Sud-E/Sud-W	4	11	34	229
Totaux	12	29	83	438

A l'aimable intervention de M. L. Schillings, ingénieur principal au service "infrastructure des gares voyageurs" de la SNCB, nous publions ci-après, et en ordre décroissant, le hit-parade des gares des districts "Centre", "Sud-est" et "Sud-ouest" de la SNCB.

District "Centre"

CATEGORIE A

Bruxelles-Central
Bruxelles-Midi
Bruxelles-Nord

CATEGORIE B

Bruxelles-Quartier-Léopold
Bruxelles-Schuman
Hal

CATEGORIE C

Schaerbeek
Bruxelles-Chapelle
Etterbeek
Jette
Bruxelles-Congrès
Rhode-St-Genèse
Bockstael

CATEGORIE D
 Uccle-Calvoet
 Boitsfort
 Berchem-Ste-Agathe
 Linkebeek
 Forest-Midi
 Lot
 Buizingen
 Forest-Est
 Ruisbroek
 Uccle-Stalle
 Lembeek
 De Hoek
 Watermael
 Saint-Job
 Haren-Sud
 Holleken
 Groenendaal
 Moensberg
 Boondael
 Merode
 Huizingen
 Hoeilaart
 Beersel
 Bordet
 Meiser
 Evere
 Haren
 Delta

District Sud-Est

CATEGORIE A
 Namur
 Ottignies
 Liège-Guillemins

CATEGORIE B
 Gembloux
 Verviers-Central
 Louvian-la-Neuve-Ottignies

CATEGORIE C
 Libramont
 Waremmes
 Arlon
 Ciney
 Wavre
 Huy
 Dinant
 Liège-Palais
 Jemelle
 Marloie
 Rixensart
 Pepinster
 Anseremme
 Ans
 Houyet
 Andenne

Bierges
Flémalle-Haute
La Hulpe
Genval

CATEGORIE D

Welkenraedt
Spa
Marbehan
Liège-Jonfosse
Bertrix
Jemeppe-sur-Sambre
Visé
Jambes-Nord
Yvoir
Moustier
Angleur
Mont-St-Guibert
Limal
Statte
Amay
Chastre
Eupen
Nessonvaux
Verviers-Palais
Naninne
Géronstère
Rhisnes
Herstal
Marche-en-Famenne
Franière
Barvaux
Poulseur
Basse-Wavre
Vielsalm
Godinne
Bastogne-Sud
Liers
Beauraing
Lustin
Bomal
Assesse
Aywaille
Namèche
Engis
Courrière
Virton
Gouvy
Theux
Hamoir
Melreux-Hotton
Trois-Ponts
Fraipont
Tilff
Remicourt
Natoye
Juslenville
Franchimont
Pont-de-Seraing
Blanmont

Château-de-Seilles
Esneux
Chênée
Dolhain-Gileppe
Bierset-Awans
Milmort
Floreffe
Profondsart
Neufchâteau
Loncée
St-Denis-Bovesse
Rivage
Jemeppe-sur-Meuse
La Roche
Haute-Flône
Sart-Bernard
Beuzet
Flémalle-Grande
Florenville
Marche-les-Dames
Fexhe-le-Haut-Clocher
Glons
Bressoux
Céroux-Mousty
Florival
Jambes-Etat
Sclaigneaux
Gastuche
Ham-sur-Sambre
Pepinster-Cité
Haversin
Graide
Poix-St-Hubert
Archennes
Pécrot
Ronet
Comblain-la-Tour
Trooz
Gedinne
Ernage
Leman
Méry
Tilleur
Hony
Voroux
Habay
Bastogne-Nord
Grupont
Bas-Oha
Comblain-au-Pont
Sy
Momalle
Chapelle-Dieu
Dave-Etat
Pondrome
Viville
Flawinne
Jemeppe-Froidmont
Carlsbourg
Mazy

Hermalle-sous-Huy
Paliseul
Forrières
Athus
Stockem
Chapois
Laignon
Sclessin
Aigremont
Pin
Onoz-Spy
Vonêche
Florée
Coo
Bléret
Liège-Haut-Pré
Gendron-Celles
Voroux-Goreux

