

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X
9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 78 - Décembre 1991 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 78

Quatorzième année

Décembre 1991

Vingt ans d'excursions sur le réseau ferré belge	3
Renouvellement des cotisations	5
Exclusif : l'Offre Voyageurs Star 21 en 1996	7
Nouveautés à la SNCB	
De nouveaux billets pour le service intérieur	18
L'électrification de St-Ghislain - Quiévrain	19
Bar-Bistro - restauration rénovée dans le Memling	21
Belgique-Allemagne : développement	24
Restorail	26
Infrastructure SNCB	
publications officielles	27
nouvelles diverses du réseau	30
la SNCB par ligne	32
Matériel moteur SNCB	
statistiques	37
le matériel moteur sous la loupe	43
Dossier historique	
trains de coke Alsdorf - Belval	47
Activités du GTF asbl	
GTF-voyage : Allemagne - 26-31/5/92	50
GTF-éditions	50
GTF-distribution	56

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 : 1300 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.

Vingt ans d'excursions sur le réseau ferré belge

C'était bien avant la fondation du GTF asbl... et pourtant, le virus des excursions en train spécial sur le réseau ferré belge avait déjà atteint un certain Jean Renard. Sa première organisation remonte au... 1er octobre 1971, lorsqu'un autorail série 49 de Montzen avait parcouru, à son initiative, les lignes des "Cantons de l'Est" de Welkenraedt à Sourbrodt et Losheimergraben, avec retour à Trois-Ponts.

Ce voyage, dont quelques-uns parmi nous se souviennent avec nostalgie, fut le premier d'une longue série d'excursions ferroviaires qui ont mené Jean Renard, devenu entre-temps président du GTF asbl, et, dans son sillage, de nombreux passionnés du rail, sur la quasi-totalité des voies ferrées encore praticables d'un réseau belge au fil du temps rétréci.

En vingt ans, maints sites ferroviaires aujourd'hui disparus ont été systématiquement répertoriés, visités par chemin de fer, photographiés... voire étudiés. Qui ne se souvient de ces excursions à Battice, Saint-Vith, Hannut, Ramillies, au noeud de Florennes, à Ermeton-sur-Biert et sur les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, à Flénu-Produits et dans le Borinage, à Lamorteau et sur les lignes ferrées de la Gaume, à Jumet-Brûlotte et dans la banlieue de Charleroi, dans les entrailles du port d'Anvers, sur les dernières lignes charbonnières de Campine, ou dans le Westhoek, sans oublier l'étoile de Bruxelles ou le noeud ferroviaire d'Audenarde. Des escapades imaginées par Jean Renard ont même conduit les trains du GTF asbl à l'étranger : à Maastricht par Lanaken, à Aix-la-Chapelle, Junkerath, Wiltz, Diekirch, Luxembourg, Rodange, Gorcy, Ecouviez, Givet, Anor, Teumont, Valenciennes, Armentières ou Dunkerque.

Tous les types de traction ont été systématiquement mis à contribution : locomotive à vapeur type 29, locomotive électrique type 101, locomotives diesel de tous types, automotrice électrique type 1935 ou quadruple série 800, et surtout une panoplie complète d'autorails diesel de la SNCB.

Les tramways n'ont pas été oubliés non plus, avec une prédilection pour le réseau de Charleroi... sans oublier le mémorable "coup du tram vert", cette motrice de la sérésienne RELSE restaurée, qui eut les honneurs de circulations spéciales sur la ligne STIB de Tervuren.

Après vingt ans, en 1991... le bilan est faste : plus de cent excursions se sont suivies, organisées avec le même acharnement, la même créativité, malgré toutes les embûches que ces circulations "hors normes" peuvent créer.

Pour tout ce dévouement au service de tous les amateurs ferroviaires... et de la promotion du Rail, mille fois merci, cher Président ! Que ce zèle puisse encore se manifester longtemps pour le plus grand plaisir de tous !

