

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406




transfer

périodique trimestriel – Liège X

n° 76 – Août 1991 – 80 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 76

Quatorzième année

Août 1991

A nos membres	3
Star 21 - plan décennal des investissements SNCB	4
Planification des travaux TGV	16
Investir davantage, aussi dans les gares	22
Investir dans l'accueil	27
Nouvelles de la SNCB	
la SNCB par ligne	47
le matériel moteur	63
GTF-Editions	66
GTF-Distribution	71
Divers	72
Encart : rallye d'autorails organisé à l'occasion du festival vapeur des CFV3V (septembre 91)	

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

Nous sommes heureux de vous offrir le plus copieux des numéros de Trans-Fer de l'histoire du GTF asbl.

Le gouvernement a très récemment pris de nombreuses mesures destinées à moderniser le réseau de la SNCB pendant les dix prochaines années. Il s'est tout particulièrement penché sur le devenir du dossier TGV, sur l'actualisation du plan "STAR 21", et sur une politique de rénovation totale des gares du réseau.

Nous avons eu l'opportunité de recevoir une documentation de toute première main, en provenance du Cabinet de Monsieur Jean-Luc Dehaene, Ministre des Communications. Celle-ci détaille les décisions que le gouvernement a prises dans ces divers dossiers.

Nous avons pensé qu'il fallait, sans attendre, vous communiquer cette documentation. C'est la raison de cette épaisse livraison, qui contient en outre toutes les rubriques habituelles de votre périodique : la SNCB par ligne, le matériel moteur sous la loupe... et l'annonce de notre prochaine activité "voyages" : un rallye d'autorails couplé avec le Festival "vapeur" du CFV3V.

Qui a dit que le GTF asbl s'était assoupi ?

Bonne lecture !

La rédaction de Trans-Fer

Dernière minute

Les organisations de la SNCB en septembre 1991

Il nous revient - sans que nous n'en ayons été informés plus avant - que la SNCB compte organiser en septembre les manifestations suivantes :

* 15/9 : à l'occasion de la Journée nationale du Patrimoine, portes ouvertes à la remise de Louvain (matériel historique). De surcroît, à la même date, expositions à Renaix et Denderleeuw.

* du 14 au 17/9 : 125e anniversaire du chemin de fer à Neerpelt

* 28 & 29/9 : portes ouvertes à l'atelier central de Malines

pour tous renseignements...

**Relations Extérieures de la
SNCB
02/525.20.36**

4

3594

STAR 21

PLAN DECENNAL 1991-2000 DES INVESTISSEMENTS

DE LA SNCE

La SNCB a présenté son plan STAR 21 établi à la demande du Ministre des Communications, le 15 novembre 1989. Ce plan reflétait le point de vue de la SNCB sur le rôle éventuel des chemins de fer dans l'ensemble de la mobilité pour les années 1990-2000 et décrivait les moyens nécessaires pour pouvoir remplir ce rôle effectivement.

Un grand débat social a eu lieu au sujet de ce plan STAR 21. Il a été soumis aussi à l'avis des Exécutif régionaux en vue de son intégration dans la politique générale de mobilité que les Régions souhaitent mener étant donné leur compétence sur les routes, les voies navigables, les ports et les transports urbains et régionaux.

L'objectif de ce plan était aussi de situer le projet TGV dans le cadre plus étendu d'une amélioration de toute la desserte ferroviaire de notre pays et de voir de quelle manière le projet TGV pouvait être intégré dans le réseau actuel, de sorte qu'il produise aussi les meilleurs avantages pour le transport intérieur.

Le tracé TGV que le Conseil des Ministres du 26 juin 1990 a retenu se fondait sur une telle approche intégrée mais tenait compte aussi des exigences en matière d'environnement et de la rentabilité propre du projet.

En présentant le projet TGV au Conseil des Ministres, il lui a été proposé aussi, sur la base du plan STAR 21 et des avis qui seraient émis à ce sujet, de travailler à l'élaboration d'un plan décennal pour l'ensemble des investissements ferroviaires de la période 1991-2000. Ce programme serait réalisé simultanément au projet TGV.

Le 29 juin 1990, après avoir pris connaissance des avis rendus sur STAR 21, le Conseil des Ministres a défini le cadre général dans lequel ce plan décennal doit se situer.

Le Conseil des Ministres a privilégié une augmentation sensible jusqu'à 15 milliards, du niveau annuel des investissements de la SNCB. Après une période de sévères restrictions du volume des investissements de l'ordre de 7 à 8 milliards dans les années 88 à 90, la SNCB a la possibilité d'établir à partir de 1991 un programme destiné à augmenter la part de marché des trains dans le transport des personnes et des marchandises.

Sur la base de cette décision, le Ministre des Communications a établi un projet de plan décennal en collaboration avec la SNCB. Ce projet du 20 février 1991, a ensuite été soumis pour avis aux Exécutifs régionaux et au Conseil d'administration de la SNCB. En tenant compte de ces avis, le Conseil des Ministres vient d'approuver un plan décennal 1991-2000 d'investissements de la SNCB coulé sous forme d'une convention entre l'Etat et la SNCB.

Un plan de 176 milliards

Le plan décennal porte sur une dépense totale de 176,5 milliards (valeur 1991), dont 144 milliards à charge du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et 32,5 milliards à financer par la SNCB et par des tiers, comme il ressort du tableau ci-dessous.

(en milliard de francs, valeur 1991)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	TOTAL
(1) Ministère des Communications et de l'Infrastructure	11	13	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	-
(2) SNCB - Fonds propres	2,5	2,5	2,5	2,8	2,7	2,4	2,5	2,6	2,5	2,5	-
(3) Tiers	1	0,6	0,5	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-
(4) Tranches sélectives	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	-
TOTAL	14,8	16,4	18,4	18,4	18,2	17,8	17,9	18	17,9	17,9	176,5

De ce montant de 176,5 milliards :

- 103,9 milliards (58,9%) sont destinés à l'infrastructure ferroviaire proprement dite;
- 62,2 milliards (35,2%) servent à l'achat de matériel roulant;
- 6,7 milliards (3,8%) vont à la modernisation des gares;
- 3,8 milliards (2,1%) vont au fonctionnement administratif de la SNCB.

Par ailleurs, la SNCB consacrera et financera elle-même dans les dix prochaines années 85,8 milliards à l'établissement de la structure TGV proprement dite (70,7 milliards) et à l'achat des trains à grande vitesse (15,1 milliard).

Les sept grands objectifs

En établissant le plan décennal 1991-2000 pour le réseau intérieur, sept grands objectifs de transport ont été fixés. Par ailleurs, le plan concerne aussi les investissements pour le fonctionnement administratif, l'informatisation interne et la modernisation des ateliers de la SNCB.

1. Sauvegarde et modernisation du réseau

Le plan décennal est basé sur le principe que le réseau ferroviaire belge sera maintenu, à quelques détails près. Des moyens importants ont dès lors été prévus pour le maintien et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire actuelle et pour assurer la sécurité du trafic.

Un montant de 41 milliards sera consacré à la modernisation des grands noeuds ferroviaires, des axes secondaires, des voies annexes et des ponts routiers ainsi qu'à la suppression ou la sécurisation des passages à niveaux.

Ces travaux comprennent principalement :

- le renouvellement et la modernisation des passages sous-voies, des bâtiments (autres que les gares) ainsi que des installations fixes en général;
- le renouvellement et l'amélioration de la voie et de son assiette;
- la concentration des cabines de signalisation;
- la modernisation du réseau de télécommunication;
- la construction ou la modernisation des postes de sectionnement et des sous-stations de traction;
- la modernisation et le renouvellement des caténaires.

2. Poursuite de l'électrification du réseau, augmentation de la capacité et diminution de la durée du trajet des trains de voyageurs

2.1. L'électrification du réseau se poursuivra.

Ainsi le plan décennal prévoit les nouvelles électrifications suivantes :

- la ligne 73 Gand-Deinze-Adinkerke-La Panne (à achever en 1994).
- la ligne 165-166 Dinant-Bertrix-Athus (à achever en 1998). L'électrification de cette ligne en 25kV se fera simultanément à la modernisation déjà prévue de l'infrastructure afin de faire de cette ligne un grand axe de marchandises pour le transport entre les ports belges, le Grand-Duché de Luxembourg et au-delà.

- la ligne 15 Herentals-Mol-Neerpelt (1998) en vue d'améliorer la qualité du transport des voyageurs;

Ces deux électrifications seront achevées au moment où le matériel diesel utilisé actuellement devra être remplacé, sa durée normale de vie étant atteinte (1995).

- le tronçon Montzen-frontière allemande de la ligne de marchandises 24 (1994);
- la ligne 52 tronçon Boom-Puurs, après achèvement par la Région flamande du pont sur le canal maritime à Boom (1994);
- la ligne 97 Saint-Ghislain-Quévrain en voie unique (1993);
- la ligne 43 Angleur-Marloie dont l'électrification a déjà commencé (1993);
- la ligne 94 tronçon Tournai-Lille dans le cadre de la réalisation du projet TGV (1993);
- L'électrification de la ligne 42 Rivage-Gouvvy en 25 kV sera reprise dans le programme pour autant que la CE s'engage à intervenir financièrement pour 10 millions d'Ecus et le Grand-Duché du Luxembourg pour la moitié du solde. Ces conditions figurent au "memorandum of understanding" passé entre le Ministre belge des Communications J.L Dehaene et son Collègue luxembourgeois, Monsieur Goebels;
- La SNCB électrifiera et desservira également la ligne Hasselt-Maasmechelen pour autant que le projet ERC (Centre Educatif et de Récréation) soit concrètement réalisé.

- 2.2. Par ailleurs la capacité de certaines lignes sera augmentée pour améliorer la régularité des trains et pouvoir faire face à un trafic plus intense.

Il s'agit ici surtout de la pose d'une troisième voie entre Zeebruges et Bruges (1996) d'une troisième et quatrième voie entre Gand et Bruges (en partie pour 2000) et d'une troisième voie entre Bruxelles-Quartier-Léopold et Ottignies (à exécuter à partir de 1996).

Après une étude approfondie, la SNCB a marqué sa préférence, pour des motifs techniques et administratifs, pour la pose simultanée d'une troisième et d'une quatrième voie entre Gand et Bruges au départ de Gand. La mise à disposition partielle de 2 voies par sens de circulation offre plus de souplesse en terme d'exploitation qu'une troisième voie sur toute la longueur.

Là où le TGV est commun au réseau intérieur une augmentation de la capacité est visée.

Cela concerne en particulier les tronçons Bruxelles-Louvain, Lambeek-Bruxelles et Bruxelles Anvers.

2.3. La construction de quelques courbes de liaison permettra un gain de temps appréciable et permettra aussi de réaliser des liaisons directes sans correspondances.

Il s'agit de :

- la courbe de jonction entre les lignes 36 Bruxelles-Liège et 35 Louvain-Aarschot-Hasselt en vue d'un trafic plus rapide aux heures de pointe entre Bruxelles et Aarschot-Diest-Hasselt-Genk (1995);
 - la courbe de jonction à Antoing entre la ligne 78 Mons-Tournai et la ligne nouvelle Bruxelles-frontière française, permettant de nouvelles relations TGV directes entre Namur-Charleroi-Mons et Paris (1994);
 - la courbe de jonction entre les lignes 36 et 21 à Landen (1995).
 - lors de la réalisation de la jonction nord-midi à Anvers, dans le cadre de la réalisation du projet TGV, les dispositions techniques seront prises pour rendre possible plus tard une bifurcation souterraine vers la Rive gauche.
- En outre, la SNCB a reçu mission d'entreprendre une étude concernant les conditions et la manière de réaliser une jonction supplémentaire entre les 2 Rives de l'Escaut.

2.4. La vitesse maximale autorisée des trains sera augmentée sur plusieurs lignes :

- Bruxelles-Bruges : 200 km/h, dont la partie entre Gand et Bruxelles avant l'an 2000;
- Schaerbeek-Louvain : 200 km/h dans le cadre du projet TGV;
- Bruxelles-Anvers : de 140 à 160 km/h (TGV);
- Bruxelles-Namur : de 130 à 160 km/h (1998);
- Namur-Ciney : de 130 à 160 km/h (1996);
- Bruxelles-Charleroi : de 120 à 140 km/h (1999);
- Mol-Hasselt : de 90 à 120 km/h (1995);
- De Pinte-Oudenaerde : de 80 à 120 km/h (1995);
- Mons-Saint-Ghislain : augmentation de la vitesse dans les entrées et sorties des deux gares (1995).

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, une vitesse plus élevée sera possible sur une partie du trajet.

Des zones locales de ralentissement seront éliminées dans le cadre du renouvellement normal des voies, ce qui permettra aussi de raccourcir la durée du trajet. La SNCB procédera aussi à une étude en vue d'un réaménagement complet du point de bifurcation de Namur.

Enfin, les nouvelles électrifications abrègeront aussi la durée du trajet sur ces lignes.

3. La réalisation du projet TGV et l'adaptation concomittante du réseau au bénéfice trafic intérieur

L'intégration du TGV dans le réseau intérieur vise non seulement à réaliser de bonnes correspondances entre les trains intérieurs et internationaux mais aussi à ce que les travaux pour le TGV profitent au maximum au trafic intérieur interurbain et suburbain. Une partie des coûts sera imputée au plan décennal proportionnellement à cet avantage.

Il s'agit des travaux suivants :

- la mise à 4 voies au lieu de 3 du tronçon Lembeek-Bruxelles (10% de ces coûts vont à charge du plan décennal ainsi que les coûts de la mise en souterrain des voies du réseau intérieur à Hal);
- la pose d'une troisième et d'une quatrième voie, à 200 Km/h sur le trajet Schaerbeek-Louvain (30% du coût de la pose de la troisième et de la quatrième voie);
- la réélectrification et la modernisation en cours de la ligne 25 Schaerbeek-Berchem (l'augmentation de la vitesse de 140 à 160 km/h qui sera effectuée aussi, sera à charge du projet TGV);
- la construction d'une jonction nord-midi à Anvers (55% des coûts sont à charge du réseau intérieur);
- la pose d'une courbe de jonction à Antoing;
- l'électrification de la ligne Tournai-Lille et l'accélération de la vitesse de 40 à 90 km/h sur la bifurcation de Froyennes.

La SNCB maintiendra l'assiette de la ligne 69A Menin-Le-Touquet en état, afin de pouvoir, rapidement, poser une nouvelle voie et l'inscrire dans le réseau de base du trafic marchandises. Cette ligne peut remplir la fonction d'axe de liaison entre l'axe flamand et le tunnel sous la Manche, lorsque le noeud de Lille sera saturé du fait de l'accroissement du trafic.

4. L'accroissement de la capacité ferroviaire pour une meilleure desserte de Bruxelles

- 4.1. L'amélioration de la desserte de Bruxelles par des liaisons ferroviaires internationales, interurbaines et suburbaines a été présentée comme un objectif important de STAR 21.

Ceci vaut en premier lieu pour les transports internationaux et interurbains où la SNCB peut offrir, sur le plan de la durée totale du déplacement, du confort et des tarifs, un produit attrayant à des coûts acceptables. Cette offre conduira à une meilleure accessibilité de Bruxelles.

- 4.2. S'ajoute à cela, dans le plan décennal, des travaux d'infrastructure en vue d'augmenter la capacité sur l'étoile de Bruxelles qui, bien que n'étant pas encore un réseau RER à part entière, peut déjà donner lieu à une extension réelle de l'offre ferroviaire dans le trafic suburbain.

Le plan décennal prévoit donc :

- l'aménagement de 4 voies entre Louvain et Bruxelles, dont deux seront réservées aux trains plus lents avec arrêts intermédiaires ;
- la pose d'une 3e voie entre Watermael et Ottignies, dont la majeure partie pourra être achevée entre 1996 et 2000 et être mise en service par étape ;
- la ligne Bruxelles-Midi - Hal sera mise entièrement à 4 voies dans le cadre du projet TGV et offrira donc une capacité supplémentaire aux trains intérieurs, grâce à la spécialisation des voies (voies spécifiques pour trains rapides et pour trains plus lents) ;
- sur la ligne 50A, entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw, (embranchement St. Katharina-Lombeek), une voie supplémentaire sera prévue pour améliorer la capacité et la régularité de l'important trafic des navetteurs ;
- la ligne 27 Anvers - Malines - Bruxelles sera libérée en grande partie pour le transport des personnes, dans la cadre de l'établissement de la liaison TGV Bruxelles - Pays-Bas et de l'aménagement d'axes principaux pour le trafic marchandises ;
- la ligne 26 sera également libérée en grande partie du trafic marchandises afin de pouvoir absorber un trafic voyageurs plus important.

4.3. Afin de pouvoir recevoir les trains supplémentaires sur l'étoile de Bruxelles, une infrastructure supplémentaire dans la Région bruxelloise est inévitable. La préférence va à une desserte plus directe de la zone Schuman - Quartier Léopold, laquelle présente une concentration élevée et croissante d'emplois dans les abords immédiats des gares.

A cet effet, à partir de 1998, un montant de 3,8 milliards, dont 2,3 milliards durant la présente décennie sera consacré à la réalisation d'une liaison souterraine Schaerbeek-Josaphat-Bruxelles-Schuman. Dans les années 95-96 une quatrième voie sera posée entre Bruxelles-Schuman et Watermael, pour un coût 1,2 milliard.

Une décision définitive sera prise en concertation avec l'Exécutif bruxellois, entre autres sur la base des résultats de l'étude IRIS qui sera terminée dans le courant de 1992.

4.4) Enfin, la Task Force qui vient d'être créée sera chargée des aspects particuliers de la desserte ferroviaire à Bruxelles-Capitale et de la mise en route d'une expérience en matière de trafic urbain et suburbain sur la ligne 26.

Dans la perspective d'une desserte RER de la Région Bruxelles-Capitale, le volet étude de la Task Force est étendu aux lignes 50 (Alost-Bruxelles), 60 (Dendermonde-Bruxelles), 25 (Mechelen-Bruxelles), 36 (Louvain-Bruxelles), 161 (Ottignies-Bruxelles), 124 (Nivelles-Bruxelles), 96 (Braine-le-Comte-Bruxelles) et 123 (Gramont-Etterbeek).

Sur base des conclusions de l'étude et de l'expérience de la ligne 26, celle-ci sera étendue à partir du 1993 à certaines de ces lignes avec une fréquence qui durant toute l'amplitude du service sera supérieure à 30 minutes ; l'aménagement ou le réaménagement des points d'arrêt dans la région Bruxelles-Capitale sera prévu de même que l'adaptation au bout de 2 ans, la Task Force évaluera cette expérience sur base du compte d'exploitation et du bilan d'exploitation et les Conseils d'Administration de la STIB et de la SNCB soumettront, respectivement à l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale et au Gouvernement National, des propositions définissant si et sous quelles conditions d'organisation d'investissement et de financement, l'exploitation du réseau urbain et suburbain de Bruxelles peut être consolidée tenant compte des compétences et des intérêts de l'Etat National et des Régions et le cas échéant étendue aux lignes de pénétration restantes.

La mission de la Task Force est également élargie à l'étude relative à un matériel roulant adapté à l'exploitation d'un réseau suburbain. Compte tenu des conclusions de cette étude et sur proposition du Conseil d'Administration de la SNCB, le Conseil des Ministres prendra décision quant au matériel roulant à acquérir le cas échéant.

5. L'achat de nouveau matériel roulant pour le transport des voyageurs

L'achat planifié de nouveau matériel roulant n'est pas seulement destiné à remplacer le matériel qui a atteint sa limite d'âge mais aussi à améliorer le confort des voyageurs, sur de plus grandes distances surtout.

De 1991 à 2000, la SNCB envisage :

- la mise en service des 140 voitures intercalaires déjà commandée pour les automotrices BREAK (à partir de l'automne 91 jusqu'en 1993) ;
- la mise en service de 17 automotrices L doubles pour les services omnibus (1991-1992) ;
- l'achat de matériel moderne pour remplacer les automotrices et les voitures mises en service avant 1960 et pour faire face à la croissance attendue du trafic ;
- l'amélioration du confort du matériel IC actuel ;
- l'achat de matériel (locomotives et voitures) pouvant atteindre au moins 200 km/h pour desservir la relation Ostende-Bruxelles-Liège-Verviers ;
- l'achat de locomotives pour le service marchandises.

6. L'amélioration de l'infrastructure des gares

Dans la perspective de la croissance du nombre de voyageurs et des moyens accrus d'investissements, la SNCB s'attaquera tout particulièrement à l'infrastructure des gares au cours des prochaines années et elle tâchera aussi de favoriser la rénovation des environs des gares et la concentration autour de celles-ci.

A cet effet, un programme d'action spécifique fut développé et rendu public en juin 1991 via la brochure "Investir dans l'accueil".

Les normes d'accueil auxquelles chaque gare doit répondre sur la base de l'importance de son trafic voyageurs ont été définies qualitativement et quantitativement au départ d'une répartition des gares en 4 catégories.