District Sud-Ouest

CATEGORIE A
Charleroi-Sud

CATEGORIE B
Mons
Tournai
Ath
Nivelles
St-Ghislain
Braine l'Alleud
Braine-le-Comte
Enghien

CATEGORIE C
La Louvière-Centre
Tubize
Mouscron
Luttre-Pont-à-Celles
Soignies
Tamines
Leuze
Waterloo
Marchienne-au-Pont
La Louvière-Sud
Auvélais
Lessines
Châtelet
Blaton

CATEGORIE D
Ecaussinnes-Carrière
Peruwelz
Herseaux
Quaregnon
Silly
Lillois
Manage
Jurbise

Quiévrain
Thuin
Binche
Walcourt
Erquelines
Jemappes
Boussu
Roux
Morlanwelz
Fleurus
Bracquegnies
Antoing
Frameries
Courcelles-Motte
Brugelette
Lobbès
Couvin
Solre-sur-Sambre
Leval
Forchies
Thulin
Carnières
Thieu
Philippeville
Court-St-Etienne
Berzée
Farciennes
Piéton
Godarville
Villers-la-Ville
Pont-à-Celles
Mariembourg
Lens
Tilly
Fontaine-Valmont
Erbisoeul
Quévy
Acren
Hennuyères
Landelies
Charleroi-Ouest
Hainin
La Buisnière
Papignies
Havré
Ligny
Froyennes
Aiseau
Obaix-Buzet
Marche-les-Ecaussinnes
Houraing
Neufvilles
Rebais
Cour-sur-Heure
Maffle
Gouy-lez-Piéton
Faux
Le Campinaire
Yves-Gomezée
Erquelines-Village

Nimy
 Genly
 Haine-St-Pierre
 Jamioulx
 La Villette
 Familleureux
 Mevergnies-Attre
 Ham-sur-Heure
 Marchienne-Zone
 Baulers
 Lodelinsart
 Cambron-Casteau
 Ghlin
 Néchin
 Tergnée
 Couillet
 Cuesmes
 Masnuy-St-Pierre
 Harchies
 Obourg
 Beignée
 Marchienne-Est
 Basècles-Carières
 Pry
 Hautrage
 Ville-Pomerœul
 Maubray
 Hourpes
 Callenelle

A nos membres

A propos du Musée des Transports en Commun du pays de Liège

Le GTF asbl assure, un week-end sur trois, de 14 à 18 heures, la permanence au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège, rue Richard Heintz à 4020 Liège. Cette année, la saison d'ouverture s'étend du 6/7 avril au 12/13 octobre 1991 (sauf le week-end des 27/28 avril). Pour rappel, le Musée est ouvert les samedis, dimanches et jours fériés, l'après-midi.

Nous avons besoin de volontaires pour ce service, qui n'a rien de désagréable, loin de là.

Si vous êtes disponibles à l'un ou l'autre moment de cette année, n'hésitez pas à contacter notre membre Robert STERKE à Liège (n° tél. 041/42.29.74) : votre aide sera bienvenue !

**Que sont devenues les assiettes
des lignes ferrées abandonnées
par la SNCB ?**

Notre membre J.C. Asselborn de Bruxelles a découvert une "perle" dans le bulletin des Questions et Réponses de la Chambre des Représentants de Belgique. Mme Brepols, député, a demandé au Ministre des Communications le 6 novembre 1990, de lui fournir la liste des assiettes de voies ferrées désaffectées, démantelées, vendues, louées, données en concession etc... au cours de ces 20 dernières années.

Le Ministre lui a communiqué la liste des assiettes en question (certaines sont encore équipées de voies), faisant l'objet d'accords tels que location, vente, mise à disposition etc... Il faut remarquer que certaines de ces assiettes appartiennent encore, fût-ce partiellement, au domaine de la SNCB.

Voici une reproduction intégrale de cette liste, qui ne manquera pas d'intéresser tous ceux qui suivent de près l'évolution du réseau de la SNCB.