Le GTF asbl
La rédaction de Trans-Fer

A vous, cher Membre,
et à votre famille

Nos bons voeux
pour 1992

Le Président du GTF asbl
La rédaction de Trans-Fer

Renouvellement des cotisations

Notre secrétaire bénévole insiste pour que chacun veuille bien se conformer strictement aux indications suivantes : comme chacun le sait, notre fichier est automatisé : il n'y a donc aucun risque d'erreur ou d'oubli de notre part, ... à condition de bien respecter la procédure ci-après que nous avons voulue la plus simplifiée possible.

Tous nos membres voudront bien régler leur cotisation pour 1992 le plus rapidement possible; et en tout cas avant le 31 janvier 1992. Afin de les remercier de respecter ce délai, nous maintenons un taux de base très réduit de 190 FB (membres belges), qui ne sera valable que jusqu'au 31 janvier prochain ⁽¹⁾. Néanmoins, comme ce taux ne couvre même pas l'impression et l'affranchissement du bulletin que nous vous envoyons en fait plus souvent que quatre fois par an, nous sommes reconnaissants à tous ceux qui nous encourageront en augmentant le montant de leur cotisation à leur gré.

Si vous souhaitez mieux soutenir notre Association, devenez "Membre protecteur". Il vous suffit, dans ce cas, de nous verser une cotisation d'au moins 450 FB.

Nous vous remercions déjà de votre fidélité, et mettrons tout en oeuvre pour vous satisfaire au mieux au cours de l'année qui vient.

COTISATIONS 1992

membre adhérent habitant en Belgique : 190 FB minimum
 habitant d'autres pays : 290 FB minimum
 membre protecteur : 450FB minimum quel que soit votre domicile

rappel : les taux ci-dessus sont des montants minimum, chacun étant libre de nous soutenir en versant un montant supérieur.
 Ils ne sont valables qu'en cas de réaffiliation avant le 31 janvier 1992.

Comment verser votre cotisation ?

a) vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg :

=> versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "cotisation 1992 - vos nom et prénom - et membre n'...." (votre n' figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Transfer).

Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

(1) - après le 31 janvier 1992, le taux de cotisation "membre adhérent" passera à 450 BEF quel que soit votre domicile (sans que la qualité de membre protecteur vous soit acquise).

b) pour les autres pays : trois modes de paiement sont possibles :

=> par chèque : vous envoyez un "Eurochèque" garanti (à l'exclusion de tout autre forme de chèque) à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

=> par carte de crédit : vous envoyez votre carte de visite à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL avec la mention : "je verse à titre de cotisation 1992, la somme de (x) francs belges et règle par carte "Visa" ou "Eurocard" n°(xxx) (y compris date d'expiration). N'oubliez pas de dater et de signer.

=> par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège : indiquez en communication : cotisation 1992, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

À partir de 1992, l'envoi des cartes de membre est complètement automatisé, et se fait en une seule fois, dans le courant du premier trimestre de l'année : les membres adhérents recevront une carte de couleur verte, les membres protecteurs une "golden card".

De toute manière, la couleur de l'étiquette-adresse de notre prochain numéro de Trans-Fer (n°79) vous indiquera la bonne réception, par nos soins, de votre cotisation. Celui-ci paraîtra dans le courant du premier trimestre 1992 : nous éviterons ainsi de vous laisser trop longtemps sans nouvelles, comme pendant la première partie de l'année 1991...



EXCLUSIF !

L'Offre Voyageurs

STAR 21 en 1996

"STAR 21" est désormais bien connu de nos lecteurs : nous avons consacré le contenu complet de notre numéro précédent à ce plan de modernisation du réseau ferré belge.

Mais s'il s'agissait principalement d'une description succincte des travaux d'infrastructure à réaliser dans les dix prochaines années, pas un mot n'y était dit au sujet du nouveau service des trains - "l'offre voyageurs" - adaptée en fonction des nouvelles infrastructures : un vent favorable nous a permis récemment de prendre connaissance d'un document daté du 30 septembre dernier, et qui décrit précisément cette nouvelle offre.

