

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



GTF
transfer

périodique trimestriel – Liège X

n° 75 – Mai 1991 – 80 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 75 Quatorzième année Mai 1991

A nos membres - futurs voyages de la saison	3
Un nouveau Trans-Fer hors série "Les chemins de fer oubliés des Trois frontières"	5
Billet d'humeur	7
Notes sur la ligne 44A Spa - Trois-Ponts (suite)	8
La police de la SNCB	10
Le chemin de la gare	13
La Dynastie et les chemins de fer	26
Tarifs SNCB 1991	30
Le TGV est-il exportable ?	31
Les voyages GTF à l'étranger	36
Le GTF en Corse	38

C O L O P H O N

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, M. Lambou, J. Laterre,
P. Lemja, 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 membres,

Comme promis, et "à distance de block du n.º 74", voici la livraison suivante de votre périodique "Trans-Fer".

Soyez ainsi complètement rassurés : le GTF asbl est bien vivant : les "Cassandra" qui en avaient déjà rédigé la nécrologie en sont "pour leurs frais".

Dans ce numéro, nous vous annonçons les trois prochaines activités "voyages" de notre Association.

Afin de ne plus nécessairement coupler la sortie de Trans-Fer avec l'annonce d'un voyage et d'éviter ainsi un trop grand intervalle entre la parution de deux numéros successifs, vous ne trouverez dans ce numéro (encarté au centre, sur feuille de couleur) que le bulletin d'inscription de notre excursion d'un jour en août en Angleterre, dont les modalités d'organisation sont déjà arrêtées à la date de ce jour.

Nous envisageons aussi l'organisation de deux autres voyages en Belgique : nous vous les annonçons, dans leurs grandes lignes, ci-dessous. Comme les détails ne sont pas encore fixés, nous prions nos membres intéressés de nous écrire, comme décrit plus loin, pour que nous puissions leur envoyer toute information utile. Nous les remercions déjà de leur compréhension.

De son côté, notre service "Editions" n'a pas chômé pendant le long hiver : il célèbre à sa manière l'organisation d'un voyage GTF dans la région de Raeren - Stolberg - tunnel de Botzelaer le 1er juin 1991 par l'édition d'un numéro hors série de Trans-Fer, richement illustré et intitulé : "Les chemins de fer oubliés au pays des Trois Frontières". Pour plus de détails, tournez la page...

Les prochains voyages du GTF asbl

Nous vous annonçons les thèmes de nos prochaines activités "voyages" en Belgique ci-dessous.

Nous prions les membres que ces voyages intéressent de nous le signaler en écrivant à :

GTF asbl-Secrétariat Voyages, BP 191, 4000 Liège 1

Il suffit de joindre à l'envoi une enveloppe timbrée à 14F (ou un coupon-réponse international) portant l'indication de vos nom et adresse, et dans le coin supérieur gauche, le titre de l'activité pour laquelle vous souhaitez recevoir, sans engagement, une documentation précise (une enveloppe timbrée par activité SVP). Cette documentation vous parviendra dès que les modalités du voyage correspondant seront arrêtées. Nous vous remercions de votre aide.

Attention : les voyages ci-dessous ne seront pas nécessairement annoncés dans nos prochaines éditions de Trans-Fer !

**Voyage au coeur d'Anvers
et de son port
samedi 15 juin 1991**

En autorail sur diverses lignes de l'ensemble portuaire, avec, nous l'espérons, une surprise de taille !

Nous prévoyons ce voyage à la date du samedi 15 juin 1991. Le prix tiendra compte des diverses sujétions.

Si le nombre de participants l'imposait, nous pourrions rééditer le voyage à une autre date courant de cette année (remarquez bien l'emploi du conditionnel cependant !).

Nombreux arrêts-photos prévus - mesures dissuasives assurées contre les "suiveurs" en voiture.

Si cette organisation vous intéresse, écrivez-nous à l'adresse ci-dessus en joignant une enveloppe timbrée portant la référence "Anvers".

**Festival vapeur CFV3V
à Mariembourg
rallye d'autorails
organisé par le GTF asbl**

Lors du festival "vapeur" du CFV3V à Mariembourg les 21 & 22 septembre prochain, le GTF asbl réalisera une concentration des différents types d'autorails de la SNCE. L'originalité de cette manifestation viendra du fait que ces autorails partiront des différentes régions de Belgique, avec, à leur bord, les membres du GTF asbl qui le désireront. Nous organiserons donc un véritable rallye, un ensemble de trains directs se rendant à ce célèbre festival.

Si vous voulez être des nôtres, écrivez-nous à l'adresse indiquée ci-dessus en joignant une enveloppe timbrée portant la référence "Rallye d'autorails".

GTF asbl - Editions

un nouveau Trans-Fer hors série :

**"Les chemins de fer oubliés
des Trois Frontières"**

Notre service "Editions" a voulu saluer à sa façon l'organisation du voyage GTF asbl du 1er juin 1991 sur les lignes 49 (Welkenraedt - Raeren et son prolongement vers Stolberg) et 24 Aachen (West) - Montzen, en publiant un numéro hors série et hors abonnement de Trans-Fer consacré aux lignes de chemins de fer oubliées de la région des Trois Frontières (région qui s'étend de la Meuse à Eupen et Raeren, à l'est de la Belgique).

Dans cette plaquette de 80 pages, illustrée d'une soixantaine de photos en noir et blanc de toute époque souvent inédites, notre membre Roland Marganne a voulu évoquer l'histoire, la situation actuelle et les perspectives d'avenir de toutes les voies ferrées qui franchissaient la frontière belgo-néerlandaise ou germano-belge à l'extrémité orientale de la Belgique, tout en laissant de côté les deux plus connues (Visé - Maastricht et Verviers - Aix-la-Chapelle).

Il passe ainsi le plus minutieusement possible en revue les lignes suivantes :

* Hasselt - Lanaken - Maastricht (ligne 20), dont la section Lanaken - Maastricht est aujourd'hui désaffectée.

* Montzen - Aachen-West (ligne 24) et son précurseur, la ligne Welkenraedt - Plombières - Aachen-West (ligne 39) et son appendice vers La Calamine (ligne 39B). On y trouve l'histoire de ce groupe de lignes, le matériel qui les a desservies, leur situation actuelle... et notamment une description précise des travaux terminés fin mai 91 au tunnel de Botzelaer, - la fameuse voie "TE" mariée avec la voie "B" du sens Aachen - Montzen, installée dans le tunnel frontalier pour permettre le passage des convois hors gabarit.

* bifurcation Geulthal - bifurcation Ronheide ou Aachen Süd (ligne 24A), la plus courte relation internationale belgo-allemande, aujourd'hui désaffectée, mais en partie réutilisée pour les installations de changement de sens de circulation sur la ligne 37 Liège - Aachen (Hbf), à la frontière.

* Welkenraedt (autrefois Herbesthal) - Eupen - Raeren (ligne 49), aujourd'hui électrifiée jusqu'à Eupen.

* le noeud ferroviaire de Raeren et ses antennes vers Aachen Rothe-Erde et Stolberg (RFA) d'une part, mais aussi Montjoie et Kalterherberg d'autre part, à savoir la célèbre "Vennbahn", dans son tronçon belge en territoire allemand, dont toutes les particularités juridiques sont évoquées en détail.

Le GTF asbl a fait un gros effort pour garantir une présentation "de classe" : texte photocomposé directement transféré du matériel informatique GTF asbl, rendu des photos de haute qualité grâce aux techniques nouvelles de photogravure par scanner, papier glacé, couverture renouvelée et reliure fil de lin.

Cette édition sera disponible dans l'autorail spécial lors du voyage du 1er juin.

Si vous ne participez pas à ce voyage, nous vous enverrons volontiers cette édition par la poste. Il est néanmoins prudent de réserver dès à présent votre exemplaire (tirage limité) ; il vous sera envoyé illico moyennant le versement d'une somme de :

350 BEF + 20 BEF (envoi) = 370 BEF

à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1 (indiquez en communication "Chemins de fer des Trois Frontières").

[Si vous possédez une carte Visa ou Eurocard, vous pouvez aussi nous écrire en précisant l'objet de votre commande, son montant et la formule "je paie par carte "Visa" ou "Eurocard", suivi du n° complet de la carte et de sa date d'expiration. N'oubliez pas de dater et de signer.]

Pour nos membres étrangers, les frais d'envoi sont portés à 40 BEF ; le versement doit nous parvenir dans ce cas comme indiqué à la troisième page de couverture.

Profitez du prix promotionnel que nous vous proposons. Il n'est valable que jusqu'à la fin du mois de juin 91...

Bibliographie - Brochure ferroviaire

HAN-SUR-LESSE, le chemin de fer vicinal des Grottes, par Marc HELIN.

Deuxième édition, augmentée et notablement étoffée, avec une iconographie entièrement renouvelée : plus de 80 photos et plans, dont la moitié en couleurs.

Histoire de la ligne et de son matériel roulant et fixe, précédée d'une courte introduction sur la SNCV et le groupe de Wellin.

Texte entièrement bilingue français-néerlandais. Résumé en allemand, anglais et italien.

Pour obtenir cette publication, une seule formule possible: verser, avant le 25 juin 1991, une somme de 290 BEF (+ 20 BEF de port) soit 310 BEF au CCP 000-0961618-57 de notre secrétaire Monsieur Jacques Ferrière à 4000 Liège, en indiquant en communication "brochure Han-sur-Lesse". Pour l'étranger, les frais de port sont portés à 50 BEF. Livraison dès réception de l'éditeur, sans doute en juillet 1991.

Billet d'humeur

Ligne 44 Pepinster - Spa.
A propos de l'évacuation des Eaux de Spa.

La presse nationale et régionale s'est, à plusieurs reprises, fait l'écho de diverses manoeuvres politiques et autres relatives à cette affaire déjà ancienne.

On sait que l'évacuation de la production des eaux et limonades de Spa a lieu actuellement exclusivement par camions : un immense charroi (plus de 100 camions par jour) qui encombre la ville de Spa et ses abords, éminemment touristiques.

Certains ont revendiqué la création - aux frais de la Région Wallonne - d'une route industrielle à travers les bois qui avoisinent Spa. Ce type de solution n'est plus valable aujourd'hui, alors que chacun est si préoccupé de qualité de vie et de protection des sites naturels.

Diverses voix se sont élevées en vue d'une étude d'une solution alternative : le transport "multi-modal". Il s'agirait de charger, en gare de Spa, des semi-remorques sur des wagons appropriés, afin de les diriger vers divers centres d'éclatement, en Belgique comme à l'étranger, aux Pays-Bas notamment.

Diverses formules mixtes peuvent aussi être envisagées.

A l'issue d'une récente étude, Didier Reynders, président du Conseil d'Administration de la SNCB, a déclaré officiellement que la SNCB considérait que la solution ferroviaire était trop onéreuse. Il ne s'est guère exprimé sur les fondements de cette déclaration.

On sait que la SNCB n'est plus intéressée par le trafic de marchandises non continu. Or, il s'agit ici du contraire, un trafic qui ne peut que renforcer l'ossature "marchandises" de son développement.

Ne pas rechercher de vraies solutions à ce type de problème revient à nier toute offensive "Marketing" de la SNCB. Celle-ci a-t-elle encore conscience de ses créneaux, de ses types de marchandises ?

On peut en douter...

Dans l'affaire de Spa, si le prix de revient de la solution "rail" est trop élevé; on peut légitimement se demander si on a proposé la prise en charge financière de l'infrastructure ferroviaire à créer par ceux qui disposent des moyens financiers pour créer une route industrielle.

Le monde économique tombe d'accord pour affirmer que le XXI^e siècle connaîtra un développement considérable du transport, que la route ne pourra totalement absorber.

La SNCB et son président ne pourraient-ils faire preuve d'imagination et d'agressivité commerciale bien comprise ? Le client est une race qui prend de l'extension et qui demande à être considéré.

Le chroniqueur

**Notes sur la ligne 44A Spa -
Stavelot - Trois-Ponts
(suite)**

A la suite de l'article paru sur cette ligne dans Trans-fer n°73 (pages 31 sq), à l'initiative de Monsieur Legroscollard, avec les gloses de MM. R. Huysman et P. Lemja, nous avons reçu d'intéressantes précisions de M. Jean Léonard, chef-garde contrôleur honoraire du dépôt de Liège-Guillemins : nous les publions volontiers ci-après, avec nos cordiaux remerciements à son auteur. Les notes en bas de page (1) et (3) sont dues à la plume infatigable de M. R. Huysman.

La ligne 44 Pepinster - Spa était exploitée à double voie avant 1940 : la deuxième voie fut en fait déposée par les Allemands pendant la guerre 1940-45. Elle était à l'époque dotée de multiples arrêts malgré sa faible longueur (11 km) : il y avait, du nord au sud, Pepinster, Pepinster-Cité (face à l'ex-chocolaterie), Chinheid (au Passage à Niveau), Juslenville, Theux-Marie-Louise (entre Juslenville et le PN de Theux), Theux-gare, Theux-Centre (face à l'usine textile), Franchimont, La Reid et Marteau (une petite gare avec bâtiment en bois, desservie par une dame vers 1930, et qui était encore dotée d'une cloche d'annonce des trains). Il y avait enfin Spa, dotée d'une petite plaque tournante, à la sortie de la gare côté Géronstère, près de Spa-Monopole (sous le château d'eau).

Le service de la traction était assuré par différents types de locomotives à vapeur, mais surtout après 1931 par deux autorails, le prototype ASEA diesel-électrique type 650 et l'autorail à vapeur à bielles type 501, dit "Bibi" (1).

Sur cette artère, la SNCB avait mis en vigueur des billets de type "jarretière", comme sur les autobus de l'époque, pour faciliter le travail de régularisation sur une ligne truffée de points d'arrêt non gardés. Le système fut pourtant rapidement abandonné.

Après 1945, les lignes 44 et 44A étaient surtout desservies par le personnel de train (chefs-gardes et gardes) des dépôts de Pepinster, Trois-Ponts, Verviers-Central et même Gouvy. Le dépôt de Liège intervenait rarement sur cette ligne.

La traction était assurée par des type 41, 44, 97, 81, et vers la fin de l'exploitation vapeur, type 64. (2)

(1) pour "Birmingham", allusion au fait que ce prototype avait été construit en Grande-Bretagne, à Birmingham, par la firme "Birmingham Railway Carriage & Wagon".

(2) NDLR : pour le service des voyageurs, la vapeur céda la place aux autorails à bogies type 603 (actuellement série 43) de la remise de Kinkempois, puis Herbesthal, qui circulaient parfois sur la ligne 44 en unités multiples, avec même à certains services une ou deux remorques à deux essieux, type 732, intercalées entre deux autorails. A partir du 1er août 1966, ces engins furent remplacés par des rames réversibles

Le très dur profil de la ligne entre Géronstère et Stavelot fut générateur de nombreux incidents et anecdotes dont celle-ci. Un jour, M. Léonard assurait son service de chef-garde sur un train spécial d'écoliers originaire d'Anvers et rejoignant Liège - Guilleméins après un parcours circulaire par Pepinster - Spa - Stavelot - Trois-Ponts et Rivage. La machine prévue pour la remorque était une locomotive à vapeur type 29 de Herbenthal. Or, c'est finalement une type 97 du même dépôt qui se présenta au départ de Pepinster, car les type 29 n'étaient pas autorisées au sud de Spa à cause de l'armement léger de la voie (ballast en cendrées)⁽³⁾. Tout se passa bien jusqu'à Sart-lez-Spa, où le train débarqua les enfants pour leur permettre de remonter à pied jusqu'à Hockai par la vallée de la Hoëgne. Pendant ce temps, la rame "monta Hockai" à vide, mais, comme le rail était gras vu le temps très humide à cause d'un "méchant crachin", la type 97 se mit à patiner. Le contenu de la sablière de la machine, mise en oeuvre, fut si vite épuisé que le machiniste et le chauffeur durent descendre tous deux sur la voie pour jeter des cendrées sur le rail gras. C'était du folklore, car la locomotive était ainsi abandonnée à elle-même...

M. Léonard se souvient enfin des trains spéciaux organisés après la fermeture "voyageurs" de la ligne 44A pour la desserte du circuit de Francorchamps au moment des courses automobiles. Il a notamment assuré un service sur un train de voyageurs spécial Liège - Trois-Ponts - Stavelot - Francorchamps, composé d'une locomotive diesel type 205 et de 6 voitures M2. Un autre train spécial était tracé le même jour au départ de Liège via Pepinster et Spa, avec des voitures K. Les deux convois se rejoignirent à Francorchamps, pour repartir ensuite chacun de son côté.

diesel, une technologie dont c'était, à l'époque, la première circulation en Belgique : la rame "standard" se composait d'une locomotive diesel type 212 (aujourd'hui série 62), et de trois voitures M1, une de 2e classe, une mixte 1e/2e classe, et une voiture 2e classe/fourgon avec cabine de conduite. Ce type d'exploitation fut maintenu jusqu'au 23 mai 1971, date de la mise en service de l'électrification de la ligne 44 entre Pepinster et Géronstère : depuis lors, le service des voyageurs est assuré par des automotrices électriques doubles "classiques". Voir à ce sujet l'étude de Michel VAN USSEL, Trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB, dans Le Rail passe par Liège, éd. GTF asbl, p. 117.

(3) - la circulation des locomotives à vapeur type 1, 5, 7, 9, 10, 12, 30, 31, 35, 36 et 38 était interdite entre Pepinster et Trois-Ponts. Les autres types de locomotives à vapeur ne pouvaient circuler qu'en simple traction, sauf les locomotives des types 41, 44 et 81, autorisées en double traction (liste 46 du Tome 3 du Livret du Service des Trains au 01-03-1947). Les locomotives type 29, elles, étaient autorisées en simple traction uniquement entre Pepinster et Spa.

Néanmoins, la liste 46 du tome 3 du LST à la date du 01-03-1952, et sa réédition complète au 15-12-1953 ne reprennent plus la section Spa - Stavelot - Trois-Ponts, qu'il faut alors considérer comme parcourable par tous les types de locomotives de la SNCB, à l'exclusion des locomotives type 1, 5 et 35.