N°	km	tronçon	situation actuelle
17	9,4	Tessenderlo - Y Beringen-Mines	occupée
17/1	9,4	Y Heppen - Y Bourg-Léopold	occupée
18	6,7	Neerpelt - Achel	à maintenir pour une éventuelle continuité de la ligne Hasselt - Eindhoven
18	16,3	Y Houthalen - Eksel	à maintenir pour une éventuelle continuité de la ligne Hasselt - Eindhoven
21A	16,2	As - Maaseik	ligne Zuid Willemsvaart- Maaseik à vendre partiellement. Ligne As- Zuid Willemsvaart à conserver partiellement pour sauvegarder l'avenir du domaine industriel de Rotem Dilsen.
22	27,5	Grimde - Diest	vendue partiellement
23	33,0	Drieslinter - Tongres	occupée
27B	2,0	Y Vrouwvliet-Y Wilrijk	vendue partiellement
29	13,7	Aarschot - Noorderwijk-Morkhoven	à maintenir pour garantir le rétablissement possible de la ligne Aarschot - Herentals.
29	8,7	Turnhout - Weelde	vendue partiellement
38	39,4	Chênée - Montzen	à vendre
38A	2,7	Melen - les Xhawirs	
44A	24,0	Géronstère -Stavelot	vendue partiellement
46	3,0	Lommersweiler - Steinebrück	vendue partiellement
47	21,6	St-Vith - Lengeler	vendue partiellement

N°	km	tronçon	situation actuelle
47A	9,7	Vielsalm - Born	vendue partiellement
48	17,9	Waimes - St-Vith	vendue partiellement
54	10,0	St-Nicolas - De Klinge	assiette provisoirement maintenue (maintien du deuxième point frontière pour le trafic avec la Flandre Zélandaise). Occupée par des administrations communales.
55	20,0	Eeklo - Zelzate	à vendre - occupée par des administrations communales
57	8,4	Termonde - Alost	à conserver (plan STAR 21)
57A	5,5	Grembergen - Hamme	en vente
58	18,3	Bruges - Maldegem	à maintenir (liaison possible de Zeebruges à Gand)
58A	1,7	Y Terneuzen - Gand-Rabot	à vendre
61	6,7	Opwijk - Moorsel	vendue partiellement
62	25,6	Ostende - Torhout	achat en cours par province de Flandre Occidentale
63	14,4	Ypres - Langemark	à maintenir pour CICF (1)
64	11,5	Ypres - Moorslede	achat en cours par province de Flandre Occidentale
65	11,0	Menin - Beitem	achat en cours par province de Flandre Occidentale
69	5,7	Poperinge - Abele	vendue partiellement
69A	11,7	Comines - Le Touquet	à maintenir ; ligne éventuelle vers le tunnel sous la Manche en évitant Lille.
69B	8,0	Warneton - Nieuwkerke	occupée
73A	5,0	Ingelmunster - Tielt	vendue partiellement
74	14,0	Y Kaaskerke - Nieuport	achat en cours par province de Flandre Occidentale
75B	2,1	Waregem-St-Eloois-Vijve	achat en cours par administration communale de Waregem
77	10,0	Moerbeke -Kemzeke	à maintenir ; extension sur rive gauche de l'Escaut et établissement éventuel d'une ligne entre les ports d'Anvers et de Gand.
77A	18,2	Lokeren - Moerbeke	occupée par les administrations communales.
78A	3,8	Blaton - Bernissart	à vendre

(1) - Commission Interministérielle des Chemins de fer (NDLR : ligne à conserver pour les besoins de la Nation)