Ainsi, vous trouverez ci-dessous en exclusivité une première description de ce nouveau réseau - complété par le genre de matériel qui y sera affecté - tel qu'il pourrait être exploité dès mai 1996.

Insistons sur le fait qu'il ne s'agit que d'un projet, susceptible d'être amendé. Nonobstant ce risque, nous avons pourtant estimé qu'il était intéressant de vous en faire part dès maintenant, quitte à vous tenir ultérieurement au courant des modifications éventuelles. Bonne lecture !

1. LE BUT DE CETTE NOUVELLE RESTRUCTURATION.

Selon les dernières prévisions, c'est en mai 1996 que la ligne nouvelle sera ouverte entre la frontière française et Lembeek.

A ce moment, le service des trains de voyageurs de la SNCB devra inévitablement subir de nombreuses modifications, notamment pour prendre en compte les correspondances à assurer dans les futures gares belges du réseau TGV (Bruxelles Midi, Nord, Anvers Central, Liège Guillemins et... Lille !)

D'autre part, la croissance escomptée du trafic des nouveaux pôles d'activité ("l'Espace Bruxelles Europe" à Bruxelles Quartier Léopold, et l'aéroport de Bruxelles National) nécessite également de profondes adaptations de l'offre voyageurs actuelle.

Contrairement à ce qui s'est passé en 1984 (le fameux plan IC-IR) et en 1988 (l'actualisation de ce même plan), il ne s'agira donc plus cette fois d'une restructuration "à la De Croo", mais bien d'une adaptation - à la hausse ! - de l'offre voyageurs, à la fois du point de vue quantitatif que qualitatif...

2. LE "CREDO" DE LA NOUVELLE OFFRE 1996.

- Des fréquences élevées : une fréquence de base de DEUX trains par heure (soit un train toutes les demi-heures en moyenne) est indispensable entre les grandes agglomérations distantes de +/- 150 km. Au-delà de cette distance, une fréquence horaire semble suffisante.

A contrario, des fréquences encore plus élevées sont justifiées sur des relations plus rapprochées, pour peu que le potentiel voyageurs soit suffisant.

- Réduction de la durée du voyage sur les longues distances, par la mise en marche de trains "très rapides" entre les grandes agglomérations et de trains "rapides" entre les grandes villes.

La diminution des temps de parcours sera obtenue par l'augmentation des vitesses des convois, et par la suppression de certains arrêts intermédiaires.

- Des relations directes : les déplacements nécessitant un (ou des) changement(s) en cours de route sont dissuasifs pour le voyageur occasionnel, qui redoute l'incertitude de la correspondance offerte, ainsi que le changement de quai à effectuer.

S'il s'avère impossible de réaliser une relation directe, il faut alors privilégier des changements "quai à quai" entre les trains en correspondance.

- Le confort du matériel : plus le déplacement est long, plus le niveau de confort exigé par le voyageur est élevé.

Le nouveau matériel qui sera construit dans le cadre de STAR 21 est pour l'instant à l'étude au département du matériel de la SNCB : il tiendra compte de ces nouveaux impératifs de confort et de vitesse.

- Une meilleure adéquation entre la fréquence et la demande : on peut imaginer qu'une offre "heure de pointe" étendue à une plage-horaire plus large induira des modifications dans les habitudes de déplacements d'une partie de la clientèle, ce qui permettra d'étaler les "super-pointes" de 8 et de 17 h.

D'autre part, l'offre proposée aux navetteurs habitant dans un rayon de +/- 40 km autour de Bruxelles doit absolument être étoffée, afin de réduire les problèmes de circulation automobile.

- La régularité des circulations doit encore être améliorée, par des réutilisations moins immédiates du matériel à son terminus (ce qui réduit le report des retards "en cascade"),

par la réduction des immobilisations du matériel pour des causes techniques, et par l'augmentation de la capacité des circulations en ligne, dans la Jonction Nord-Midi, par exemple.