La police de la SNCB

Une actualité récente a remis en lumière l'existence d'un petit corps de police, qui constitue en fait la plus ancienne police du Royaume de Belgique : il s'agit, mais oui, de la police des chemins de fer... Le journaliste René Haquin a récemment publié dans le Soir (1) une étude historique de bonne facture sur le sujet : nous la reproduisons ci-après, vu son intérêt, sans entrer dans les détails de l'enquête judiciaire en cours au District du Centre de la SNCB, ce qui n'est pas de la compétence de Trans-Fer.

Rappelons qu'il y a en Belgique non moins de 673 polices, à savoir la gendarmerie, 589 polices communales, 22 brigades de police judiciaire auprès de 26 parquets, et la 23e, nationale. Il y a aussi 60 polices spéciales, qui fonctionnent auprès de 8 ministères. La police de la SNCB, rattachée au Ministère des Communications, en fait partie.

"La police du chemin de fer - écrit René Haquin, est née avec la publication d'un Arrêté Royal pris le 5 mai 1835, jour de l'inauguration de la première ligne de chemin de fer de Belgique, entre Bruxelles et Malines. En matière de règlement de police de la voie, il donne aux gardes-barrières, aux ingénieurs ou conducteurs mission de réprimer toute dégradation ou entrave à la circulation. Le 16 janvier 1836, un second arrêté relatif à la traversée des voies précisait que les agents du chemin de fer constateraient les contraventions sur procès-verbaux, bien que n'ayant pas qualité d'officiers de police judiciaire. Ces fonctions ne leur seront conférées à l'essai, comme officiers de police judiciaire auxiliaires du Procureur du Roi, que par une loi de 1838, valable pour un an et prorogée d'année en année jusqu'à la promulgation de la loi de 1843 sur la police des chemins de fer. Une loi de substitution fut votée en 1891. Elle mandatait les inspecteurs de police du rail comme officiers de police judiciaire à part entière et étendait leur compétence à une zone de 500 mètres autour des installations ferroviaires. Depuis, la loi de 1891 a servi de modèle aux lois instituant la police des chemins de fer vicinaux (1927) et la police aéronautique (1937).

La création d'une police du rail s'est imposée dès le début par la nécessité d'étendre son droit d'exercer sur tout le réseau ferroviaire (alors que la compétence des autres officiers de police judiciaire était limitée aux circonscriptions territoriales), par l'utilité de disposer d'agents résidant sur les lieux des installations, plus précisément des stations ("où tant de personnes se réunissent journellement, où tant d'objets susceptibles d'être soustraits sont déposés", lira-t-on dans l'exposé des motifs de la loi de 1838), et par la nécessité de disposer de spécialistes dans les matières propres aux chemins de fer.

Les agents des chemins de fer, ayant qualité d'officiers de police judiciaire sont les inspecteurs et inspecteurs en chefs de police, nommés par arrêtés royaux et qui prêtent ser-

(1) - le Soir - 22/2/91.

ment. Pour le domaine administratif, ils sont soumis à leur hiérarchie, pour le judiciaire, à l'autorité du Procureur du Roi.

Les inspecteurs sont officiers de police judiciaire à compétence limitée. Ils sont compétents pour toutes infractions, mais ne peuvent par exemple imposer l'épreuve respiratoire ni ordonner un prélèvement sanguin en cas d'ivresse au volant. Ces fonctions judiciaires limitées peuvent aussi être conférées à d'autres agents de la SNCB, comme les ingénieurs, inspecteurs techniques, chefs de gare, de section, d'atelier, de bureau, chefs-gardes contrôleurs ou commissaires de surveillance.

A côté des membres de la police du rail, d'autres agents de la SNCB, tels les chefs-gardes, chefs et facteurs des gares ou leurs remplaçants et les contremaîtres de la voie, ont la compétence judiciaire plus limitée encore du garde voyer. Ils ne sont pas officiers de police judiciaire. Ainsi, les gardes voyers ne sont compétents que pour constater les infractions aux lois particulières sur la voirie (stationnement interdit autour d'une gare par exemple) et sur les chemins de fer (vandalisme dans un train, billets irréguliers, actionnement intempestif d'un signal d'alarme...). Ils sont subordonnés à des inspecteurs en chef de police auxquels ils remettent les procès-verbaux dressés, à charge pour les inspecteurs en chef de les transmettre au Parquet.

Depuis la suppression des postes d'inspecteurs en chef de police judiciaire à Liège et à Gand en 1925, il n'y a plus qu'un seul inspecteur en chef de police judiciaire pour le réseau de la SNCB, notamment responsable de la régularité des procès-verbaux, des propositions de nomination et de retraits de fonction, des instructions et des contacts avec les autorités judiciaires..."

Questions annexes

* Et la police des chemins de fer dans les autres pays européens ?

Il semble que la Belgique soit le seul pays de la Communauté européenne, avec l'Italie, à avoir conservé une police spécifique des chemins de fer. Dans les autres pays, ce type de police a été repensé dans le cadre de corps spécialisés, comme la police de l'Air et des Frontières en France. La SNCF a cependant gardé une sorte de corps de "vigiles", composé de cheminots, mais devant les problèmes d'insécurité en certains points de son réseau, elle envisagerait de demander l'octroi du titre d'officier de police judiciaire à certains de ces agents.

* * Tenue des agents de police SNCB

Depuis les origines de la SNCB sans doute, le personnel de police de la SNCB portait une tenue plus "ferroviaire" que "policrière" : képi cylindrique typique chez les cheminots

belges, vareuse en laine peignée à un rang de quatre (puis trois) boutons argentés. A partir du 22/4/69, des épaulettes y sont prévues, ourlées d'un passepoil de soie blanche, et un écusson y figure portant, brodée en soie blanche, la mention "police SNCB" et/ou "politie NMBS". Cette tenue a été très récemment simplifiée, pour se rapprocher de la tenue de la police communale.

Les insignes, arborés sur les revers de la veste, étaient les suivants :

- pour le sous-commissaire de surveillance, 2 feuilles de laurier, 1 feuille de chêne, 1 étoile et 1 barrette argentées brodées.

- pour l'officier de police : 2 feuilles de laurier, 1 feuille de chêne, et 1 étoile argentées brodées

Pour la coiffure, jusqu'au 6/8/1985, c'était donc le képi cylindrique en tissu bleu avec roue ailée et mentonnière argentées qui était de rigueur. Le commissaire de surveillance arborait trois galons argentés et 1 chevron, le sous-commissaire 2 galons argentés et l'officier de police 1 galon argenté.

Depuis le 7/8/1985, la police SNCB a adopté la casquette plate style "police communale", pour que ses fonctions soient plus facilement identifiables par le public. Cette casquette plate porte un macaron noir portant, brodé en fil d'argent, une feuille de chêne à gauche, une branche de laurier à droite et le sigle "B" couronné au centre. La mentonnière est en cordon mixte noir et argent : elle est tenue par deux boutons argentés.

Sous ce macaron, trois étoiles argentées désignent le chef de police, 2 étoiles le sous-commissaire et 1 étoile l'officier de police. Ces insignes sont par ailleurs reportés sur des passants d'épaule portés soit sur la vareuse, soit sur la chemise bleue d'uniforme.

Agenda

Les 1er et 2 juin 1991, venez fêter le 10e anniversaire du Chemin de Fer de Sprimont (CFS), à Damré, avec les associations membres du Foyer Culturel H. Simon. Parmi les nombreuses attractions, circulation d'une locomotive à vapeur, rouleau compresseur à vapeur en circulation, bus ancêtres... à un prix forfaitaire et démocratique.

Rappel : le chemin de fer de Sprimont roule tous les 1er et 3e dimanches du mois. Tél; 041/82.22.27.

LE CHEMIN DE LA GARE

Exposé de M. Luc SCHILLINGS,

Dans notre livraison précédente, page 51, notre membre Jean-René Lejeune signalait notamment, que M. Schillings, ingénieur à la SNCB, avait donné une intéressante conférence sur "le chemin de la gare" dans le cadre de la nouvelle campagne de la Fondation Roi Baudouin. Vu l'intérêt de cette conférence, nous en publions ci-après le texte dans son intégralité.

INTRODUCTION

1. Mobilité et Environnement

- Accessibilité de la gare
- Qualité de la vie dans la gare et aux environs de celle-ci

2. Gares - Diagnostic de la situation existante

- 2.1. Délimitation du sujet
- 2.2. Grandes et petites gares
- 2.3. Gares touristiques
- 2.4. Répartition de la clientèle
- 2.5. Présence du personnel
- 2.6. Bâtiments des voyageurs

3. Gares - Projets d'avenir

- 3.1. Objectifs
- 3.2. Actions proposées
 - a. Balisage du chemin de la gare
 - b. Priorité à la fonction "voyageurs"
 - c. Mise en ordre préliminaire
 - d. Accueil - Confort - Information
 - e. Installations, équipements à prévoir
 - f. Configuration de la gare de demain
 - g. Sujets particuliers
 - g.1. Graphitisme - Vandalisme
 - g.2. Handicapés
 - g.3. Parkings voitures
 - g.4. Non-motorisés
 - g.5. Complémentarité des transports en commun

CONCLUSION

INTRODUCTION

Le sujet évoque certainement "transports en commun", mais aussi "environnement". La présente journée d'études vient à son heure et offre un double intérêt. Transports en commun, environnement jouant un rôle important dans la qualité de la vie, sont, plus que jamais, sous les feux de l'actualité.

Dans le présent exposé, axé sur la prochaine revalorisation des gares belges, quelques idées doivent être mises en évidence, suscitant la réflexion, alimentant un débat à l'ordre du jour. Mon collègue, Herwig PERSOONS, aura le privilège de montrer certaines réalisations récentes en matière d'infrastructure d'accueil aux voyageurs dans les gares, et d'esquisser des projets d'avenir à l'aube du 21ème siècle.

Un peu partout naissent des actions destinées à améliorer l'environnement. Les limites du tolérable sont atteintes et risquent même d'être dépassées. Ainsi, dans les quartiers habités, lutte-t-on, en divers endroits, contre l'abandon d'immeubles, contre les dégradations subies par le domaine public.

Fondation Roi Baudouin, Ministères des travaux publics, Administrations communales. Associations de quartier, mécènes et autres personnes motivées ont réussi à métamorphoser de nombreux lieux inhospitaliers. Façades rajeunies, trottoirs élargis : le ton est donné; l'environnement devient plus coloré, plus arboré, plus naturel, plus humain.

Des actions visant à revaloriser les transports en commun se manifestent, elles aussi, depuis un certain temps, entre autres pour pallier dans une certaine mesure l'accroissement du trafic automobile et ses nuisances.

Train à grande vitesse, tramway à plancher bas circulant à l'étranger, sont à nos portes. Des asbl réussissent avec succès à ressusciter la traction "vapeur" sur des lignes abandonnées, à faire sortir d'une vieille remise des tramways d'avant 1914, à prouver que les musées vivants ont leur raison d'être dans notre civilisation des loisirs.

Sous la tutelle et avec l'appui du Ministère National des Communications, la SNCB est le principal acteur d'une nécessaire réhabilitation des transports en commun. Son rôle est difficile. Il faut, en effet, concilier :

-d'un part, le service public;

-d'autre part, le respect d'un cadre budgétaire très strict.

Mais sa mission n'en est que plus exaltante, car il s'agit de se montrer digne de la renommée mondiale que notre pays s'est forgée en matière de chemin de fer, dès la naissance de celui-ci, il y a un siècle et demi.

Dans un marché en expansion, tel que celui des transports, la revalorisation ne peut s'obtenir que moyennant des actions concertées, logiques, dynamiques, soutenues, de longue haleine.

Deux actions paraissent importantes en ce moment.

1.1. Améliorer l'accessibilité de la gare

Pour chaque point d'accès au réseau des transports en commun, il convient d'imaginer les différents cas d'espèce. Le cycliste, la personne âgée, l'étranger, l'étudiant n'ont pas les mêmes problèmes, n'ont pas les mêmes possibilités.

Comptages, statistiques, sont nécessaires si l'on veut une approche scientifique du sujet.

1.2. Améliorer la qualité de la vie dans la gare et aux environs de celle-ci

Sécurité - propreté - convivialité des lieux sont des qualités essentielles pour les personnes qui transitent par le quartier de la gare et, à fortiori, pour celles qui y travaillent, qui en vivent.

Ces 2 actions ne peuvent être dissociées, même si fréquemment, elles peuvent s'opposer dans certains de leurs aspects. Aménager un vaste parking pour accueillir la clientèle d'une gare importante peut, par exemple, entraîner une certaine déshumanisation - osons le mot - des abords de celle-ci.

A la SNCB, l'amélioration de l'infrastructure d'accueil à la clientèle est à l'ordre du jour. Le Vice-Premier Ministre, J.L. DEHAENE a manifesté ses intentions à ce sujet dans sa note politique de décembre 1988. Il a voulu - STAR 21 (Spoonvegtoekomst - Avenir du rail à l'aube du 21ème siècle) en témoigne - que les améliorations en matières de chemin de fer ne se limitent pas au TGV, aux relations à longue distance.

A une phase d'exploration des problèmes ainsi que de sensibilisation des services concernés -en matière d'infrastructure d'accueil aux voyageurs- phase ayant débuté en février 1989 , a succédé en mai 1990 la mise en place d'un groupe de travail "GARES" 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.

Dès à présent, quelques chiffres sont lancés : 30 ans - 9,5 Milliards FB en francs constants - entre 1/5 et 1/7 du nombre de bâtiments des voyageurs destinés à subir une opération chirurgicale. Le programme ressort au moins autant de la volonté politique , de la concertation, de l'organisation que des possibilités budgétaires.

S'il faut attendre encore quelques mois avant l'aboutissement de la campagne "GARES" actuellement en cours, qu'il me soit permis de résumer certaines observations et de formuler certaines propositions.

16. Gares - Diagnostic de la situation existante

2.1. Délimitation du sujet

Le nombre d'endroits où les trains de voyageurs s'arrêtent est tombé en dessous de la moitié de ce qu'il a été. Cela ne veut pas dire que les transports en commun soient en voie de disparition.

Il est normal qu'ils soient en mutation. Ils doivent s'adapter entre autres à l'évolution du mode de vie, de la technique, des besoins de la population et des moyens dont celle-ci dispose, évolutions ayant débuté dès l'après-guerre, c'est-à-dire, il y aura bientôt un demi-siècle. Construction de nouvelles lignes, 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.

2.2. Grandes et petites gares

En Belgique, la gare présente pour un grand nombre d'usagers 2 visages complètement différents, sur lesquels je me permets de m'arrêter un instant :

- la grande gare, lieu de destination du trajet matinal; les principales gares bruxelloises, les gares d'un vingtaine de villes provinciales importantes par exemple;
- la petite gare, le point d'arrêt, lieu de destination du trajet de retour.

Dans pareille petite gare comportant généralement 2 quais, il existe normalement une asymétrie dans l'équipement de ceux-ci, les besoins d'un voyageur débarquant du train étant différents de ceux du voyageur désirant embarquer.

2.3. Gares touristiques

Certaines opérations de promotion ont le mérite de permettre un voyage confortable à des personnes qui, sinon en seraient privées, tout en assurant l'occupation de trains qui, sinon se verraient condamnés à plus ou moins longue échéance. Certaines gares, au littoral, en Ardennes, près d'un parc d'attractions, bénéficient de pareilles opérations de promotion. Des points d'arrêt comme Bokrijk (entre Hasselt et Genk) et Bierges (entre Ottignies et Wavre) doivent pouvoir absorber un important trafic voyageurs à certains moments de l'année.

2.4. Répartition de la clientèle

Moins de 20 % du nombre de gares représentent plus de 80 % des mouvements de voyageurs. En améliorant l'infrastructure d'accueil des 100 gares les plus achalandées, l'on ciblerait environ les 5/6es de la clientèle recensée à l'embarquement. Mais le chemin de fer se doit d'être au service de tous.

2.5. Présence du personnel

Il existe une limite à la transformation de petites gares en points d'arrêt non gardés. En effet, le personnel affecté au service du public

ne se justifie pas nécessairement ou uniquement par la vente de titres¹⁷ de transport. Il existe encore des gares où les voyageurs sont obligés de traverser à niveau une (ou des) voie(s) et ceci ne peut pas se faire sans surveillance.

Dans pareil cas, la construction d'un passage sous-voies est habituellement programmée. A côté d'investissements de ce genre, il en est d'autres tels que la mise en place de distributeurs automatiques de billets, d'équipements de sonorisation qui libèrent du personnel. Encore faut-il éviter que pareilles mesures de rationalisation n'aboutissent finalement à la désertification d'une ligne. La présence humaine est nécessaire en matière d'échanges d'informations - base du marketing. De plus, elle endigue d'une manière certaine l'insécurité, le vandalisme.

2.6. Bâtiments des voyageurs

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 souhaiterait le faire.

Le bâtiment peut héberger des agents de la Société tels que ceux attachés à la maintenance de la voie. Il peut avoir été loué à une famille, à une personne à qui il est difficile de donner son renom (personne âgée aux revenus modestes par exemple). Il peut abriter des équipements en service de téléphonie, de signalisation, qui ne peuvent guère être désaffectés ou démenagés. Il peut pour des raisons historiques, culturelles, architecturales, urbanistiques avoir une valeur que certains groupements, qu'une Commission des monuments et sites désire sauvegarder.

* *
*
*
*

En résumé, même si dans la gestion des bâtiments certains principes ont été imposés par une administration centrale, ces principes ont varié au fil des années. Le bâtiment a changé de fonction, s'est délabré, a disparu, s'est déplacé, a été remplacé par un autre.

Les 560 gares constituent chacune un cas d'espèce. Les études, les travaux à exécuter ne se feront que moyennant une normalisation, une réglementation, une standardisation poussée jusque dans les derniers détails. A tel point d'arrêt l'on consacrerait 50.000 ou 100.000 FB, à tel autre 5.000.000 FB. Telle gare se contentera de ce dernier montant alors que quelques vastes opérations nécessiteront 5 ou 10 fois plus. La tâche est énorme, mais il faut s'y attaquer en mettant les grands moyens.