N°	km	tronçon	situation actuelle
81	13,1	Irchonwel - Grandglise	vendue partiellement
83	4,5	Avelgem - Amougies	vendue partiellement
83	9,5	Zwevegen - Avelgem	occupée et achetée par province de Flandre Occidentale.
85	16,0	Ruien - Herseaux	occupée et achetée par province de Flandre Occidentale. à vendre
86	7,6	Basècles - Leuze	
87	10,1	Renaix - Amougies	
87	39,8	Lessines - Tournai	vendue partiellement
	4,7	Ollignies - Bassily	
87C	2,0	courbe sud de Lessines	vendue partiellement
88	8,8	Antoing - Bléharies	vendue partiellement
88A	10,1	Rumes - Allain	vendue partiellement
92	1,9	Péruwelz - frontière	vendue partiellement
94	7,0	Ghislenghien - Bassily	ancien tracé - vendu partiellement
96A	1,8	Mons - Quévy	ancien tracé - vendu partiellement
98	6,0	Dour - Quiévrain	vendue partiellement
98A	10,0	Dour - Roisin	vendue partiellement
98C	4,8	St-Ghislain - Flénu	vendue partiellement
100	5,0	Sirault - Vaudignies	vendue partiellement
106	15,6	Clabecq - Ecaussines	vendue partiellement
107	9,9	Y St-Vaast - Ecaussines Carrières	vendue partiellement
108	14,0	Binche - Erquelinnes	vendue partiellement
109	51,0	Harmignies - Chimay sauf tronçon Lobbes-Donstiennes	vendue partiellement
111	11,9	Tuillies - Laneffe	vendue partiellement
112	5,1	Marchienne-au-Pont - Fontaine l'Evêque	vendue partiellement
112A	7,1	Y Forchies - Courcelles -Centre	vendue partiellement
113	5,8	Manage - Bascoup	vendue partiellement
114	12,5	Houdeng-Goegnies - Soignies	vendue partiellement
115	9,7	Braine-l'Alleud-Clabecq	vendue partiellement
119	11,2	Thiméon - Gilly	vendue partiellement
119A	4,7	Marchienne-Est - Jumet	vendue partiellement
123	12,1	Braine-le-Comte-Enghien	à vendre
131	19,7	Fleurus-Frasnes-lez- Gosselies	vendue partiellement
132	15,0	Mariembourg - Vireux	vendue partiellement
135	5,0	Fraire - Y Morialmé	vendue partiellement
136	7,2	St-Lambert-Florennes-C.	assiette à maintenir pour les besoins du CICF.
137	12,6	Acoz - Mettet	vendue partiellement
138	16,7	Acoz - Florennes-Centr.	vendue partiellement
138A	18,8	Florennes-C.-Doische	vendue partiellement
141	15,3	Seneffe-Genappe, sauf tronçon Baulers - Nivelles-Nord	vendue partiellement

N°	km	tronçon	situation actuelle
142	2,0	Namur - Frizet	vendue partiellement
147	42,6	Landen - Sombreffe	vendue partiellement
150	21,0	Houyet - Jemelle	vendue partiellement
160	6,2	Ixelles - Tervuren	à vendre
162/1	3,0	Y Recogne - Y serpont	vendue partiellement
204	0,7	Zelzate BK 13800/14510	à maintenir - établissement éventuel d'une nouvelle ligne vers Terneuzen.
205	1,8	Lier - Broechem	vendue partiellement
212	0,5	Glain - racc. Gosson	vendue partiellement
213	1,5	Ans-Plateau - racc. Bonnier	vendue partiellement
240	1,0	Haine-St-Pierre - Haine-St-P. verreries	vendue partiellement
249	2,7	Trazegnies - Courcelles-Fosses	vendue partiellement
254	4,5	Bascoup-Trazegnies	vendue partiellement
256	2,3	Masse-Diarbois - Ransart	vendue partiellement
257	2,8	Y Noir-Dieu-Gilly-Haies	vendue partiellement
259	8,0	Y Noir-Dieu - Ransart	vendue partiellement
261	2,1	Y Couillet-Centre Marcinelle-Haies	vendue partiellement
264	3,6	Lodelinsart Jumet-la-Coupe	vendue partiellement
265	1,5	Y Bellecourt - Charbonnage du Centre	vendue partiellement

A nos membres néerlandais

Nous avons été dernièrement avisés que la "Postbank" des Pays-Bas prélevait désormais une taxe d'une dizaine de Florins sur les virements internationaux. Lorsque vous nous commandez un article ou un voyage et que vous payez via notre CCP Bruxelles 000-0896641-70, veillez bien à préciser à votre organisme financier que la taxe éventuelle est à votre charge: le budget du GTF asbl ne peut supporter de tels frais à l'arrivée. Nous vous rappelons par ailleurs qu'il existe un autre mode de paiement plus économique: si vous disposez d'une carte de crédit "Visa" ou "Eurocard", il vous suffit de nous envoyer l'objet de votre commande à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1, et de préciser "je paie par carte de crédit "Visa" ou "Eurocard", avec n° de carte et date d'expiration. N'oubliez pas de dater et de signer. Nous ferons le reste... Nos bulletins de participation aux voyages prévoient d'ailleurs explicitement cette possibilité. Nous vous en remercions.