Un groupe de travail multidisciplinaire de la SNCB a visité toutes les gares et tous les points d'arrêt du réseau et a fixé les travaux particuliers qui, en plus des équipements généraux, sont indispensables à certains endroits. Ces travaux ont également été inventoriés.

La partie financière en sera connue vers la fin septembre 1991, ce qui permettra d'établir un programme réaliste pour chaque année, qui tiendra compte des possibilités financières de participation des autres partenaires publics et privés.

Dans la perspective de la réalisation de ce programme, la SNCB a mis au point un style SNCB. Son objectif principal est d'améliorer l'identification des différentes fonctions d'une gare et de simplifier ainsi l'usage du train.

Lors de la confection du programme physique d'investissement pour le renouvellement des gares, les priorités suivantes seront retenues :

- l'importance de la gare;
- l'utilité relative pour le voyageur;
- les projets sélectionnés par la Fondation Roi Baudouin dans le cadre du concours "Le chemin de la gare";
- les projets accompagnés d'une contribution locale importante visant à la revalorisation des abords de la gare et à l'amélioration de leur accessibilité.

L'objectif est aussi d'harmoniser au mieux les projets et les priorités de la SNCB d'une part et des sociétés de transports urbains et régionaux d'autre part.

Dans le cadre de la promotion de l'usage du train vers et dans la région bruxelloise, les gares de cette région seront particulièrement suivies. Cette priorité concorde aussi avec l'ampleur du trafic voyageurs dans ces gares.

Pour réaliser ce programme, un montant de 6.722 millions a été prévu qui doit être complété par :

- la transformation de certaines gares dans le cadre du projet TGV (principalement Bruxelles-Midi et Anvers-Central);
- la construction d'une nouvelle gare à l'aéroport de Bruxelles-National, gare qui sera entièrement intégrée dans le nouveau terminal pour passagers. Cette gare pourra aussi accueillir des trains longs;
- la restauration du hall et des façades intérieures et extérieures de la gare d'Anvers-Central.

7. La mise au gabarit européen des grands axes de transport pour le transport des marchandises, la modernisation et le développement des installations dans les ports et des terminaux de transport combiné et l'achat de matériel marchandises

Le transport international de marchandises est appelé à croître fortement au cours des prochaines années, principalement sous l'impulsion du marché unique européen.

Les chemins de fer européens et la SNCB en particulier estiment qu'ils peuvent prendre part à cet accroissement de trafic. Toutefois, la réalisation de cet objectif implique que la qualité de l'offre ferroviaire soit constamment améliorée, particulièrement en ce qui concerne les délais d'acheminement et la fiabilité de ceux-ci.

Dans ce but, il est indispensable de poursuivre :

7.1. La modernisation des installations terminales dans les zones génératrices de trafic :

- * les installations dans les ports d'Anvers, Zeebruges et Gand;
- * les lignes dans les bassins industriels de Liège, Charleroi et du Centre;
- * les terminaux pour le transport combiné;
- * les gares de formation (modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord).

Il est en effet indispensable que les principales zones génératrices de trafic disposent d'un bon raccord au réseau ferroviaire.

7.2. L'équipement des grands axes dans le but d'accroître la vitesse des trains et l'augmentation de leur charge maximale autorisée.

Afin d'assurer un écoulement rapide des grands courants de trafic, un réseau de base évitant dans toute la mesure du possible les principaux itinéraires voyageurs a été défini.

Ce réseau qui assure la liaison entre les ports, les bassins industriels de l'intérieur du pays et les principaux points frontières, comporte les grands axes suivants:

- * Zeebruges-Gand-Malines-Louvain-Aarschot-Hasselt-Visé-Montzen;
- * Anvers-Lierre-Louvain-Ottignies-Fleurus-Charleroi-(Erquelinnes);
- * (Anvers)-Fleurus-Namur-Bertrix-Athus/Stockem;
- * Erquelinnes-Charleroi-Namur-Liège-Visé-(Montzen).

Les points frontière sur ces lignes ont été fixés en concertation avec les réseaux voisins.

Les lignes qui le composent seront progressivement équipées en vue de permettre la circulation des trains à 120 km/h avec une charge maximale de 22,5 tonnes par essieu.

Par ailleurs, sur un certain nombre de tronçons, la capacité des lignes doit être augmentée afin de tenir compte de l'augmentation attendue du trafic comme sur l'axe Zeebruges-Bruges-Gand et sur la relation Anvers-Lier-Louvain et sur le tronçon Fleurus-Auvelais-Ronet.

A cet effet, les montants nécessaires ont été prévus au plan décennal.

7.3. Pour autant que la C.E. retienne l'axe Anvers-Weert-MunchenGladbach comme axe de base dans le schéma directeur pour le transport marchandises, et plus spécialement pour le transport combiné, et qu'elle soit disposée de mettre à disposition les moyens de cofinancement nécessaires, le Conseil d'Administration de la SNCB fera des propositions

au Conseil des Ministres concernant la manière dont la SNCB s'insérera dans ce projet européen.

7.4. La modernisation du parc de wagons pour le transport de marchandises.

Le parc de wagons sera progressivement modernisé et adapté en vue de permettre la circulation à 120 km/h avec une charge de 22,5 tonnes par essieu.

Ces investissements permettront de réaliser une meilleure rotation du matériel et un rapport charge utile/tare plus élevé. Ainsi il sera possible de répondre à un accroissement de trafic sans devoir augmenter dans la même proportion le nombre de wagons.

Les acquisitions de matériels neufs viseront surtout à soutenir le développement des créneaux porteurs. Dans cette optique, l'acquisition de wagons plats aptes au transport combiné constitue la priorité principale.

*

*

*

Le plan décennal 1991-2000 des investissements de la SNCB dont la teneur et la répartition financière figurent dans le tableau ci-après ont été approuvés par le Conseil des Ministres, fait l'objet d'une convention entre la SNCB et le Ministre des Communications.

De plus la première tranche de 5 ans fera partie du contrat de gestion qui sera conclu entre l'Etat et la SNCB en exécution de la loi du 27 mars 1991 relative à la réforme de certaines entreprises économiques publiques.

Début 1995, un nouveau plan d'investissement 1996-2005 sera établi. A ce propos, le Gouvernement s'est engagé à suivre, vis-à-vis des Régions, les mêmes procédures que celles ayant prévalu lors de l'établissement du présent plan.

Le Ministre des Communications insistera auprès de la SNCB afin que les inconvénients résultant de l'exécution du plan décennal soient, pour les voyageurs, réduits au minimum et pour qu'une information complète leur soit donnée à propos des travaux qui auront lieu.

Le Conseil des Ministres a donné mission au Ministre des Communications d'informer les Exécutifs régionaux de ses décisions relatives au plan décennal d'investissement 1991-2000 et d'insister auprès d'elles pour qu'elles modifient, sans délai, les plans de secteur concernés par la réalisation du projet TGV.

Planification des travaux T.G.V.

1. Rétroactes.

1.1. La réunion de La Haye du 21 novembre 1989 à laquelle participèrent les Ministres des Transports de Belgique, de RFA, de France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni approuva le calendrier international du projet T.G.V. Londres/Paris -Bruxelles - Cologne/Amsterdam. Pour ce qui est de la Belgique, cela signifie :

- pour le T.G.V. Transmanche

- à partir de juin 93, il rejoint Bruxelles via les lignes classiques ;
- à partir de 1995 il rejoint Bruxelles via la ligne à grande vitesse frontière française (Paris) - Bruxelles mais sans aller au-delà puisque ces Transmanches ont comme point d'arrivée final (ou de départ) Bruxelles ;

- pour le T.G.V. continental

- à partir de 1995, il rejoint Bruxelles via la ligne à grande vitesse frontière française (Paris) - Bruxelles et continue vers l'Allemagne (Liège) et vers la Hollande (Anvers) via les lignes classiques;
- à partir de 1998, il poursuit vers l'Allemagne (Liège) et vers les Pays-Bas (Anvers) via les lignes classiques aménagées et des lignes nouvelles.

1.2. La Communauté européenne a pris la décision de principe d'accorder son soutien financier à la construction du TGV en Belgique compte tenu de l'engagement de la Belgique de concevoir le TGV comme un ensemble, intégré dans le réseau européen.

Depuis cette décision de principe, la Communauté européenne a, à deux reprises déjà, répondu à la demande de soutien financier introduite par la Belgique en accordant en 1989 et en 1990 respectivement 19,65 et 20 millions d'Ecus, à affecter "à la partie belge du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne : branche Ouest

(Bruxelles France), branche Est (Bruxelles - RFA) et branche Nord (Bruxelles Pays-Bas)".

La préfiguration des budgets 1991, 1992 et 1993 de la Communauté indique que des montants de 20 millions d'écus, chaque année sont réservés à la Belgique.

En ce qui concerne les tranches 89 et 90, un accord vient d'être conclu avec la Commission prévoyant notamment le versement immédiat d'une première tranche de 40 %.

La liquidation de ces crédits communautaires, la préfiguration budgétaire ainsi que les changements politiques intervenus dans les pays de l'Est, changements qui amplifient les potentialités de flux de trafic de l'Europe de l'Ouest vers l'Europe de l'Est, et vice-versa via le maillon Bruxelles - Cologne du grand réseau TGV européen indiquent que l'on peut lever la réserve formulée par le Conseil des Ministres du 26 janvier 1990 à savoir : "En ce qui concerne la réalisation de lignes à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise et entre Liège et la frontière allemande, il précise qu'elle dépendra de l'obtention et des conditions d'un financement international".

- 1.3. L'accord de gouvernement du 10 mai 1988, prévoit que "le Gouvernement poursuivra les négociations internationales concernant la participation de la Belgique à un projet européen de train à grande vitesse (T.G.V.) sur les bases suivantes :
le T.G.V. doit être conçu comme un ensemble qui, intégré dans le réseau européen, reliera les frontières française et allemande via arrêts à Bruxelles et à Liège, ainsi que les frontières françaises et néerlandaises, via arrêts à Bruxelles et Anvers".

Lors du Conseil des Ministres du 26 janvier 1990, il fut notamment décidé qu' "afin de marquer au niveau du programme physique l'unité du projet affirmée par le Gouvernement, les expropriations et des travaux importants seront réalisés en même temps sur les différentes branches du tracé et dans les différentes Régions".

Cette simultanéité doit toutefois être réalisée sans pour autant mettre à mal, voire rendre caduque la rentabilité du projet alors même que le risque commercial de cette entreprise repose sur les seules épaules de la S.N.C.B.

- 1.4. Le Gouvernement réaffirme sa volonté de réaliser l'ensemble du projet de train à grande vitesse. Cette volonté se concrétise par les éléments de mise en service repris au point 2 ci-après

2. Planification.

- 2.1. De commun accord avec la S.N.C.B., des investigations ont été menées afin de déterminer avec précision la

liste des travaux permettant de concilier les deux impératifs essentiels à la pleine réussite de l'implantation du T.G.V. en Belgique : rentabilité et simultanéité.

Ces travaux concernent les tronçons Frontière française-Bruxelles, Louvain-Liège et le tunnel de Soumagne, ainsi que Bruxelles-Anvers.

Avant de décrire ces tronçons, il n'est pas inutile de rappeler ici, que dans le plan décennal d'investissements 1991-2000 de la S.N.C.B. sont repris les investissements pris en charge par l'Etat pour les tronçons communs au T.G.V. et au trafic intérieur à savoir :

Bruxelles-Lembeek,	2268 millions	1991-1998
Schaerbeek-Louvain,	1652 millions	1991-1998
Gare et tunnel d'Anvers,	6665 millions	1991-1998
Bruxelles-Berchem,	3176 millions	1991-1998

2.2. Frontière française-Bruxelles

2.2.1. Comme rappelé au point 1.1. ci-avant, le calendrier international prévoit l'ouverture de la ligne au trafic TGV en 1995.

Il est dès lors indispensable que des chantiers soient ouverts simultanément tout le long de ce tronçon si l'on veut respecter ce calendrier.

2.2.2. Le TGV Transmanche arrivera à Bruxelles à partir de 1993 sur les lignes existantes. Pour cette raison entre autre l'électrification de Lille-Tournai est nécessaire. Cette électrification a été reprise dans le plan décennal de la SNCB et a déjà été convenue avec la France. Cet accord avec la France comprend en plus le fait que des relations directes Tournai-Lille et Courtrai-Lille seront réalisées à partir du moment où le TGV Paris-Lille sera mis en service.

2.2.3. Compte tenu de la complexité de certains ouvrages d'art sur ce tronçon et de l'enseignement que l'on peut tirer de l'expérience française, qui malgré ses moyens gigantesques, a accumulé certains retards, il n'est pas exclu qu'il en aille de même en Belgique.

Dans cette hypothèse il s'indique de mettre en tout état de cause l'accent en toute priorité sur le tronçon frontière française Antoing de sorte que, via son raccord avec les lignes classiques, Bruxelles puisse être atteint au départ de Paris (et vice-versa).

C'est la raison pour laquelle, en mars 1991, le Gouvernement a entériné l'accord passé en décembre 1990 avec mon collègue français de l'époque, Monsieur DELEBARRE, qui prévoit notamment l'engagement à réaliser en site propre la ligne nouvelle frontière française-Bruxelles (Lembeek) en 1995 ou au plus

tard en 1996 avec une étape intermédiaire au départ de Lille vers Antoing achevée en 1994.

Description des travaux frontière française-Antoing:

- longueur : 13,5 kilomètres
- estimation : 4 milliards
- 20 ponts à construire dont le viaduc franchissant l'Escaut
- 400.000 m3 de remblais et 1.200.000 m3 de déblais.

2.2.4. En ce qui concerne la partie Lembeek-Bruxelles du tronçon, rappelons que le plan d'investissement décennal de la SNCB financiera les travaux à concurrence de 2268 millions sur un montant global de 8371 millions. Ces travaux sont prévus entre 1991-1998.

2.3. Partie Louvain-Liège du tronçon Bruxelles - frontière allemande.

2.3.1. Le tronçon Louvain-Liège s'inscrit dans celui plus complet allant de Bruxelles à la frontière allemande.

La partie Bruxelles-Louvain du tronçon Bruxelles-frontière allemande est financée conjointement par le budget TGV et par le plan décennal d'investissement pour un montant global de 5104 millions se répartissant, année par année de la manière suivante (en millions) :

1991 :	74
1992 :	220
1993 :	596
1994 :	896
1995 :	920
1996 :	1042
après 1996 :	1356

2.3.2. Tronçon Louvain-Hélécine.

Ce tronçon revêt une importance considérable car il établira à Bierbeek le lien entre les 2 voies classiques supplémentaires à 200 km/h construites entre Schaerbeek et Louvain et le tronçon de ligne nouvelle à grande vitesse construit le long de l'autoroute E 40 au moyen d'ouvrages d'art incluant un passage sous l'autoroute et traduira la volonté de mener les travaux sur l'ensemble du tronçon Bruxelles - frontière allemande.

A l'endroit du franchissement de l'autoroute E40 par le T.G.V. à hauteur de Bierbeek, il s'avèrera nécessaire de prévoir la construction d'un bout de route de déviation afin d'éviter que l'autoroute ne soit coupée complètement à la circulation durant les travaux T.G.V..

Ces contraintes techniques signifient qu'il faut accorder, lors de la planification des chantiers, la priorité à cet ensemble d'ouvrages d'art pour tenir compte de la complexité des travaux à réaliser afin que ce franchissement se réalise sans pénalisation excessive pour la circulation routière.

- . Longueur : 4,3 km.
- . Estimation : 1,3 milliard
- . Aménagement d'un passage sous l'autoroute de 1.125 mètres (en ce compris les rampes d'accès), de 2 ponts au-dessus du T.G.V. et d'un pont sous le T.G.V.

Les études et les travaux y relatifs seront entamés immédiatement et réalisés dans la période 92-96.

2.3.3. Tronçon Hêlécine-Liège.

Des contacts préliminaires entre les services techniques de la SNCB et les ingénieurs des Travaux publics il ressort que lors de la construction de l'autoroute E40, des difficultés imprévues ont surgi à l'occasion des travaux de terrassement.

La S.N.C.B. souhaitant, autant que faire se peut, ne pas être confrontée aux mêmes difficultés, propose d'entamer dès le début 1992 une campagne géotechnique afin de déterminer les zones où des difficultés sont à craindre lors des terrassements.

Les résultats de cette campagne géotechnique serviront à déterminer le ou les tronçons à mettre en chantier par priorité compte tenu des difficultés de terrassement qui auront été décelées.

Coût de la campagne géotechnique : 120 millions.

2.4. Tunnel de Chênée-Soumagne

2.4.1. Parmi les ouvrages d'art à construire en Belgique à l'occasion de l'implantation du TGV, le tunnel de Chênée à Soumagne est l'un de ceux qui nécessitera le plus de temps.

Le hasard toutefois a voulu qu'il se situe en bout de parcours belge de sorte que le délai qui reste à courir d'ici 1998 est sans équivoque possible suffisant pour mener son percement à bien et à temps.

Avant d'en arriver aux travaux de génie civil proprement dits, il est indispensable d'entamer, le plus rapidement possible une campagne de reconnaissance géologique du tracé concerné.

Cette étude portera successivement sur :

- l'établissement d'un relevé précis des couches géologiques.

Le sous-sol est constitué de couches plissées deschistes, grès, calcaires, dolomies ... de caractéristiques très variables (schistes altérés, roches dures ...).

Le massif comporte, en outre, diverses failles et nappes aquifères superposées ;

- l'étude de méthodes d'exécution ;
- l'estimation comparative de diverses solutions :
 - . tunnel à 1 voie ;
 - . tunnel à 2 voies.
- estimation de l'étude : 60 Mio
- durée : 9 mois.

2.4.2. Cette étude constitue la première étape du processus de réalisation du tunnel de Soumagne. Elle sera entamée dès le début de 1992.

Les autres étapes devront s'enchaîner de manière telle que l'objectif de 1998 du calendrier international soit respecté.

2.5. Bruxelles-frontière néerlandaise.

2.5.1. La liaison Bruxelles-Anvers (tunnel non compris) est budgétée pour un montant global de 4509 millions dont 3176 à charge du plan décennal d'investissements de la SNCB à réaliser entre 1991 et 1998.

Ce montant global se répartit année par année de la manière suivante (en millions de F) :

1991 :	289
1992 :	403
1993 :	780
1994 :	822
1995 :	962
1996 :	862
1997 :	286
1998 :	104

Les travaux proprement dits concernent principalement le relèvement de la vitesse de 140 à 160 km/H, le renouvellement des caténaires et des voies, le renouvellement et la modernisation de la signalisation, l'élargissement de l'entrevoie et des rectifications du tracé des voies à Vilvorde, Malines et Duffel.

2.5.2. Pour ce qui est du tronçon Anvers Hollande, un planning concret ne peut encore être établi étant donné que le choix de ce tracé dépend des résultats des négociations encore en cours à ce propos avec les Pays-Bas.

Dès qu'il sera possible de retenir une option, une procédure en vue d'une révision des plans de secteur concernés par ce tracé sera suivie de la même manière que celle adoptée pour les autres plans de secteur.

INVESTIR DAVANTAGE, AUSSI DANS LES GARES

Après une longue période de restrictions, au cours de laquelle les investissements ferroviaires ont diminué jusqu'à un minimum absolu de 7 à 8 milliards par an, la SNCB peut à nouveau investir davantage depuis cette année.

Le plan décennal 1991-2000 d'investissements ferroviaires, qui sera bientôt soumis au Gouvernement, est basé sur un montant de 15 milliards par an, à charge de l'Etat. Les travaux relatifs aux lignes et gares TGV n'y sont pas compris.

Dans la perspective d'une poursuite de l'augmentation du nombre de voyageurs¹ et d'une relance des investissements, l'accueil des voyageurs et le développement des activités aux alentours des gares méritent une attention toute particulière.

Il n'en a certainement pas été ainsi dans le passé, en raison de la nécessité de restrictions, mais aussi parce que les investissements en infrastructure "lourde" retenaient toute l'attention.

Le temps est venu de rattraper le retard. C'est pourquoi, les gares feront l'objet de plus gros investissements au cours de cette décennie. Un montant de 6,7 milliards est prévu pour toute la période 1991-2000 avec un effort principal dans les années 1992-1993-1994.

Le patrimoine de la SNCB compte un nombre impressionnant de gares. Le 2 juin 1991, elle était propriétaire de 564 gares et points d'arrêt. La valeur de remplacement comptable de ce patrimoine s'élève à 57,5 milliards. Les quatre cinquièmes de ce patrimoine a plus de plus de 50 ans d'âge. Beaucoup de gares ont une grande valeur historique et architecturale et on ne peut concevoir l'image urbaine sans elles.

Par ailleurs, la SNCB est confrontée à l'énorme problème de l'entretien de ces gares et de leur aménagement pour répondre aux besoins actuels.