3. LES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE REALISES POUR 1996.

De l'ensemble du plan "STAR 21", seule une partie des travaux d'infrastructure qui y sont prévus seront effectivement réalisés lors de la mise en route du nouveau réseau en 1996 ; il s'agit des projets suivants :

- électrification de Liège - Marloie (1993) ;
- électrification de Tournai - Lille (1993) ;
- électrification de Deinze - La Panne (1994) ;
- électrification de Saint Ghislain - Quiévrain (1994) ;
- pose de la courbe de raccord 36/35 à Louvain (1996) ;
- nouvelle signalisation dans la Jonction (1996).

4. LES DIFFERENTES CATEGORIES DE TRAINS EN 1996.

1° Les trains TGV et INT.

Par la force des choses, les INT (trains internationaux classiques) n'assureront plus que des relations de nuit à grands parcours, les relations diurnes étant majoritairement reprises par les TGV.

2° Les trains intercités (IC).

Ces trains continueront à assurer les relations intervilles comme actuellement. Le matériel roulant de la nouvelle génération (en cours d'élaboration) y sera affecté : il s'agira de nouvelles voitures (M6 ?) et de nouvelles automotrices doubles (AM 91 ?), qui seront spécifiquement conçues pour les relations IC (aptés à minimum 160 km/h, et à quatre places de front en 2e. classe).

A remarquer que le concept des IC + (des IC reliant les grandes agglomérations du pays avec Bruxelles, sans aucun arrêt intermédiaire) a été abandonné, par manque d'un potentiel suffisant de voyageurs.

Le nombre de relations classées "IC" passera de 14 à 17.

3° Les trains interrégionaux (IR).

Ces relations interrégionales uniront comme par le passé les villes d'importances moyennes entre elles ; en bout de ligne, une fonction "omnibus" pourra toujours leur être confiée, par la desserte de gares ou de points d'arrêts qui ne répondent pas aux critères "IR".

Le nombre futur des relations "IR" est ramené de 15 à 12.

4° Les trains locaux (L).

Il s'agit des relations entre les petites gares ou points d'arrêt, et les gares IC ou IR.

A terme, la dénomination "train L" devrait être remplacée, celle-ci ne s'étant pas véritablement imposée auprès de la clientèle, qui continue toujours à parler de "trains omnibus"...

A l'instar des réseaux étrangers, une collaboration active avec les pouvoirs régionaux sera recherchée pour une meilleure adéquation de l'offre aux besoins locaux ; c'est ainsi que la suppression de certaines relations L n'est donc pas à exclure à l'avenir.

5° Les trains de pointe cadencés (IB - IS).

C'est indiscutablement LA nouveauté du plan "1996" : il s'agira de trains cadencés d'appoint entre les gares importantes et moyennes de la périphérie de Bruxelles via la Jonction NM, et qui circuleront uniquement en semaine, de 6 à 10 h. et de 15 à 19 h. (ou 13 à 19 h. sur les lignes où il n'existe qu'une cadence horaire). Ces relations seront dénommées "IB" (Inter-Bruxelles). A noter que l'ensemble du parc actuel des voitures à deux niveaux (soit 130 voitures) sera intégralement et exclusivement affecté à la desserte de ces relations IB !

Par ailleurs, un ensemble de relations semblables sera organisé au départ de Bruxelles Schuman : elles seront appelées "IS" (Inter-Schuman).

Le but de ces relations IB -IS est d'offrir au voyageur un cadencement au quart d'heure dans un rayon de 10 à 40 km. autour de Bruxelles, pendant une heure de pointe fortement "élargie". C'est en fait un réseau du type "RER" (Réseau Express Régional) qui ne veut avouer son nom, sans doute parce qu'il est de consonance trop française (ou francophone..?)

6° Les trains de pointe (P).

L'offre actuelle des trains de pointe restera sensiblement égale, sauf sur les axes desservis par les relations IB et IS dont question ci-dessus, où le nombre global de ces trains P diminuera, voire disparaîtra en cas de double emploi.