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.

*** De la vapeur au GLT - Van stoom tot GLT** ; "un siècle d'actualité ferroviaire en région de Lesse et Lomme - een eeuw sporen in de regio Lesse en Lomme" par Robert Van Vlaenderen. Un nouveau livre qui vient de paraître aux éditions Ediblanchart ⁽¹⁾ ; 64 pages format 17 x 24 cm, avec 45 illustrations dont 12 en couleurs et 4 cartes. Texte bilingue français/néerlandais.

Au sommaire : la SNCV, origine et développement du réseau ; le groupe de Wellin de la SNCV ; histoire et situation actuelle de la ligne ferrée Han-sur-Lesse - grottes de Han ; le GLT : description de la ligne et des voitures.

prix : 280 BEF (+ 40 BEF frais d'envoi) = 320 BEF.

(envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 60 BEF)

Date limite de commande auprès de notre service "Distribution" : 25 mai 1991. Livraison courant juin.

*** Nouvelle série de 6 cartes-vues Editions du Cabri (réf TF-74)**

4 cartes-vues en couleurs : autorail AR 159 le long de la Lesse à Han-sur-Lesse, autorail SNCF X2877 à l'Hôpital du Gros Bois (ligne Besançon - Le Locle), autorails série 45 sur le viaduc de Florenville, autorail X 2898 et remorque sur la ligne Neussargues - Aurillac. 2 noir-et-blanc : motrice et autorail SNCV devant la gare de Mons et pont de Woluwé (chemin de fer Bruxelles-Tervuren).

prix par série : 120 BEF + 20 BEF (envoi) = 140 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 35 BEF). Veuillez le cas échéant passer commande avant le 25 mai 1991.

*** Benelux Rail 4**

Dans Trans-Fer n°72, nous vous annoncions la parution de Benelux Rail 5, un ouvrage consacré à un choix de photos légendées des événements ferroviaires de Belgique, Pays-Bas et Grand-Duché de Luxembourg en 1986 et 1987.

A présent, c'est Benelux Rail 4 qui vient de sortir de presse : de même facture que son "grand frère", il est relatif aux événements ferroviaires du Benelux en 1984 et 1985.

⁽¹⁾ - autres livres en préparation chez Ediblanchart : Vapeur - Stoom B III, par Max Delie (sortie de presse prévue en mai 91), Stoom in België, deel I, de Phil Dambly (version néerlandaise de "Vapeur en Belgique") (sortie de presse prévue en octobre 91), Le rail au Congo Belge, tome 1 (sortie de presse prévue en septembre 1991) et... Vapeur en Belgique, tome II de Phil Dambly (prévu, peut-être, en fin d'année 1991). GTF-Distribution ne manquera pas de vous proposer ces ouvrages au fur et à mesure de leur sortie de presse.

120 pages papier glacé avec environ 200 illustrations ; plusieurs cartes (même facture que le reste de la collection). Notre service Distribution peut vous procurer Benelux Rail 4 au prix de 690 BEF + 70 BEF port (enveloppe matelassée), soit 760 BEF. [Pour l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 130 BEF]. Veuillez le cas échéant passer commande avant le 25 mai 1991.

La locomotive vapeur Mikado 141 R 420 /
De Stoomlocomotief Mikado 141 R 420.

A l'occasion de la venue en 1989 de la 141 R 420 ex-SNCF à Utrecht (où elle participa aux parades vapeur organisées à l'occasion du jubilé des NS), une jolie petite brochure de 18 pages au format A4 DIN a été réalisée par André RASSERIE, administrateur délégué de "l'Association de la 141 R 420". Illustrée de deux couvertures couleur et de neuf photos N/B, cette brochure imprimée, au tirage soigné (ce n'est pas du stencil ni de la photocopie !) décrit brièvement la carrière de ce type de locomotive à la SNCF, en présente une description technique succincte (avec schémas), et relate les avatars de la restauration de la 141 R 420, propriété de l'Association.