¹De 1987 à 1990, le trafic voyageurs est passé de 6.270 millions à 6.539 millions de voyageurs/kilomètres (+ 4,3%) et cette tendance se poursuit en 1991.

Objectif : Davantage de voyageurs et une meilleure image de marque

L'objectif d'investir dans les gares et leurs alentours est double :

- inciter les voyageurs à recourir davantage au train;
- contribuer à améliorer l'image de marque des transports en commun.

L'usager pose, avec raison, des exigences pour les bâtiments et leurs alentours.

Un accès aisé par toutes les formes de transports terminaux (à pied, en deux-roues, comme conducteur de voiture, en "kiss and ride") influence fortement le choix du train.

Il importe aussi de concentrer un nombre suffisant d'activités autour des gares. En effet, la plupart des usagers des transports en commun viennent de la zone d'influence immédiate des gares et points d'arrêt. La croissance ralentie de l'usage du train par rapport à celui de la voiture est étroitement liée à la distance toujours grandissante entre les gares, l'habitat, l'emploi et les loisirs.

Dans les villes, où les zones de développement s'éloignent des gares au profit des accès et sorties des autoroutes surtout, la diminution du recours au train est irréversible. L'investissement pour une meilleure infrastructure ferroviaire doit, par conséquent, s'accompagner d'un retour à l'implantation vers les gares.

L'action "Le chemin de la gare" de la Fondation Roi Baudouin a le mérite d'y avoir insisté. C'est d'ailleurs dans ce cadre que de nombreuses villes et communes ont redécouvert les potentialités des alentours de leurs gares.

L'accès aisé et sûr de la gare de départ et de destination influence beaucoup la facilité du déplacement et surtout la durée totale des trajets, deux critères importants pour choisir ou non le chemin de fer.

La promotion de l'usage du train n'aboutira qu'en tenant compte aussi de cet aspect. Les investissements pour un trafic ferroviaire de haute qualité devraient être suivis d'une nouvelle impulsion au profit des alentours des gares qui peuvent offrir un choix valable entre le train et l'auto.

Un renouveau se remarque déjà autour de plusieurs gares. Les Régions flamande et wallonne ont choisi les alentours des gares pour s'établir et la Région bruxelloise préconise ces alentours des gares et des stations de métro comme lieux d'établissement de nouveaux bureaux.

Aussi les réseaux de nos pays voisins y ont accordé une grande importance. Ils font tous des efforts pour renouveler leurs gares et pour provoquer une extension des activités dans les alentours.

Plan d'action

De plus grands moyens financiers sont prévus pour améliorer la qualité des gares. Mais, par la même occasion, il était nécessaire de définir clairement ce qu'il y a lieu d'entendre par "un bon accueil" dans les différentes situations concrètes. L'organisation d'une approche concrète est ici au moins aussi substantielle que l'imputation des moyens financiers suffisants.

Un groupe de travail Cabinet-SNCB-Administration a donc élaboré un plan d'action pour les gares, en exécution du plan d'avenir STAR 21 et dans la perspective du plan décennal 1991-2000.

Ce plan d'action comprend en premier lieu, une réflexion sur tous les aspects de l'accueil des voyageurs.

Cette réflexion a été publiée sous forme de brochure intitulée "Investir dans l'accueil". Elle sera diffusée sur une grande échelle,

à la SNCB : en premier lieu parmi le personnel des gares et les fonctionnaires directement ou indirectement concernés par les gares de voyageurs.

hors de la SNCB : dans les commissions parlementaires "Infrastructure", parmi les autorités régionales, les sociétés régionales de transport, les administrations communales concernées, les organisations des consommateurs, etc.
La brochure sera adressée à leur demande à tous les intéressés.

Cette brochure suit symboliquement le chemin parcouru par l'utilisateur du train, dans ses déplacements de porte à porte. Tous les aspects de l'accueil y sont éclairés : signalisation, possibilités de stationnement, souterrains, information, équipements des quais, etc.

Les normes d'accueil auxquelles chaque gare doit répondre sur la base de l'importance de son trafic voyageurs (exprimé en nombre de voyageurs montants par semaine), ont été définies qualitativement et quantitativement.

Les gares et points d'arrêt ont été répartis en quatre catégories.

catégorie A : 70.000 voyageurs montants par semaine ou plus
 catégorie B : 20.000 à 70.000
 catégorie C : 5.000 à 20.000
 catégorie D : moins de 5.000

La répartition parmi les Districts sur la base de la situation au 2.6.1991 se présente comme suit :

District	Catégorie				Total
	A	B	C	D	
Centre	3	3	7	27	40
Nord-Est	3	5	16	81	105
Nord-Ouest	2	10	26	102	140
Sud-Est	3	3	20	133	159
Sud-Ouest	1	8	14	97	120
Total	12	29	83	440	564

Entretemps, un groupe de travail multidisciplinaire de la SNCB a visité toutes les gares et tous les points d'arrêt du réseau et a fixé les travaux particuliers qui, en plus des équipements généraux, sont indispensables à certains endroits. Ces travaux ont également été inventoriés.

La portée financière en sera connue vers la fin septembre, ce qui permettra d'établir un programme réaliste.

Le Guide "Ligne SNCB"

Pour réaliser ce programme, la SNCB a mis au point un style SNCB sous forme d'un guide. Son objectif principal est d'améliorer l'identification des différentes fonctions d'une gare et de simplifier ainsi l'usage du train.

Les premières applications en ont été faites et sont à présent évaluées.

Ce guide entrera définitivement en vigueur au début de 1992. Il aura alors été diffusé en grand nombre à la SNCB.

Coopération avec les Régions et les communes

Renouveler les gares est une tâche que la SNCB seule ne peut pas accomplir, mais à laquelle d'autres partenaires, comme les Régions, les administrations communales, les sociétés de transports urbains et régionaux, les concessionnaires et d'autres partenaires privés éventuels sont associés.

Il est évident que cet objectif ne peut être réalisé que lorsque tous les chaînons du transport sont utilisés et ceci suppose une coopération étroite entre les parties concernées.

Il importe que ces partenaires répondent autant que possible aux objectifs de la SNCB et que les actions soient coordonnées au mieux.

Cette disponibilité à coopérer constituera un critère pour l'établissement du programme des investissements physiques annuels pour la rénovation des gares aux projets prioritaires par nécessité s'ajouteront ceux qui seront le fruit d'une bonne coopération et d'efforts de différentes instances publiques pouvant aboutir à une synergie.

Au cours de sa réunion du 17 juin dernier, la Conférence Inter-ministérielle pour les Communications et l'Infrastructure a convenu de ce qui était nécessaire pour réaliser cette coopération. Un groupe de travail sera constitué avec chaque région en vue de confronter les propositions de la SNCB aux besoins des sociétés de transports urbains et régionaux.

Par ailleurs, la SNCB participera aux projets couronnés ou jugés très valables au concours de la Fondation Roi Baudouin. Le fait que l'aménagement des gares, leurs voies d'accès, la concentration d'activités et la rénovation ont été considérés est un acquis important par rapport à l'approche plus fragmentaire du passé.

Un sentiment d'insécurité

Dans certaines grandes villes grandit un sentiment d'insécurité dans et aux alentours des gares. Un tel sentiment d'insécurité est un obstacle supplémentaire à l'usage du train et est donc désavantageux pour les chemins de fer. Une plus grande attention y sera donc apportée à l'avenir. Voir à ce sujet la lettre du 4 avril 1991 du Ministre des Communications et la réponse de la SNCB du 16 mai 1991.

Motivation du personnel

Il est plus agréable de travailler dans des locaux rafraîchis. L'amélioration matérielle de l'infrastructure des gares doit donc pouvoir aller de pair avec une revalorisation et une meilleure motivation du personnel des gares. Il faut lui confier une plus grande responsabilité pour la gare. La SNCB donnera à ce personnel la formation nécessaire pour stimuler le travail de renouvellement et pour maintenir, par après, les gares dans leur meilleur état.

Dans les 5 Districts des responsables seront désignés pour la coordination de ces activités. Les Districts joueront d'ailleurs un rôle clé dans l'exécution de ces travaux sur le terrain. Pour cette mission, ils recevront une instruction étendue qui traite de tous les aspects de la politique d'accueil et dont la brochure "Investir dans l'accueil" est une vulgarisation.



85, rue de France
1070 Bruxelles
t 02 524 20 34

Investir dans l'accueil

Pour améliorer l'accueil de sa clientèle, la SNCB a élaboré, dans le cadre du plan d'avenir STAR 21, un programme de rénovation des gares. La réalisation de ce programme suppose des investissements d'un montant global de 6,7 milliards, inscrits à ce titre dans le plan décennal d'investissements 1991/2000.

Le programme prévoit un certain nombre d'aménagements prioritaires qui visent à assurer un bon niveau de confort pour un maximum de clients qui fréquentent les gares journalièrement ou occasionnellement.

Il comprend en ordre principal le rafraîchissement des bâtiments de gare et l'amélioration de leur accessibilité. Il prévoit le placement d'une signalétique standardisée propre à aider le voyageur dans ses démarches et sa recherche d'une information optimale. Y est également inscrite une extension de la sonorisation, de manière à donner le plus largement possible, et à tout moment, une information parfaitement actualisée sur l'évolution du trafic. De même, l'amélioration du confort sur les quais (abris, coupe-vent, sièges...) constitue une priorité de ce programme.

En plus, la SNCB prélèvera dans son budget d'exploitation des fonds pour assurer simultanément l'entretien des installations. Il ne serait en effet pas sensé d'aménager certaines infrastructures particulières des gares sans inscrire cette démarche dans une vision plus globale de la propreté, élément fondamental de l'accueil.

La SNCB n'entend pas mener seule cette action d'envergure. Elle en appelle aux autorités communales et régionales pour que les abords de ses gares soient également améliorés, dans l'optique d'une meilleure accessibilité pour tous les modes de déplacement. La gare ne sera vraiment attrayante et accueillante que si piétons, (moto)cyclistes, usagers des transports publics urbains ou régionaux et automobilistes puissent y accéder dans des conditions optimales de sécurité et de confort. L'effort considérable qui sera déployé dans les bâtiments et sur les terrains mêmes de la SNCB portera un maximum de fruits si la gare et son quartier retrouvent un réel dynamisme et jouent leur rôle initial de carrefour des transports.

Des initiatives dans ce sens ont déjà été prises. A travers son action "Le chemin de la gare", la Fondation Roi Baudouin encourage les autorités publiques à repenser l'aménagement urbain en fonction d'une utilisation accrue des transports en commun, élément de solution au grave problème de la mobilité croissante. Le concours ouvert aux communes a montré que les gestionnaires com-



85, rue de France
1070 Bruxelles
t. 02.524.20.34

munaux sont de plus en plus sensibles à cette vision d'avenir de l'organisation socio-économique. Et d'autres organisations agissent aussi, dans leur propre structure, pour sensibiliser le public à la recherche d'un équilibre solide entre besoins de mobilité et respect de l'environnement et de la qualité de la vie.

La SNCB nouera et amplifiera des contacts étroits avec les pouvoirs locaux et régionaux pour développer des synergies qui favorisent l'attractivité et la complémentarité des transports en commun. Elle recherchera avec ces partenaires l'appui logistique du secteur privé, pour la réalisation de projets qui cadrent bien dans cette philosophie de revalorisation des gares et de leurs abords.

La réalisation des travaux sera répartie sur une dizaine d'années. Les plus gros efforts devraient toutefois être portés à court terme, dans la mesure où les moyens nécessaires en seront donnés. Ainsi, le regain d'intérêt pour le chemin de fer observé ces derniers temps trouvera un appui nouveau. La SNCB, dans ces conditions, accroîtra ses chances d'acquérir une clientèle nouvelle et de jouer un rôle actif dans la résolution des problèmes de mobilité à l'échéance du siècle prochain.

Un vent favorable a amené à la rédaction de Trans-Fer la liste des travaux envisagés dans 36 gares du réseau belge, afin de les rendre plus accueillantes et plus fonctionnelles dans l'esprit de la nouvelle politique développée par la SNCB.

Nous avons pensé qu'il convenait de publier cette liste in extenso : elle concerne des gares des quatre coins de la Belgique, à l'image de nos membres, qui proviennent de toutes les régions du pays. Pour la facilité de la lecture et du repérage, nous avons classé les gares concernées par Région (bruxelloise, wallonne, puis flamande). A l'intérieur de chaque Région, les gares sont classées par ordre alphabétique...

Région Bruxelloise

Travaux à prévoir à Bruxelles-Central

1ère gare de la catégorie A
319.218 voyageurs par semaine

- * améliorer le dallage des quais.
- * améliorer la signalétique locale.
- * placer de nouveaux coffres à bagages et rénover le local.
- * améliorer l'évacuation vers le quai I et via le couloir sous voies en cas d'incendie et d'autres alertes.
- * rénovation et modernisation complète du buffet par de nouveaux concessionnaires.
- * étendre la sonorisation aux extrémités des quais.
- * renouveler le plafond du niveau intermédiaire : moderniser l'éclairage.
- * accès côté Putterie : aménager un trottoir continu (en avalant la voie réservée aux taxis).
- * mieux signaler la sortie "Madeleine".
- * Contrôle du nettoyage des bancs "Publiban" existants.
- * installer une nouvelle salle d'attente chauffée.
- * parachever l'installation des annonceurs de train (moniteurs à l'étage intermédiaire ainsi que panneaux parallèles au grand escalier).
- * réorganiser la salle des guichets, avec création d'un "centre de voyages (1)" à côté des guichets : simultanément, réorganiser et étendre le service des bagages, installer un nouveau kiosque à journaux, repeindre la salle des guichets et nettoyer les revêtements des murs en travertin, revaloriser l'accès côté Centre (Bd de l'Impératrice).
- * commercialiser les espaces côté boulevard de l'Impératrice après de départ du service "immatriculation des véhicules" du Ministère des Communications.
- * revoir complètement la signalétique de la gare.
- * renouveler les installations sanitaires (concedées).
- * revaloriser le hall d'accès côté Putterie (repeindre et reboucher les trous dans les plafonds).

(1) - travel center : information et vente

* adapter les ascenseurs pour rendre tous les quais également accessibles aux handicapés des membres inférieurs.

* habiller les parois sombres jouxtant les voies 1 et 6 ainsi que les colonnes entre les voies ; repeindre les plafonds surplombant les quais ; renouveler les sièges.

* nettoyer façades et auvent côté Cantersteen - Ravenstein et mettre cet accès en évidence.

* réaliser un souterrain complémentaire (projet Albertine) avec accès complémentaire aux quais. Ce passage souterrain doit se raccorder au nouvel accès "Madeleine" et déboucher également côté Bibliothèque de l'Albertine, et simultanément aménager la sortie côté Madeleine en accès définitif, avec nouveaux revêtements de sols et de murs, plafonds et équipements d'éclairage.

* en collaboration avec les sociétés commerciales, construire des galeries commerciales au niveau intermédiaire. Si certains contacts avec le privé aboutissent à court terme à un résultat concret, il est possible que certains travaux précités soient incorporés aux travaux de transformation importants.

* revaloriser les rampes d'accès à la station de métro (notamment à partir de l'accès "Putterie") en collaboration avec l'Administration Communale.

* étudier de manière étendue les chemins d'accès à la gare, en collaboration avec l'Administration Communale. Plusieurs trottoirs sont en effet en mauvais état. La signalétique et les inscriptions sont à rectifier et à compléter en certains endroits.

Travaux à prévoir à Schaerbeek

3e gare de la catégorie C

17.484 voyageurs par semaine

- * réorganiser le salon d'accueil Trains Autos-Accompagnées.
- * réorganiser complètement l'infrastructure de la gare : nouveaux guichets, nouveaux locaux pour les bagages...
- * installer un système d'annonce automatique des trains avec vidéos.
- * prendre des mesures contre les déprédations causées par les pigeons.
- * réparer les revêtements de quai.
- * revaloriser le couloir sous voies (carrelage, peinture).
- * réparer la rampe d'accès aux trains autos accompagnées.

Région Wallonne

Travaux à prévoir à Arlon

21e gare de la catégorie C
11.074 voyageurs par semaine

Une modernisation du bâtiment des voyageurs a déjà été entamée; le buffet a été modernisé, la toiture renouvelée. Prochainement, la salle d'attente sera modernisée; des vidéos y seront installés pour l'annonce du départ des trains. L'entrée du bâtiment sera remise en état et les façades ravalées. Le carrelage du couloir sous-voies sera renouvelé. Les abris parapluie seront remis en peinture.

Le parking "agents" sera transformé en parking "clients". Divers bâtiments et wagons situés côté Luxembourg de la gare seront démolis.

Travaux à prévoir à Ath

(ligne 94 Hal - Tournai)
14e gare de la catégorie B
29.794 voyageurs par semaine

Certains travaux de rénovation du bâtiment des voyageurs sont en cours; ils doivent être complétés de la manière suivante:

- * réfection de la verrière
- * aménagement du buffet
- * rénovation de la salle des pas perdus et de la salle des guichets
- * transfert dans le bâtiment des voyageurs du personnel des trains (conducteurs et chefs-gardes)
- * transfert dans le bâtiment des voyageurs des activités "colis" se trouvant dans le hangar aux marchandises (partiellement occupé par la poste qui déménagera en ville)
- * concentration dans le hangar aux marchandises de diverses activités se trouvant dans d'anciens bâtiments situés à la tête côté Bruxelles de la gare et transformation de ce site en parking.
- * aménagement d'une nouvelle cabine de signalisation.

D'autre part, les autres travaux suivants ont été programmés:

- * création de parkings côté faubourg de Mons aux abords de l'ancienne remise, y compris voirie d'accès
- * prolongement du couloir sous voies situé côté Tournai pour donner un accès direct vers ce parking
- * couverture des cages d'escaliers des couloirs sous voies
- * abris parapluie sur quai (il n'est pas prévu de couverture intégrale tridimensionnelle compte tenu de l'architecture de l'actuel bâtiment des voyageurs)
- * pour mémoire: renouvellement du viaduc de Pintamont par le Ministère des Travaux Publics, ce qui entraîne un nouveau schéma des circulations aux abords de la gare. Dans ce cadre, suppression partielle de certains emplacements de la gare des bus et reconversion de cette zone en parking.

Travaux à prévoir à Braine l'Alleud

(ligne 124 Bruxelles - Charleroi)
21e gare de la catégorie B
24.584 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs est vieux et mal adapté. Il est décidé de le renouveler. Ce renouvellement doit concorder avec le renouvellement des installations de signalisation, prévu dans la décennie.

Le couloir sous-voies donnant accès au quai doit être prolongé vers le RTT et serait rénové.

Un abri parapluie d'au moins 75 mètres de long et des abris ouverts seront installés sur le quai 2.

Le parking "voitures" pourra être agrandi après enlèvement de voies.

Le programme pourrait être revu en fonction des décisions concernant le RER bruxellois.

Travaux à prévoir à Charleroi-Sud

12e gare de la catégorie A
72.862 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs, modernisé, est en bon état général. Le buffet a été récemment rénové.

L'aménagement de l'espace devant le bâtiment, en gare de trams, n'est pas favorable à l'accès de la gare pour les voyageurs n'utilisant pas ce mode de transport.

A noter que les travaux d'aménagement de la tête côté Namur sont prévus en vue de diminuer les temps de parcours sur la dorsale wallonne.

Des consignes automatiques modernes sont prévues.

Travaux à prévoir à Ciney

(ligne 162 Namur - Sterpenich frontière)
23e gare de la catégorie C
10.769 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs est récent (1976) et en bon état hormis les problèmes d'humidité de certains pignons.

Le couloir sous-voies de la gare doit être prolongé vers le parking.

Le passage à niveau doit être réaménagé après suppression du couloir sous voies très vétuste situé à sa hauteur.

Travaux à prévoir à Comines

(ligne 69 Kortrijk - Poperinge)

59e gare de la catégorie D

2.626 voyageurs par semaine

- * Adapter l'infrastructure ferroviaire en disposant les quais des deux côtés des voies (le quai 1 peut, de la sorte, être à nouveau utilisé).
- * Construire un couloir sous-voies.
- * Eriger un abri "deux roues" des deux côtés des voies (chacun d'eux pour 45 vélos et 8 vélomoteurs).
- * Aménager un parking pour 40 voitures à côté du bâtiment des voyageurs.
- * Rafraîchir la salle d'attente.

Travaux à prévoir à Gembloux

(ligne 161 Bruxelles - Namur)

16e gare de la catégorie B

27.490 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs est vieux et est marqué par l'âge malgré une rénovation d'avant-guerre. Son renouvellement est prévu. A noter que l'ancienne cabine de signalisation et la passerelle situées à proximité du passage à niveau doivent prochainement disparaître.

Le passage à niveau sera remplacé par un passage sous-voies. Dans le cadre de l'amélioration de la vitesse sur l'axe 161/162, la tête côté Namur devrait être modernisée. D'autre part, l'actuel couloir sous-voies devrait être prolongé et modernisé.