3. Gares - Projets d'avenir

3.1. Objectifs

Les visites de gares auxquelles se livre actuellement le groupe de travail mis en place il y a 6 mois permettent d'atteindre 2 objectifs complémentaires :

- estimer le volume et apprécier la complexité des tâches à entreprendre;
- grâce à des échanges d'idées au vu des situations rencontrées, dégager les orientations à proposer pour remédier aux lacunes, pour améliorer l'infrastructure d'accueil.

- 18 Il faut espérer qu'un grand nombre des idées évoquées ci-après seront approuvées et déboucheront sur des actions menées dans le cadre de "Star 21".

3.2. Actions proposées

a. Balisage du chemin de la gare

Le chemin de la gare doit être balisé de manière claire sur une longueur suffisante afin de renseigner en temps voulu piétons, cyclistes, automobilistes. Dans nombre de localités où fleurissent pourtant toutes espèces de plaques indicatrices, celles relatives à la gare brillent trop souvent par leur absence.

b. Priorité à la fonction "voyageurs"

Dans une gare voyageurs, priorité doit être accordée à la fonction voyageurs. Faut-il louer une cour aux marchandises à un particulier si les besoins en emplacements de parking pour voyageurs sont évidents ?

c. Mise en ordre préliminaire

Avant d'embellir, il faut mettre de l'ordre (concentrer des services, démonter des voies superflues). Bâtisses à l'abandon, wagons faisant office d'ateliers-magasins, clôtures délabrées témoignent encore ici et là de trop d'années de stagnation. Dans un nouveau décor, la fonctionnalité ne devra pas exclure l'originalité, la robustesse ne devra pas exclure l'élégance.

d. Accueil - confort - information

Quelle que soit l'importance d'une gare, l'accueil, le confort des voyageurs, l'information (aspect important de l'accueil et du confort) figurent parmi les points à traiter par priorité. Les sujets ne manquent pas : abris couverts pour deux roues, abris pour voyageurs, sièges, sonorisation, signalétique, affiches horaires, renseignements relatifs aux transports complémentaires, plan de ville ou carte de la région sont à normaliser et à généraliser.

e. Installations, équipements à prévoir

La récente classification des gares A, B, C, D d'après le nombre des voyageurs embarqués par semaine s'est accompagnée de l'énumération des installations, des équipements à prévoir en situation définitive. Certaines gares disposent-elles aujourd'hui d'une infrastructure à laquelle elles n'auraient pas droit ? Bien sûr, on ne la leur ôtera pas.

S'il faut intervenir d'une manière significative dans un bâtiment de voyageurs déterminé, par exemple pour y installer un bureau de renseignements, l'on tentera de regrouper en une seule entreprise toutes les opérations "bâtiments" pour la gare concernée.

f. Configuration de la gare de demain

La configuration de la gare dépendra de plus en plus de son importance et de sa localisation.

Une gare importante sera reprise dans un ensemble commercial, intégré harmonieusement au tissu urbain. Monsieur PERSOONS développera ce sujet dans quelques instants. ¹⁹

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.

Dans tous les cas, image de marque et accessibilité seront d'un niveau amélioré.

g. Sujets particuliers

Rejoignant certaines idées développées ci-avant par MM. HENROTTAY et VERBRUGGEN, je voudrais terminer en insistant brièvement sur 5 sujets qui me tiennent à coeur concernant l'accessibilité, le chemin de la gare.

g.1. Graffitiisme - vandalisme

Graffitiisme - vandalisme sont deux phénomènes auxquels il faut faire face si l'on veut éviter que ne naissent, que ne se développent des sentiments d'insécurité.

Au moment où s'élabore une politique d'investissements en matière de transports en commun, il convient qu'en tout premier lieu les auteurs de projets s'attachent à prévenir ces maux, tant dans le dessin et la configuration des lieux que dans le choix des matériaux, le calcul de l'éclairage, pour ne citer que l'essentiel.

g.2. Handicapés

Les handicapés, autant que d'autres, ont droit à la mobilité; plus que d'autres, ils sont tributaires des transports en commun. Mal voyants, mal entendants, personnes âgées éprouvent des difficultés auxquelles - là aussi - il convient de penser dès la conception d'un projet.

g.3. Parkings voitures

Le chemin de la gare se parcourt dans les deux sens. N'est-ce pas souvent en débarquant du train que le voyageur se voit confronté aux problèmes ?

"Où se trouve la personne qui vient m'accueillir en voiture ? Dois-je poursuivre ma route en taxi ? Où et quand y-a-t-il un bus ?"

Certaines administrations communales se sont attaquées récemment - avec succès semble-t-il - au problème du stationnement des voitures et l'accessibilité de la gare doit s'en trouver améliorée.

Une confusion entre parkings courte durée et longue durée ne peut plus être tolérée.

A la SNCB, l'on expérimente deux formules, l'une pour le nombre d'emplacements "Kiss & Ride", l'autre pour le nombre de places "Park & Ride".

Ces formules empiriques ne concernent bien sûr que le mouvement de ses voyageurs et constituent donc des valeurs minimales.

20 g.4. Non-motorisés

La seule manière de résoudre définitivement les problèmes de parking consisterait bien sûr à supprimer les automobiles ! N'allons pas jusque là (améliorons d'abord le chemin du piéton, l'accueil du cycliste, la circulation des trams et bus en site propre avec priorité réelle aux carrefours).

g.5. Complémentarité des transports en commun

Il est évident que la complémentarité des transports en commun nécessite l'établissement de dispositifs assistés par ordinateur - retardant le départ du bus lorsqu'un retard de train est annoncé.

Ministère des Communications, SNCB, SNCV ont oeuvré en ce sens, il y a quelques années, à Huy et à Lokeren. Il convient de s'inspirer de ces expériences pour équiper une quarantaine de gares d'un dispositif amélioré.

Des travaux échelonnés sur 4 à 5 ans, un investissement de 15 à 20 millions de FB par an, est-ce trop demander pour l'amélioration escomptée ?

CONCLUSION

La chaîne des transports est une chaîne haute fidélité. Sa médiocrité actuelle s'explique aisément : il suffit qu'un seul maillon soit d'un niveau insuffisant. Pour qu'elle soit à la hauteur du 21ème siècle, il faudra faire preuve de détermination dans tous les domaines, ce qui, plus que jamais nécessite bonne volonté, concertation, fixation d'actions prioritaires, synergie.

Le concours lancé par la Fondation Roi Baudouin doit couronner les récentes campagnes de sensibilisation menées dans tous les coins du pays au sujet des problèmes développés au cours de la présente journée d'étude, et constituer le signal de départ d'une politique plus généreuse, plus humaine en matière de transports publics.

Ir. L. SCHILLINGS,
novembre 1990.

SNCB 1989 - TRAFIC VOYAGEURS

	<u>unité</u>	<u>valeur</u>
1. Longueur des lignes voyageurs	km	2.800
2. Nombre de gares et de points d'arrêts (a)	.	<u>+ 560</u>
3. Nombre de voyageurs embarqués (b) (d) (e) (f)	milliers	710 (c)

-
- (a) - Point d'arrêt = absence de personnel au service des voyageurs (+ 220)
- (b) - Il s'agit de la moyenne calculée sur 5 jours ouvrables compris entre 2 weekends, en octobre.
- . un voyageur empruntant 2 trains est compté 2 fois
 - . un voyageur passant un point frontière (9 au total) n'est pas compté ici (ajouter ± 2%)
 - . Pour les gares touristiques (29 au total); le comptage a lieu en août.
- (c) - Sur ± 710 milliers de voyageurs embarqués un jour ouvrable :
375 sont recensés dans les gares importantes desservies par toutes catégories de trains du service intérieur.

500

125 concernent les gares et points d'arrêt hors IC-IR (uniquement trains locaux et trains d'heure de pointe)

4. Nombre de voyageurs transportés (b)

Réseau IC (express, directs) (12 axes)	%	44
Réseau IR (semi-directs) (12 axes)	%	15
Trains L (locaux, omnibus)	%	11
Trains P (renforts heures de pointe)	%	22

5. Nombre moyen de voyageurs par train (b) - 115

Soit en train P	207
en train IC	157
en train IR	85

6. Distance moyenne de transport km 45

(d) A côté de 810 milliers de voyageurs embarqués un jour ouvrable, il y en a :

- 210 le samedi (c-à-d. moins de 30 % de 710)
- 220 le dimanche (c-à-d. 5 % de plus que le samedi)

(e) Le samedi et le dimanche, les gares importantes (IC + IR + L) représentent 105 à 110 (soit la moitié du total).

(f) Pour les gares touristiques, le rapport août/octobre peut être très élevé :

- Blankenberghe (Littoral) le dimanche X 10
- Anseremme (Vallée de la Lesse) le samedi X 36

La gare voyageurs à la S.N.C.B.

catégories (1)	Nombre de voyageurs embarqués par semaine	Nombre	Cumul
A	$A \geq 70.000$	12	
B	> 70.000 $B \geq 20.000$	29	(41)
C	> 20.000 $C \geq 5.000$	83	(124)
D	$D < 5.000$	438	(562)

-
- (1) Par semaine, les gares A représentent au total 1 700 milliers de voyageurs
 " " " " B " " " " 950 " " "
 " " " " C " " " " 760 " " "

Gestion territoriale (1)

NORD-OUEST

NORD-EST

CENTRE

SUD-OUEST

SUD-EST

- (1) Nord = 2 districts néerlandophones
Sud = 2 districts francophones
Centre = district bilingue

Gestion centrale

3 départements principalement concernés :

- . Transport
- . Marketing-Vente
- . Infrastructure

Département Infrastructure

Points concernés par l'accueil à la clientèle :

- Bâtiments de voyageurs

Abris sur quai, abris-parapluie, auvents, coupe-vents

Abris pour 2 roues

Mobilier

- Passages sous-voies, passerelles
- Place de stationnement, parkings, quais
- Eclairage, escaliers mécaniques, ascenseurs
- Sonorisation, indicateurs automatiques
- Equipement destiné à améliorer les correspondances train-bus.



LA DYNASTIE ET LES CHEMINS DE FER

Après la révolution de 1830, notre pays devint un Etat indépendant dont Léopold de Saxe-Cobourg-Gotha fut le premier Souverain. Très rapidement, il s'avéra que la jeune nation ne serait viable qu'à condition de pouvoir disposer rapidement de moyens efficaces de communications. La création d'un réseau ferroviaire répondait aux critères fixés. Le Roi soutint le projet et déjà le 5 mai 1835, il put inaugurer la première ligne reliant Bruxelles à Malines. Le programme prévu fut réalisé intégralement. Lors du décès de S.M. Le Roi Léopold I^{er}, le pays disposait déjà de plus de 2 300 km de lignes de chemin de fer.

Parmi les ministres qui eurent les chemins de fer dans leurs attributions à cette époque, on notera e.a. MM Rogier, Nothomb et Vanderstichelen, qui firent des déclarations allant toutes dans le même sens concernant notre réseau ferroviaire, que l'on pourrait résumer comme suit: "Il est probable que sans la révolution de 1830, la Belgique n'eût pas été la première nation du continent européen à disposer d'un réseau ferré mais il est certain qu'à défaut de celui-ci, le pays aurait éprouvé bien des difficultés pour sauvegarder son indépendance et assurer le progrès et la prospérité autant des entreprises que des citoyens".

A l'époque du Roi Léopold II, le réseau ferroviaire poursuivit non seulement un développement continu mais en plus, il fut complété par celui des chemins de fer vicinaux. En ces temps-là, notre compatriote Georges Nagelmackers créa en Belgique la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits", une entreprise de réputation internationale et toujours active de nos jours. Sous l'impulsion du Souverain, le Congo disposa rapidement d'un vaste réseau ferré et de nombreux concitoyens participèrent à la création de lignes de chemins de fer en Chine, en Russie, en Amérique du Sud, en Egypte, etc. Par la même occasion, la Belgique devint et resta un des grands exportateurs de matériel ferroviaire de par le monde. Le Roi, toujours en avance sur son temps, fit créer une ligne de chemin de fer privée et expérimentale dans le parc royal de Laeken. Il commanda même une locomotive électrique au Titan Anversois à Hoboken pour l'exploitation de Sa ligne.

Notre première Souveraine, la Reine Louise-Marie utilisa régulièrement le train pour Ses fréquents séjours à Ostende. La Reine Marie-Henriette, l'épouse du Roi Léopold II, fit de même entre Bruxelles et Spa, Sa ville de prédilection.

Lorsque S.M. le Roi Albert accéda au trône, il se rendit rapidement compte que Son règne serait marqué par une grande guerre mondiale dans laquelle les chemins de fer joueraient un rôle non négligeable. En 1914, notre pays fut effectivement envahi. Après de violents combats, notre armée se replia sur la place forte d'Anvers mais la situation y devint rapidement intenable. Un nouveau repli derrière l'Yser s'imposa. Grâce à une organisation méticuleuse, une bonne partie des troupes put être évacuée par chemin de fer, au nez et à la barbe de l'ennemi. Derrière l'Yser, les réseaux ferrés de l'Etat, des vicinaux et des compagnies, auxquels s'ajoutèrent de nouvelles lignes à voie étroite constituèrent un vaste complexe militaire qui fut utilisé intensivement jusqu'à la fin des hostilités.

Lorsque la paix fut revenue, il fallut reconstruire les lignes ferrées du pays libéré. En application du traité de Versailles de 1919, la Belgique obtint de l'Allemagne, au titre des réparations, du matériel ferroviaire très divers, dont plus de 2 000 locomotives à vapeur.

Pour pallier une situation économique et financière obérée, l'Etat prit une série de mesures dont la création de la SNCB qu'il chargea de l'exploitation du réseau pour une durée de 75 ans. La nouvelle Société procéda à l'assainissement de la situation, décida de remplacer les vieilles voitures en bois par des métalliques, entreprit l'étude de l'électrification des lignes principales, etc. Le Roi Albert ne verrait pas les premières grandes réalisations de cette politique. Très féru d'alpinisme et voulant se détendre avant une soirée importante, il entreprit l'escalade d'une paroi rocheuse à Marche-les-Dames, face à la Meuse et à la ligne de chemin de fer de Namur à Liège. Il perdit la vie en faisant une chute dramatique.

Dans Ses souvenirs, le Roi Léopold III raconte que Son père eut aimé devenir ingénieur s'il avait pu décider librement de sa destinée. Il connaissait et aimait bien les chemins de fer et, tout particulièrement les locomotives. Les Princes avaient parfois l'impression que leur Père connaissait le guide officiel des chemins de fer par cœur.

Le Roi Léopold III allait poursuivre cette tradition. Tout jeune Prince, il dessinait déjà de fort belles locomotives. En 1931, le Roi Albert le chargea de le remplacer lors de l'inauguration de la ligne privée et électrifiée de Bruxelles à Tervueren. La Princesse Astrid était également présente. 1935 s'annonçait comme une année faste. Nos chemins de fer fêtaient leur centenaire. Ce fait fut mis particulièrement en évidence dans le cadre d'une grandiose exposition universelle à Bruxelles. Le Roi et la Reine inaugurèrent aussi la première ligne électrifiée de la SNCB allant de Bruxelles-Nord à Anvers-Central. L'O.N.J. (Office chargé de l'achèvement de la Jonction) fut créé.

En août, le Pays fut endeuillé par la mort tragique de la Reine Astrid à Kussnacht en Suisse. Un train spécial ramena la dépouille mortelle de la Souveraine en Belgique.

Petit à petit, des bruits de bottes furent perçus. Lorsque la menace se précisa, diverses mesures, e.a. dans le domaine ferroviaire, furent prises. Après l'entrée en guerre de nos voisins, la plupart des ouvrages d'art à caractère stratégique furent minés. En 1939, la foudre frappa la charge d'explosifs du pont du Val-Benoît à Liège qui sauta et fut détruit en provoquant la mort de cheminots. Afin d'éviter le renouvellement de pareilles catastrophes en temps de "paix", des dispositions furent prescrites. Mais lorsque le pays fut envahi le 10 mai 1940, elles n'avaient pas été abrogées ce qui eut un impact négatif sur le déroulement des événements.

Durant la mobilisation, le rail s'acquitta de toutes les missions imposées. Dès le début de l'invasion, il participa à l'évacuation de la population civile, des jeunes rappelés et il achemina les renforts français vers les Ardennes et la Hollande et, ensuite, lors de la retraite de ces forces des Pays-Bas. Vers la fin de la campagne des 18 jours, le rail apporta un ultime appui à notre armée en rassemblant plus de 2 000 véhicules ferroviaires sur la ligne 64 entre Roulers et Ypres afin de constituer un barrage antichars de plus de 12 km de longueur.

Après la libération et les nouvelles épreuves imposées au pays lors de l'offensive Von Rundstedt à la Noël 1944, le réseau se retrouva dans une situation inquiétante. Mais il fut procédé à sa restauration dans les délais les plus brefs afin de participer activement au relèvement de la nation. Cela se passait à l'époque de la Régence de S.A.R. le Prince Charles. Le programme d'électrification de réseau fut repris et la ligne d'importance capitale d'Anvers-Nord à Charleroi fut placée sous caténaire. Il parut évident que le programme susdit ne pourrait être réalisé dans les délais prévus et qu'il faudrait prolonger l'époque de la traction "vapeur". 300 locomotives à vapeur "Consolidation" type 29 furent commandées au Canada et aux U.S.A.

L'intérêt certain que le Prince-Régent portait aux choses du rail ne se démentit jamais l'éclair d'un instant.