La 141 R étant la version française de la type 29 SNCB, ce petit fascicule intéressera certainement nos lecteurs : on se prend même à regretter qu'il n'existe rien de semblable en Belgique, concernant nos propres engins... Disponible dans nos DEUX langues nationales (la version néerlandais étant destinée à l'origine au marché hollandais), cette brochure peut vous être procurée via notre service "Distribution" au prix de 150 BEF (à majorer de 40 BEF pour frais d'envoi - étranger : port porté à 60 BEF). Lors de la commande, n'omettez pas de préciser la langue choisie (français ou néerlandais).

Divers

Réutilisation d'un ancien tunnel vicinal à Bruxelles

Construit en 1956 en vue de l'Exposition Universelle de 1958, le tunnel vicinal de quelque trois cent cinquante mètres de long, reliant la place St-Lambert à Laeken (Bruxelles) au lieu-dit "le Gros Tilleul" a été employé jusqu'en juillet 1978 par les lignes vicinales bruxelloises électriques L (Nord-Londerzeel), S (Nord-Vilvorde-Beauval), G (Nord-Grimbergen) et Y. Depuis lors, cet ouvrage d'art est inutilisé : on en voit néanmoins immédiatement l'avantage : il permettrait de joindre le quartier de la rue de Wand à l'avenue Houba de Strooper.

L'Exécutif de la Région Bruxelloise a décidé la réhabilitation de ce tunnel en 1991-92, afin d'y faire passer les tramways de la STIB. Le montant de ces travaux - y compris la pose des voies - s'élèvera à 105 millions de francs.

L'objectif de sa réhabilitation est double : d'une part, réaliser une liaison Laeken - Mustaert, d'autre part, assurer une liaison de l'est de la Région Bruxelloise vers le plateau du Heysel.

Il est évident que des adaptations de l'accès au tunnel, à partir du boulevard de Smet de Naeyer, de l'avenue Sobiesky et de la place St-Lambert devront être réalisées. Il en va de même du côté de Mutsaert, où un itinéraire de desserte doit encore être déterminé.

Les deux lignes de tramway qui passeraient dans ce tunnel seraient la ligne 23 (rocade est vers le Heysel) et la ligne 18 (liaison du Mutsaert vers Laeken, Jette, Molenbeek et le quartier du canal).

(d'après Questions et Réponses
Conseil de la région de Bruxelles-Capitale
10 janvier 1991 - n°10).

Nouvelles de l'asbl Vennbahn

Soutenue par la Communauté Germanophone, cette asbl a repris l'exploitation de la ligne 48 dite "Vennbahn" entre Raeren et Sourbrodt. Une somme de 127 millions de francs a été nécessaire pour remettre la ligne en état, reconditionner les points d'arrêt, et acheter du matériel roulant déclassé par la SNCB.

En 1990, tous les dimanches et jours fériés de la belle saison, elle a mis en marche un train de voyageurs Eupen - Bullange via Raeren, Sourbrodt et Wévercé. Le personnel de conduite est bénévole, mais se compose exclusivement de conducteurs patentés de la SNCB.

Les résultats de cette première année d'exploitation touristique ont été remarquables : entre le 2 juin et le 14 octobre, l'asbl a parcouru 3072 km et a transporté 12.936 voyageurs, soit une moyenne de 440 personnes par convoi ! Certains week-ends, le train des Fagnes a transporté jusqu'à 700 voyageurs en une fois. Le bénéfice des circulations se chiffre à 2.000.000 francs.

Actuellement, l'Association est propriétaire du matériel suivant, acheté à la SNCB :

- 2 locomotives diesel série 59
- 5 voitures K1 de 1ère classe
- 15 voitures M1 de 2e classe
- 1 voiture-buffet K1
- 2 voitures L (acquises en décembre 1990)
- 1 fourgon (pour transport de vélos et de boissons)
- 3 wagons à marchandises (entretien)

En 1991, l'asbl compte aménager sa voiture-buffet. Elle espère aussi faire construire une remise à Raeren, où le matériel roulant pourra être garé et entretenu (jusqu'à présent, l'entretien des locomotives ex-série 59 SNCB se fait à Kinkempois, dans les ateliers de la SNCB) ; l'existence de cette remise permettra notamment l'organisation de voyages en hiver. Elle espère encore acheter deux voitures K1 de 1ère classe supplémentaires, un autorail, et une troisième locomotive. En 1992, l'asbl compte même disposer d'une locomotive à vapeur fonctionnelle, afin de pouvoir mettre en ligne cette attraction supplémentaire ; cependant, elle devrait être idéalement

chauffée au fuel, pour éviter les incendies de forêt dans une région très sensible à ce genre de sinistres.