Enfin, il serait utile de réaliser un second couloir sous-voies côté Bruxelles pour faciliter l'accès direct des quais vers le parking voyageurs.

Travaux à prévoir à

La Louvière-Sud

47e gare de la catégorie C

7.289 voyageurs par semaine

- * Construction d'un nouveau bâtiment de gare au lieu du bâtiment actuel provisoire et préfabriqué, en mauvais état (construit depuis plus de 20 ans).
- * Installation d'une nouvelle cabine de signalisation dans le bâtiment des voyageurs dès construction de celui-ci.
- * Aménagement d'un parking devant le nouveau bâtiment des voyageurs.

Travaux à prévoir à Lessines

(ligne 90 Jurbise - Ath - Grammont)

76e gare de la catégorie C

5.392 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs est beaucoup trop grand et peu fonctionnel. Son renouvellement est prévu à l'emplacement de l'ancien bâtiment des voyageurs, dans le même style que la cabine de signalisation (neuve), située aux abords immédiats.

Un couloir sous-voies traversant la gare de part en part est à créer pour permettre l'accès aux quais sans surveillance SNCB. Côté opposé au bâtiment des voyageurs, ce couloir donnera accès à un nouveau parking à créer dans la cour aux marchandises. Ce couloir sous-voies sera équipé d'escaliers et de rampes couverts.

Un accès direct vers le parking communal sera créé sur le quai n°1.

Le château d'eau sera démoli.

Travaux à prévoir à

Liège-Guillemins

11e gare de la catégorie A

79.149 voyageurs par semaine

LIÈGE-GUILLEMINS EST RETENUE COMME GARE TGV.

A. Construction en 1991 d'un parking à étages rue du Plan Incliné pour 692 places (début des travaux le 22/4/91 - fin en septembre 1992).

B. Etude de faisabilité en cours pour examiner les possibilités d'aménagement du site depuis la rue Hemricourt jusqu'au pont du Val Benoît.

Les hypothèses de base sont les suivantes :

1. Transfert des activités "triage" de la poste dans un nouveau complexe rue de Namur. Les locaux occupés par la SNCB dans le bâtiment de la rue de Namur doivent être libérés au plus vite. Une concentration avec les activités du Centre Routier doit également être examinée pour la fin de l'année 1991. La douane et les activités "entrepôt" de la ville de Liège doivent aussi libérer le site.

2. L'étude doit tenir compte de la volonté de la SNCB de concentrer ne gare de Liège-Guillemins les services se trouvant actuellement place de Bronckart, rue Dartois, dans les locaux loués situés rue du Plan Incliné (bâtiment Galère), dans l'ancien block 45bis, voire l'agence commerciale située boulevard de la Sauvenière. Pour ce faire, trois options doivent être envisagées :

- a) concentration dans le Centre Médical Régional, y compris extension de ce dernier (2 étages).
- b) concentration dans les étages de l'actuel tri postal.

c) construction d'un nouveau bâtiment entre le nouveau parking et le centre de tri postal avec affectation commerciale au rez-de-chaussée et usage SNCB dans les caves, aux étages et à l'arrière.
Les bâtiments libérés doivent être valorisés.

3. Renouvellement urgent du central téléphonique actuellement situé au Centre Routier, et transfert de celui-ci en gare.

4. Les voies TGV seront les voies 11, 12, 13 et 14 actuelles, d'une longueur utile de 400 mètres. Les quais de ces voies doivent être totalement couverts. Aucune adaptation des voies n'est prévue sauf un éventuel ripage de la voie 14 côté colline de Cointe en vue d'élargir le quai 13-14.

5. les locaux "accueil TGV" se trouveraient en principe au niveau du quai 6 dans le bâtiment de la poste, au droit du mess SNCB et au droit des locaux "affaires générales de la gare" avec accès direct vers l'actuelle salle des pas-perdus, et vers le parking à étages. Cette situation serait valable en lère phase, car il serait ultérieurement envisagé de transférer ces activités sur une dalle couvrant la gare.

6. Le couloir sous voies de service côté Bruxelles, et le couloir sous voies transversal situé au droit du bâtiment de la poste seront à aménager (nouveaux ascenseurs, escaliers à créer, revêtements et éclairages à renouveler) pour permettre un accès direct depuis le parking de la rue du Plan Incliné vers les quais.

7. Les locaux situés au 2e et au 3e étage du bâtiment des voyageurs gardent l'affectation "bureaux SNCB".

8. Les revêtements des façades du bâtiment des voyageurs, de la poste et du Centre Médical Régional doivent être rénovés afin de donner une nouvelle ligne "TGV" à l'ensemble.

9. Un bâtiment de jonction, à valoriser, est prévu entre le parking dont question et l'actuel bâtiment de la poste.

10. Un bâtiment de jonction, à usage SNCB, est prévu entre le bâtiment des voyageurs et le Centre Médical.

11. La passerelle "Mandeville", qui surplombe les voies, serait supprimée et l'accès à cette voirie serait réalisé par le prolongement (au travers de la gare) du couloir sous-voies côté Angleur sous la voie 14 en lère phase et en supplément par la dalle de couverture après réalisation de celle-ci.

12. Un bâtiment à valoriser serait construit côté Angleur du Centre Médical Régional et à l'emplacement de la rampe d'accès à la passerelle.

13. La couverture de la gare (sur la largeur de l'actuel bâtiment des voyageurs en lère phase) permettra de joindre les quartiers de la colline de Cointe et le quartier des Guillemins.

14. Côté colline de Cointe, un vaste parking enterré pourrait être créé entre le mur soutenant l'avenue de l'Observatoire et la voie 14, avec accès direct depuis l'autoroute.

15. Le ciel de ce parking pourrait être valorisé.

16. La couverture de la gare fera office de centre d'accueil (à préciser). Cette couverture sera prolongée de part et d'autre par une couverture plus légère de manière à abriter les voyageurs.

Travaux à prévoir à Mons

6e gare de la catégorie B

45.455 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs, reconstruit après la guerre, est en bon état général, hormis quelques problèmes d'humidité au pignon côté France.

Un aménagement des guichets est prévu, de manière à améliorer l'accueil de la clientèle internationale. L'acoustique et le confort de la salle des pas-perdus doivent être améliorés.

L'établissement d'un escalier mécanique au quai I (les autres quais en sont pourvus) doit être étudié.

Une passerelle reliant la place de la Gare à la cité administrative à construire de l'autre côté de celle-ci doit être établie par la ville et/ou la Région. Cette passerelle sera munie d'accès directs aux quais.

Des aménagements des têtes de faisceaux sont prévus pour diminuer les temps de parcours des relations principales traversant la gare.

Travaux à prévoir à Namur

7e gare de la catégorie A

104.454 voyageurs par semaine

A. Aménagement des voies et des quais, construction d'un pont tube en vue d'améliorer l'exploitation et la vitesse d'entrée et de sortie de la gare.

B. Couverture de la gare, valorisation des terrains et divers bâtiments.

Ces deux dossiers sont intimement liés dans la mesure où il apparaît comme difficile, techniquement et financièrement, de modifier le tracé des voies après réalisation de la couverture de celles-ci.

Le maintien de l'exploitation ferroviaire complique encore fortement les sujétions techniques et financières. C'est pourquoi la simultanéité des travaux d'aménagement des voies et quais (dont le bien-fondé ne peut être mis en doute) avec les travaux de couverture est un impératif. Dans l'hypothèse où la couverture de la gare ne pourrait être envisagée, par exemple parce que l'étude de rentabilité serait négative, un réaménagement des voies et quais doit être programmé à court

terme, par exemple dès 1992 et dans un délai de 5 ans, y compris les travaux annexes (pont-tube, caténaires, signalisation...):

1. Aménagement des voies

Compte tenu du fait que la gare de Namur se trouve au croisement des axes 161/162 Bruxelles - Luxembourg et de la dorsale wallonne Liège - Charleroi - Mouscron, tout investissement en gare induit des gains de temps sur les deux axes.

La suppression des cisaillements des trains de marchandises aux entrées de gare contribue également à augmenter la fluidité du trafic.

C'est pourquoi la SNCB s'est penchée sur un nouveau tracé des voies, qui se caractérise par :

- * pour le futur axe marchandises "Athus-Meuse", l'absence de cisaillement avec le trafic des voyageurs. Il serait isolé au point de vue vibrations et bruit sur les voies 1 et 2, avec création de quai de remplacement.

- * augmentation de la longueur des quais.

- * création de quais supplémentaires afin de spécialiser chacun de ceux-ci.

- * augmentation de la vitesse de part et d'autre des quais (80 km/h au lieu de 40).

- * vitesse performante dans les liaisons de voie déviée (60 km/h minimum).

- * croisement des axes 161/162 (Luxembourg) et 161/154 (Dinant) d'une part et 125/130 (dorsale wallonne) d'autre part au droit d'un pont-tube à construire sur le grill de Namur côté Liège.

Ceci implique :

- le transfert de l'entretien et du garage des rames ailleurs qu'en gare de Namur (par exemple à Ronet)

- le garage des wagons de service à Ronet

- le transfert du garage des draines à Ronet (trop à l'étroit à Namur compte tenu des dimensions des nouvelles machines)

- des modifications de voies et caténaires

- un renouvellement de la signalisation (qui a 15 ans d'âge)

- la construction d'un pont-tube (voir plus haut) et l'adaptation des deux couloirs sous-voies actuels

- la construction de nouveaux quais hauts et le renouvellement des quais existants dont le revêtement est en mauvais état

- des adaptations des abris-parapluies et/ou la poursuite du renouvellement d'une partie de ceux-ci (en mauvais état et inefficaces)

- la construction de nouveaux abris parapluies sur les nouveaux quais.

2. Couverture de la gare et valorisation des divers terrains.

Travaux à prévoir à Péruwelz

(ligne 78 Mons - Tournai)

8e gare de la catégorie D

4.464 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs de cette ancienne gare frontière (avec le Chemin de Fer d'Anzin) est classé. Sa toiture a été renouvelée en 1956. Les menuiseries doivent être renouvelées. L'intérieur du bâtiment doit être aménagé de manière à obtenir une disposition plus rationnelle et à y introduire le service de la voie, encore logé dans la partie conservée du hangar aux marchandises, qui pourra alors être détruite.

Travaux à prévoir à Quiévrain

(ligne 97 St-Ghislain - Quiévrain)

32e gare de la catégorie D

3.464 voyageurs par semaine

Le bâtiment des voyageurs de cette gare-frontière avec la France est vieux, humide et beaucoup trop grand.

Le renouvellement des installations de signalisation impose la construction d'un nouveau bâtiment qui sera commun aux installations techniques et aux voyageurs.

L'étude s'intègre dans le cadre de la future électrification de la ligne St-Ghislain - Quiévrain (sic).

Travaux à prévoir à Verviers-Central

22e gare de la catégorie B

24.214 voyageurs par semaine

Verviers-Central a été la première gare pilote pour l'aménagement. Les travaux suivants restent à effectuer :

1. Concentration des cours à marchandises de la région. Les cours de Verviers-Est ⁽²⁾ et Verviers-Ouest seraient fermées au profit d'une cour à créer en gare de Verviers-Central, le long de la voie 6 actuelle, après transfert des wagons de service à Pepinster. L'aménagement de cette cour consisterait en l'aménagement d'une aire bétonnée d'environ 50 mètres de long à hauteur du block de signalisation, avec accès direct vers la rue d'Ensival. La nouvelle cour à marchandises devrait toutefois être "self-supporting" et ne pourrait voir le jour qu'à cette seule condition.

2. Transfert de la gare des autobus de la place de stationnement devant la gare vers les terrains disponibles de

(2) - NDLR : la gare de Verviers-Est a été érigée et mise en service en juillet 1876, afin de desservir le quartier est de la ville et surtout les industries lainières, à l'époque florissantes, et qui étaient concentrées dans cette partie de la ville.

la rue d'Ensival. Suite à une réunion provoquée par la ville de Verviers le 18/12/90, la SWRT (société de transport en commun wallonne) souhaite déplacer la gare des autobus depuis l'aire située devant la gare où des manoeuvres compliquées sont nécessaires pour garer les autobus vers une partie du site longeant la rue d'Ensival. Cette option a les faveurs de la ville et du Ministère des Travaux Publics. Elle doit être encouragée par la SNCB dans la mesure où il devient ainsi possible de créer devant la gare un parking "courte durée" à usage de notre clientèle, ce qui n'existe pas à l'heure actuelle.

3. Installation de la nouvelle cabine "PLP" pour l'ensemble de la télécommande des lignes 37, 44 (Pepinster - Spa-Géronstère) et 49 (Welkenraedt - Eupen) et de la ligne nouvelle LGV entre Liège, Chênée et Welkenraedt ou Hergenrath.

Les locaux nécessaires à la construction de cette cabine existent en gare de Verviers-Central et sont disponibles.

Par contre, le projet de nouvelle gare de Welkenraedt ainsi que l'aménagement des locaux de la gare de Liège-Guillemins ne prévoient pas la création de nouveaux locaux dans ces installations. Il y a donc lieu de se tenir à la réalisation de la nouvelle cabine PLP à Verviers-Central puisque ces locaux existent dans cette gare et que l'arrondissement Infrastructure et l'ensemble du personnel signalisation et force motrice de maintenance ont leur siège de travail dans cette gare.

4. Création d'un parking courte durée devant la gare (voir plus haut).

5. Aménagement du parking clientèle.

Un parking de ce type existe à Verviers-Central. Il est toutefois relativement mal utilisé. Il est peu sûr compte tenu de l'absence d'éclairage. La présence d'un parking "agents SNCB" en avant du parking "clients" rebute souvent la clientèle qui patauge dans ce premier parking plutôt que de se rendre au second. La création d'un nouveau parking est nécessaire par suite de la création de la gare d'autobus.

6. Réparation des bétons des cages d'accès aux quais et dépose de l'auvent surplombant la sortie "rue d'Ensival" à envisager à court terme. Le ravalement des façades et le renouvellement du carrelage du couloir de relation sont à envisager à plus long terme.

Travaux à prévoir à Waremme

13e gare de la catégorie C

12.697 voyageurs par semaine

1. Aménagement de la cour aux marchandises en la transformant en gare d'autobus. Ce chantier relève de la SWRT : il pourrait débuter le 1er avril 1992 (sic !).

2. Simplification des voies en gare en vue de réaliser les trois objectifs suivants :

- a) porter la vitesse de référence à 160 km/h dans la traversée de Waremmes pour les trains directs.
- b) permettre aux trains venant de Liège en direction de Bruxelles, et faisant arrêt à Waremmes, d'aborder la gare à grande vitesse au lieu des 40 km/h actuels sur près de 2 km.
- c) diminuer les frais d'entretien et de renouvellement des appareils de voie en gare, qui sont trop nombreux en fonction des circulations actuelles.

Ces trois objectifs impliquent :

pour (a) : des augmentations d'entrevoie d'où des déplacements de bordures de quai et le renouvellement des surfaces de circulation des quais à l'aide de pavés de béton, surfaces par ailleurs en très mauvais état.

pour (b) : la suppression de la voie 5, la réalisation d'un nouveau quai à cet emplacement en vue de permettre l'embarquement sur la voie 4 (voie principale du sens Liège-Bruxelles actuellement hors quai), la construction d'une nouvelle trémie d'accès pour desservir ce quai depuis le couloir sous-voies et la couverture de cette trémie.

pour (c) : ces travaux de voies sont liés au renouvellement de la cabine de signalisation tout au moins en ce qui concerne le tête côté Bruxelles.

3. Rénovation du couloir sous-voies, avec accès au nouveau quai de la voie 4, servant aussi pour les voyageurs venant des quartiers situés de l'autre côté de la gare.

Début des travaux en 1992 pour ce qui concerne la gare des bus et certains aménagements et simplifications de voies, l'appropriation des quais, les aménagements du couloir étant repris dans la même entreprise. Fin des travaux en 1993.

Travaux à prévoir à Welkenraedt

5e gare de la catégorie D

4.775 voyageurs par semaine

* Construction d'un nouveau bâtiment de gare en lieu et place du bâtiment préfabriqué provisoire, construit depuis plus de 25 ans et en mauvais état, avec :

- les locaux nécessaires au service des voyageurs
- les locaux nécessaires au service de la gare, machinistes, chefs-gardes et installations techniques.

Il faut y concentrer diverses installations dispersées en gare dans des bâtiments en mauvais état.

* Prolongement du couloir sous-voies pour permettre aux habitants situés de l'autre côté de la gare de la rejoindre facilement.

* Réaménagement de la place de la gare (aire de parcage et gare d'autobus).

Région Flamande

Travaux à prévoir à Aalst

(ligne 50 Bruxelles - Gent)

5e gare de la catégorie B

47.231 voyageurs par semaine

- * Restaurer et réorganiser complètement de bâtiment des voyageurs (travaux en cours).
- * Rénover les abris parapluie, renouveler les abris fermés.
- * Renouveler les quais 1 à 6 (quais hauts).
- * Rénover le passage souterrain et les cages d'escaliers.
- * Renouveler les ascenseurs en relation avec le rehaussement des quais.
- * Eriger des abris "deux roues" côté parking (\pm 200 places).
- * Modifier la disposition des rateliers à vélos situés Nijverheidsstraat et couvrir ceux-ci.
- * Coopérer avec "De Lijn" en ce qui concerne la place de stationnement (projet pilote). Un système de régulation train-bus est étudié à cette occasion (projet pilote "De Lijn").

Travaux à prévoir à Antwerpen-Centraal

5e gare de la catégorie A

124.470 voyageurs par semaine

NOTE : dans le cadre du projet TGV, un réaménagement complet de l'infrastructure de la gare est programmé. Ces travaux ne sont pas décrits ici, et ne sont pas financés dans le cadre du présent dossier.

Les tâches citées ci-après sont à exécuter à brève échéance pour rencontrer les besoins actuels :

* Installer un nouvel équipement d'annonce automatique des trains, en remplacement de celui qui est desservi manuellement dans le hall (salle des guichets) et des anciens équipements sur les quais. Les dispositifs d'annonce équipant les quais seront du type double (avec lecture également à partir du quai lui-même). En attendant, l'installation desservie manuellement sera remplacée par des vidéos.

* Installer un nouveau bureau de renseignements, un centre de voyages ("travel-center"); l'emplacement le meilleur se situe dans le local actuellement occupé par une boutique "photos".

* Remettre en état et mieux mettre en évidence (signalétique) le local attente situé sur le quai frontal.

* Réorganiser la zone côté place Astrid en y prévoyant des parkings courte durée et des abris "deux roues".

* Installer de nouveaux coffres à bagages.

* Exécuter les travaux (2e phase) de la restauration de la halle abritant les voies (travaux à terminer avant d'entamer l'aménagement de la gare TGV).

* Améliorer la signalétique concernant le garage payant pour "deux roues".

* Améliorer l'éclairage de l'accès Pelikaanstraat.

Travaux à prévoir à Berchem

(Antwerpen)

7e gare de la catégorie B

44.556 voyageurs par semaine

* réaménager le bâtiment des voyageurs pour améliorer l'infrastructure d'accueil (travel-center, local d'attente chauffé...)

* Installer un équipement d'annonce automatique des trains (salle des guichets, passage sous voies et quais)

* Installer de nouveaux coffres à bagages.

* Installer un abri "deux-roues" côté bâtiment des voyageurs (100 bicyclettes et 25 vélomoteurs).

* Étendre si nécessaire le parking "autos" (terrain à acquérir)

* Eriger un abri fermé sur quai 7/8.

Travaux à prévoir à Beveren

(ligne 59 Antwerpen - Gent)

58e gare de la catégorie D

2.665 voyageurs par semaine

* Améliorer le confort de la salle d'attente

* Renouveler les guichets (type Sabin)

* Rafraîchir le bâtiment (façades, gouttières, sanitaires)

* Étendre le nombre de rateliers "deux roues" et recouvrir l'ensemble

* Aménager l'accès du parking vers les quais

* Améliorer l'environnement de la gare (en collaboration avec l'administration communale)

Travaux à prévoir à Brugge

8e gare de la catégorie A

86.786 voyageurs par semaine

* Réorganiser les guichets et installer un "travel-center" à côté de ceux-ci.

* Installer de nouveaux coffres à bagages.

* Organiser un garage "deux roues" payant, en concession.

* Renouveler les installations sanitaires.

* Réorganiser et étendre le parking "voitures".

- * Créer des abris "deux roues" de capacité de 2000 bicyclettes et 250 vélomoteurs.
- * Rénover l'accès côté Sint-Michiels.
- * Développer la commercialisation des espaces disponibles.
- * Créer des abris fermés sur les quais 3/4 et 5/6.
- * Installer le chauffage dans les abris fermés du quai 9/10.

Travaux à prévoir à Diksmuide

(ligne 73 Deinze - De Panne)
25e gare de la catégorie D
2927 voyageurs par semaine

- * Construire un passage souterrain
- * Installer un système de correspondances "train-bus"
- * Démolir l'abri-parapluie du quai 2/3 et le remplacer par un autre type d'abri.