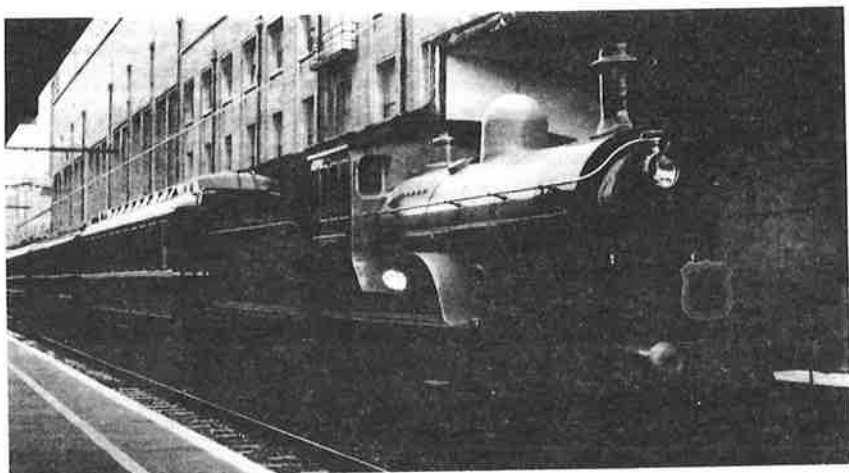
Après l'effacement du Roi Léopold III commença le règne de S.M. le Roi Baudouin.

Une des premières grandes cérémonies auxquelles le jeune Roi participa fut l'inauguration de la Jonction Nord-Midi en 1952. C'était une première mondiale; il y en eut une autre. En effet, lorsque le Souverain se rendit au Congo en 1955, il inaugura la liaison ferroviaire reliant la capitale à l'aéroport national à Melsbroek.

En 1976, la SNCB célébra le 50^e anniversaire de sa création et en 1985, on commémora 150 ans d'existence du réseau ferroviaire national. Le Roi rehaussa ces cérémonies de Sa présence.



LE TRAIN ROYAL



INTRODUCTION

Le train royal fut utilisé autrefois par les membres de la Dynastie. Il se compose de la locomotive à vapeur n° 18.051 et de trois voitures royales construites durant ce siècle, au cours des règnes de Léopold II et Albert I^{er}.

Les trois voitures à voyageurs du train royal furent restaurées à l'atelier central de Malines en 1965. Les parties extérieures furent repeintes dans leur livrée brune d'origine, avec un bandeau beige. En collaboration avec le "Musée du Transport", ces voitures furent exposées à la fin de l'année 1966 à Bruxelles-Nord, en même temps que la locomotive à vapeur repeinte en bleu violacé. L'année suivante, ce train fut aussi exposé à Ostende.

Le 30 juin 1976, à l'occasion du 50^e anniversaire de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, les trois anciennes voitures royales furent à nouveau exposées à la gare du Nord. Elles furent alors attelées à la locomotive à vapeur 29013.

Enfin, les voitures furent encore exposées les 14 et 15 septembre 1984 à la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold, à l'occasion de l'exposition "Bruxelles au temps de Léopold II".

Après l'exposition des 8 et 9 septembre 1990, il sera encore possible de voir le train royal à Bruxelles-Nord, du 2 au 8 mars 1991.

LA LOCOMOTIVE A VAPEUR N° 18.051 (TYPE 18)

Cette locomotive à vapeur construite à Liège en 1905, dans les ateliers de la S.A. Saint-Léonard. Cet engin a été conçu d'après le modèle des locomotives écossaises "Mac Intosh" du "Caledonian Railway". On en retrouve en effet l'élégante ligne britannique ainsi que la livrée bleu violacé. Ses roues ont un diamètre de 1,98 m, son poids en ordre de marche s'élevait à 53,35 tonnes et elle pouvait atteindre la vitesse maximale de 120 km/h. C'est pourquoi les locomotives du type 18 tiraient autrefois les "trains-blocs" qui étaient des trains intervalles à composition fixe.

LA VOITURE RESTAURANT-CONFERENCE A2

La voiture restaurant-conférence A2 fut construite en France, à Saint-Denis, par la Compagnie Générale de Construction. Le maître d'œuvre était la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. A l'origine, une longue table était installée au milieu de la voiture, dans le sens de la longueur, ce qui se remarque par les emplacements de cuivre sur le parquet. Par la suite, les tables furent placées en parallèle, perpendiculairement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture et l'aménagement intérieur fut modifié. En effet, les sièges ainsi que les quatre petites armoires sont tous rehaussés par un médaillon dans lequel apparaît le monogramme "A" du roi Albert I^{er}. L'arrondi du toit a été interrompu par un lanterneau. Outre cet éclairage naturel, le plafond a été recouvert d'une draperie sur laquelle des représentations allégoriques en rapport avec les plaisirs de la table sont dessinées. Les meubles et les panneaux ont été fabriqués en bois d'acajou et décorés de motifs dorés. Le tout témoigne d'une certaine sévérité. Ceci est dû aux ornements Louis XVI qui ont été utilisés.

LA BERLINE ROYALE A1

Cette voiture fut mise en service en 1901. Elle fut également construite par la Compagnie Générale de Construction à Saint-Denis (France), sur demande de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Les fenêtres sont construites dans un mélange d'acier et de bois. La caisse repose sur des bogies Wagons-Lits et le chauffage est complètement indépendant.

La voiture se compose d'un salon central accessible via les portes extérieures ou via les couloirs latéraux et les plateformes qui se situent au bout de la voiture. A côté de ces deux couloirs se trouvent les compartiments-lits ou places assises. Ceux qui sont destinés au souverain sont directement accessibles à partir du salon central.

Les décorations et ornements qui agrémentent les couloirs et les compartiments-lits sont du style Art Nouveau tandis que le salon, bien qu'éclectique, fait penser à un style néo Louis XVI. Les miroirs biseautés donnent en outre une impression d'espace. Dans le salon, les cloisons sont recouvertes de panneaux d'acajou poli. Les tentures sont de teinte vert clair, de même que le velours rehaussé de motifs feuillus stylisés des fauteuils.

L'arrondi du toit est décoré d'une moulure creuse qui court tout autour de la pièce et qui réalise une heureuse transition avec l'éclairage du plafond. Cet arrondi ainsi que le plafond sont habillés d'une draperie peinte sur laquelle sont représentés des motifs floraux, des paysages en médaillon et des figures allégoriques. Des couronnes en bronze doré recouvertes d'abat-jour en verre vénitien y sont installées pour l'éclairage du plafond. Ces équipements furent vraisemblablement placés après la construction de la voiture car on y trouve encore des porte-bougeoirs.

LA VOITURE SALON-RESTAURANT B1

La voiture salon-restaurant fut mise en service en 1912. Les deux plateformes avec, d'un côté, un couloir latéral et, de l'autre, un couloir central ont été décorées dans le style Art-Déco. Le couloir central débouche dans le salon.

Le salon est également inspiré de la période Art-Déco tant en ce qui concerne la décoration de la caisse de la voiture (peinture du plafond, lambris en bois) que pour le mobilier. Les boiseries des fauteuils, des petites armoires et du secrétaire ont été décorés de marqueterie (bois, ivoire et nacre).

Du salon, on atteint le restaurant via une porte centrale. Cette pièce fut agrémentée par un lambris richement ornementé. Les meubles eux-mêmes furent vraisemblablement placés plus tard étant donné qu'ils s'inspirent du style Louis XV.

LES TARIFS SNCB 1991

LES BILLETS ORDINAIRES

Deux remarques préalables :

- il s'agit du barème 2^e classe. En première, il faut compter un supplément de ± 50 % ;
- les invalides de guerre (civils ou militaires) bénéficient d'une réduction spéciale (75 % si codes 30, 31, 32, 50, 51 ou 52).

Distance en km	Prix plein	Réduction 25%	Réduction 50%	Réduction 75%
0-3	35	35	35	35
4	35	35	35	35
5	35	35	35	35
6	40	40	35	35
7	40	40	40	35
8	45	40	40	35
9	50	45	40	40
10	50	45	45	40
11	55	50	45	40
12	55	50	45	40
13	60	55	45	40
14	65	55	50	40
15	65	60	50	45
16	70	60	50	45
17	70	60	55	45
18	75	65	55	45
19	75	65	55	45
20	80	70	60	45
21	85	70	60	45
22	85	75	60	50
23	90	75	60	50
24	90	80	65	50
25	95	80	65	50
26	100	80	65	50
27	100	85	70	50
28	105	85	70	50
29	105	90	70	55
30	110	90	75	55
31-33	115	95	75	55
34-36	125	100	80	55
37-39	135	110	85	60
39-42	145	115	90	60
43-45	150	125	95	65
46-48	160	130	100	65
49-51	170	135	100	70
52-54	180	145	105	70
55-57	185	150	110	75
58-60	195	155	115	75
61-65	210	165	120	80
66-70	225	175	130	80
71-75	240	185	135	85
76-80	255	200	145	90
81-85	270	210	150	95
86-90	280	220	160	95
91-95	295	230	165	100
96-100	310	245	175	105
101-105	325	255	180	110
106-110	340	265	190	110
111-115	355	275	195	115
116-120	370	285	205	120
120-125	385	300	210	125
125-130	400	310	220	125
131-135	415	320	225	130
136-140	430	330	235	135
141-145	445	345	240	140
146-150	460	355	250	140
151-155	475	365	255	145
156-160	490	375	265	150
161-165	505	390	270	155
166-170	520	400	275	155

171-175	535	410	285	160
176-180	550	420	290	165
181-185	565	430	300	165
186-190	580	445	305	170
191-195	595	455	315	175
196-200	610	465	320	180
201-205	625	475	330	180
206-210	640	490	335	185
211-215	655	500	345	190
216-220	670	510	350	195
221-225	685	520	360	195
226-230	700	530	365	200
231-235	715	545	375	205
236-240	730	555	380	210
241-245	745	565	390	210
246-250	760	575	395	215
251-255	770	590	405	220
256-260	785	600	410	225
261-265	800	610	420	225
266-270	815	620	425	230
271-275	830	635	435	235
276-280	845	645	440	240
281-285	860	655	450	240
286-290	875	665	455	245
291-295	890	675	465	250
296-300	905	690	470	255
301-305	920	700	480	255
306-310	935	710	485	260
311-315	950	720	495	265
316-320	965	735	500	270
321-325	980	745	510	270
326-330	995	755	515	275
331-335	1 010	765	525	280
336-340	1 025	775	530	280
341-345	1 040	790	535	285
346-350	1 055	800	545	290

Le nouvel indicateur SNCB, publié depuis le 5 mai 1991 est étonnamment discret sur les barèmes des prix des billets et abonnements vendus par la société : on'y trouve que des indications approximatives. Où est le Marketing dans tout cela ? De notre côté, nous pensons rendre service à chacun en les publiant in extenso ci-contre.

LES CARTES-TRAIN

Ici aussi, la carte de 1^{re} classe coûte environ 50% de plus...

Distance en km	Carte-train valable			
	1 semaine	1 mois	3 mois	12 mois
0-3	220	780	2 170	8 510
4	235	840	2 350	9 210
5	255	910	2 530	9 920
6	270	960	2 670	10 490
7	285	1 010	2 820	11 050
8	300	1 060	2 960	11 620
9	310	1 110	3 100	12 180
10	325	1 160	3 250	12 750
11	340	1 210	3 390	13 310
12	355	1 270	3 540	13 880
13	370	1 320	3 680	14 440
14	385	1 370	3 820	15 010
15	400	1 420	3 970	15 580
16	415	1 470	4 110	16 140
17	430	1 520	4 260	16 710
18	440	1 570	4 400	17 270
19	455	1 630	4 540	17 840
20	470	1 680	4 690	18 400
21	485	1 730	4 830	18 970
22	500	1 780	4 980	19 530
23	515	1 830	5 120	20 100
24	530	1 880	5 260	20 660
25	545	1 930	5 410	21 230
26	555	1 990	5 550	21 790
27	570	2 040	5 700	22 360

28	585	2 090	5 840	22 930
29	600	2 140	5 980	23 490
30	615	2 190	6 130	24 060
31-33	635	2 260	6 330	24 860
34-36	665	2 370	6 640	26 070
37-39	695	2 480	6 950	27 280
40-42	725	2 590	7 250	28 490
43-45	760	2 700	7 560	29 690
46-48	790	2 810	7 870	30 900
49-51	820	2 920	8 180	32 110
52-54	840	3 000	8 380	32 900
55-57	850	3 070	8 580	33 690
58-60	880	3 140	8 780	34 470
61-65	905	3 230	9 050	35 530
66-70	940	3 350	9 380	36 840
71-75	975	3 470	9 720	38 160
76-80	1 005	3 590	10 050	39 470
81-85	1 040	3 710	10 390	40 780
86-90	1 075	3 830	10 720	42 100
91-95	1 105	3 950	11 060	43 410
96-100	1 140	4 070	11 390	44 730
101-105	1 175	4 190	11 720	46 040
106-110	1 210	4 310	12 060	47 360
111-115	1 240	4 430	12 390	48 670
116-120	1 275	4 550	12 730	49 990
121-125	1 310	4 670	13 060	51 300
126-130	1 340	4 790	13 400	52 610
131-135	1 375	4 910	13 730	53 930
136-140	1 410	5 030	14 070	55 240
141-145	1 440	5 150	14 400	56 560
146 et +	1 475	5 270	14 730	57 870

LE TGV EST-IL EXPORTABLE ?

A l'heure où cinq pays veulent se doter d'un train à grande vitesse, rien n'est encore gagné pour le fleuron français. Qui cherche toujours, malgré ses dix ans, la voie de l'étranger.

Exportable, le TGV ? L'heure de vérité a sonné pour ce fleuron de notre technologie.

Dans les prochains mois, cinq pays (l'Italie, le Canada, les Etats-Unis, la Corée du Sud et Taïwan) choisiront leur train à grande vitesse.

Or, dix ans après sa mise en service entre Paris et Lyon, le TGV affiche un bilan bien maigre à l'étranger : un demi-succès sur la ligne Madrid-Séville (où GEC-Alsthom a dû partager le contrat avec Siemens) et une modeste ligne Paris-Londres. Et l'avenir s'annonce difficile...

Le coup est venu d'Italie. Lorenzo Necci, patron des Chemins de fer italiens, invoquant les inadaptations techniques du TGV au réseau du pays, vient d'ébranler sérieusement la "furia francese" en entrouvrant les portes de la péninsule au rival de toujours du français, l'allemand Siemens, allié avec l'italien Ansaldo. C'est donc bien l'heure de vérité. Du succès ou de l'échec du TGV à l'exportation dépendront le standing et le brio de toute l'industrie ferroviaire nationale à moyen terme. Quel enjeu ! Car, au même titre que les patrons de l'aéronautique ou du nucléaire français, ceux de GEC-Alsthom sont toujours

parmi les industriels qui escortent les ministres à l'étranger.

Premier dossier, par son importance : celui des deux projets de réseau à grande vitesse Milan-Naples et Turin-Venise. Un contrat de 145 milliards de francs, compte tenu du remodelage complet envisagé du tracé italien. C'est, pour le TGV, le premier vrai test grandeur nature à l'exportation.

Face aux accusations portées par Lorenzo Necci, le TGV devra faire la preuve de son adaptation technologique hors de l'Hexagone. Il lui faudra démontrer qu'en dépit de sa sophistication extrême et de sa silhouette de levrier du rail il n'a pas été conçu en fonction du cahier des charges de la SNCF. Enfant légitime des ingénieurs et des planificateurs, le TGV doit faire aujourd'hui mentir ses détracteurs, qui l'ont baptisé du redoutable sobriquet de "Concorde du rail".

LE MEILLEUR TRAIN DU MONDE

Le TGV présente pourtant bien des atouts : un record mondial de vitesse à 515,3 km/h (300 km/h en exploitation commerciale), un coût (80 millions de francs par rame) presque trois fois inférieur à celui

d'un Airbus, une expérience de deux cents millions de kilomètres et de cent millions de voyageurs transportés. Son rival allemand, l'ICE, développé par Siemens, ne commencera, lui, à rouler que cet été...

Le tout dans un contexte de saturation des routes et des aéroports. Quelle revanche pour le rail ! Et quelle chance pour le TGV !

Seulement voilà — et c'est particulièrement vrai dans le projet italien — ses adversaires mettent le doigt sur ses insuffisances techniques : son manque de souplesse d'utilisation, ses voitures indissociables, ses rames trop longues, difficiles à stocker... Autant d'inconvénients que ne présenterait pas l'ICE. S'ajoute à cela la nature différente des moteurs. La technologie asynchrone développée par les Allemands permet de prendre en compte tous les courants électriques des pays traversés. Or, même si la France se résout maintenant à y recourir pour le Transmanche, elle a surtout porté ses efforts sur les moteurs synchrones, moins compatibles.

Le TGV est donc difficilement exportable en l'état. Il faut l'adapter, ce qui augmente son prix. En Espagne, où il entrera en service en avril entre Madrid et Séville (471 kilom-

tres), les contraintes d'infrastructures sont telles (modification de l'écartement des voies) que le coût de la ligne a doublé par rapport au budget initial, pour atteindre 14,6 milliards de francs. Le Transmanche, quant à lui, a dû être adapté aux signalisations et aux voltages belge, français et anglais. En Angleterre, la différence de hauteur des quais tout comme l'alimentation par patin frotteur, et non par caténaire, ont compliqué la tâche des ingénieurs. Les équipements de sécurité, renforcés à l'intérieur du train, en raison de la traversée du tunnel, ont obligé à recourir à des matériaux plus légers mais plus chers, comme l'aluminium. Ainsi, le prix de la rame (dix-huit voitures) s'élève à près de 200 millions de francs, au lieu de 80 millions seulement pour celle du TGV Atlantique (pour dix voitures, il est vrai).

GTF-Distribution

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

Le chemin de fer à vapeur des Trois Vallées (Editions du Cabri)
(Nouvelle édition entièrement refondue)

Olivier Geerinck nous présente une édition totalement refondue de sa plaquette consacrée au CFV3V : on y trouve l'historique des lignes Mariembourg - Treignes, Mariembourg - Anor et Dinant - Givet, touristiquement exploitées par le CFV3V, une présentation de ce chemin de fer touristique et l'inventaire du matériel en circulation. Une brochure format A5 de 48 pages, avec 45 photos le plus souvent en couleurs et inédites.