En 1991, l'exploitation de la Vennbahn aura lieu les dimanche et lundi de Pâques, et tous les dimanches du 1er mai au 6 octobre. Une nouveauté : des billets combinés à forfait SNCB/asbl Vennbahn seront disponibles aux guichets de toutes les gares de la SNCB. Qu'on se le dise...

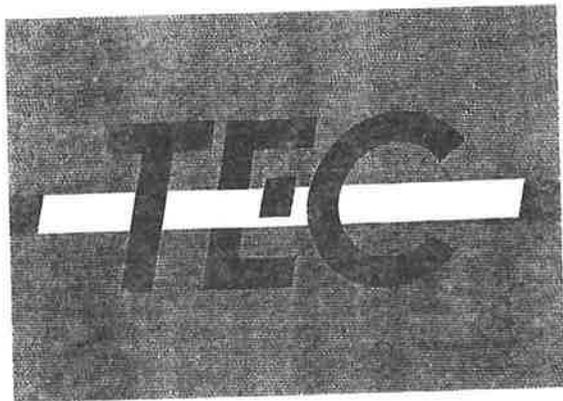
Les projets de prolongement des circulations des trains vers Stolberg (RFA), Malmédy et Trois-Ponts, Losheimergraben et même Jünkerath sont toujours à l'étude.

Rendez-vous à REBECO (BELGIQUE) - juin 91
"Vapeur, voies étroites, modèles et modules"

Deuxième exposition de modélisme ferroviaire basée essentiellement sur la voie étroite.
Nombreux réseaux : belges HO/HOM, tramways HOe, américains HO/HOn3 et LGB, suisse rhétique HOM, français HOM. Animation du réseau américain SHORT and NARROW GUILD. Dioramas et autres matériels de toute échelle en vitrine.
Ouvert les samedis et dimanches 15-16, 22-23 et 29-30 juin 1991 de 10 à 19 heures, au moulin d'Arenberg à Rebecq.
Le dimanche, possibilité de balades en train à vapeur à voie de 60 cm sur le Rail Rebecq Rognon.
Tous renseignements : Guy TYTECA, rue de Prés, 6, 7090 STEENKERQUE.

Connaissez-vous le TEC ?

C'est le logo que l'Exécutif Régional Wallon a choisi pour personnaliser tous les autobus (et tramways) de la nouvelle SRWT (Société Wallonne des Transports), une société holding qui reprend les activités de la partie wallonne de la SNCV en voie de liquidation, et des trois sociétés urbaines de transport en commun en voie de disparition elles aussi : la STIL (Liège), STIC (Charleroi) et STIV (Verviers).



En fait, un designer avait été désigné par la Région pour trouver un logo simple et percutant : sa trouvaille : le "TEC", pour Transport En Commun. Ce sigle sera aux couleurs de la Région Wallonne, à savoir jaune et rouge, et sera prochainement arboré sur tout le matériel roulant appartenant à la nouvelle société.

Relations voyageurs internationales entre les Pays-Bas et ses voisins

L'excellente revue "Op de Rails" publiée, dans son numéro 7 de l'année 1990 (1), un tableau du nombre des trains de voyageurs qui franchissent quotidiennement les frontières nationales néerlandaises.