Travaux à prévoir à Ede

(ligne 89 Denderleeuw - Kortrijk)
25e gare de la catégorie D
3.765 voyageurs par semaine

- * Eriger un nouveau bâtiment fonctionnel.
- * Eriger un abri "deux roues"
- * Aménager le parking, après démolition de bâtiments qui ne sont plus utilisés.

Travaux à prévoir à Galmaarden

(Gammerages) - ligne 123 Geraardsbergen - Enghien
33e gare de la catégorie D
3.325 voyageurs par semaine

- * Démolir le bâtiment des voyageurs existant et construire un petit bâtiment fonctionnel.
- * ériger des abris "deux roues".
- * réaménager les abords des gares, en collaboration avec la commune, avec création d'emplacements de parking supplémentaires.

Travaux à prévoir à Gent-St-Pieters

3e gare de la catégorie A
182.968 voyageurs par semaine

- * Réaménager complètement la salle des guichets avec création d'un "travel center" et d'un local "informations" pour les transports en commun (et les services urbains).

- * Réaménager les locaux sanitaires.
- * Installer un équipement d'annonce automatique des trains entièrement neuf, avec extension dans le nouveau pertuis "tram". Ce pertuis est construit par la SNCB pour le compte de la société "De Lijn". Des accès directs aux quais sont prévus.
- * Prolonger les abris parapluie jusqu'au nouveau passage souterrain (pertuis tram). Rénover les abris parapluie et les locaux d'attente (abris fermés) sur les quais.
- * Construire un bâtiment à usage de parking pour pallier la disparition d'emplacements de parking suite à la création du pertuis "tram".
- * Eriger des abris pour 2 roues (+ 2000 places).
- * Réaménager la place Marie-Henriette (place de stationnement) en collaboration avec "De Lijn" et la ville de Gand.

Travaux à prévoir à Geraardsbergen

(ligne 122 Gent - Geraardsbergen)
2e gare de la catégorie C
17.983 voyageurs par semaine

- * Renouveler le revêtement de sol de la salle d'attente, réparer les portes et la paroi de séparation entre la salle des guichets et la salle d'attente (chauffée).
- * Renouveler les guichets (Sabin).
- * Réparer et rafraîchir les abris parapluie
- * Démolir l'ancien bâtiment RTT et aménager le terrain en parking
- * Rationaliser l'ensemble des bâtiments en aménageant des locaux pour le personnel dans la cours aux marchandises.
- * Après démolition de l'ancien bâtiment, aménager en parking le terrain libéré.

Travaux à prévoir à Hasselt

17e gare de la catégorie B
26.543 voyageurs par semaine

- * Etendre le bureau d'information ("travel-center").
- * agrandir le kiosque à journaux.
- * Rénover les guichets (Sabin) et étendre l'espace "bagages".
- * Etendre l'abri "deux roues" à côté du bâtiment des voyageurs (100 places).
- * Ajouter des moniteurs supplémentaires dans le passage sous voies.
- * Etendre le parking côté arrière de la gare (123 places).
- * Améliorer la correspondance "train-bus" à l'aide d'un dispositif électronique (type Lokeren ou similaire).

Travaux à prévoir à Lichtervelde

(ligne 66 Brugge - Kortrijk)

16e gare de la catégorie C

12.228 voyageurs par semaine

* Renouveler le bâtiment des voyageurs en rationalisant l'ensemble (poste de signalisation - hangar à marchandises - bâtiment technique - pavillon sanitaire).

* Supprimer le passage à niveau 57 et construire un passage souterrain pour piétons et cyclistes. Déplacer et étendre l'abri "deux roues".

* Prolonger le couloir sous-voies existant en érigeant un abri "deux roues" de l'autre côté des voies.

* Installer un appareil d'annonce automatique des trains avec vidéo.

* Renouveler le revêtement du quai 1 et équiper d'un revêtement de sol les autres quais.

Travaux à prévoir à Mol

(ligne 15 Lier - Hasselt)

57e gare de la catégorie C

6.622 voyageurs par semaine

* Renouveler le bâtiment des voyageurs.

* Réorganiser complètement les abords de la gare, en collaboration avec l'administration communale et la société de transport en commun flamande "De Lijn".

* Créer un couloir sous voies pour voyageurs.

Travaux à prévoir à Oostende

8e gare de la catégorie B

40.679 voyageurs par semaine

* Réorganiser les guichets et installer un "travel-center" à côté des guichets.

* Installer de nouveaux coffres à bagages.

* Renouveler complètement les installations sanitaires.

* renouveler les revêtements de sol du hall et du quai frontal.

* Installer un équipement d'annonce automatique des trains dans la salle des guichets et sur les quais.

* Eriger un abri "deux roues" de 450 bicyclettes et 150 vélomoteurs.

* Réorganiser et étendre le parking.

* En combinaison avec l'abri "deux roues", établir un passage couvert entre le quai frontal et les abris parapluie d'une part, la gare tram et bus d'autre part.

Travaux à prévoir à Tienen

(ligne 36 Bruxelles - Liège)

25e gare de la catégorie B

22.034 voyageurs par semaine

- * Aménager complètement le bâtiment des voyageurs (p.ex : nouveaux guichets de type "Sabin")
- * Rénover la marquise du bâtiment.
- * Créer des abris fermés sur les quais.
- * Moderniser le passage souterrain et les escaliers.
- * ériger un abri pour "deux roues" à côté du bâtiment des voyageurs.
- * envisager l'organisation du "Park and Ride" de l'autre côté des voies, moyennant désenclavement à partir du ring Sud.
- * améliorer la fiabilité de la correspondance "train-bus" en installant un équipement type Lokeren (amélioré).

Travaux à prévoir à Turnhout

(ligne 29 Herentals - Turnhout)

70e gare de la catégorie C

5.722 voyageurs par semaine

- * Réaménager complètement la gare (regrouper locaux d'accueil voyageurs et locaux de service et tenter de louer les autres espaces du bâtiment des voyageurs).
- * Réaménager la zone entre le bâtiment des voyageurs et le hangar des marchandises, avec création de parking et extension de l'abri "deux roues".
- * Réparer et rafraîchir la façade du bâtiment des voyageurs (côté voies).
- * Organiser les correspondances train-bus.

Travaux à prévoir à Wetteren

(ligne 50 Bruxelles - Gent)

22e gare de la catégorie C

10.812 voyageurs par semaine

- * Réaménager complètement la gare (nouveaux guichets, nouvelles installations sanitaires, séparation du local d'attente et du buffet).
- * Eriger un abri "deux roues" tant du côté de la gare que de l'autre côté des voies.
- * Combiner la couverture pour deux roues avec celle des rampes d'accès au passage sous voies.
- * Etendre le parking après la fermeture éventuelle de la cour aux marchandises.
- * Installer la sonorisation, par priorité.
- * Améliorer ou renouveler les revêtements des quais.

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

Ligne 49 : Eupen - Raeren (1)

devient : Eupen - Raeren (3), y compris son prolongement jusqu'à la frontière allemande en direction de Walheim.

Ligne 98 : Flénu - Dour (3)

devient : Flénu - Warquignies (3)
Warquignies - Dour (BK 15.784) (2)

Rappel de la signification des renvois :

- (1) - ligne à exploitation simplifiée ; circulation de trains de voyageurs autorisée sans autorisation préalable des services de l'Infrastructure.
- (2) - ligne à exploitation simplifiée ; circulation de trains de voyageurs NON autorisée sans autorisation préalable des services de l'Infrastructure.
- (3) - ligne hors service pour les besoins de la SNCB.

Mise à simple voie - ligne 167

Par arrêté royal du 28 février 1991, la Société Nationale des Chemins de Fer belges est autorisée à procéder à la mise à simple voie du tronçon bifurcation Autelbas - Athus, de la ligne Autelbas - Athus.

La Région Wallonne s'approprie l'assiette de voies ferrées désaffectées par la SNCB.

L'Exécutif de la Région Wallonne a décidé, le 14 mars 1991, de "répartir et de numéroté" dans la grande voirie cinq lignes ferrées désaffectées par la SNCB. Il s'agit des sections des anciennes lignes suivantes :

- * Sombreffe - Gembloux (7,6 km) et Gembloux - Orp (28,1 km) - ligne 147
- * Donstiennes - Solre-St-Géry (13,1 km), Rance (4,6 km), et Froidchapelle - Chimay (14,2 km) - ligne 109
- * Jumet-Brûlotte - Ransart - ligne 121
- * Braine-le-Comte - Enghien (11,4 km) - ligne 123
- * Vaux-sous-Chèvremont - Battice - Plombières - ligne 38.

Les plans de secteurs correspondants ont été modifiés, afin de permettre la création, sur ces assiettes, de voiries piétonnes et cyclistes.

Derrière cette volonté d'aménager en Wallonie de nouvelles voies pour le trafic lent (cyclistes et piétons), se cache une belle empoignade juridique : qui peut en effet disposer des biens immeubles de la SNCB, désaffectés par celle-ci ? L'Etat central ou les Régions ? Ces biens représentent un fameux capital, si on se réfère à la liste des assiettes désaffectées que nous avons publiée dans notre n°74. Quand il s'agit de terrains en zone urbaine, que des promoteurs convoitent, l'affaire est plus rentable encore...

Affaire à suivre...

Ligne 19 section frontalière Neerpelt - Hamont - Weert (NL)

Depuis 1986, cette courte ligne à voie unique, ouverte uniquement au trafic des marchandises, voyait passer tous les jours ouvrables un train de trafic combiné rail-route, chargé de semi-remorques routières, et mis en ligne entre Neuss (République Fédérale Allemande) et Anvers-Schijnpoort et retour, via la Hollande et Roermond. Ce train avait la particularité d'être remorqué de bout en bout par une locomotive diesel série 215 de la Deutsche Bundesbahn.

La mise en service d'une troisième voie mariée dans le tunnel frontalier de Botzelaer (ligne Aachen - Montzen) le 2 juin dernier (voir plus loin) permet aujourd'hui le passage de ce type de trains sur cette dernière ligne. Conséquence : depuis le 2 juin, le train Neuss - Anvers-Schijnpoort, toujours remorqué de bout en bout par une locomotive diesel de la Deutsche Bundesbahn, est détourné par Aachen-West - Montzen - Visé et Hasselt (lignes 24/34), au prix d'un allongement de parcours d'une cinquantaine de kilomètres.

La ligne frontalière Neerpelt - Hamont (B) - Budel (NS) - Weert se voit ainsi privée de tout trafic, car ce train constituait la seule circulation sur cette ligne.

Sa fermeture ne saurait sans doute tarder..., au grand dam de certains milieux flamands qui souhaiteraient la création d'un axe marchandises Anvers - Ruhr via Neerpelt, Hamont, Roermond et Monchen-Gladbach...

Ligne 24 section Montzen - Aachen (West)

Les travaux entamés en mars 1989 au tunnel frontalier de Botzelaer sont à présent terminés ; la fin de ceux-ci a été commémorée par une cérémonie "intime" réunissant les responsables locaux de la SNCB et de la DB le 17 mai dernier.

Pour rappel, le tunnel frontalier a été complètement assaini et rénové : pose d'un nouveau radier abaissé en vue d'une future électrification, renouvellement des parois à l'aide de béton projeté. Mais l'innovation la plus importante est la pose d'une voie mariée, dénommée "TE" (pour Transports

Exceptionnels - abréviation allemande : "Lü") dans l'axe de l'actuelle voie "B" Aachen (West) - Montzen (remarquons que les trains roulent à droite sur cette section). Cette voie mariée est désaxée de 70 cm par rapport à la voie B de manière à dégager un gabarit en largeur et en hauteur de 4 mètres. Cette nouvelle disposition, mise en service le 2 juin et dont l'exploitation relève d'Aachen (West), permet le passage par cette ligne des trains de semi-remorques routières et des chargements exceptionnels détournés jusqu'à présent par Stolberg, Walheim, Raeren, Eupen et Welkenraedt.

Les travaux ont été confiés à l'association momentanée de l'entreprise allemande Hochtief et de l'entreprise belge Duchêne. Ils auront coûté la bagatelle de 240 millions de francs, dont 155 à charge de la DB. Ils ont constitué une telle gêne pour l'exploitation que certains trains ont dû être, selon les dires à la presse de M. Louis Devillers, directeur du District Sud-Est de la SNCB, détournés par Welkenraedt et Aix-la-Chapelle (Sud), par Raeren ou même par la Hollande.

Nos lecteurs trouveront une description complète des travaux effectués au tunnel de Botzelaer, et des indications précises sur l'exploitation de la nouvelle voie marie "TE" dans notre numéro hors série "Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières" qui vient de sortir de presse.

Le tunnel de Botzelaer voit actuellement passer quelque 30% du trafic des marchandises circulant sur le réseau belge : une centaine de trains le traversent chaque jour ouvrable, ce qui représente quelque 2.000 wagons et 95.000 tonnes.

La ligne Montzen - Aix-la-Chapelle (Ouest) a désormais l'exclusivité du trafic des marchandises entre la Belgique, l'Allemagne fédérale et l'est européen ; le point frontalier de Hamont - Budel (ligne 19 - voir ci-dessus) a perdu "son" dernier train. Quant au point frontière de Raeren, dont on trouvera également une étude complète dans notre numéro hors série précité, il a été fermé au trafic commercial SNCB à la date du 2 juin 1991 : il ne verra plus passer que les trains touristiques mis en marche par l'asbl "Vennbahn" entre Eupen, Sourbrodt et Bullange...

Ligne 40A - Y Froidmont - Liège-Longdoz

Les 27 et 28 juin dernier, une firme privée a procédé au démontage du pont SNCB en pierre à deux arches surplombant le boulevard Frankignoul à Liège, et qui donnait accès aux anciennes installations de Liège-Longdoz. Encore un témoignage de l'ancien Nord-Belge qui disparaît ainsi.

Ligne 42 - Rivage - Gouvy

Comme annoncé dans notre numéro 73, la desserte des trains "IR" Liège - Luxembourg par rames de voitures SNCB M4 a donc débuté avec le changement d'horaire du 2 juin dernier (1). C'est le premier service régulier assuré par ces voitures en traction diesel depuis l'apparition de ce matériel, non prévu pour le chauffage à la vapeur, à la fin des années septante.

Profitons de l'occasion pour faire un petit tour d'horizon de la desserte "voyageurs" de cette ligne.

Tous les trains "IR" Liège-Luxembourg et vice-versa n°110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118 (2), 119, 120 et 121 sont donc composés d'une locomotive SNCB série 55 "bleue" (apte à fournir l'énergie électrique nécessaire aux installations de chauffage et de ventilation des voitures M4) (3), de 2 voitures M4 de 2e classe et d'1 voiture M4 mixte lère classe/fourgon. Ces rames sont finalement gérées par la gare de Liers, près de Liège, qui en assure le petit entretien, mais qui ne dispose d'aucune réserve. En cas de problème ou de forçement de composition, c'est la gare de Schaerbeek qui doit fournir du matériel de remplacement...

Les locomotives CFL série 1800 n'interviennent donc plus pour la traction des trains "IR" Liège - Luxembourg : leur service sur ce type de trains aura duré quelque 23 ans, puisqu'elles atteignent Liège pour la première fois au service d'été de l'année 1968. En compensation, on continuera à les voir en tête des trains de voyageurs Gouvy - Liège 3442, 2254 et 2288, assurés à l'aide de voitures M2, ainsi qu'en tête des trains complets de marchandises (coke, fuel...) entre Luxembourg, Kinkempois, Visé, Montzen et même... Aachen (West).

Quant aux trains 1139 Zandvoord - Maastricht - Luxembourg et 1138 Luxembourg - Haarlem, ils continuent à circuler les samedis de la belle saison, en lieu et place du 115. Entre Liège et Luxembourg, ces trains sont remorqués par deux locomotives SNCB série 55 en double traction, vu le tonnage remorqué et le dur profil de la ligne (une locomotive "55" avec chaudière à vapeur en tête et une locomotive "55" bleue remor-

(1) - une seule voiture CFL "Wegmann" parcourt encore la ligne 42 : il s'agit de la voiture Luxembourg-Liège et vice-versa des trains 495-496 Bâle - Maastricht, qui remplace, depuis le changement d'horaires, la voiture SNCB I 10 affectée à ce service.

(2) - le train 118 qui quitte Luxembourg à 18h05 est renforcé en queue, entre Luxembourg et Ettelbrück, de 3 voitures CFL "Wegmann" de 2e classe. Ces voitures sont décrochées à Ettelbrück.

(3) - les sept locomotives série 55 "bleues" (5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540, 5542) sont tellement sollicitées par ces nouveaux services que la SNCB a envoyé à Kinkempois la locomotive 6215 "bleue", la seule de sa série à être équipée d'une génératrice électrique. D'autre part, les fourgons-générateurs rescapés seront tenus en réserve à Liège pour parer à toute éventualité.

quée). Ces trains sont composés, au départ de Liège-Guillemins (vers Luxembourg) de 6 voitures hollandaises "ICR" (1B, 1A, 1BKD, 2B, 1BKD) en tête et de 3 voitures SNCB M4 (1AD + 2B) en queue. Rappelons que ce train, mis en marche il y a quelques années, et doté d'un service "mini-bar" géré par les Nederlandse Spoorwegen de bout en bout, rencontre un grand succès chez nos voisins hollandais, grands amateurs des Ardennes grand-ducales.

Enfin, les trains 495 et 496 sont limités depuis le service d'été 1991 à la relation Bâle - Luxembourg - Liège - Maastricht. Ils sont dotés, eux, d'un fourgon belge international Basel - Liège, de deux voitures suisses (SBB-CFF) Basel - Maastricht (1B et 1 AB) (4) et d'une voiture "Wegmann" de 2e classe des CFL circulant entre Luxembourg et Maastricht (5): il s'agit là de la dernière voiture de ce type qui circule encore en service régulier sur la "ligne de l'Amblève".

Si le confort des voyageurs a été sensiblement amélioré par la quasi-généralisation des voitures M4 sur la ligne 42, le temps de parcours (2 heures 1/2 entre Liège et Luxembourg) est toujours trop peu compétitif, sur 160 km, par rapport à l'autoroute... d'autant plus que les retards, chroniques sur cette ligne, n'ont pu être résorbés. Il y a certes les travaux en cours sur la ligne 43 entre Angleur et Esneux, avec voie unique temporaire, afin de consolider la paroi rocheuse qui borde la ligne. Ils réduisent le débit de la ligne depuis plus de deux ans : il paraîtrait que ces travaux sont en voie d'achèvement à l'heure où nous écrivons ces lignes. Il y a aussi et surtout la voie unique "définitive" entre Aywaille et Trois-Ponts, avec seul croisement possible à Stoumont, dont l'existence provoque des désheurements importants à la moindre irrégularité. Nous l'avons bien dit et écrit : la mise à voie unique précipitée de la ligne 42 entre Aywaille et Trois-Ponts, dans les conditions techniques où elle a été réalisée, était un non-sens... Voilà pourtant que le Conseil des Ministres vient de décider, fin juillet, le principe de l'électrification à voie unique de la ligne 42 entre Rivage et Gouvy, sous réserve de l'obtention de crédits de la Communauté européenne et d'une aide financière grand-ducale. La SNCB pourra bien, dans ce cas, étudier sérieusement des moyens plus modernes et performants d'exploitation à voie unique de cette ligne...

Côté luxembourgeois, le tronçon Luxembourg - Kautenbach (46 km) de la "ligne du Nord", et ses deux antennes à voie unique Ettelbrück - Diekirch (4 km) et Kautenbach - Wiltz (9 km) sont aujourd'hui exploités en traction électrique (courant

(4) - ces voitures suisses ont un roulement bien peu performant, puisqu'une fois arrivées à Maastricht, elles doivent attendre... 23 heures et 56 minutes avant de repartir en sens inverse.

(5) - à l'exception des parcours Luxembourg - Wasserbillig - Trèves, c'est le dernier service international assuré par une voiture CFL de type "Wegmann" : ce n'est assurément pas la vocation première de ce type de voiture légère, identique aux célèbres "Silberfisch" allemandes, et conçu pour le service omnibus ou régional.

alternatif monophasé 25 kV 50 Hz) (6). Reste donc à électrifier le tronçon Kautenbach - Trois-Vierges et son prolongement vers Gouvy (28 km). Sur territoire belge, les CFL prendraient à leurs frais les installations de traction électrique suivantes: caténaire en pleine voie (voie unique) entre la frontière géographique et l'entrée de Gouvy, ainsi que quelques voies à Gouvy (gare). Il est ainsi prévu, selon des sources généralement bien informées, d'y électrifier les voies II, III et IV à quai, trois voies du faisceau des marchandises sur toute leur longueur, pour la réception des trains de marchandises CFL venant de Luxembourg, et le reste des voies de la tête de faisceau côté Trois-Vierges, pour la reprise des trains venant de Liège. Les travaux devraient commencer prochainement (?), pour se terminer en 1993. Le statut des installations de traction électrique CFL sur territoire belge serait semblable à celles d'Athus : elles seraient propriété des CFL, qui en assureraient l'entretien. La décision toute récente du gouvernement belge d'électrifier la ligne 42, mise à voie unique, sur parcours belge pourrait évidemment modifier ce planning.