Notre service "Distribution" peut vous procurer cette plaquette. Il vous suffit de verser une somme de 390 BEF + 25 BEF (envoi) = 415 BEF au compte "Distribution" précité. Pour les envois à l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 50 BEF à bien vouloir nous faire parvenir selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Date limite des commandes : 25 juin 1991. Expédition en juillet.

Il est décidément difficile de livrer un train standard comme on vend un avion ! Les aménagements éventuels demandés par les clients sont très nombreux. Les Coréens, par exemple, ont prévenu qu'ils voulaient transporter mille passagers dans leur train à grande vitesse entre Séoul et Pusan (440 kilomètres), alors que le TGV n'en accepte que neuf cents. Les Américains insistent pour leur part sur une sécurité accrue. Quant au Canada, sur les 550 kilomètres de la ligne Québec-Toronto, il faudra que l'effort porte sur l'électronique, appelée à subir des variations de température importantes. Les modifications exigées sont parfois liées aux performances des rivaux. Les Allemands, attachés à un confort maximal pour leur ICE, ont ainsi donné des idées aux Espagnols, qui ont soigné l'éclairage et la climatisation de leur train.

Lorenzo Necci, le patron des Chemins de fer Italiens, vient de porter un coup au TGV en mettant en doute son adaptabilité au marché de la péninsule. Il a ainsi ouvert une brèche à l'allemand Siemens, dans laquelle le principal rival de GEC-Alsthom pourrait s'engouffrer.

Mais le parcours du combattant que représente l'exportation du TGV ne se limite pas à ces adaptations technologiques, à ces "touches personnelles" : une fois le premier obstacle franchi, il reste à répondre aux exigences économiques. Et notamment à l'impératif de la rentabilité. Un impératif difficile à maîtriser, quand on passe des corridors canadiens ou américains, susceptibles de transporter entre cinq et dix millions de passagers par an, à ceux de Taiwan ou de Corée du Sud, où il est question de plus de quatre-vingts millions de personnes ! Difficile à maîtriser aussi en raison du



THEOPHY BOULLEFF - L'USINE NOUVELLE

coût des infrastructures (voies, tunnels, viaducs), qui représentent les deux tiers du projet global, et qui varient considérablement d'un pays à l'autre. Le désert texan n'a rien à voir avec le relief taiwanais, accidenté. A Dallas, le TGV coûte près

de quatre fois moins cher qu'à Taipei (20 milliards de francs, au lieu de 75 milliards).

Des écarts de prix qui ne troublent pas la SNCF : « En Asie, nous parviendrons à des taux de rentabilité supérieurs à ceux de la France de

LES ADAPTATIONS TECHNIQUES FRANCHIES, IL FAUT RÉPONDRE AUX EXIGENCES ÉCONOMIQUES.

12 %, assure Paul Monserié, de la direction internationale de la SNCF, compte tenu du flot de passagers. » Pour accroître cette rentabilité, Taiwanais et Coréens n'hésiteront pas à faire circuler leurs trains à cinq minutes d'intervalle... En Asie du Sud-Est, on va peut-être inventer le RER à grande vitesse ! Alors, réalisable partout, le TGV ? Non. « Impossible pour l'instant de vendre un TGV à la Chine ou à l'Inde », souligne Jean-Pierre Desgeorges, président de GEC-Alsthom. En Asie, Taiwan et la Corée du Sud, dont le produit national par habitant grimpe à toute allure, constituent l'exception. Au Texas, où la question de rentabilité se trouve plus qu'aillères au cœur des préoccupations, GEC-Alsthom, associé avec le canadien Bombardier, l'un des cinq premiers constructeurs ferroviaires mondiaux, veut contourner l'obstacle en nouant un accord avec la compagnie d'aviation American Airlines. Sera-ce suffisant face aux besoins considérables de financement qu'imposent au départ de tels projets ? « Les enjeux techniques sont

dépassés par les enjeux financiers », note sèchement un industriel français. A chaque pays sa tradition. Les Américains ne veulent pas entendre parler de subventions, alors que les Canadiens pourraient y consentir ; en Corée du Sud, la bataille prend déjà des allures de surenchères en dollars : « Quelles que soient les propositions adverses, les Japonais en compétition sur le projet ont prévu que leurs conditions de prêts surpasseraient toutes les autres », avertit Jean-Bernard Bergognan, expert en transport à l'ambassade de France à Séoul. Sur ce terrain, les Français savent qu'ils sont perdants à coup sûr. Comment ne pas se rappeler le contrat du métro de Shanghai, souillé par les Allemands, qui en ont finalement payé plus de la moitié... ? « Nous sommes prêts à beaucoup de concessions, mais il faut savoir ce qui est bon pour le commerce extérieur », précise Philippe Citroën, conseiller au ministère de l'Équipement et des Transports. Cela dit, vaincre les résistances techniques et financières ne servirait à rien sans une réelle puissance commerciale. Et, sur ce chapitre, la première exigence du client porte souvent sur les transferts de technologie. Pierre Dupriet, directeur de l'exportation chez GEC-Alsthom, en convient : « Il faudra aller très loin dans ces transferts » Les japonais de Toshiba et d'Hitachi ne sont pas disposés à en faire autant. C'est particulièrement vrai en Corée, où les industriels locaux, représentés par les deux puissants groupes Hyundai et Daewoo, veulent assumer entre 50 et 70 % de la réalisation du projet, quel qu'il soit. Les Coréens ne s'en cachent pas : ils veulent acquérir le savoir-faire et vendre par la suite des trains à grande vitesse. Un risque réel,



TGV ATLANTIQUE

Prix d'une rame : **80 MF**
 Nombre de voitures : **19**
 Nombre de places : **485**
 Prix par place : **165 000 F**
 Technologie moteur : **synchrone**
 Voie mixte (fret passagers) : **non**
 Voitures dissociables : **non**

quand on sait qu'ils fabriquent des voitures Corail à moitié prix. Mais GEC-Alsthom est sûr de conserver sa longueur d'avance : « Nous travaillons déjà sur le TGV de la troisième génération », précise-t-on dans le groupe, filiale d'Alcatel-Alsthom. Cette avance est incontestable. Mais pour combien de temps ? Les ingénieurs asiatiques ont largement prouvé leur étonnante faculté d'adaptation...

DES CARENCES COMMERCIALES

Au-delà des transferts de technologie, il reste encore à convaincre les clients potentiels d'acheter le TGV. Un domaine où les promoteurs français du TGV sont accusés de ne pas faire preuve de toute l'agressivité commerciale nécessaire. « C'est du gâchis, explose Claude Germon, député socialiste de l'Essonne, et auteur d'un rapport sur l'exportation du TGV. On a un train qui a dix ans d'avance, et pas un industriel français, jusqu'à la fin de l'année dernière, n'était présent au Texas pour le vendre. » Un reproche que partagerait, dit-on, Pierre Eelsen, ancien P-DG d'Air Inter, aujourd'hui dans le groupe Havas, qui remettra d'ici à deux semaines un rapport sur le même sujet au ministre de l'Équipement et des Transports : « Il manque là-bas un véritable porte-drapeau du TGV. » En décembre dernier, le voyage aux États-Unis de Michel Delebarre, alors ministre de l'Équipement et des Transports, a mis en lumière ces carences. « GEC-Alsthom n'a dé-

pensé seulement qu'un demi-million de dollars en effort commercial. Cela fait sourire », relève un haut fonctionnaire. Il est vrai que Siemens pratique depuis déjà cinq ans un lobbying intense en faveur de l'adoption de l'ICE, relayé par la communauté allemande, très présente au Texas. Sous la bourrasque, le constructeur de l'Hexagone préfère rester en retrait ; il a confié la promotion commerciale du TGV à son partenaire Bombardier et à Morisson Knudsen, une société américaine d'ingénierie, associée au projet français. Si GEC-Alsthom demeure discret aux États-Unis, c'est qu'il a établi des priorités. Ainsi, il est notoire que le groupe entend se consacrer d'abord à l'Europe. Mais cette discrétion permet à d'autres de marquer des points. Témoin le retour en force des Allemands sur le dossier coréen, que l'on croyait voué à une bataille strictement franco-japonaise... Pour impressionner les autorités coréennes, les Allemands ont tout simplement acheminé par bateau une motrice et une voiture de l'ICE, qu'ils ont présentées au début du mois à Séoul dans le hall d'une exposition réunissant deux cent quarante entreprises d'outre-Rhin. « Un coup très spectaculaire », commente un diplomate français, présent sur place. Mais c'est encore bien peu, comparé au forcing commercial des Japonais, dont les équipes se comptent par dizaines sur le sol coréen, et qui sont parvenues, dit-on, à repousser l'échéance de

LES GRANDES COMPAGNIES FERROVIAIRES MONDIALES

	Longueur du réseau	Résultats 1989 (millions de francs)
France (SNCF)	34 322 km	+ 138
Allemagne (DB)	27 309 km	- 1 312
Royaume Uni (BR)	16 588 km	+ 2 698
Italie (FS)	16 030 km	- 3 950
Espagne (RENFE)	12 565 km	- 1 037
Etats-Unis (AAR)*	205 280 km	+ 11 000
Japon (JR)	20 334 km	+ 6 416

Presque toutes les compagnies sont bénéficiaires. Mais il faut tenir compte des subventions d'Etat : 21 milliards pour la SNCF, 32 milliards pour la DB et 54 milliards pour la FS.

ICE

Prix d'une rame : **160 MF**
 Nombre de voitures : **14**
 Nombre de places : **759**
 Prix par place : **210 000 F**
 Technologie moteur : **asynchrone**
 Voie mixte (trot passagers) : **oui**
 Voitures dissociables : **oui**

SHINKANSEN

Prix d'une rame : **120 MF**
 Nombre de voitures : **16**
 Nombre de places : **1 400**
 Prix par place : **85 000 F**
 Technologie moteur : **asynchrone**
 Voie mixte (trot passagers) : **non**
 Voitures dissociables : **oui**

l'appel d'offres, prévue l'année dernière. A côté, le directeur résident, nommé il y a un an par GEC-Alsthom, fait pâle figure. L'éloignement géographique y est pour beaucoup. Est-ce une raison suffisante ? En revanche, les Français se situent en meilleure position à Taiwan, où Sofrerail, la société d'ingénierie de la SNCF, s'est vu confier l'étude de faisabilité d'un train à grande vitesse : un joli marchepied pour décrocher le reste du contrat. Les Taiwanais veulent aller très vite ; ils ont déjà entrepris les premières procédures d'expropriation... Si les Français pêchent souvent par discrétion, ils pêchent aussi par

"impérialisme". A cet égard, l'état-major des Chemins de fer italiens n'aurait pas pardonné à GEC-Alsthom d'avoir mis la main sur le troisième constructeur du pays, Fiat Ferroviaria. Les occasions ne manquent pas de vanter la stratégie en douceur de Siemens, prêt à des prises de participation croisées, d'accord pour vendre la technologie d'Ansaldo à l'extérieur, et même à renoncer en Italie à sa cohorte de sous-traitants allemands. Un comportement qui en dit long sur la volonté de nos voisins d'outre-Rhin de s'adjudger le marché italien et sur leur savoir-faire commercial. Cette stratégie refroidit les ardeurs les

plus chaudes. N'aurait-elle pas pour conséquence de fermer toute l'Europe orientale au TGV ? GEC-Alsthom se trouve aujourd'hui dans une situation délicate en Italie. Breda, le premier mécanicien ferroviaire du pays, solide rival du français dans les transports urbains de l'Hexagone, vient même à son tour de lancer son offensive en s'alliant avec ABB, le groupe helvético-suédois. Le but de la manœuvre : s'imposer sur le marché de la grande vitesse. La solution ? Proposer un TGV qui réponde davantage aux besoins des Italiens, en s'appuyant sur le savoir-faire de Fiat dans les trains pendulaires.

Pour triompher à l'exportation, le TGV peut compter sur l'atout politique. Mais là, c'est donnant donnant. Ainsi, Taiwan, soucieux d'accroître son crédit sur la scène internationale, a demandé à la France de faire un geste pour ouvrir à Taiwan les portes du marché européen. En échange, le dossier français du TGV sera examiné avec la plus grande bienveillance. Une pratique coutumière... En 1988, François Mitterrand s'est lui-même rendu auprès du chef du gouvernement espagnol Felipe Gonzales plaider la cause du train français. Dans les négociations pour la vente du TGV, le soutien de

LES INDUSTRIELS QUI FABRIQUENT LE TRAIN A GRANDE VITESSE

GEC-ALSTHOM**80% de la valeur d'un TGV-A**

(maître d'œuvre, construction des moteurs et assemblage des rames, fabrication des transformateurs, des moteurs de traction et des moteurs auxiliaires, des convertisseurs statiques électroniques, des disjoncteurs, des blocs de traction, des appareillages)

DE DIETRICH**10% de la valeur d'un TGV-A**

(renneaux exécutés
 clés en mains)

ANF INDUSTRIE**10% de la valeur d'un TGV-A**

(renneaux de première classe, anneaux d'intercirculation, bogies porteurs intermédiaires)

Quelques équipementiers de GEC-Alsthom**FAIVELEY TRANSPORT****7,5%**

(portes, pérorlographes, climatisation, électronique embarquée)

CARRIER KHEOPS BAC**0,2%**

(connecteurs électriques de puissance et de contrôle)

COMPIN**1,5%**

(rotule des sièges de huit des dix voitures)

SULLY PRODUITS SPECIAUX**0,05%**

(goupilles encadrées, vites d'angle encadrées, vites de pêne scellées)

SAFT**0,5%**

(batteries téché-cadmium pour le freinage de secours)

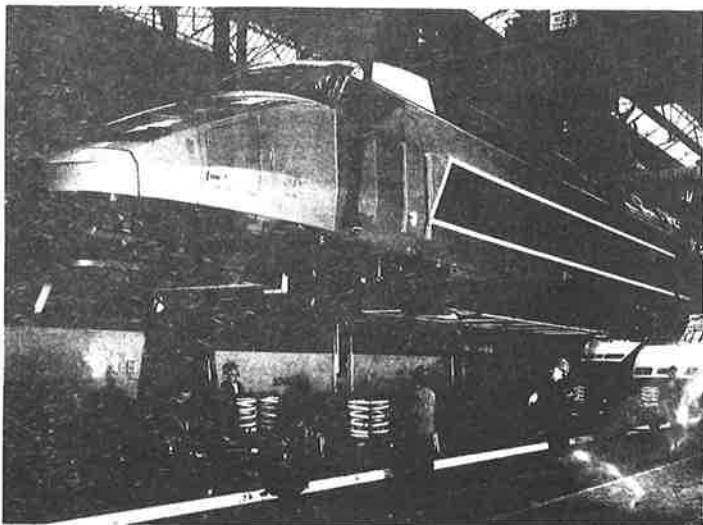
SKF FRANCE**0,15%**

(roulements de moteurs de traction et roulements de transmission)

Pour tous ces industriels, ainsi que pour CNA (tables, ligesurs, plateformes...), Klein (tendres latérales), Mors (système de téléconduite) ou Valdunas (ossiers), l'exportation du TGV représenterait une opportunité intéressante de contrats à l'étranger.

UNE FORMIDABLE PARTIE DE POKER, QUE GEC-ALSTHOM NE PEUT SE PERMETTRE DE PERDRE.

l'Élysée dans la traque des dirigeants indépendantistes basques de l'ETA aurait pesé lourd. Aujourd'hui, ces mêmes autorités françaises ont à contenir la colère de l'administration espagnole, qui accuse GEC-Alsthom de pratiquer un chantage à l'emploi sur ses trois usines de Madrid, de Barcelone et de Valence. Tout comme la France va devoir faire preuve de doigté dans la polémique qui oppose les dirigeants catalans au gouvernement de Madrid, hostile au tracé du TGV entre Barcelone et la frontière. En matière de lobbying, les Japonais et les Allemands ne se montent pas les moins actifs. Les premiers dépêchent prochainement leur empereur en Corée, promettent un meilleur traitement des émigrés coréens présents au Japon et ouvrent plus largement le marché nippon à leurs automobiles. Quant aux seconds, ils contribuent tout simplement au financement des élections au Texas. Les affaires du train à grande vitesse ont même fait naître des affrontements de politique intérieure. En Corée, l'opposition accuse ainsi le gouvernement d'avoir



Mise sur bogies d'une motrice du TGV Allantique chez GEC-Alsthom, à Belfort. 70 % de la production ferroviaire des usines de Belfort et de La Rochelle sont liés au TGV. Une dépendance risquée si l'export ne se développe pas.

déjà choisi le Shinkansen en raison de la générosité de l'Archipel à l'égard des caisses du parti au pouvoir...

Conflit interne aussi en Italie, où les industriels étrangers doivent gérer avec habileté l'éternel face à face des deux groupements publics, l'IRI démocrate-chrétien et l'EFIM socialiste, respectivement propriétaires d'Ansaldo et de Breda.

Cartes technologique, économique, commerciale ou politique, c'est donc bien une formidable partie de poker industriel qui se joue. GEC-Alsthom peut-il se permettre de la perdre ? Le leader mondial du ferroviaire, avec ses seize mille salariés (soixante-dix-neuf mille pour le groupe), défend à terme son image

de champion sur un marché de plus en plus tourné vers la grande vitesse. Aujourd'hui, 70 % de la production des deux principales usines ferroviaires françaises de GEC-Alsthom (Belfort et La Rochelle) dépendent du TGV. Sur les 10 milliards de francs de chiffre d'affaires réalisés par la division ferroviaire du groupe, 35 % sont à mettre à l'actif du TGV ; et dans cinq ans, c'est plus de la moitié de l'activité qui y sera consacrée.