7° Les trains touristiques (T).

L'offre actuelle restera quasi inchangée.

5. LES NOUVELLES RELATIONS "1996"

Les relations à grande vitesse

- Bruxelles $\left\{ \begin{array}{l} \text{Anvers C. - Amsterdam} \\ \text{Liège G. - Cologne} \end{array} \right.$

- Bruxelles - Lille $\left\{ \begin{array}{l} \text{Londres} \\ \text{Paris et au-delà} \end{array} \right.$

Les relations IC

NB 1 : Les lieux indiqués entre parenthèses sont des arrêts ou des relations terminales non encore décidés.

NB 2 : le sigle "=>" désigne un scindage ou un regroupement de rame.

	ITINERAIRE ET ARRETS	MATERIEL
IC A	ANVERS C - Malines - BRU JNM - Nivelles - CHARLEROI S (1)	RR 13-M6
IC B	OSTENDE - Bruges - Gand SP - BRU JNM - Louvain - Liège G - VERVIERS C (- Welkenraedt - Eupen) (1)(2)	RR 13-M6
IC C	BRU JNM - Bru Schuman - QL - Namur - Arlon - Luxembourg - STRASBOURG (- Bâle)	(3)
IC D	* LA PANNE - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte => * POPERINGE - Ypres - Comines - Wervik - Menin - Wevelgem - Bissegem - COURTRAI => => GAND SP - BRU JNM - Aarschot via courbe 36/35 - Diest - HASSELT (- Genk) (4)	AM 91

(1) Exploitée par du matériel de la nouvelle génération : locomotive série 13 et voitures M6, en rame réversible (RR).

(2) Pour autant que la rotation du matériel le permette, cette relation sera prolongée jusqu'à Eupen.

(3) Instauration d'une relation rapide et de haut niveau entre les trois capitales européennes, exploitée au moyen d'un nouveau matériel automoteur bitension (vraisemblablement du type "Pendolino", à caisses inclinables).

Objectif : Brux QL - Luxembourg en 1 h 45.

Cette relation pourrait être prolongée jusqu'à Bâle (SNCF).

(4) Nouvelle relation à "tranches", avec scission et fusion à Gand SP.

Création d'une relation directe entre Bruxelles et Hasselt via la nouvelle courbe de raccord à Louvain (gain de temps total : +/- 20 min.

IC E	BRU JNM - Braine-le-C - Soignies - MONS - Jemappes - Quaregnon - ST GHISLAIN (-Quiévrain) ⁽⁵⁾	AM 91
IC F	LIEGE P - Liège G - Huy - Namur - Charleroi S - La Louvière S - Mons - TOURNAI - LILLE ⁽⁶⁾	AM 91
IC G	OSTENDE - Bruges - Gand SP - Dampoort - Lokeren St Nicolas - (Berchem) - ANVERS C ⁽⁷⁾	AM 91
IC H	ANVERS C - (Berchem) - Lier - Heist o/d B - Aarschot - Diest - HASSELT	AM 91
IC I	LILLE - Mouscron - Courtrai - (Waregem) - GAND SP - Dampoort - Lokeren - St Nicolas - (Berchem) - ANVERS C ⁽⁸⁾	AM 91
IC J	LILLE - Mouscron - COURTRAI - Izegem - Roulers - Torhout - Bruges - OSTENDE ⁽⁸⁾	AM 91
IC K	BRU JNM - Malines - (Berchem) - ANVERS C - Kapellen - Kalmthout - Essen -...- NIJMEGEN ⁽⁹⁾	11-NS
IC L	BRU JNM - Schuman - QL - Ottignies - Gembloux Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont Marbehan - Arlon - LUXEMBOURG ⁽¹⁰⁾	AM 03
IC M	BRU JNM - Ath - Leuze - Tournai - Herseaux - MOUSCRON	RR M4

La desserte de Genk - déjà reprise par la relation IC N - n'est pas encore décidée.