Enfin, notons que les locomotives série 55 "bleues" dépassent Luxembourg en haute saison pour se rendre jusqu'à Thionville, première gare française importante homologue de Bettembourg. En effet, outre leurs services sur l'axe Liège - Luxembourg, les 55 "bleues" sont désormais désignées pour assurer la traction des trains auto-couchettes de la relation Schaerbeek - Sud de la France entre Arlon et Thionville, via le raccordement direct "évite-Luxembourg" (7). Elles assurent ainsi la remorque des trains auto-couchettes 9274, 9298, 9294, 9278, 9484, 1394... En outre, ces machines assurent la traction du train auto-couchettes 9288 et 9291 entre Maastricht et Thionville via les lignes 43 (Marloie -Jemelle) et 162. Fameux programme pour ces sept locomotives...

Lignes 45, 48 et 45A - Trois-Ponts - Malmédy - Wévercé - Bullange/Sourbrodt.

Le dernier train de marchandises régulier a circulé entre Trois-Ponts et Bullange le vendredi 31 mai dernier. La SNCB abandonne donc définitivement, à la date du 2 juin, la desserte des cours à marchandises de Bullange et Sourbrodt, qui lui rapportaient pourtant quelque 80 wagons par mois. Les clients, essentiellement pour le trafic de bois, ont été priés

(6) - les travaux d'électrification de la section Ettelbrück - Kautenbach - Wiltz se sont terminés le 12 avril 1991. L'inauguration de cette nouvelle section électrifiée a eu lieu le 20 avril 1991. Dès le 22 avril 1991, des trains réguliers circulaient en traction électrique jusqu'à Wiltz.

(7) - le projet d'utiliser à cette fin des locomotives SNCB polycourant série 15, 16 ou 18 au service d'été 1991 a été abandonné, ce qui implique automatiquement l'usage des 55 "bleues", seules locomotives diesel SNCB et CFL capables de faire fonctionner les installations de climatisation des voitures utilisées.

d'aller charger à Gouvy, à une bonne vingtaine de kilomètres minimum de leur ancien point de chargement...

Ce complexe de lignes n'a plus que deux usages depuis le 2 juin : desserte touristique de Bullange depuis Eupen et Raeren par le train de l'asbl "Vennbahn", et utilisation de la ligne pour les besoins de la Nation (desserte du camp d'Elsenborn).

Ligne 49 - Welkenraedt - Raeren

Rappelons tout d'abord que la section Welkenraedt - Eupen de cette ligne à voie unique, a été électrifiée en 1984 et est actuellement desservie une fois par heure soit par les automotrices doubles classiques du service "L" Eupen - Verviers - Spa - Géronstère, soit par les rames tractées (locomotive électrique série 27 ⁽⁸⁾ et voitures M4) du service "IC" Eupen - Bruxelles - Ostende.

La section Eupen - Raeren, elle, a été fermée au trafic pour le besoins de la SNCB au 2 juin 1991. Elle n'est plus utile à la société puisque la SNCB ne dessert plus la section haute de la Vennbahn (section Raeren - Sourbrodt) depuis le 30 juin 1989. La cour à marchandises de Raeren, au rendement jugé trop faible, a été fermée au 2 juin 1991. Quant au point frontière de Raeren - Walheim, dont la seule justification était le passage des transports de marchandises hors gabarit, il vient d'être fermé au trafic à la même date suite à la mise en service des nouvelles installations du tunnel de Botzelaer (voie mariée pour transports exceptionnels).

La section Eupen - Raeren ne sera donc plus utilisée que par l'asbl "Vennbahn", qui, tous les dimanches de la belle saison, met en service un train touristique au départ d'Eupen vers Raeren (rebroussement), Montjoie, Sourbrodt, Wévercé et Bullange.

Ligne 86 - section Ronse/Renaix - Frasnes-lez-Anvaing - Leuze

Cette section a la particularité de franchir la frontière linguistique : ce détail n'est pas sans intérêt comme on va le lire plus loin.

Rappelons tout d'abord que le trafic des voyageurs a été supprimé sur cette section, longue de 17 kilomètres, le 29 mai 1988. Depuis lors, le trafic des marchandises y a été maintenu pour la desserte des installations industrielles embranchées en gare de Frasnes-lez-Anvaing, à 7 kilomètres de Leuze, et 10 kilomètres de Renaix.

(8) - de temps en temps, on peut cependant voir à Eupen, en tête du train "IC" de soirée une locomotive polycourant série 15 (sic), 16 ou 18...

Aujourd'hui, la desserte de Frasnes-lez-Anvaing est l'objet d'une polémique : faut-il desservir - pour le trafic marchandises s'entend - cette gare wallonne au départ de la gare wallonne de Leuze ou de la gare flamande de Renaix ? La SNCB, sur base d'une étude de rentabilité, vient d'indiquer que la desserte de Frasnes-lez-Anvaing via Leuze était plus onéreuse : elle se propose donc de privilégier la desserte via Renaix. Bien plus : elle envisage l'abandon total du tronçon Frasnes - Leuze, à moins qu'une indemnité forfaitaire de 20.000.000 F, à charge du budget du Ministère Wallon des Travaux publics, lui soit versé en compensation d'un surcoût d'exploitation évalué à 712.000 F par an.

Mais il y a autre chose : si la ligne est maintenue entre Frasnes-lez-Anvaing et Leuze, la SNCB devrait à moyen terme prendre à sa charge la construction d'un nouveau pont dans le cadre du réaménagement probable de la route nationale n°60.

Y a-t-il chantage dans le chef de la SNCB lorsque celle-ci réclame à la Région wallonne une indemnité pour desservir Frasnes au départ de Leuze ? C'est ce que croit le Ministre wallon des Travaux Publics A. Baudson : "nous maintenons la ligne Frasnes - Leuze, mais payez-nous un nouveau pont" serait le raisonnement de la société ferroviaire. Une telle démarche, dans le chef de la SNCB, est jugée illégale par M. Baudson, qui a fait inscrire l'affaire à l'ordre du jour de l'Exécutif Régional Wallon...

Alors... La SNCB exige-t-elle 20.000.000 F des Wallons pour sauver une desserte ferroviaire wallonne ? Affaire (belge...) à suivre !

d'après "Le Soir" (5 juin 1991).

Ligne 94 - section Y Froyennes - Blandain - Lille

Paul Quilès, Ministre Français des Transports, a enfin donné son autorisation à l'électrification de la partie française de cette ligne. Les Belges étaient demandeurs depuis belle lurette, les Wallons notamment qui en avaient fait une question de principe, dans le cadre du dossier "TGV". Plus rien ne s'oppose donc aux travaux d'électrification, qui devraient coûter 481 millions de francs belges à la Belgique et l'équivalent de 434 millions de francs belges à la France. Cette électrification devrait être opérationnelle dès 1993, pour permettre aux TGV Trans-Manche Londres - Bruxelles d'entrer en Belgique par le point frontière de Blandain et Tournai, puisque la ligne nouvelle TGV ne serait opérationnelle de la frontière à Bruxelles qu'en 1995.

Nous ne sommes pas encore en mesure de préciser où et comment, sur la ligne 94, se situera la jonction entre le courant continu 3.000 volts système SNCB et l'alternatif 25 kV 50 Hz système SNCF. Par contre, on sait que la solution retenue aura pour effet de limiter la vitesse à 120 km/h sur cette ligne.

Ligne 108 - un nouveau rôle pour la gare de Binche

Aujourd'hui terminus de la ligne 108, la gare de Binche a perdu une bonne partie de sa fréquentation de jadis. Edifice monumental, dont l'esthétique est remarquable, le bâtiment de gare renferme trois vastes salles (anciennes salles d'attente notamment) que la SNCB cherche aujourd'hui à valoriser. Dans le cadre de sa nouvelle politique décrite dans notre numéro 75 (conférence de M. Schillings, "le chemin de la gare"), la SNCB, vu le caractère historique du bâtiment, cherche à lui donner une dimension culturelle.

Un projet existe aujourd'hui à Binche pour louer, par bail emphytéotique, trois vastes salles du bâtiment de gare à l'administration communale de Binche, en vue d'y installer un centre de lecture publique / bibliothèque. Si cette idée se concrétise, la SNCB pourrait aménager une série d'emplacements de parking le long des voies ferrées entre la gare et le passage à niveau de la route de Mons.

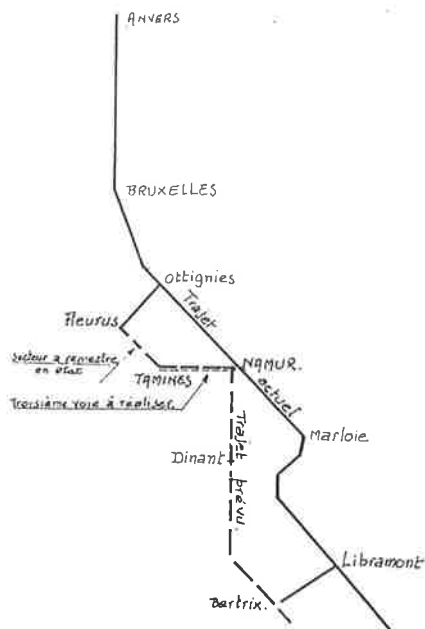
Ainsi, le quartier de la gare pourrait être revalorisé, dans le cadre du concours sur le sujet organisé par la Fondation Roi Baudouin.

d'après "Le Soir" - 6/6/91.

Ligne 109 - section Lobbes - Thuillies - Strée

La SNCB a abandonné tout trafic sur cette section de la défunte artère Mons - Lobbes - Chimay à la date du 2 juin 1991: depuis belle lurette, le maintien de cette section n'était plus justifié que par le trafic généré par la sucrerie de Donstiennes, dont la SNCB se désintéresse à ce jour. Nul doute que cette ligne sera rapidement rayée de l'inventaire de la SNCB et démontée (il faudra cependant "passer" par un arrêté royal): ainsi, la commune de Thuillies souhaite la suppression du dangereux pont de la route nationale Charleroi - Beaumont, et le remblaiement du site.

Ligne 147 section Fleurus - Tamines



On sait que le plan "Star 21" de la SNCB, et l'étude "Athus-Meuse" prévoient un nouvel itinéraire belge pour les trains complets originaires d'Anvers, - de minerai de fer notamment - et destinés à la sidérurgie grand-ducale, à l'est de la France, à la Suisse et à l'Italie.

La SNCB prévoit que les trains prendront l'itinéraire Anvers - Bruxelles - Ottignies. de là, ils emprunteront la ligne 140 Ottignies - Fleurus, récemment électrifiée, puis un tronçon actuellement désaffecté de la ligne 147 jusqu'à Tamines, puis la ligne 130 jusqu'à Ronet, pour emprunter ensuite l'Athus-Meuse.

Des études sont actuellement en cours pour aménager la section Fleurus - Ronet de cet itinéraire.

Entre Fleurus et Tamines, il faudra rétablir la ligne à double voie, l'électrifier en 3 kV, remettre en service des passages à niveau à Lambusart, Moignelée, rue de Fleurus et à Tamines (rue Haute et rue de Velaine). Dans le sens Fleurus - Tamines, le raccordement en site neuf vers Namur et la ligne 130 sera assez aisé à réaliser de niveau. Il en sera tout autrement dans le sens contraire, où la construction d'un saut-de-mouton sera nécessaire pour éviter tout cisaillement. Une troisième voie sera en outre posée entre Tamines et Ronet sur la ligne 130, compte tenu du nouveau trafic généré sur une artère qui dessert déjà trois très gros clients de la SNCB : les Glaceries St-Roch à Auvélais, Glaverbel à Moustier-sur-Sambre et Solvay à Jemeppe. Il faudra donc construire un tablier supplémentaire au pont de la Glacerie, sur la Sambre, à Auvélais. En gare d'Auvélais, la passerelle pour voyageurs sera probablement à revoir, et des voies de garage devront être installées. Un autre tablier supplémentaire est à prévoir au pont sur la Sambre au quartier de la Vacherie. A Jemeppe-sur-Sambre, enfin, de nouvelles voies de garage seront nécessaires.

La SNCB prévoit actuellement la mise au point des plans définitifs de la ligne 147 pour le mois de septembre de cette année. Les acquisitions des terrains nécessaires devraient être réalisées au second trimestre 1992, au moment où les premières adjudications seraient lancées. Les travaux proprement dits pourraient démarrer en 1993, et même plus tôt en gare de Fleurus.

Signalons enfin que les riverains de la ligne 147 sont fortement émus par la perspective de la réactivation de cette ligne, et par le passage de nombreux trains lourds de marchandises de jour comme de nuit... (9). Ils se sont constitués en comité de défense...

Certains rappellent aussi qu'une autre option existait au delà de Tamines pour acheminer ce trafic lourd : remettre en service la ligne 150 entre Tamines, Mettet, Ermeton-sur-Biert et Anhée, point de jonction avec la ligne Namur - Dinant. La SNCB rappelle qu'elle a pris cette option en compte dans le cadre de son étude "Athus-Meuse", mais que le coût de la réutilisation de cette ligne, au profil par ailleurs difficile, était beaucoup plus élevé que celui de l'itinéraire par Auvelais et Ronet, qui a finalement été retenu.

Lignes 161/162 - desserte Bruxelles - Luxembourg

Si nous négligeons les trains internationaux "à long parcours" vers la Suisse et l'Italie, rappelons que la desserte "de base" Bruxelles - Luxembourg est assurée par des automotrices "Break" doubles série 03 de la SNCB. La desserte est cadencée à l'heure : le matériel utilisé sera prochainement (10) porté à 3 caisses par adjonction d'une voiture intermédiaire de 2e classe, non motorisée. Outre ce service de base, la SNCB assure aussi un service "haut de gamme" dénommé "le Grand-Ducal" : il s'agit d'une rame tractée qui, en semaine seulement, quitte Luxembourg en début de matinée pour Bruxelles, et qui y revient en soirée. Après avoir été assurée par des voitures SNCB de type K3, puis M4, cette rame est aujourd'hui équipée de 2 voitures de 1ère classe I6 et de 3 voitures de 2e classe I10 non climatisées de la SNCB. La remorque est assurée par une locomotive série 20 de la SNCB.

Enfin, comme nous l'avons annoncé précédemment, une rame de voitures M4 réutilisée de la relation Liège - Luxembourg, avec sa locomotive de remorque série 55 "bleue", assure désormais le train "P" 3608 Arlon - Luxembourg.

(9) - la SNCB prévoit que l'exploitation de la ligne 147 pourrait commencer en 1994 ou 1995. Au départ, elle supporterait 40 trains par jour, pour arriver à une moyenne de 80 trains par jour trois ans plus tard. Il y aurait des trains de 1000 tonnes transportant, vers le Luxembourg, du minerai, du sable, du gravier, des produits pétroliers et chimiques. Dans l'autre sens, beaucoup de wagons vides, ainsi que des produits métallurgiques semi-finis (coils). Il y aurait aussi quelques trains de 2000 tonnes.

(10) - les premières voitures intermédiaires de la première tranche (68 unités) auraient dû sortir des chaînes de montage des usines "BN" fin juin ou début juillet 1990, dans une nouvelle livrée à base de bleu et de gris, qui se généraliserait sur les automotrices à qui elles sont destinées. Une seconde tranche de 72 unités, destinées à équiper les automotrices "03" restantes, est en commande.

Dans un autre ordre d'idées, la SNCB a récemment confirmé qu'elle comptait procéder à des essais de circulation de matériel pendulaire d'origine italienne entre Bruxelles et Luxembourg, au courant de l'année 1992, afin d'apprécier notamment dans quelle mesure des engins de ce type pourraient améliorer les temps de parcours entre les deux capitales.

Ligne 163 - Libramont - Bastogne

Le Directeur Général de la SNCB a annoncé dernièrement au député permanent Daniel Ledent (province du Luxembourg) que la ligne 163 Libramont - Bastogne ferait l'objet d'importants travaux de voie, vraisemblablement au cours de l'année 1992.

M. Schouppe, aujourd'hui administrateur général, considère également que le point d'arrêt de Bastogne (Nord), après avoir connu un succès limité à l'occasion de sa réouverture en 1989, a vu sa fréquentation se réduire significativement au cours de l'année 1990. (NDLR : peut-être la situation s'améliorera-t-elle avec la mise en service prochaine d'une gare d'autobus bien équipée sur le site de Bastogne-Nord).

Lignes 166 - Dinant - Bertrix et 165 Bertrix - Virton - Athus

Notre périodique suit le mieux possible l'évolution du dossier "Athus-Meuse". Depuis les informations parues dans notre n° 74, voici l'évolution de la situation.

Pour la vitesse de référence future de l'Athus-Meuse, la SNCB opte actuellement pour 90 km/h de Namur à Beauraing (statu-quo), 120 km/h de Beauraing à Virton (relèvement de 30 km/h par rapport à la situation actuelle) et 90 km/h de Virton à Athus (+ 20 km/h).

L'Athus - Meuse restera à double voie sur tout son parcours, même entre Virton et Athus : ce volte-face serait motivé par la capacité demandée dans l'avenir sur cette ligne, vu les exigences d'amélioration significative de la liaison "voyageurs" Bruxelles - Luxembourg par la ligne 162 Namur - Libramont - Arlon. Tous les projets actuellement évoqués, tels que la mise en service de matériel pendulaire, postulent un transfert vers l'Athus-Meuse du trafic des marchandises actuellement supporté par la ligne 162 .

Sur l'Athus-Meuse, la SNCB dégagerait partout le "gabarit W400", qui permet le passage des trains de conteneurs et de semi-remorques de 4 m de haut et de 2 m 60 de large, placés sur wagons ad hoc (trafic rail-route sur lequel les chemins de fer européens compte miser dans les années futures). Le dégagement de ce gabarit postule une révision des tunnels, qui aura lieu dans la perspective de l'électrification ; on sait déjà que la SNCB projette de mettre le tunnel de Lahage à ciel ouvert en 1995..

La SNCB prévoit en tout 2.758.000.000 F d'investissements sur l'Athus-Meuse jusqu'en 2000, sans compter les frais d'électrification. Outre les travaux précités, rappelons qu'il faut renouveler la voie (rails, traverses, ballast), mettre en place une signalisation automatique lumineuse sur toute la ligne, revoir les passages inférieurs et supérieurs...

Quant à l'électrification complète de l'axe "Athus-Meuse", une nouvelle étude de la SNCB a conclu que celle-ci était rentable, et constituait, sur base des critères internes à la SNCB, l'un des meilleurs investissements qu'elle pourrait réaliser. Dans la cadre du vaste marchandage politique entourant le dossier "TGV", le gouvernement belge vient de décider, fin juillet, l'électrification (NDLR : probablement en 25 kV) de la totalité de l'Athus-Meuse, à double voie. Affaire à suivre, donc...

Ligne 167 Autelbas - Athus - Mont-St-Martin (France)

Il se confirme, à bonne source, que la ligne entre Autelbas et Athus sera bien mise à simple voie ⁽¹¹⁾ : l'arrêté royal autorisant cette opération étant paru (voir ci-avant).

Par contre, la décision prise l'an dernier de supprimer le point frontière d'Athus - Mont-St-Martin en 1992, et donc tout trafic entre Athus et Mont-St-Martin, se heurte à de vives réticences psychologiques côté français.

Rappelons rapidement les éléments de ce dossier : la courte liaison "marchandises" Athus - Mont-st-Martin a été mise à voie unique et électrifiée en 25 kV 50 Hz en 1988. Deux ans plus tard, par la plume du président de son Conseil d'Administration Didier Reynders, la SNCB annonçait la... future fermeture de cette ligne, suite à une diminution de son trafic, et le détournement des trains par le point frontière luxembourgeois de Rodange (perte de temps prévue suite à ce "crochet" nécessitant un rebroussement : plus d'une demi-heure pour les trains directs). Entre-temps, la SNCB s'organisait discrètement pour "tarir" le trafic sur la ligne Athus - Mont-St-Martin, en le détournant par Bettembourg (Luxembourg) et Sterpenich.

C'était là un bien mauvais coup pour le "PED", "pôle européen de développement", créé il y a plus de cinq ans dans la région Longwy (F) - Rodange (L) - Athus (B), une zone littéralement "sinistrée" suite à la fermeture de ses usines sidérurgiques. Cette structure transfrontalière, qui préfigure

(11) - dans la région, les organisations syndicales avaient demandé le maintien à double voie de cette ligne entre la bifurcation d'Autelbas et Athus, son électrification en 3 kV et le prolongement des services voyageurs "IC" actuels vers Athus. On aurait pu imaginer de profiter du scindage actuel des rames automotrices du service IC Bruxelles - Luxembourg à Arlon, afin de n'envoyer à Luxembourg qu'une seule automotrice, pour envoyer l'élément qui stationne actuellement à Arlon vers Athus...

l'Europe, a pourtant obtenu le soutien financier de la Communauté Européenne pour sa reconversion.