ÉVITER LA MONOCULTURE

« Il faut à tout prix éviter la monoculture du TGV », affirme Michel Olivier, directeur adjoint de la division "transport" de GEC-Alsthom. Car les carnets de commandes, qui regorgent de rames jusqu'en 1995, pourraient bien réserver des surprises à partir de cette époque. Le TGV à deux niveaux, lancé en principe cette année, ainsi que le prolongement Sud-Est feront tourner les unités à pleine capacité. Avec une pointe en 1993, quand seront fabriquées jusqu'à sept rames par mois (quatre aujourd'hui). Mais après ? Une fois le réseau français équipé, qu'arrivera-t-il si les contrats à l'exportation ne sont pas au rendez-vous ?

D'autant que la menace pèse aussi lourdement sur les autres industriels embarqués dans l'aventure du TGV. Faiveley, leader mondial des

équipements de captage électriques, réalise 40 % de son activité grâce au TGV. De Dietrich, qui fabrique une partie des voitures du TGV (10 % du coût de la rame), consacre plus de 20 % de son chiffre d'affaires au ferroviaire. Quant au mécanicien ANF (du groupe Bombardier), également en charge de 10 % de la rame, c'est 25 % de son activité (770 millions de francs de chiffre d'affaires) qui repose sur le TGV. Pour toutes ces entreprises, l'exportation du train à grande vitesse s'avère donc primordiale. Objectif : éviter que l'histoire ne se répète et que l'année 1995 ressemble à l'année 1985, où la SNCF avait stoppé ses commandes, obligeant les sociétés à tailler dans leurs effectifs.

Certains responsables de GEC-Alsthom estiment que l'essentiel des exportations ferroviaires devrait reposer moins sur le TGV que sur des produits plus traditionnels, comme ce total de mille voitures livrées à Hong-Kong. On peut quand même se demander si, en termes d'image de marque, le fait de prouver sa capacité à exporter le fin du fin en matière technologique ne constitue pas la plus puissante locomotive. Cela est vrai pour le groupe comme pour l'ensemble de l'industrie ferroviaire française.

MARC NEXON
avec ODILE ESPOSITO
et MASSIMO PRANDI

Vers un Argus du TGV d'occasion ?

► Le TGV vendu d'occasion ? Dans les milieux industriels et à la SNCF, on n'exclut pas cette hypothèse. À partir de 1995, un TGV à deux étages pourrait assurer les liaisons entre Paris et Lyon, et entre Paris et Lille. C'est en tout une cinquantaine de rames nouvelles qui apparaîtraient... et déclasseraient peu à peu le TGV de "première génération", lancé en 1981.

Ce serait alors l'occasion pour celui-ci d'entamer une seconde carrière en étant cédé à

des clients étrangers. Certains pays, soucieux de bâtir un réseau à grande vitesse, mais à moindres frais, pourraient se montrer intéressés. Même si le matériel roulant ne représente que le tiers de l'investissement, le coût global d'un tel projet s'en ressentirait. D'autant que, après dix ans de bons et loyaux services, ce TGV a de beaux jours devant lui : « Il peut encore rouler une quinzaine d'années ! », assure-t-on chez GEC-Alsthom.

Les voyages GTF à l'étranger

Dans différents numéros de Trans-Fer, nous avons publié la liste, mise à jour, des excursions organisées depuis 1971 par notre Association sur le réseau belge.

Mais le GTF asbl organise aussi, depuis 1980, des voyages à l'étranger, généralement de plusieurs jours : la liste, ici aussi, est impressionnante. Le but des treize voyages organisés à ce jour est de marier l'intérêt pour les "realia" ferroviaires locaux et le grand tourisme.

Nous avons pensé qu'il serait utile d'en publier la liste, histoire de rappeler de bons souvenirs aux membres qui y ont participé, mais aussi de donner un grand coup de chapeau à leur discret mais infatigable organisateur...

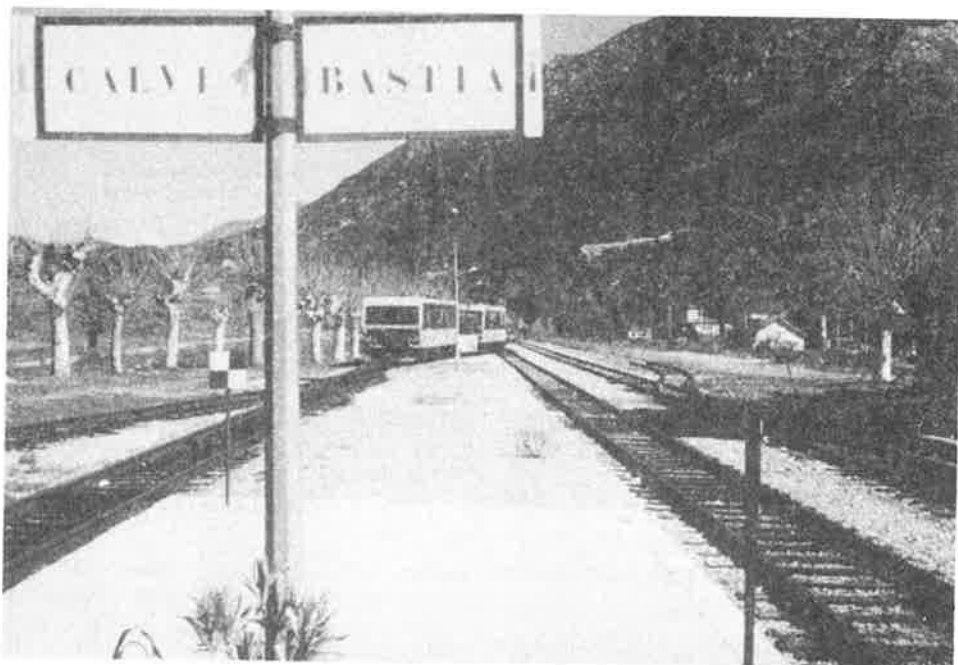
- 1° Grande-Bretagne : du 23 au 27/05/80 - Rotterdam, Hull, York (visite du Musée des Chemins de Fer) Lakeside and Haverthwaite Rly, Steamtown, manifestations de RAINHILL, Worth Valley Rly, North York Moors Rly et retour à Zeebrugge via Hull.
- 2° Grande-Bretagne : du 27/05 au 01/06/81 - Zeebrugge, Hull, York, Snowdon Mountain Rly. Ateliers de Llangollen, Bala Lake Rly. Welshpool and Llanfair Rly, Vale of Rheidol, York.
- 3° France : du 20 au 24/05/82 - Paris, Chemins de fer de Provence, Chemin de fer du Vivarais, Chemin de fer de la Mure, Grenoble.
- 4° Suisse : du 11 au 15/05/83 - Basel, Glovelier, La Chaux de Fonds, Neuchatel, Aigle, Leysin, Les Diablerets, Montreux, Zweisimmen, Spiez, Interlaken, Lauterbrunnen, Mürren, Kl.Scheidegg, Grindelwald, Brünig, Lucerne (musée des Transports), Basel.
- 5° Suisse : du 30/05 au 03/06/84 - Basel, Bern, Brig, Tiefencastel, Chur, Landquart, Davos, Filisur, Samedan, St Moritz, Alp Grün, Tirano, Arosa, Chur, Basel.
- 6° Autriche : du 15 au 19/05/85 - Sargans, Bludenz, Schruns, Innsbruck, Jenbach, Mayrhoffen, Achensee, Igls, Zell Am See, Krimml, Reutte, Köln.
- 7° France : du 30/04 au 04/05/86 - Charleville, Reims, Dijon, Dôle, St Claude, La Cluse, Bellegarde, Grenoble, Veynes, Digne, Nice, Breil s/Roya, Limone, Nice, Marseille, Nîmes, Clermond-Ferrand, Paris.
- 8° Grande-Bretagne : du 26 au 31/05/87 - Great Orme Rly, Snowdon, Rly, Llanberis Lake Rly, Welsh Slate Museum, Festiniog Rly, Talyllyn Rly, Fairbourne Rly, Llechvedd Slate Caverns.
- 9° France : 17/06/87 : visite à Lille des réseaux Val et Mongy.
- 10° Suisse : Basel, Lucerne, Bellinzona, Locarno, Domodossola, Montreux, Yverdon Ste Croix, Lausanne, Nyon, La Cure, Aigle,

Champery, Palézieux, Chatel St Denis, Gruyères, Bex, Villars, Martigny, Rochers de Naye, Zweisimmen, Spiez, Basel.

11° Allemagne : du 12 au 15/05/89 - Köln, Trier, Koblenz, Frankfurt, Würzburg, Nürnberg, München, Plattling, Gotteszell, Passau, Mühldorf, Schneeferherhaus (Zugspitze), Garmish Partenkirchen, Lindau, Friedrichshafen, Donaueschingen, Freiburg, Köln.

12° France - Corse : du 04 au 09/04/90 - Paris, Marseille, Bastia, Casamozza (visite des ateliers), Corte, Ajaccio, Bonifacio, Propriano, Ponte-Leccia, Calvi, Bastia, Marseille, Paris.

13° Ecosse : du 05 au 12/04/91 - Zeebruges - Edimbourg - Perth - Thurso - Inverness - Kyle of Lochalsh - Fort William - Mallaig - Edimbourg - York - Hull - Zeebruges.



NOTE TECHNIQUE SUR LE RESEAU CORSE

RESEAU

- * 232 km de lignes à voie métrique :
 - ligne centrale Bastia - Ajaccio : 158 km
 - ligne de la Balagne Ponte - Leccia - Calvi : 74 km
- * déclivité maximale : 30 pour mille / courbe minimale : 100 m
- * voie unique avec croisement "voie de gauche" ; aiguillages talonnables non renversables ; pas de signaux.
- * circulations avec cantonnement téléphonique ; régime de la demande de voie par l'agent de train.

MATERIEL

nombre	catégorie	remarque(s)
5	ABH Renault/Soulé	1949
5	2000 CFD (Montmirail)	1976-77
2	5000 CFD	1982
3	97050 + remorque xR 9700	Soulé 1989-90
2	Billard	parc de service
8	remorques Billard	dont 2 équipées pour la réversibilité avec les ABH messageries
2	remorques	dont 2 CFD 1966
3	locotracteurs	
77	wagons de marchandises	

EXPLOITATION

- * 4 allers-retours quotidiens Bastia - Ajaccio
- * 2 allers-retours Bastia - Calvi
- * cadence à l'heure en "service suburbain" Bastia - Biguglia
- * 10 allers-retours trains-tramways cadencés à l'heure de mai à octobre sur Calvi - Ile Rousse.
- * 2 allers-retours marchandises hebdomadaires sur la "centrale" et la Balagne.
- * messageries (colis) accrochés aux trains de voyageurs

trafic voyageurs en hausse : 580.000 voyageurs en 1983, 700.000 en 1989. La saison estivale représente 60 % des recettes ; le quotient dépenses/recettes est de 3,3.

#La dotation de la région de Corse au budget d'exploitation est d'environ 33.000.000 FF. L'investissement selon contrat de plan entre l'Etat et la région est pour 1984-88 de 55.000.000 FF, pour 1989-1993 de 50.000.000 FF.

EFFECTIFS

environ 230 agents : 10 au service administratif, 72 à l'exploitation, 63 au matériel et à la traction, 62 à l'équipement, 23 auxiliaires. Statut particulier régi par accord d'entreprise, sauf directeur et son adjoint, cheminots SNCF.

HISTORIQUE

- * Premier coup de pioche le 7 décembre 1878.
- * Inauguration Basta - Corte le 1er février 1888 ; prolongement sur Ajaccio début 1890.
- * Mise en service de Ponte-Leccia/L'Ile Rousse/Calvi le 15 novembre 1890.
- * Ouverture du tronçon Solenzara/Porto-Vecchio le 21 septembre 1935 sur la ligne antenne à partir de Casamozza (environ 130 km sont déferés aujourd'hui).

LE G.T.F. EN CORSE.

Chaque année, le GTF asbl organise un voyage de plusieurs jours à l'étranger. Nous devons à l'amabilité d'un de nos membres de publier le récit de l'excursion qui eut lieu en Corse au mois d'avril 1990. Nous vous laissons le plaisir de le découvrir, émaillé de nombreuses remarques sur un réseau de chemin de fer secondaire particulièrement attachant.

GTF asbl

Le mercredi 4 avril 1990, par un petit matin frisquet mais en est-il d'autres sur les quais de Bruxelles-Midi :

"Bonjour Madame, bonjour Monsieur, voici vos billets et réservations pour Paris."

"Ah ! tiens bonjour Monsieur Radelet, merci mais Monsieur Laterre n'est pas là ?"

"Si, si, ne vous inquiétez pas il est déjà dans le train."

Celui-ci arrive, se faufile sur le grill, défile devant la clientèle toujours compacte pour Paris.

Embarquement. Panique, ledit Laterre n'est pas à bord ! Ah!, ces amateurs ne paraissent pas imaginer aisément qu'un voyage en France au départ de Charleroi ne commence pas -encore- nécessairement à Bruxelles.

Aulnoye, voici enfin le pilote là sur le quai attendant le couplage des deux rames; un organisateur n'est pas l'autre ! Les Mosans et les autres se retrouvent avec plaisir, se fondent en groupements d'intérêts nostalgiques, présents, futurs, voie, matériel, gastronomie, enfants et qui sait ? Les anxieux se rassurent et s'angoissent déjà sur les dangers d'une traversée de Paris. La jonction Nord-Midi, c'est quand même autre chose !

Agitation dans le couloir, nous n'avons pas encore passé Compiègne. Il est bien trop tôt pour se préparer à descendre ? T.G.V., les travaux de la ligne Nord sont bien visibles, les arbres sont partis, une tranchée est ouverte, un passage supérieur en construction sur la ligne classique, le terrain a l'air fort humide, non ? On en discute encore que voici l'avant-gare du Nord et ses autres chantiers, un habitué explique que l'on passait encore là la semaine précédente et qu'on rebasculera tout là-bas d'ici peu. Pourquoi pas mais il est certain que les Français en veulent et que leur T.G.V. Nord, ils l'auront à temps.

Paris, nous avons deux bonnes heures pour changer de gare et dévorer notre casse-croûte, à l'aise. Mais l'on n'a jamais le temps de traverser Paris lorsqu'on se prend au rythme fou de la capitale française. Nous voici donc à tirer le temps à Paris-Lyon; d'aucuns photographient ces nombreux trains

oranges parfois sales, tantôt un peu délavés; d'autres -plus incroyables encore- cherchent la lecture qui les distraira -sic- durant cet interminable trajet vers Marseille, un petit après-midi.

Nous roulons, lentement encore, et déjà quelques-uns d'entre nous gagnent l'avant de la voiture. Déjà soif ?

La vitesse varie au gré de la tôle ondulée du Morvan. Cluny passe. Tiens revoici le groupe, l'air bien satisfait. C'est qu'on s'amuse bien au bar. "Comment, ils reviennent de l'avant?" "Oui, en cabine." "Pas possible ?" A tour de rôle, grâce à la complaisance de cheminots, chacun pourra vivre l'ordinaire exploit de la circulation à grande vitesse; découvrir l'incroyable profil de la ligne nouvelle et le parti qu'il est possible d'en tirer. La conduite du T.G.V. n'a rien du "pied au plancher". Elle est toute finesse, rationnelle, alliant performance, économie et sécurité : les ralentissements imposés, ici et là, par le "cab signal" au sommet des plus fortes rampes ne visent pas seulement à économiser l'énergie mais permettent de maintenir la vitesse autorisée dans les descentes consécutives et surtout de pouvoir s'y arrêter sur une distance raisonnable en cas de sécurité. Expérience fantastique, certains en redemanderont et en redemandent.

Le T.G.V. ralentit, tunnel, Lyon sans arrêt, le couloir de la chimie -cette zone industrielle le long du Rhône consacrée à Poulenc et à d'autres-, Vienne, une centrale nucléaire, une autre, encore une, non deux. Décidément notre porte du soleil paraît bien condamnée à l'avenir.

"Oh ! le merveilleux pont de Marc Seguin, suspendu entre Tain l'Hermitage et Tournon; oui, oui, le Tournon de Lamastre du chemin de fer du Vivarais où le G.T.F. vint il y a déjà près de dix ans." "Mais savez-vous que ce pont suspendu édifié par Marc Seguin en 1847 remplaça un pont construit par le même Seguin et ses frères en 1825 sur les deniers personnels de la famille du génial inventeur de la chaudière tubulaire chère à tant d'entre nous ?" "Le neveu des Montgolfier fut le pionnier en France des ponts suspendus à câbles en fil de fer." "Près de 400 ponts de ce type furent construits entre 1830 et 1850 en France." "En Angleterre, les ponts suspendus étaient plutôt du type à chaînes et notamment ceux de Isambard K. Brunel, l'homme du Great Western Railway et des grands navires." "Ah ! les ingénieurs de ce grand siècle." "Mais je parle, je parle, vous aimez les ouvrages d'art du siècle dernier ?" "Il y a un autre pont suspendu pas loin d'ici à La Voulte." "Comment déjà passé?" "Foutu T.G.V., ce n'est pas du train cela, on ne voyage plus avec ce truc." "La Voulte une travée de 180 m. en 1889." "Voici le défilé de Donzère, blanc sous le soleil." Nous filons toujours plein sud, re-centrale et usine nucléaire à Pierrelatte et déjà l'hinterland de Marseille, le triage de Miramas, le beau viaduc courbe de Saint-Chamas avec ses ogives curieusement constituées d'arcs en plein cintre imbriqués symétriquement, les raffineries de l'étang de Berre, quelques contreforts rocheux, le tunnel de la Nerthe et ses 4.638 m. construit de 1844 à 1847 donc sans dynamite. Nous sommes à Marseille-Saint Charles. Chacun dûment muni de son ticket par

le G.O., nous descendons par le pré-métro vers le port de la Joliette.