A l'heure actuelle, les NS disposent de huit points frontière ouverts au trafic des voyageurs :

* deux vers la Belgique

Roosendaal, sur la ligne Amsterdam - Bruxelles
Eijsden, sur la ligne Maastricht - Liège

* six vers l'Allemagne Fédérale :

Simpelveld, sur la ligne Maastricht - Aix-la-Chapelle
Venlo, sur la ligne Eindhoven - München-Gladbach
Nimègue, sur la ligne Nimègue - Krefeld (2)
Zevenaar, sur la ligne Arnhem - Emmerich - Cologne
Oldenzaal, sur la ligne Hengelo - Bentheim - Osnabrück
Nieuweschans, sur la ligne Groningen - Brême

On le voit, chez nos voisins hollandais aussi, le chemin de fer mise sur quelques points frontières à grand trafic, pour les trains internationaux à longue distance. Les points frontières vicinaux, eux, résistent très mal aux velléités de fermeture. A l'heure de l'Europe, tout ceci n'est-il pas contradictoire ?

point-frontière	trains EC et D	trains de saison	trains région.	auto-couchet.	total
Roosendaal	5 1/2	2	34	-	41 1/2
Eijsden	1	1	18	7	27
Simpelveld	-	-	8	-	8
Venlo	2	-	7	2	11
Nimègue	-	-	5	-	5
Zevenaar	6	1	9	-	16
Oldenzaal	4	-	7	-	11
Nieuweschans	-	-	3	-	3
totaux	18 1/2	4	91	9	122 1/2

(1) - Op de Rails, éd. NVBS, 1990/7, p. 234.

(2) - la survie du trafic "voyageurs" sur cette section est actuellement mise en question.

Courrier des lecteurs - à propos de Trans-Fer n° 73

A la suite du schéma des écartements ferroviaires publié dans notre dernière livraison, en page 46, plusieurs lecteurs nous ont écrit afin de compléter les informations qui y figurent.

* M. J. H. Broers, de La Haye (Pays-Bas) fait remarquer que le tableau indique que les Vicinaux des Pays-Bas disposaient d'un écartement de 1067 mm. Cette information n'est que partiellement correcte, tant la diversité était grande dans cette entreprise de transport : à côté de l'écartement de 1067 mm, les Vicinaux néerlandais utilisaient encore celui de 750 mm, pour un très grand réseau à l'est d'Arnhem, et celui de 1000 mm pour plusieurs autres réseaux et lignes. De plus, certaines petites lignes de cette entreprise avaient encore des écartements plus singuliers : 700 mm, 800 mm, 1422 mm et 1520 mm. De plus, le tableau indique à tort que les Pays-Bas disposaient d'un écartement de 1930 mm : en fait, les premières lignes néerlandaises disposaient d'un écartement de deux mètres entre les milieux des champignons de rail, ce qui signifie en fait une distance de 1945 mm entre les faces intérieures des têtes de rail. Enfin, notre membre constate l'absence du tableau d'autres écartements utilisés en Europe : 750 et 800 mm en Suisse, 750 et 1000 mm en Allemagne, 950 mm sur le réseau à voie étroite de Sicile, et même les 1106 mm d'écartement de la toute première ligne de chemin de fer d'Europe continentale : Linz - Budweis. Selon notre membre, une diversité encore plus grande devrait régner dans les autres continents.

* M. P. Roovers de Tongres rappelle quant à lui l'existence de l'écartement de 500 mm, courant dans le sous-sol et sur le carreau et les dépendances des mines du Limbourg, et celui de 900 mm, un écartement utilisé sur des centaines de kilomètres dans les exploitations de lignite de Rhénanie : cet écartement est encore partiellement en service dans la région située entre Aix-la-Chapelle et Cologne.

* Enfin, M. B. Debbaut de Bruxelles indique l'existence d'un écartement de 1800 mm, utilisé sur la ligne de chemin de fer n° 564 de la Deutsche Reichsbahn. Cette ligne de la forêt de Thüringen mène de Obstfelderschmiede (339 m d'altitude) à Lichtenhain (664 mètres). longue de 1360 mètres, cette ligne a une pente de près de 25 ‰ et est parcourue en 18 minutes.

A propos de notre article sur les travaux de rénovation en cours au viaduc de Visé (ligne 24 Tongres - Montzen - Trans-Fer 73 page 11), notre membre M. Aerts de Riemst nous fait remarquer que les traverses actuelles en bois ne sont pas remplacées par des traverses en béton sur le viaduc de Visé en cours de rénovation. En fait, les traverses sont purement et simplement supprimées sur le viaduc, les rails étant attachés directement sur les éléments de renforcement en cours de placement.

Merci à nos membres de toutes ces précisions.

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