Côté français, on serait donc d'avis de reporter d'un an ou deux la date de fermeture du point frontière d'Athus-Mont-St-Martin... Affaire à suivre.

(d'après la presse locale - compilation : J.-C. Léonard)

Divers

Encore une nouvelle livrée pour les voitures SNCB...

En 1989, le service d'esthétique industrielle de la SNCB avait essayé une nouvelle livrée sur des autorails série 44 et 45.

Les essais semblent avoir été concluants puisque la SNCB a de nouveau sorti ses pinceaux et pots de peinture, cette fois sur des voitures internationales.

Depuis le 2 juin 1991 en effet, la SNCB fournit le matériel remorqué du train "EC" 48/49 Ostende - Köln "Memling" (1). Elle en a profité pour repeindre une rame homogène (ou qui devrait l'être) dans une toute nouvelle livrée inspirée de celle des autorails précités.

Jugez plutôt : de bas en haut : bas de caisse gris foncé, dessous de baies avec large bande bleu foncé et filet rouge (du genre de la "robe" de l'indicateur), avec sigle "B" dans un losange, le reste de la voiture étant gris clair. Les portes d'accès sont totalement peintes en rouge, du même ton que le filet précité. Les indications de classe sont, quant à elles, renouvelées. La rame comporte un peu de tout : voitures I6 de 1ère classe, I6 et I10 (version climatisée) de 2e classe et même une voiture mixte I4.

Cette livrée serait un prototype... Elle devrait aussi, avec quelques modifications, habiller les automotrices "Break" série 301-440, qui seraient mises à ces nouvelles couleurs au fur et à mesure que celles-ci seront portées à 3 caisses par adjonction d'une voiture intermédiaire. Les premières automotrices "Break - triples" dans cette nouvelle livrée apparaîtraient sur le réseau très prochainement.

Si cette livrée bleu/gris - qui suit la mode de vos appareils électro-ménagers, cher lecteur et Membre - donne satisfaction, elle pourrait se généraliser sur le réseau belge, en lieu et place de la livrée "Bordeaux" actuelle.

(1) - avant le changement d'horaires, le matériel était fourni par la DB.

Encore une occasion, pour les photographes, de "griller de la pellicule"...

Voitures M2 louées aux Nederlandse Spoorwegen

Nous avons annoncé l'an dernier que la SNCB avait loué un lot de voitures "M2" de service intérieur aux Nederlandse Spoorwegen.

Ces voitures M2 resteront aux Pays-Bas au moins encore pour le service 1991-92 : on pourra continuer à les voir sur les lignes de l'IJssel-Brabant (Zwolle - Roosendaal).

Vers un indicateur SNCB électronique...

Sur le modèle réalisé par les Nederlandse Spoorwegen (NS), la SNCB met actuellement au point un indicateur électronique du service des trains, en fait une banque de données informatisée, dénommée ambitieusement "Aristote" par la SNCB.

Cet indicateur se présente donc sous forme de disquette capable de fonctionner sur tout ordinateur personnel type "PC", à condition que celui-ci fonctionne avec le système d'exploitation "MS-DOS".

Cette année, cet indicateur électronique ne sera pas encore commercialisé. Il sera, à titre expérimental, mis à la disposition du personnel des bureaux de renseignements de neuf grandes gares du pays : les trois gares de la jonction Nord-midi à Bruxelles, Liège-Guillemins, Namur, Charleroi, Anvers-Central, Gand-St-Pierre et Louvain. Dans un premier temps, il gardera en mémoire tous les horaires des trains de voyageurs SNCB, afin de présenter à l'écran, ou sur imprimante, des menus d'horaires pour se rendre d'un point à un autre. Puis, il intégrera les tarifs et autres avantages offerts à la clientèle.

Une fois le système mis au point, il sera généralisé dans les gares, et même dans les trains (la SNCB envisage de fournir des PC portables au personnel des trains), et en même temps sera commercialisé auprès du grand public. Son prix de vente serait fixé entre 200 et 300F, à peine plus cher que l'indicateur classique sur papier.

A ce moment, une page sera tournée dans l'histoire des indicateurs, un document indispensable pour le voyageur, mais aussi pour l'historien des chemins de fer...

A propos du prix exorbitant des billets internationaux "à petit parcours"

Essayez de prendre à Arlon un billet de chemin de fer pour Luxembourg ou à Liège pour Aix-la-Chapelle. Vous serez surpris de constater que son prix est sensiblement plus élevé qu'un billet pour un parcours de même distance intégralement sur parcours belge.

L'explication en est bien simple : au moment du calcul du prix du billet, les chemins de fer juxtaposent le prix du billet du parcours belge jusqu'à la frontière, et le prix du parcours étranger de la frontière à la gare de destination étrangère. Comme tous les réseaux contigus à la Belgique pratiquent un système de tarification analogue à celui de la Belgique (prix au kilomètre défavorisant le petit parcours plus taxe terminale d'une trentaine de francs belges au minimum), le prix total devient un "empilement" franchement dissuasif.

La SNCB s'en est évidemment rendu compte, et a déjà signé des accords partiels avec des réseaux étrangers pour proposer un billet aller-retour d'un jour à un prix plus compétitif sur certaines relations transfrontalières où elle cherche à attirer de la clientèle : il en est ainsi, semble-t-il, pour le billet aller-retour d'un jour de Liège à Maastricht ou de Verviers à Aix-la-Chapelle. Semble-t-il, écrivons-nous, car aucune publicité digne de ce nom n'est faite pour ces billets plus avantageux, dont l'indicateur officiel ne fait d'ailleurs aucune mention.

Les choses pourraient changer, si l'initiative de Madame Dury, député européen, aboutit : elle a fait saisir le Comité des prix de l'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) afin de trouver une solution avantageuse pour le voyageur. Ce Comité devrait étudier très prochainement la question dans la perspective de l'ouverture des frontières intra-communautaires le 1er janvier 1993. Il serait question, entre-temps, de trouver un accord avec la SNCF pour la mise en vente de billets à prix attractifs dans la zone Courtrai - Lille - Mouscron - Tournai et Mons - Charleroi - Maubeuge... A suivre.

A propos des relations internationales au départ des Pays-Bas

En complément à l'article paru dans Trans-Fer 74, page 73, signalons que tout service voyageurs par le point frontière de Nimègue - Kleef (ligne Nimègue - Krefeld) a été supprimé à la date du 1er juin 1991.

Signalons aussi que les Nederlandse Spoorwegen réalisent 34 % de leur trafic voyageurs international avec les Deutsche Bundesbahn, contre 56 % avec la SNCB, le solde (10 %) représentant les voyageurs pour d'autres destinations.

**L E M A T E R I E L
M O T E U R**

**STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR
Période de mars à juin 1991.**

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

- De l'AC Malines:

640 - LK - 12.3 ; 236 - FSRE - 27.3 ; 245 - FSRE - 14.6
2303 - FEO - 19.3 ; 2350 - FEO - 24.5

- De l'AC Salzennes:

7402 - FNDM - 1.3 ; 7403 - FNDM - 4.4 ; 8453 - FNDM - 24.5
2009 - FEO - 5.3 ; 7378 - FKR - 15.4 ; 7309 - LNC - 31.5
8519 - FNDM - 18.3 ; 6331 - FHS - 18.4 ; 2019 - FEO - 5.6
5139 - LNC - 26.3 ; 8464 - FNDM - 7.5 ; 8260 - FNDM - 7.6
2017 - FEO - 29.3 ; 5140 - LNC - 14.5 ; 8410 - MUT - 20.6

2/ MUTATIONS

6215 de Merelbeke à Kinkempois ;
6264 de Kinkempois à Merelbeke - téléx du 18.04.91.

3/ MISES HORS-EXPLOITATION

AM 101 (Haine-St-Pierre):
126 (Ronet) :
539 (Stockem) : au 1er juin 91 (pour vétusté).

4/ MISES EN SERVICE

	938 - 3.4	941 - 27.4	944 - 13.6
936 - 25.3	939 - 3.4	942 - 23.5	945 - 13.6
937 - 7.3	940 - 25.4	943 - 23.5	

*
* *

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Inventaire du matériel de traction.

Depuis novembre 1989, une modification radicale est intervenue dans la gestion de l'inventaire du matériel de traction : toute la procédure administrative a été concentrée dans les mains du département du matériel, à l'exclusion du transport, pourtant "utilisateur" du parc...

Il s'en est suivi d'importants changements de dénominations : exit notamment la mise "hors écritures", qui fait place à deux nouveaux concepts.

Première étape: la "mise hors-exploitation": elle est matérialisée par le retrait d'un engin - généralement à long terme - de l'exploitation quotidienne, pour avarie grave ou accident.

Cette mise hors-exploitation peut toutefois être réversible, l'engin pouvant être réintégré dans le parc en exploitation, après réparation ou transformation. Ce sera le cas par exemple de l'AM 050 (ex-prototype à traction triphasée) qui, bien qu'ayant subi d'importants dommages, sera réparée. A ce moment, l'AM sera "remise en exploitation"...

Notons qu'il existe une "date de mise hors-exploitation", fixée généralement au 1er du mois qui suit l'immobilisation effective de l'engin concerné.

Seconde étape, conséquence souvent logique de la première: la "mise hors-inventaire", sanctionnée par un procès-verbal de la Commission de réforme du matériel : décidée pour des raisons d'obsolescence ou d'accident, cette étape s'apparente fort à l'ancienne "radiation", ou mise hors-écritures. Mis hors-inventaire, l'engin peut alors être vendu comme mitraille (à un démolisseur, ou à une association touristique).

Cette étape administrative capitale de la carrière d'un véhicule sur rails est fixée au 1er du mois qui suit la date du PV de radiation, tandis que l'inventaire du matériel de traction est modifié au cours du mois désigné dans la note administrative qui annonce la mise hors-inventaire de l'engin en cause.

Au vu de cette nouvelle organisation, il apparaît maintenant que la date de mise hors-exploitation est plus déterminante quant au véritable "statut" d'un engin moteur : c'est pour cette raison que nous la mentionnerons désormais dans la rubrique "statistiques".

* La 6215.

La 6215 bleue - seule locomotive de cette série à être équipée d'un alternateur permettant la chauffe électrique des rames remorquées - a été mutée de Merelbeke vers Kinkempois.

Elle y épaulera les sept 55 bleues, en tête des IR Liège - Luxembourg et des TAA entre Bressoux et Bettembourg (1).

* La 5933.

Contre toute attente, ce n'est pas la 5941 qui a été prêtée la première à la SNCF pour servir sur les chantiers du TGV Nord, mais bien la 5939, remise en état par Merelbeke.

Son transfert vers Tourcoing a bien eu lieu le vendredi 31 mai, comme prévu. Transférée à Fives (Lille), elle y sert depuis le 3 juin à l'initiation du personnel roulant.

* L'automotrice quadruple 808 "VTM".

Grande première à la SNCB : un engin revêtu d'une livrée publicitaire "intégrale", à l'instar des nombreux trams et bus qui animent nos villes. Elle est faite d'un superbe bleu foncé, agrémenté de petits nuages blancs, et du logo de la firme : à voir...

A la demande de VTM (2), cette automotrice sera principalement engagée sur les relations desservant la partie flamande du pays, soit Ostende - Rosendaal et Gand - St-Nicolas via Bruxelles ; les week-ends en saison, elle assurera prioritairement les trains T Anvers - Blankenberge.

Mac' Machine (06/91).

(1) - NDLR : en fait, pour les mois de juin et juillet 1991, cette machine a presque uniquement assuré le service des allèges dans les plans inclinés d'Ans (NDLR).

(2) - NDLR : il s'agit d'une chaîne privée de télévision flamande.

GTF-Editions

**A propos de Trans-Fer
hors série
"Les chemins de fer oubliés
des Trois frontières"**

La publication de ce numéro hors série, consacré aux lignes SNCB 20 Hasselt - Maastricht, 24 section Montzen - Aachen (West), 24A Y Geulthal - Y Ronheide, 49 Herbesthal - Raeren et 48 section Aachen (Rothe Erde)/Stolberg - Walheim - Raeren - Kalterherberg (noeud ferroviaire de Raeren) nous a valu un abondant courrier, dans lequel plusieurs membres nous ont fait part de corrections, précisions et remarques inédites. Vu leur grand intérêt, nous vous les livrons ci-après, en remerciant nos correspondants de leur contribution appréciée.

**A propos de la ligne 24
Montzen - Aachen (West)**

D'un savant lecteur bruxellois :

LA GARE DE MONTZEN POSSEDE DEJA UN PREEQUIPEMENT 15 kV 16 2/3 Hz : Au moment des travaux de transformation et d'électrification partielle de la gare de Montzen dans les années quatre-vingts, les services de la SNCB ont pris une série de mesures conservatoires pour une future et éventuelle électrification en 15 kV 16 2/3 Hz d'une partie de la gare. Les plus spectaculaires consistent sans doute dans l'utilisation d'isolateurs particuliers dans certains faisceaux de triage, qui sont du type "courant alternatif monophasé", c'est à dire nettement plus longs.

De Monsieur R. Radermecker (Micheroux) :

DENOMINATION DES GARES (carte de la page 42, où l'électrification de la section allemande de la ligne 24 entre le tunnel de Botzelaer et Aachen-West n'est par ailleurs pas représentée) :

* **Montzen (Village)** - ce point d'arrêt existait sur la ligne 39/1. Il y a aujourd'hui, sur cette ligne, près du pont de la route de Moresnet, une halte de service pour le personnel de la SNCB utilisant les navettes de service Montzen - Welkenraedt. Rappelons que la SNCB met en ligne, tous les jours ouvrables, des navettes assurées par autorails série 46 entre Montzen et Welkenraedt, et réservées à l'acheminement du personnel de la gare de Montzen. Pour la petite histoire, on retiendra qu'il n'est pas rare que ces autorails, une fois en stationnement à Welkenraedt, soient envoyés à Eupen pour assurer un train régulier Eupen - Welkenraedt, en cas de retard des trains "IC" Ostende - Eupen, limités dans ce cas à Welkenraedt en vue de leur réutilisation immédiate.

* Botzelaer - à cet endroit existait un point d'arrêt avec quai central, comme nous le signalons page 26, encore que nous ne en ayons pas vu mention sur les différents indicateurs que nous avons consultés. Il semblerait que les Allemands aient donné la dénomination de "Gemmenich Ost" à ce point d'arrêt (ou du moins à ce point singulier de la ligne) au moment de sa construction pendant la première guerre mondiale.

* La gare de Hombourg-Ouest est en fait la gare de Hombourg et NON celle de Hindel (comme erronément indiqué).

PHOTO DE LA PAGE 24 (en bas) - MM. Georgy Lejeune (Battice) et Roland Radermecker (Micheroux) signalent que la voie ferrée figurant au pied du viaduc de Moresnet n'appartient pas à la ligne 39 Welkenraedt - Aachen (West) à l'époque à double voie, mais plutôt à la ligne 39A Moresnet - La Calamine. Le signal "SF 0,5" figurant sur la photo annonce par ailleurs le passage à niveau de la rue de la Foulerie.

A propos de la ligne 24A Y Geulthal - Y Ronheide

La carte de la page 44 représente le tracé de la frontière belgo-allemande, tel qu'il se présentait juste après la guerre 1940-45, au moment où la Belgique occupait notamment la localité de Bildchen. Celle-ci a été rendue à la République Fédérale Allemande dans la cadre d'un traité bilatéral signé entre les deux pays en 1956, et entré en vigueur en 1958. A l'heure actuelle, la frontière passe à l'ouest de l'ancienne bifurcation de Ronheide/Aachen (Süd). Elle franchit l'assiette de la ligne 24A au nord de la route Liège - Aix-la-Chapelle et rejoint la ligne 37 qu'elle longe pour la traverser à un passage à niveau situé à 1 km d'Hergenrath.

photo de la page 44 : un savant lecteur bruxellois a comparé le plan schématique de signalisation (en haut) et la photo de Max Delie (en bas) représentant un train de marchnadises franchissant la bifurcation de Geulthal. Sa "lecture" de la photo est la suivante : si l'on admet que le train vient de dépasser le chandelier que l'on voit en arrière-plan (et figuré en haut à gauche sur le plan schématique de signalisation), le convoi est engagé sur la voie descendante de la ligne 24A, en direction de Y Ronheide (ou Aachen Süd), puisqu'il laisse nettement deux voies à sa gauche, qui sont les voies A et B de la ligne 24 vers Aachen (West).

page 45 : M. Radermecker signale que le tram électrique cité reliait Aix-la-Chapelle à La Calamine et non à Gemmenich.

A propos de la ligne 49 Herbesthal - Raeren

Notre membre Hubert Groteclaes de Kettenis nous fait part des précisions inédites suivantes.

Outre les raccordements industriels cités dans Trans-Fer pour Eupen, il y avait en outre les raccordements suivants.

Dans le sens Herbesthal - Eupen, il y avait d'abord un raccordement industriel pour l'entrepreneur Moeris, qui se situait directement après le dernier passage à niveau précédant l'entrée en gare d'Eupen. Par l'embranchement précité, l'entrepreneur recevait des wagons-tombereaux chargés de cendrée provenant des usines de l'Intervapeur ⁽¹⁾ de Verviers et servant à la fabrication de blocs. Ce raccordement a encore servi jusqu'au début des années cinquante. D'autre part, d'après des sources orales, il devait exister jadis un autre embranchement situé à la sortie de la gare d'Eupen en direction de Raeren, à hauteur des derniers poteaux actuels d'électrification. Celui-ci reliait les anciennes tanneries d'Eupen au chemin de fer. Les dates d'ouverture et de fermeture de ce raccordement n'ont pu être déterminées.

En ce qui concerne la desserte marchandises en gare d'Eupen après 1959, il faut citer, outre les wagons de bois, les nombreux envois effectués par la câblerie d'Eupen, et le trafic généré par tous les marchands de combustible d'Eupen et environs, qui recevaient charbon et autres briquettes de lignite. Avant cette date, on dénombrait en gare d'Eupen une dizaine de clients qui y recevaient et/ou y expédiaient par charge complète.

En ce qui concerne le raccordement au barrage d'Eupen, il faut signaler que la desserte de la station d'épuration s'effectuait comme suit ⁽²⁾. Pour la fourniture des wagons de chaux, la locomotive SNCB poussait la rame chargée jusque sur le début du raccordement. Elle y reprenait de même la rame vide. Sur l'embranchement lui-même, la traction était assurée par des engins rail-route de marque "LATIL" dont le barrage d'Eupen possédait deux exemplaires. Cet embranchement est actuellement démonté, mais il subsiste encore en pleine forêt quelques signaux ferroviaires, comme des croix de St-André.

A propos de la note 2 de la page 54, indiquant que le "Buschtunnel" situé à Aachen (Süd) est l'un des plus anciens du réseau allemand, Monsieur Radermecker signale que, sur la ligne Cologne - frontière belge, d'autres tunnels datent de la même époque : notamment le tunnel d'Eilendorf ⁽³⁾, entre Stolberg et Eschweiler. Un tunnel existait aussi entre GROSSKÖNIGSDORF et HORREN : il semble avoir été démolé après la guerre 1940-45.

M. Radermecker indique enfin qu'il fut question, à une certaine époque, de déplacer les opérations frontalières d'Herbesthal à... Hergenrath (village frontalier géographique) au lieu de Welkenraedt. Des problèmes d'ordre linguistique (Hergenrath est de rôle linguistique allemand) et finan-

(1) - installation presque unique en Belgique de chauffage urbain centralisé.

(2) - NDLR : rappelons que le raccordement était orienté côté Raeren. Une autre source locale se souvient avoir vu, au moins une fois dans le passé, un "train radio", occupé par des personnalités, parcourir le raccordement jusqu'au barrage d'Eupen.

(3) - une partie de ce tunnel a été démolé à hauteur de l'autoroute vers Liège ; lors de ces travaux, la voûte du tunnel s'est écroulée juste après le passage d'un train "TEE".

cier (le coût des installations à ériger dans une gare au très modeste site fut jugé prohibitif) firent capoter le projet, semble-t-il. Un membre pourrait-il apporter des précisions à ce sujet ?

A propos du noeud ferroviaire de Raeren

M. Groteclaes signale que, dans les derniers mois de l'année 1990, la gare de Raeren connut un regain de trafic : il s'agissait de nombreux convois militaires américains de matériel basé en Allemagne Fédérale, et en route pour la guerre de Golfe.

M. Radermecker nous communique la situation actuelle de la ligne Aix-la-Chapelle (Rothe Erde) - Walheim :

- * Brand : la gare est occupée par un ferrailleur
- * Kornelimünster : la gare est devenue un café
- * entre Brand et le viaduc de la route Kornelimünster - Walheim, l'assiette de la ligne a été transformée en piste cyclable.
- * le dernier kilomètre d'assiette entre le viaduc et la ligne venant de Stolberg peut être parcouru à pied.