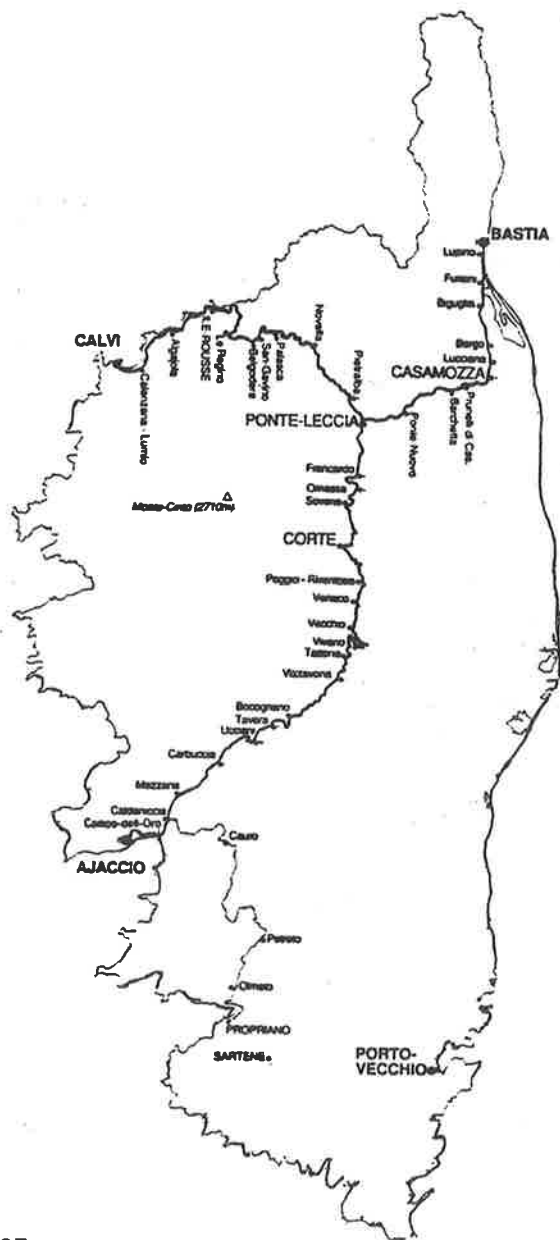
Mais qu'est ce qu'il a notre militaire ? Coincé dans le portillon. "Oui, le ticket bleu" "Non pas pour Paris; Ah ! vous l'avez utilisé à Paris ?" "Non, ça n'a pas marché." Sans doute, logique mais la bête machine parisienne si elle a refusé le billet l'a oblitéré et sa stupide cousine marseillaise ne veut rien entendre ! "La Joliette" pas moyen de douter, la station est couverte de grandes mosaïques représentant d'immenses navires et ça et là apparaissent caps de mouton, pantènes et d'autres accastillages.

Le "Danielle Casanova" est un navire superbe. Notre groupe s'y dilue dans une masse énorme. "Mais où vont tous ces gens-là en dehors des périodes de vacances ?" "Mais si, c'est les congés scolaires maintenant dans le sud." Découverte, les Français étalent les congés selon les régions; découverte peu enthousiasmante au demeurant, la vie d'ours est de plus en plus dure! Fuyons dans notre cabine, demain la Corse.

Réveil, le navire est à quai, Bastia est grise et froide ce matin. Notre pilote a obtenu l'accès à la timonerie pour le groupe. Quelle salle de danse et d'ordinateurs, l'informatique partout pour aller de Marseille à Bastia, un peu fou non ? "La salle des machines, impossible à visiter, elle n'est pas ventilée, il y fait torride." "Et les mécaniciens ?" "Quels mécaniciens ? L'officier reste sur la passerelle, tout est télécommandé, les dépannages aussi sinon on isole." J'ai déjà entendu dire cela sur d'autres matériels, du même constructeur après tout.

Départ à 09h10 en gare de Bastia par train spécial. Il nous reste le temps de faire le tour du dépôt. Celui-ci à côté du bâtiment moderne de la petite gare a plutôt des allures d'entreprise de ferrailleurs. Justement, nous, on aime cela ! Ce vieux wagon presque vicinal, celui-là plus encore, une remorque Billard et ça c'est un Renault ABH ou plutôt c'était car il est drôlement amoché. Renseignements pris -plus tard, en route- c'est un engin qui a déraillé du dessus d'un talus. Cet ABH qui manoeuvre, c'est le nôtre. "C'est donc vous qui avez demandé cet engin ?" nous adresse un jeune conducteur sur un ton assez corse. "Eh bien, vous allez être servis, question secousses et quand il ne tombe pas en panne." Il n'a pas l'air jovial, cela ne va pas être commode.

L'heure H approche, les sacs sont chargés, les enfants à bord, les plus sages aussi et, chouette, il n'y a pas assez de places assises ! L'engin est bien viré, le poste côté fourgon à l'avant. Ce fourgon est vaste : ce n'est pas le siège du conducteur et son tableau -si ça c'est un tableau, c'est une miniature- de bord qui vont nous gêner. Voici le conducteur avec non ce n'est pas une mallette mais un gros coffre à outils. Il ne blaguait donc pas. "Pouvons-nous rester ici ?" demande-t-on ? "Pourquoi pas, si vous pouvez tenir" obtient-on. Il n'est pas comique mais tolérant, c'est déjà cela...de gagné. Nous démarrons en trombe, notre G.O. a été interrompu net dans sa conversation avec le Directeur du réseau planté sur son quai une jambe dans le vide. Notre bonhomme préfère l'heure au sens de la hiérarchie.

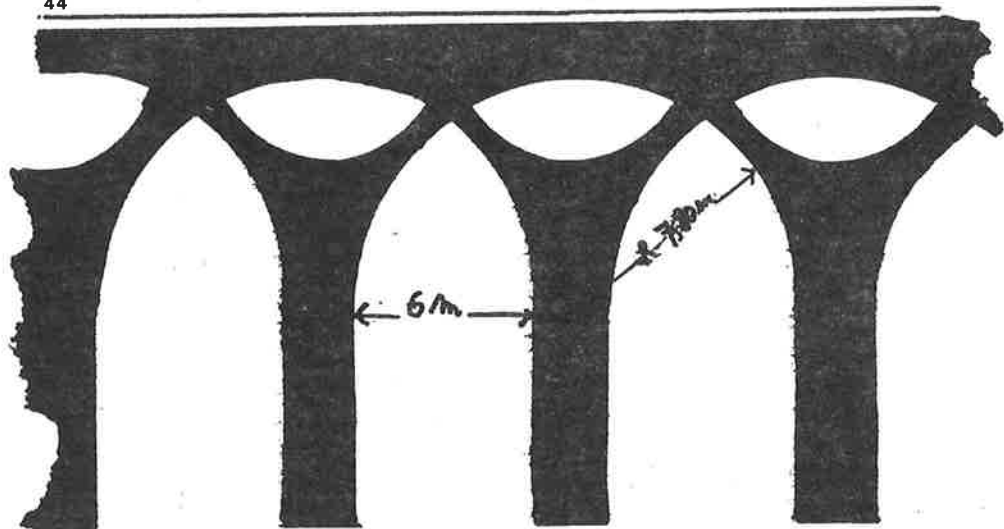


LE RESEAU CORSE

Premier tunnel derrière lequel est enclavée la gare de Bastia et "Tenez-vous, ça va secouer." Effectivement, ils ignorent les raccourcements paraboliques et ouïe, aie les courbes...ouf, voici une longue ligne droite en accotement de la route nationale, de quoi s'organiser, fort utile le gros coffre à outils. Nous dépassons un train de marchandises, quatre wagons dont deux plats chargés de cinq voitures, la route roulante locale. Là, un ABH en livrée rouge et crème, près du bâtiment industriel. Arrêt, ce bâtiment, ces trois voies, ce sont les ateliers de Casamozza, une demi-heure de visite. On y travaille ferme à la révision du matériel, pour le moment des autorails C.F.D. Apparemment les petites séries font les pièces rares, tout est soigné ici, réparé, réutilisé.

En route ! Après Casamozza la voie se met à grimper et à serpenter mais c'est surtout après Ponte-Leccia, bifurcation de la ligne vers Calvi, qu'il y a du sport. Jusqu'ici nous avons bien sagement observé la voie et les ouvrages au profit de belles échappées... de l'esprit mais un autorail affrété par le G.T.F. se doit d'offrir des arrêts photos. "Vous pouvez vous arrêter ici ?" demandons-nous au conducteur pas trop étonné après quelques tours de roues en notre compagnie. "Oui, pourquoi pas." "Non, non pas descendre ici !" Mais qui c'est celui-là ? Nous avons un garde; zut, encore un qu'il va falloir former. "Nous voulons faire des photos." "D'accord plus loin mais pas ici, c'est trop dangereux." Dommage, l'endroit en corniche est impressionnant, mais il a dit plus loin, petit tunnel, viaduc "ah ici, ça va ?" "Oui, je vous débarque là puis je recule sur le viaduc, ça ira ?" Et comment ! L'autorail explose, le groupe libéré dégouline de toutes les issues et attaque les talus. Le garde emporté par le mouvement est à nos côtés. "Tiens c'est beau d'ici, en vingt ans de métier, j'avais jamais fait attention à ce site. Vous faites ça souvent ?" "Autant que possible." Ils sont drôles ces gens du nord mais l'homme est conquis à leur cause. Les arrêts seront nombreux, à la mesure de la beauté des lieux sous un ciel changeant. Nous arrivons à Corte avec une demi-heure de retard sur l'horaire prévu, pourtant largement détendu, et avec une faim de loup attisée par la vue de nombreux cochons dodus courant en liberté partout le long des voies. Nous mangerons de ce cochon à la saveur sauvage de châtaignes, prisuttu, coppa, et du fromage de brebis, brocciu, battu et encore tiède avec une bonne rasade de marc corse et du vin du pays, extraordinaires. Quelles vacances ! Corte est une ville magnifique, escarpée, déchiquetée entre ses venelles. Capitale éphémère de la Corse (1755-1769), elle abrite aujourd'hui l'unique université de l'île.

La journée s'achèverait ici qu'elle aurait déjà été bien remplie mais nous le découvrirons, le plus beau reste à venir. De Corte à Bocognano, la voie s'élève à 906 mètres d'altitude au col de Vizzavona percé d'un tunnel de 4 km. en alignement. Pour s'y hisser, la ligne caracole dans le maquis, traque le cochon en s'offrant pas moins de 5 tunnels et 18 viaducs dont celui du Vecchio construit par Eiffel en 1888. Impeccablement entretenue, la travée métallique de 140 mètres surplombe la rivière à 96 mètres; certains le traversent à pied... le garde doit avoir perdu toute notion du danger à moins qu'il ne se soit fait une raison.



Élévation schématique - partielle - du viaduc de Saint-Chamas.

Le viaduc en maçonnerie, légèrement en courbe, fait 385,40 m. de long et s'élève à 31 m. au dessus de la rivière "La Touloubre"

C'est épuisés, les munitions largement entamées par un tel parcours que nous atteignons Ajaccio où un car nous conduit à l'hôtel "Marina Viva" idéalement implanté dans la baie face à la ville au milieu d'un beau parc avec palmiers. Ce sera notre base pour trois nuits, confortable mais internationalement aseptisée, si vous voyez ce que je veux dire.

Le vendredi 6 avril après une matinée libre passée à Ajaccio pour les plus vaillants, à paresser et à flâner pour les plus sages, nous retrouvons notre car et son chauffeur. Celui-ci se révélera vite être un champion sur les routes sinueuses du haut pays de Bastelica. Il gagnera rapidement notre sympathie après pourtant une prise de contact peu favorable. Figurez-vous que ce type-là a cru que nous étions venu en train de Bastia par erreur, dans l'ignorance qu'il y avait une route. Il nous a même pris pour des fous lorsque nous lui avons expliqué que ce train était le motif de notre voyage et surtout que non contents du seul aller nous l'utiliserions encore pour le retour. Franchement !

Pour le moment le bonhomme nous ballade dans ce pays quasi-ardennais de la forêt de Zipitoli, du col de Menta, des gorges de Prunelli, du lac de Tolla d'où une pluie diluvienne nous chasse jusqu'en nos chambres ou d'aucuns se régaleront d'oranges, surettes mais succulentes, quémandées au long du chemin.

Samedi matin, notre chauffeur et son car nous emmènent à Bonifacio. Le temps est toujours maussade et l'humeur à l'avenant. Le chauffeur, ses cassettes de Tino Rossi -et bien, même pour moi en couleur locale ça passe, c'est dire-, ses histoires nous dérident à peine. L'ambiance est même à l'inquiétude tant nombreux sont ceux qui gagnent l'avant de la voiture pour tenter d'échapper au tournis. De col en col, de pont génois en pont génois, de maquis en vendetta, nous arrivons au-dessus du golfe de Valinco, en face de Propriano où nous nous arrêtons. Il souffle mais il ne pleut plus. Le chauffeur montre une tombe en plein milieu d'un des rares lopins un peu corrects. "C'était une coutume ici avant on pouvait se faire enterrer où on voulait. Alors souvent le patriarche choisissait sa terre préférée, la plus belle ou celle qui lui avait coûté le plus; quitte à ce que ses héritiers l'injurient à tout jamais en chipotant autour de l'encombrant vestige !" "Là, à droite, inclinées face au golfe, ce sont les sépultures des fossoyeurs du cimetière là à gauche et là, au milieu du trottoir." "Non je ne crois pas que c'est une dame eh ! eh !" Le ciel se dégage et est même pur lorsque nous arrivons à Roccapina. "Derrière le rocher du lion, vous voyez ? Vous avez le golfe de Roccapina et là une tour génoise et le cap de Roccapina." C'est vrai, c'est sur la carte comme cela parce que moi les lions, éléphants et que sais-je des chauffeurs, j'y vois pas trop mais c'est tout bonnement splendide ce pays.

Bonifacio, Dieu quel vent; ben oui il a chassé la pluie. Un bateau nous attend pour une visite en mer. Qui veut ? à ne pas rater. Ceux-ci n'ont pas le pied marin, nous si. Nous sommes partis dans le goulet, à l'ombre de la ville. "Mesdames et Messieurs, nous allons aborder les montagnes russes, tenez-vous mais il n'y a aucun danger." "Houlà, ça bouge, ça

mouille, dur pour les photos." Ce doit être juste le ressac de l'entrée du goulet mais non le vent ne faiblit pas et les vagues non plus. Il ne va quand même pas essayer d'entrer dans la grotte du Sdragonato avec ces vagues. Floutche, oh ! merde me voilà rincé et nous n'entrons pas. Coincé à l'arrière un pied accroché dans un dalot et un bras enfilé sous le bastingage, appareil vissé à l'oeil, je ne puis connaître que le sort du bateau. Mais telle n'a pas l'air d'être la philosophie de mes compagnons galériens, la couleur est au vert et non pas à l'émeraude de la mer. Nous longeons à présent la ville haute, l'escalier du roi d'Aragon, la maison de Marie-José Nat, native du pays et le "grain de sable", ce gigantesque morceau de falaise détaché par les vagues et qui me paraît bien préfigurer l'avenir du lieu.

Demi-tour, la grotte Saint-Antoine appelée aussi grotte Napoléon parce qu'elle a la forme soulignée par l'ombre, d'un grand chapeau du petit homme; mouais. Remontagne russe mais on en a vu d'autres. Pour ma part, je meurs d'une faim que je calmerai d'une excellente pizza locale aux fruits de mer et de vin du pays. A terre, à l'abri des vieux murs, le vent se fait oublier et il fait délicieux; la ville n'en est que plus charmeuse mais son charme est peu de chose par rapport au caractère saisissant de ce plateau du bout du monde, bastion naturel ciselé auquel les fortifications de l'homme n'apportent guère que l'utilité purement esthétique de leurs lignes épurées.