⁽⁵⁾ Le prolongement de cette relation ne sera réalisé que pour autant que la rotation du matériel le permette ; sinon, création d'une relation L St Ghislain - Quiévrain.

⁽⁶⁾ Relation assurée par des AM doubles de la nouvelle génération (AM 91), qui seront bitension pour desservir Lille.

⁽⁷⁾ Limitation de la relation actuelle Ostende - Roosendaal à Anvers C. La desserte de la ligne 12 et au-delà sera reprise par la relation IC K.

⁽⁸⁾ Les trains des relations IC I et IC J seront fusionnés entre Courtrai et Lille, la SNCF n'admettant que deux relations venant de Belgique, pour des problèmes de saturation de la gare lilloise.

Matériel : AM 91 bitension.

⁽⁹⁾ Création d'une relation directe entre le Nord d'Anvers et la Capitale.

Les arrêts sur le réseau des NS sont encore à déterminer. Le matériel réversible "Benelux" actuel sera réutilisé sur cette relation.

⁽¹⁰⁾ Matériel : des AM 03 (Break) triples.

IC N	* KNOCKE - Duinbergen - Heist => * BLANKENBERGE => => BRUGES - (Aalter) - Gand SP - BRU JNM - Louvain - Tirlemont - Landen - (Alken) - HASSELT - Kiewit - Bokrijk - GENK	AM 03
IC O	* MAASTRICHT - Visé - Bressoux => * EUPEN - Welkenraedt - (Dolhain - Verviers P) - Verviers C - (Pepinster) => => LIEGE G - Ans - Wareme - Landen - Tirlemont - Louvain - BRU JNM (11)	AM 03
IC P	GAND SP - Alost - Denderleeuw - BRU JNM - Schuman Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - NAMUR => => Andenne - Statte - HUY - Flémalle Hte - LIEGE G - LIEGE Palais => Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - DINANT (12)	AM 03
IC Q	ST NICOLAS - Lokeren - Zele - Termonde - BRU JNM - Liedekerke - Denderleeuw - Alost Lede - Wetteren - GAND SP (13)	AM 03

- Les relations IR

IR a	CHARLEROI S - Marchienne a/Pt - Luttre - Nivelles Braine l'A - BRU JNM - Vilvorde - Malines - Nekkerspoel - Wavre St Cat - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel O God - Berchem - ANVERS C	AM Quad
------	--	---------

(11) La tranche "Eupen" de l'IC O desservira les gares intermédiaires entre Verviers C et Welkenraedt, ce qui permettra la suppression de la relation L. En outre, la possibilité de desservir également les principales gares intermédiaires (les autres étant fermées !) entre Verviers C et Liège G sera étudiée, afin de supprimer également cette autre relation L. A Bruxelles Midi, cette relation pourrait être soit prolongée vers Ostende, soit fusionnée avec une autre relation IC.

(12) En saison, pourrait être prolongée jusqu'à Blankenberge, comme actuellement.

(13) La délivrance du label "IC" à cette relation est encore sujette à discussions.