Si vous ne disposez pas encore de notre nouvelle édition, voici un rappel de son contenu et de son mode d'acquisition :

"Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières"

Notre nouvelle édition hors série de Trans-Fer, consacrée à toutes les lignes de chemin de fer oubliées qui franchissaient ou franchissent toujours aujourd'hui les frontières belgo-néerlandaise et belgo-allemande dans la région des Trois frontières.

Des études d'histoire et d'actualité fouillées, rédigées par notre membre Roland Marganne sur les lignes suivantes :

- * Hasselt - Lanaken - Maastricht, dont la section frontalière est fermée au trafic depuis mai 1990.
- * Montzen - Aix-la-Chapelle (Ouest) : la grande ligne "marchandises" entre la Belgique et l'Allemagne, dont le tunnel frontière vient de faire l'objet de gros travaux d'aménagement (dont une voie "mariée" pour les transports exceptionnels)
- * bifurcation Geulthal - bifurcation Ronheide, la plus courte relation internationale belgo-allemande aujourd'hui disparue
- * Welkenraedt - Eupen - Raeren, une ligne dont la section Welkenraedt - Eupen est aujourd'hui électrifiée.
- * le noeud ferroviaire de Raeren, et ses antennes vers l'Allemagne, et notamment la célèbre "Vennbahn" dans sa section la plus pittoresque et la plus singulière : Raeren - Montjoie - Kalterherberg, ligne belge en territoire allemand..., dont toutes les particularités juridiques et d'exploitation sont étudiées.

Une plaquette de 80 pages format A5, illustrée de 60 photos en noir et blanc dont plusieurs pleine page, une dizaine de cartes et plans. Impression soignée sur papier glacé pour le meilleur rendu de l'iconographie. Reliure cousue fil de lin avec couverture en deux couleurs.

prix (à partir du 15/8/91) :

370 BEF + 20 BEF (envoi) = 390 BEF

à bien vouloir verser à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl- Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

versements en provenance de l'étranger : les frais de port sont portés à 40 BEF à bien vouloir nous faire parvenir comme indiqué en 3e page de couverture.

A propos de Trans-Fer n°75

La police de la SNCB - page 12

Notre membre M. Jean-Louis GALOUX rectifie l'aspect de la coiffure de service des policiers de la SNCB comme suit :

* Jusqu'au 6/8/1985 :

- l'officier de police portait deux galons argentés (et non 1)
- le sous-commissaire portait trois galons argentés (et non 2)
- le commissaire de surveillance portait trois galons argentés et un chevron argenté.

* Depuis le 7/8/1985, l'aspect de la coiffure de service décrit dans Trans-Fer est correct. Néanmoins, depuis 1990, l'insigne arboré sur la casquette a été légèrement modifié : il comporte toujours une roue, deux feuilles de chêne, une couronne supérieure de couleur rouge, mais le monogramme "B" a disparu.

* Ajoutons que la SNCB compte actuellement quelques rares officiers de police féminins dont la coiffe est d'aspect similaire à celle d'"une" chef de train, avec un insigne différent, bien entendu, semblable à celui de leurs homologues masculins.

* Pour l'inventaire des polices ferroviaires étrangères, notre membre signale que les Nederlandse Spoorwegen (Pays-Bas) disposent d'un corps d'officiers de police. La Deutsche Bundesbahn a eu aussi sa "Bahnpolizei". L'URSS possède également un détachement de police des gares.

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.

Vapeur "B" III - Max Delie - éd. Ediblanchart

Troisième tome de l'encyclopédie photographique compilée par Max Delie sur les locomotives à vapeur de la SNCB. Celui-ci réunit des documents anciens et rares, notamment d'origine anglaise, sur la période courant depuis la Libération jusqu'aux années cinquante.

Un ouvrage au format 18 x 24 cm, contenant 201 photos noir et blanc, avec des notices complémentaires quant à la numérotation de ces engins, l'origine et l'historique des locomotives décrites.

prix : 1180 BEF (+ 50 BEF de port) = 1230 BEF (étranger : frais de port portés à 100 BEF).

Les commandes sont reçues à notre service "Distribution" avant le 29 août 1991.

Règlement Général des signaux - Etat Belge - 1907

Comment les chemins de fer du début du siècle étaient-ils organisés au point de vue signalisation ? Ce gros règlement de 1907 nous apprend tout ce qui était fait à l'époque pour organiser la sécurité. Les signaux fixes et mobiles, signaux de nuit, pétards, coups de sifflet, sonneries, appareils télégraphiques, manoeuvre des aiguillages, tout est expliqué en détail; Sans oublier les réglementations particulières propres à des tronçons de voies exploités en commun avec les compagnies privées.

Un document tout indiqué pour connaître les chemins de fer de jadis.

Réimpression offset de 288 pages de ce document, reliure brochée aux éditions "Altair".

prix : 375 BEF + 40 BEF (port) = 415 BEF (étranger : port porté à 60 BEF).

Les commandes sont reçues à notre service "Distribution" avant le 29 août 1991.

Cartes-vues "Cabri" (série TF 76)

Une nouvelle série de quatre cartes-vues en couleurs dont les sujets sont les suivants : motrice SNCV type "S" ligne 80 à Trazegnies (sentier Madame), motrice SNCV type "S" ligne W à Rixensart le long de la ligne SNCV Bruxelles-Namur, motrice STIB 7805 (nouvelle livrée STIB) ligne 92 barré avenue Carsoel à Bruxelles, automotrice Loeche - Loeche-les-Bains sur le Blonay-Chamby (Suisse).

Prix par série indivisible de 4 cartes-vues : 80 BEF (+ 20 BEF port) = 100 BEF. Etranger : port porté à 40 BEF.

Les commandes sont reçues à notre service "Distribution" avant le 29 août 1991.

Petite annonce

M. Pascal PETIT, rue Dewiest 74, 6040 JUMET vend des cartes postales anciennes du réseau vicinal du Hainaut dans la commune de Jumet (Charleroi).

Agenda

NEERPELT : 14-15 septembre 1991 : - "125e anniversaire du chemin de fer au Nord-Limbourg".

Le 14 et le 15 : journées "portes ouvertes" en gare de Neerpelt, tout particulièrement à la cabine de signalisation de type "SAXBY". Exposition de matériel SNCB.

Le 15 de 10 à 18h : parcours navette entre Neerpelt et la gare frontière belge de Hamont, à l'aide de l'autorail 4509 rebaptisé "Teutenexpress".

La sortie d'une brochure en langue néerlandaise intitulée "125 ans de chemin de fer au Nord Limbourg" est également annoncée.

BRUXELLES : 14-15 septembre 1991 : clôture de la saison d'exploitation du Brussels Model Steam club (BMSC asbl). Rendez-vous chaussée de Neerstalle 327 à 1190 FOREST. Au programme : exposition de modèles, réseaux miniatures, librairie ferroviaire, circulations sur le réseau en 5" et 7 1/4" (développement : 800 m), et participation du Centre de la Mine et du Chemin de Fer de Oignies (région Nord-France)

THEUX : Sa 19 & di 20 octobre, ma 22, sa 26 et di 27 octobre 1991 (de 10 à 18 h, mardi 22 de 13 à 18h) : exposition de chemins de fer miniatures organisée en la salle des Fêtes de Spixhe à Theux. Organisation CFEB (Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique). Nombreux réseaux en activité. Accès aisé par train : ligne 44 Pepinster - Spa-Géronstère, descendre au point d'arrêt de Franchimont, traverser le passage à niveau ; la salle se trouve à votre gauche.

Bibliographie

Voie Etroite - "Spécial 20e anniversaire Chemin de fer Froissy - Dompierre" - 40 pages

Numéro commémoratif du 20e anniversaire de ce chemin de fer touristique.

Au sommaire : - la voie de 60 militaire
 - les petits trains dans la bataille de la Somme
 - le réseau de la Somme
 - utilisations industrielles de la voie de 60
 - le chemin de fer touristique Froissy-Dompierre

Prix : 35 FRF (+ port). Pour toute commande, s'adresser à l'APPEVA, BP 106, F-80001 AMIENS CEDEX.

Le GTF asbl ne distribue pas cet article.

85, rue de France
1070 Bruxelles
t. 02/524 20 34

EURAILSPEED 92
Premier congrès de la grande vitesse ferroviaire
Bruxelles 27-29 avril 1992

Si la grande vitesse ferroviaire fut tout d'abord mise en oeuvre dans un nombre limité de pays, elle connaît aujourd'hui un développement rapide en de nombreux endroits, comme en témoignent les divers projets à l'étude et les mises en service tout récemment intervenues. De véritables réseaux internationaux commencent à se dessiner en Europe, en vue de relier entre elles les grandes agglomérations importantes et ce, grâce à des trains à grande vitesse procurant de très appréciables gains de temps.

Qu'en est-il exactement de cette nouvelle dynamique ferroviaire ? Quels en sont les enjeux et les perspectives ? Pour répondre à ces questions ainsi qu'à bien d'autres, l'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.) et, en son sein, la Communauté des Chemins de Fer Européens (C.C.F.E.) organisent, en première internationale, un important congrès entièrement consacré à la grande vitesse ferroviaire. Sous l'appellation "EURAILSPEED 92", celui-ci se tiendra à Bruxelles du 27 au 29 avril 1992.

"EURAILSPEED 92" s'adressera à tous les responsables européens et extra-européens concernés par les aspects politiques et économiques de l'introduction de la grande vitesse ferroviaire ainsi qu'aux représentants de l'industrie, des instituts de recherche et des universités, de même qu'aux médias.

Ce congrès et les échanges qui y seront organisés au sein d'ateliers constitueront l'occasion par excellence de faire le point et d'enrichir les connaissances et les informations dans de nombreux domaines liés à la grande vitesse ferroviaire : projets concrets de liaisons, perspectives de développement de réseaux ; choix technologiques et possibilités d'harmonisation ; atouts et avantages de la grande vitesse ; enjeux économiques, politiques et d'environnement.

Parallèlement à ces ateliers, "EURAILSPEED 92" sera aussi un salon où seront présents les entreprises de chemins de fer, leurs partenaires du monde du transport, les industriels œuvrant dans le domaine ferroviaire, les fournisseurs de ce secteur ainsi que divers organismes spécialisés.

En outre, dans le cadre du congrès, une présentation de matériel à grande vitesse sera organisée en gare de Schaerbeek. Les autorités internationales, les professionnels et le grand public pourront y découvrir les dernières réalisations des chemins de fer dans ce domaine.

De plus amples informations sur ce premier congrès international sur la grande vitesse ferroviaire vous seront transmises ultérieurement. Merci de noter dès à présent : "EURAILSPEED 92", Bruxelles, du 27 au 29 avril 1992 .

Les lauréats du concours "Le chemin de la Gare"

Les lauréats de ce concours, organisé par la Fondation Roi Baudouin, et que nous avons évoqué dans Trans-Fer 75, sont connus depuis le début du mois de juillet.

Trois projets ont été primés par Région et recevront un prix de 500.000F, permettant de financer les études préalables.

Pour la Région Wallonne, les projets des gares de Liège-Guillemins, Esneux (ligne 43 entre Angleur et Rivage) et Braine-le-Comte ont été primés. Pour la Région Bruxelloise, Watermael (ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies), Cureghem et Berchem-Ste-Agathe ont été retenus. En Région Flamande, Courtrai, Malines et Galmaarden (alias Gammerages sur la ligne 123 entre Enghien et Grammont) ont été distingués.

A Esneux, il s'agit de revaloriser l'emplacement de la gare, située au bout d'un cul de sac peu entretenu et peu avenant. La place de la gare sera réaménagée, notamment dans la perspective de son utilisation par les autobus, et un environnement commercial y sera suscité.

A Liège-Guillemins, c'est tout le quartier de la gare qui devrait perdre son aspect sinistre. L'aspect piéton de la place des Guillemins serait encouragé avec la création de deux ronds-points pour voitures à ses deux extrémités, pour décourager le trafic automobile de transit. La rue du Plan-Incliné perdrait son aspect sinistre : elle serait transformée en avenue ombragée, avec mobilier urbain. Idem pour la rue Varin, mise à double sens. Les travaux pourraient coûter 120 millions, dont 20 à charge de la ville et 100 à charge des autres pouvoirs. Les travaux pourraient commencer en 1993, de pair avec ceux qui sont déjà prévus pour accueillir le TGV à Liège-Guillemins.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET

*Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Heintz, 4020 Liège (ouvert en saison samedis et dimanches après-midi)

*Dellicour, rue de Namur 49A, 1000 BRUXELLES (accepte les commandes non en stock)

*Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHIEU

ASSORTIMENT LIMITE

*MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES

*Chalet du CFV3V, route de Givet 49, 6370 MARIEMBOURG

LIVRES TRAMWAY AU PAYS DE LIEGE/LE RAIL PASSE PAR LIEGE

*Biblio, rue de la Régence, 4000 LIEGE.

Un grand week-end "vapeur" les 21 et 22 septembre 1991

**Le festival de la vapeur à Mariembourg
Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées**

Le Chemin de Fer touristique à Vapeur des 3 Vallées à Mariembourg, dans l'Entre Sambre et Meuse (CFV3V asbl), sera une nouvelle fois, les 21 et 22 septembre prochains, le plus grand carrefour annuel de la traction à vapeur : circulation non stop de plusieurs locomotives à vapeur et autorails sur son réseau, grand chapiteau permettant la petite restauration à des prix démocratiques, dégustation de bières locales, stand de vente de revues ferroviaires, jouets et souvenirs, expositions diverses.

L'édition 1991 du festival est l'occasion d'attractions complémentaires de choix.

Tout d'abord, en différents endroits du réseau CFV3V, à Mariembourg et Chimay notamment, la Fédération des Industries du Bois présente une grande animation sur le thème de la forêt et des métiers du bois, depuis l'arbre jusqu'à sa transformation sous toutes ses formes : une initiative très didactiques pour les jeunes et les autres...

En outre, un train à vapeur des CFV3V circulera entre Mariembourg et Philippeville (départs de Mariembourg à 12h30, sauf samedi, 14h30 et 16h30), sur la ligne régulière de la SNCB.

Enfin, un exemplaire de la plupart des séries d'autorails du réseau de la SNCB, ainsi que plusieurs véhicules étrangers, seront exposés : une "parade d'autorails" aura lieu à 14 heures en gare de Mariembourg.

Toutes ces animations seront à votre disposition. Vous vivrez ce week-end de septembre dans l'ambiance de la vapeur dans l'Entre Sambre et Meuse.

Le GTF asbl vous propose...

...il vous suggère d'éviter les encombrements routiers, le stress de la circulation automobile ou tout simplement les risques de la circulation en rejoignant Mariembourg - point central du festival - en train automoteur des années cinquante.

Le GTF asbl met en effet en circulation des parcours ferroviaires directs vers Mariembourg, le samedi 21/9 et le dimanche 22/9, avec retour en soirée, au départ de diverses villes belges (Bruxelles bien sûr, Liège, Huy, Namur, Charleroi, Marchienne-au-Pont, La Louvière, Mons, Tournai et Mouscron, Wavre, Ottignies et Fleurus en Wallonie, Courtrai, Gand, Alost, Denderleeuw, Anvers, Berchem, Malines et Louvain en Flandres). Ces circulations sont assurées grâce à des autorails SNCB qui n'ont plus le confort et la vitesse des trains modernes, mais qui ont ainsi leur charme, qui donne à cette manifestation un caractère inédit.

Vous trouverez les itinéraires de ces autorails et leur horaire approximatif au verso du bulletin d'inscription figurant dans ce dépliant.

Nous vous proposons un prix forfaitaire pour toute votre journée : il comprend le parcours en autorail SNCB de la gare de départ de l'autorail de votre choix à Mariembourg, l'accès au site du festival vapeur CFV3V et un aller-retour en train spécial CFV3V de Mariembourg à Treignes ou à Chimay au choix. Nous éditerons de plus une documentation spéciale et commémorative de cet événement. Ce prix "écrasé", variable selon votre gare de départ, est indiqué au verso du bulletin d'inscription. Des prix spéciaux sont prévus pour les enfants de 6 à 12 ans. En dessous de 6 ans, c'est gratuit (4 enfants maximum par adulte responsable...)

Si vous n'habitez pas sur le trajet d'un de nos autorails spéciaux, prenez un train régulier de la SNCB pour rejoindre un de nos points d'embarquements : il ne vous en coûtera qu'un supplément de 100 F aller-retour (nous nous chargeons de vous fournir le billet : il faut évidemment être inscrit au parcours "autorail GTF" pour bénéficier de cette réduction).

La réservation préalable est indispensable : pour vous inscrire pour le samedi 21 ou le dimanche 22 septembre, il vous suffit de nous renvoyer le bulletin d'inscription ci-après, avant le 12 septembre, à l'adresse indiquée, en versant simultanément la somme correspondante selon le mode indiqué sur le bulletin d'inscription.

Dans la semaine précédant cette manifestation, nous vous enverrons une circulaire de confirmation, votre horaire exact et vos titres de transport.

Remarques relatives aux participants de la région liégeoise

Gare de Liège-Palais : à proximité des lignes d'autobus "TEC" (ex-STIL et SNCV). Parking payant place St-Lambert.

Gare de Liège-Guillemins : le parking SNCB de Liège-Guillemins est temporairement hors service (à la suite de travaux). Pour cette raison, notre autorail s'arrêtera en gare de Tilleur, proche d'un accès autoroutier, où le parking est aisé.

Remarque relative à l'itinéraire 5 : le véhicule affrété pour ce parcours est un petit autorail à 2 essieux de faible capacité avec sièges en bois : ambiance rétro garantie.

Si vous partez de Verviers ou Hasselt : si un nombre suffisant de personnes en expriment le désir sur le bulletin d'inscription, un autorail spécial pourrait desservir ces deux gares.



BANQUE + ASSURANCES

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

BULLETIN DE PARTICIPATION

Festival Vapeur CFV3V

Bulletin à renvoyer avant le 12/9/91 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.....

*inscris au voyage du

SAMEDI 21/9	DIMANCHE 22/9
-------------	---------------

 (biffez mention inutile)

itinéraire choisi n° _____ gare de départ : _____
 (pour remplir, voir au verso)

(inscrivez le nombre dans les cases)

	forfait(s) adultes à F (voir verso)
	forfait(s) enfant 6 à 12 ans à F (verso)
	enfant(s) de moins de 6 ans (gratuit)
	parcours d'approche train régulier à 100F

TOTAL

.....

*J'effectue simultanément le paiement :

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
	par virement au compte 001-0534742-57 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1
	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA [n° de 20 chiffres cidessous]
	n° _____ EXP _____
	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

(*) Si un parcours était organisé au départ de
 VERVIERS (*) ou HASSELT (*), j'y participerais
 (mettez une croix éventuellement et biffez la mention inutile)

ITINERAIRES ALLER

PRIX GTF+CFV3V
aller-retour

1	2	3	4	5	Adulte	Enfant
Kortrijk 07.40 Mouscron 07.59 Tournai 08.22	Gent St-P. 07.45 Aalst 08.12 Denderleeuw 08.30	Liège-Palais 08.26 Liège-Guil. 08.35 Tilleul 08.42 Huy 09.07	Antwerpen C.07.12 Berchem 07.17 Mechelen 07.50		650 F	350 F
Mons 09.21	Bruxelles-N 09.00 Bruxelles-C 09.04 Bruxelles-M 09.09		Bruxelles N 08.10 Bruxelles M 08.30 Braine Alld 08.58	Leuven 09.10 Wavre 09.45 Ottignies 10.07	580 F	300 F
La LouvS.09.47	Nivelles 09.49 Charleroi- \downarrow 10.35	Namur 09.37	MarchienneP 09.46	Fleurus 10.42 Charler.o 11.02	500 F	260 F
	Mariembourg 11.45		Mariembourg 11.02	Mariembg 12.20	420 F	220 F

HORAIRES RETOUR

1	2	3	4	5	RAPPEL	
La Louvs.19.48 Mons 20.10	Mariembourg 18.10 Charleroi-S 19.12		Mariembourg 17.35	Mariembg 18.45	Nos prix ci-dessus s'entendent ALLER+RETOUR	
	Nivelles 19.49 Bruxelles-M 20.21 Bruxelles-C 20.28 Bruxelles-N 20.32	Namur 20.10	MarchienneP 18.49	Charler.o 20.03		
Tournai 21.03 Mouscron 21.25 Kortrijk 21.40	Denderleeuw 21.00 Aalst 21.10 Gent St-P. 21.40	Huy 20.51 Tilleul 21.16 Liège-Guil. 21.24 Liège-Palais 21.33	Braine Alld 19.37 Bruxelles-M 20.05 Bruxelles-N 20.13	Fleurus 20.23 Ottignies 21.00 Wavre 21.24 Leuven 22.03		

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