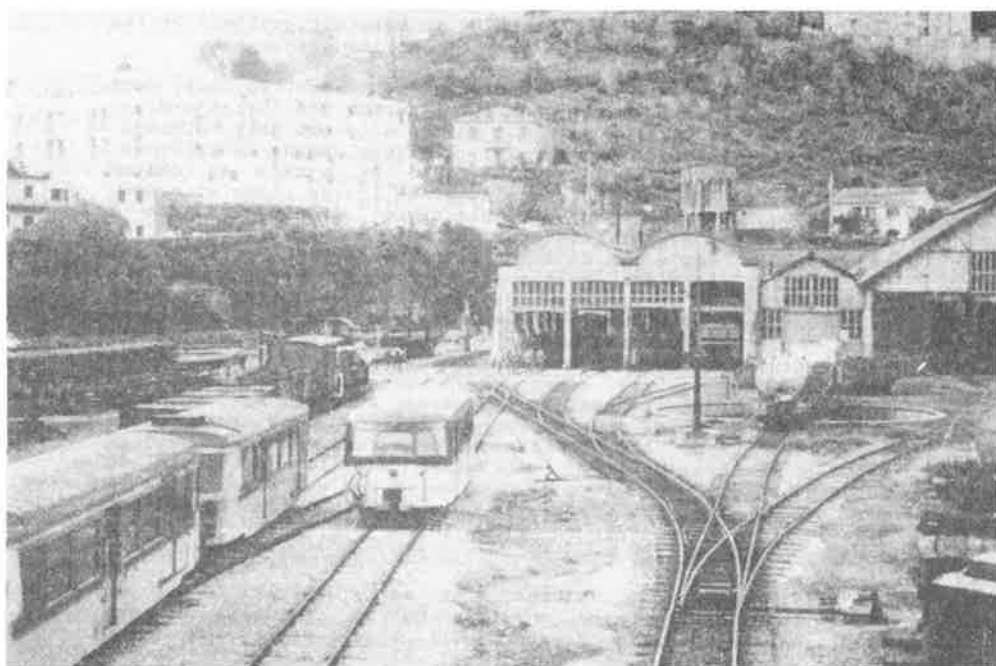
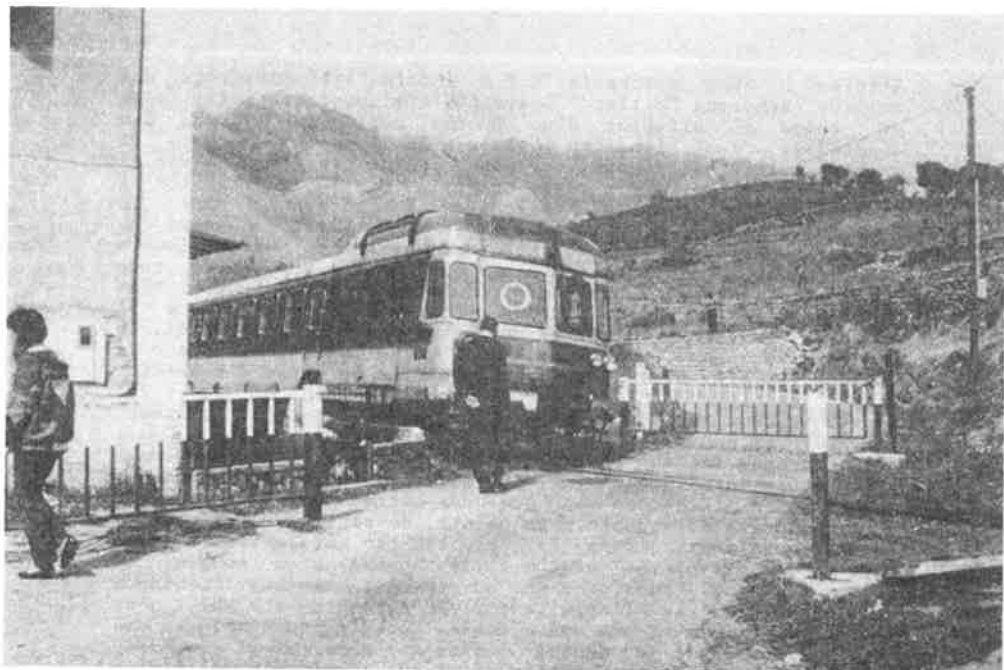
C'est comblés que nous revenons de cette ville "la plus corse des villes corses" pour nous n'en déplaise à MÉRIMÉE mais nous ne vîmes, au retour, Sartène que sous la pluie. Départ en train régulier assuré par un nouvel autorail Soulé à 08h10. Un dimanche ce n'est pas une heure pour des chrétiens et d'autant plus que notre horaire a été calculé très largement. Une arrivée prématurée nous vaut de croiser, à niveau sur les boulevards, la rame Soulé qui s'en va flâner dans le port en correspondance -de quai à quai- avec le navire "Danielle Casanova" que nous n'aurons donc pas ce soir. Nous mettons à profit le temps qui nous reste pour investiguer dans les vastes emprises herbeuses du dépôt d'AJACCIO; l'ABH qui nous a amenés et qui sert de réserve ici, un autorail C.F.D., point de remorque, deux plats qui ne roulent probablement plus, une draine à transmission par chaîne, jamais vu, bricolage local, légère elle ne bouge certainement plus qu'au gré du vent. Et aujourd'hui c'est grand beau temps, la rame Soulé est bien mieux suspendue que l'ABH. On tient l'heure mais il n'y a plus d'arrêts photos encore que... à la sauvette au hasard des mouvements de la clientèle. Celle-ci est parfois surprenante ainsi jugez de ma surprise de découvrir sous les traits de cyclotouristes acharnés mon ancien assistant de droit romain et son colonel de père; La Corse pour souvenir de Solenzara et de ses manoeuvres ? Ponte-Leccia, correspondance pour Calvi. Changement donc, parfait car même le décor le plus superbe, le plus pittoresque sans doute que nous ayons parcouru ensemble, revu, ne vaut la découverte.

Correspondance qu'ils disaient mais nous sommes là au soleil, c'est déjà ça, sur le quai central de Ponte-Leccia et de train, point. "En retard, les vaches." "Les vaches ? Bel esprit cheminot mais voici le convoi. Mes frères, quelle

attelée" : deux autorails "C.F.D. Montmirail" encadrent une antique remorque "Billard" repeinte aux couleurs métallisées et rouge et affublée d'un énorme câble de liaison des commandes. "Faut bien, on a besoin de tous les moteurs en unités multiples, j'vous dis pas." C'est dit, en tout cas ce conducteur a le "style corse pour la castagne." Prudence à l'avant. "Les bagages exclusivement, personne dans la remorque." Qui en voudrait ? Basse comme elle est entre les deux autorails, la vue bouchée est garantie. Mais diantre c'est qu'il y a des clients en plus de ce groupe de fous ensardinés à l'avant. Cette petite fenêtre me conviendra. Nous roulons déjà entre une rivière et une route, ça tourne et détourne gentiment au milieu des pâtures. Assez banal quoi, oh -, non. Vous avez vu ce cavalier qui grimpe là à flanc de coteau ? A cru, il sait manier un bourrin ce corse d'opérette. Tiens, ça alors, un cadavre de vache le long de la voie; happée par un train ? Possible. Tunnel, courbe, ponceau, retunnel en courbe et là ça descend. Ouf ti quelle vue mais n'est-ce pas la mer là au fond? Fantastique, nous n'y sommes pas encore car l'on devine la ligne se traînant dans chaque ravine à la recherche des quelques mètres qui lui donneront une déclivité acceptable. De points de repère en points de repère nous dégringolons tac-tac, tac-tac sur les rails aussi courts que disjoints jusqu'à l'île Rousse, bien nommée, où notre engin se transforme en un obsédant omnibus. "Le tacot des plages" qu'ils l'appellent les autochtones. Moi, j'ai chaud, j'ai faim et pas mal d'autres accablés sont malades des lacets répétés et du roulis incessant. Mais si il a cessé, nous roulons à présent littéralement sur la plage sur une voie nouvellement dressée en face de Calvi, fier bastion de l'autre côté de son golfe bleu lointain où se baignent quelques belles personnes. "La Corse la plus proche des îles lointaines."

La gare de Calvi a un drôle de petit air, colonial pour tout dire, je la verrais bien sur l'ancien Méditerranée-Niger du côté de Mascara et puis non puisqu'elle est gare terminus. Deux voies de dépôt peu garnies, quelques wagons de services, l'ABH de réserve est à quai en gare et ajoute au charme vieillot de l'endroit par son ancienne livrée rouge et crème. Dommage qu'il y ait ce foutu plastique ondulé verdasse à l'arrière plan. Profitons de ce bel arbuste fleuri; là, anachronisme réglé. Le déjeuner est expédié, fort correctement ma foi, sur le vieux port que des zoulous branchés, à une table voisine m'enquiquinent à qualifier de marina. Dieu en préserve les Corses mais il est vrai qu'ils se débrouillent bien tout seuls contre le grand tourisme envahissant, irrespectueux... Il y a aussi une autre table, ces gars c'est pas baraqués qu'ils sont, ce sont des blockhaus. Des légionnaires, il en reste et pas vieux avec ça. Moi, question militaire, je suis plutôt Vauban. Allons donc voir cette citadelle qui ne lui doit rien au demeurant. "Ici est né, en 1441, Christophe Colomb, immortalisé par la découverte du Nouveau Monde." Ça alors et n'objectez pas que l'amiral de la mer océane était génois car précisément tout de Calvi est génois. La ville était la plus fidèle des forteresses de la Corse sous domination génoise.

Calvi appelle le souvenir d'un autre amiral. C'est en effet lors de l'attaque en 1794 de la citadelle devenue française que Horatio Nelson perdit l'oeil droit. Le futur



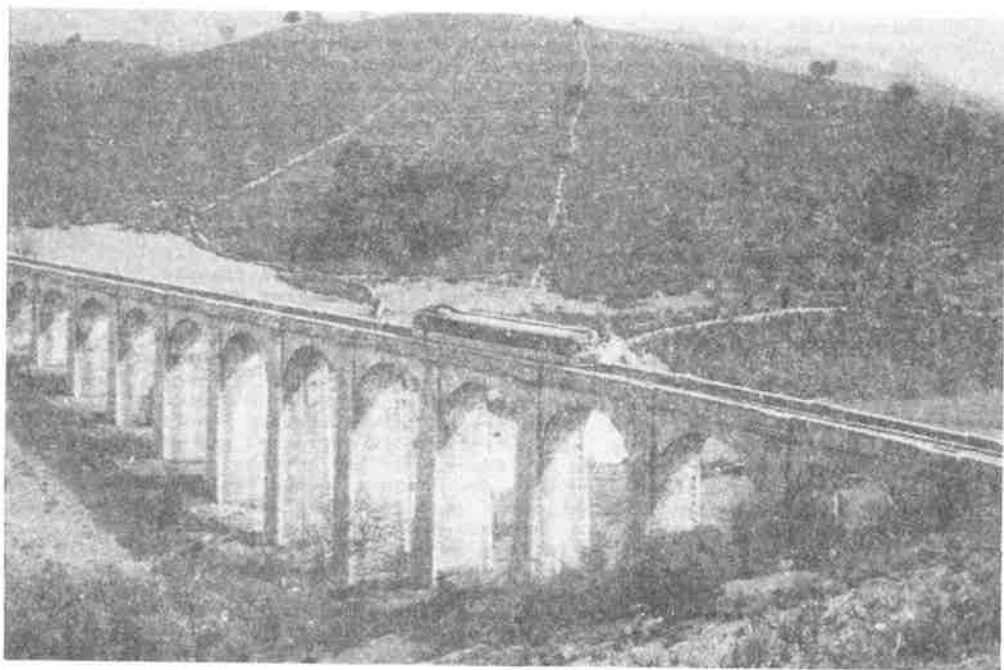
vainqueur -et victime- de Trafalgar dut anéantir le ville sous 30.000 boulets pour venir à bout de sa résistance. Holà nous démarrons à 15 heures ! Manifestement tous sont envoûtés par Calvi car la gare est encore bien déserte lorsque nous arrivons en catastrophe. Oh ! Le beau trou près du conducteur et le pare-brise est à présent bien orienté, dans l'ombre. Nous retraversons la plage en cornant un peu, histoire de nous faire remarquer, car les gens déambulent sur la voie à dix mètres sans sourciller. D'autres plus confiants encore ne daignent pas s'émouvoir de notre passage au droit du bronzoir qu'ils se sont aménagés sur le petit remblai sableux de la ligne. Notre cheminot ne paraît quère s'inquiéter que de l'esthétique du tableau et partage sa critique. Un loquace, très bien. Tandis que nous longeons la côte rousse et turquoise, je l'entreprends sur le bel état de la voie de la section que nous venons de parcourir. Il m'explique que "vu l'affluence en haute saison, les routes sont quasiment bloquées et le chemin de fer la seule issue de secours." "Une politique spécifique à la section Ile Rousse - Calvi a été adoptée sous le nom officiel de "Tramway de la Balagne" : des points d'arrêts ont été créés, les passages à niveau automatisés, une grille de 10 circulations quotidiennes A/R adoptée au lieu de deux mouvements A/R appliqués à la totalité de la ligne jusque Ponte-Leccia et la voie renouvelée de fond en comble, rectifiée, soudée." "Tout cela est le résultat de contrats de plan entre l'Etat et la région de Corse." "Il y a encore du travail car ici tout est à refaire." Le tac-tac, tac-tac a bien repris.

Nous rentrons à l'intérieur des terres et ça grimpe vers le col de Casella. "A quelle altitude est-il ?" "Pff, 400 m. mais c'est la route, la voie, sais pas." "Vous avez des plans des lignes ?" "Non, pour quoi faire ? ça fait plus de vingt ans que je fais la course, alors j'vous dis pas j'la connais." "D'accord, mais il en existe ?" "Peut-être dans les bureaux." "Je ne vois aucune indication de limitations de vitesse, vous les connaissez aussi ?" "Oh oui, mais regardez y'a plus d'indicateur de vitesse au tableau mais c'est pas l problème. Ici l problème c'est les vaches. Voyez là devant le tunnel, ils ont mis des rails transversalement." J'aperçois effectivement une rigole telle celles qui existent à l'entrée des parcs à gibier chez nous et Iii-grik serrage d'urgence. "Je vous l'disais, saletés de bêtes, ça les empêche pas de passer; ça fait même souvent des ennuis quand elles se coincent les pattes." Nous roulons doucement derrière quelques croupes ondulantes. "Encore heureux que le tunnel soit court !" "A Vizzavona ils ont eu le coup de devoir en suivre sur les 4 km., le retard qu'zont pris j'vous dis pas. Et pas question de s'arrêter quand il y en a parce que les vaches dans le tunnel elles font tout, et si on patine, l'odeur, j'vous dis pas !" Plus pittoresque, tu meurs. "Eh bien en Corse, on se fatigue pas à clôturer les pâtures mais bien les villages, chacun qui sort ferme la barrière." "Et pour reconnaître ses bêtes ?" "On fait des tailles sur les oreilles, chacun s'y retrouve, bien qu'à cause des tunnels, les bêtes changent parfois de vallée et ce n'est plus évident, j'vous dis pas." "J'ai vu un cadavre ce matin, il y a souvent des accidents ?" "Bah, une soixantaine par an mais parfois on déraille ça peut être grave." "Vous avez vu l'état de l'engin accidenté à Bastia ?" "Ponte-Leccia, changement de front." Fort bien, mais

j'ai ma dose, ce siège fera l'affaire du bon côté pour le pont d'Albano que j'ai loupé en montant. Parfait.

La nuit sur le navire fut un peu courte. La passerelle était accessible et avec l'aide du radar, on se retrouvait très bien dans la nuit : à gauche le Cap Corse, à droite, au loin mais bien visible cette petite île d'Elbe qui ne pu retenir le Corse qui a donné son prénom au bâtiment qui nous porte. Mon retour de Marseille à Paris fut extraordinaire. Jugez, je vis le pont de La Voulte, et voyageai debout tout le temps..... à l'avant, tout à l'avant.

Yves JASSELETTE.



Le GTF asbl en Angleterre

**EN VISITE SUR LE ROMNEY, HYTHE
AND DYMCHURCH RLY**

voyage d'1 jour : 24 août 1991

Le samedi 24 août, le G.T.F. en collaboration avec l'Amicale des Loisirs des Cheminots organise une visite d'une journée sur le réseau du Romney, Hythe and Dymchurch Railway situé au sud de Douvres.

Le RH & DR, créé en 1925 par le capitaine J.P. Howey, millionnaire anglais collectionneur de voitures de course et de locomotives miniatures, est l'un des chemins de fer les plus attachants qui soient. Avec sa voie de 15 pouces (381mm) d'écartement et ses 14 miles de développement dans le sud du Kent, cette ligne revendique le titre de "World's Smallest public Railway". S'il existe d'autres prétendants et même dans des écartements plus réduits encore, le RH & DR se distingue par la grande fréquence et ses superbes machines à vapeur auxquelles sont venues s'ajouter plus récemment des diesels pas mal du tout - à l'échelle un tiers, véritables réductions du matériel de la plus pure tradition britannique. Ces locomotives (style Sir Nigel Gresley) construites dans les années trente par le légendaire créateur de modèles à vapeur vive que fut Henry Greenly Ir. ont des performances à l'échelle de leurs grandes soeurs. Jugez, le 2 octobre 1982, un train de 14 voitures de quelque 37 tonnes fut remorqué par le pacific n° 10 "Dr Syn" dans une course non-stop (73 min. 22 sec. - sic) de Hythe à Dungeness et retour (43,2 km) à la vitesse moyenne de 22 mph (35,4 km/h).

Un train régulier vous permettra d'effectuer ce même chemin en trois heures environ, vous offrant ainsi d'admirer à loisir le beau pays de landes du "Romney March" et, aux passages à niveau, l'agressivité toute contenue - nous sommes en Angleterre ! - des pare-chocs des automobiles croisées. Au cours de notre visite du dépôt de New Romney, vous pourrez chercher et trouver, avec un peu de chance, l'une ou l'autre trace de la glorieuse époque où ce petit chemin de fer de première ligne, passé sous le contrôle des autorités militaires, participait à la bataille d'Angleterre en exploitant un ... train blindé miniaturé de défense anti-aérienne.

Pas sérieux les british, qui a dit ça ! Venez apprécier.

Un personnel à temps complet de plus de 30 personnes fait fonctionner et entretient les 12 locomotives et les 70 wagons de voyageurs.

MODALITES PRATIQUES :

* Le rendez-vous est fixé à la gare d'Ostende à 08.10 H, facilement atteinte au départ de toute gare belge. Après les formalités, embarquement sur un navire de la R.T.M. vers Dover.

- transfert en autocar vers la gare du RH.& D.R. - A New-Romney, arrêt de 90 minutes pour le repas de midi et la visite du dépôt - Poursuite du voyage en train vers Dungeness et retour à Hythe - transfert en car vers Dover et embarquement sur un Jetfoil. Ce sera peut-être pour vous l'occasion d'expérimenter ce moyen de transport et d'apprécier son confort et sa rapidité. (100 minutes pour la traversée) - Débarquement à Ostende à 21.05 et correspondance train vers les principales gares du pays.

INSCRIPTIONS

* L'inscription préalable est indispensable au moyen du bulletin d'inscription c-après qui doit nous parvenir avant le 27 juillet, ceci pour nous permettre d'assurer les réservations sur le Jetfoil.

* Le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage (avec remboursement correspondant) en cas de fréquentation insuffisante.

PRIX (par personne).

Nos prix comprennent la traversée en bateau, le supplément Jetfoil, le transfert en autocar, le parcours en chemin de fer RH et DR, la TVA et les frais administratifs :

* prix membre GTF asbl (1) :	2.090 BEF
* prix NON membre GTF :	2.190 BEF
* Pour les enfants de moins de 12 ans	1.400 BEF
* Pour les cheminots : prix sur demande	
* Parcours d'approche de toute gare belge à Ostende, aller et retour.....	320 BEF

(1) ou assimilé : épouse, enfant ou parent vivant sous le même toit.

date	n°
cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP	

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Angleterre - 24.08.91

Bulletin à renvoyer avant le 27/7/91 à l'adresse suivante :
 GTF asbl c/o Monsieur Jean LATERRE
 rue de Marchienne, 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°.... N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

*inscris au voyage du 24.08.91
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 2090 BEF
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 2190 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 1400 BEF
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 320 BEF

TOTAL

*J'effectue simultanément le paiement :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous] n° EXP
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1 (évitiez ce mode de paiement SVP).
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

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

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

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

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

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

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

7. Recommandations générales :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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