IR b	ANVERS C - Berchem - Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - BRU JNM - Hal - Engghien => => Herne - Tollembeek - Galmaarden - Viane M - GRAMMONT => Silly - ATH (- Rebaix - Papignies - Houraing Lessines - Acren - Grammont) (14)	AM Quad
IR c	BRU JNM - Hal - Tubize - Braine-le-C - Ecaussinnes La Louvière C - La Louvière S - Leval - BINCHE	AM Quad
IR d	ANVERS C - Berchem - Lierre - Herentals - Geel Mol - Lommel - Overpelt - NEERPELT	AM 140
IR e	NAMUR - Jemeppe s/S - Auvelais - Tamines - Châtelet - Charleroi S - Marchienne a Pt - Forchies - Piéton - Carnières - Morlanwelz - La Louvière S - Mons - Jemappes - Quaregnon St Ghislain - Blaton - Péruwelz - Antoing - TOURNAI (15)	AM 140
IR f	COURTRAI - Harelbeke - Waregem - Deinze - Gand SP - Wetteren - Termonde - Malines - Nekkerspoel - Lier - Herentals - Tielen - TURNHOUT	AM 140
IR g	COURTRAI - Vichte - Anzegem - Audenaerde - Zottegem - Denderleeuw - BRU JNM	RR M4
IR h	BRU JNM - Schuman - QL - Etterbeek - La Hulpe Genval - Rixensart - Ottignies - LLN UNIV	AM 140
IR i	BRU JNM - Hal - Tubize - Braine-le-C - Soignies Jurbise - MONS (- Cuesmes - Frameries - Genly Quévy) (16)	AM Quad
IR k	ST NICOLAS - Tamise - Bornem - Puurs - Willebroek - Malines - (Haacht) - LOUVAIN	AM 140
IR l	LIEGE G - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coe - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy ---- LUXEMBOURG	55-M4

(14) Le prolongement d'Ath à Grammont ne se réalisera que si la rotation optimale du matériel le permet. Sinon, une relation L sera créée sur cette section.

(15) Roule omnibus entre Charleroi S et La Louvière Sud, et suppression simultanée de la relation L indépendante sur cette section.

(16) Relation supplémentaire entre Bruxelles et Mons, pour compenser la suppression des INT Bruxelles - Paris. La desserte au-delà de Mons ne se réalisera que si la rotation optimale du matériel le permet.

IR m	EKKLO - Waarschoot - Sleidinge - Wondelgem - Dampoort - GAND SP - De Pinte - Eke Nazareth Gavere Asper - Zingem - Eine - Audenaerde RENAIX	(17)
IR n	HASSELT - Diepenbeek - Bilzen - Tongres - Glons - Liers - Milmort - Herstal - LIEGE PALAIS JONFOSSE - GUILLEMINS (18)	AM 86

- Les relations IB - IS

IB 1	LUTTRE - Obaix Buzet - Nivelles - Lillois - Braine l'A - Waterloo - Rhode SG - Uccle Cal - BRU JNM - Schaerbeek - Vilvorde - MALINES	RR M5
IB 2	TERMONDE - Lebbeke - Opwijk - Merchtem - Asse - Jette - Bockstael - BRU JNM - Liedekerke - Denderleeuw - Erembodegem - ALOST	RR M5
IB 3	(SOIGNIES - Braine-le-C - Tubize) - Hal - BRU JNM - Schaerbeek - Zaventem - Kortenberg LOUVAIN	RR M5
IB 4	ZOTTEGEM - Herzele - Burst - Ede - Haaltert - Denderleeuw - Liedekerke - Ternat - Jette - Bockstael - BRU JNM - Hal - Enghien - Herne - Tollembeek - Galmaarden - Viane M - GRAMMONT	RR M5
IS 1	NIVELLES - Lillois - Braine l'A - Waterloo - Rhode SG - Etterbeek - QL - SCHUMAN - Zaventem - Kortenberg - Louvain - TIRLEMONT	AM 140
IS 2	ANVERS C - Berchem - Kontich - Duffel - Wavre St Cat - Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - SCHUMAN - QL - Etterbeek - HAL	AM 140
IS 3	ALOST - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke Ternat - Jette - Bockstael - SCHUMAN - QL - Etterbeek - Ottignies - Gembloux - NAMUR	AM 140

NB : Lors de l'établissement des horaires de ces relations, et si certaines contraintes d'exploitation l'exigeaient, les branches situées de part et d'autre de Bruxelles pourraient être combinées de manière différente.

Par ailleurs, les relations IS 1 et 2 sont en principe prévues via le nouveau tunnel à réaliser entre Schuman (1.161) et Josaphat (sur la ligne 26) : comme cet ouvrage ne pourrait être réalisé au mieux avant 1998, une inconnue plane sur ces deux relations IS, leur circulation via Schaerbeek semblant exclue, précisément pour des problèmes de cisaillements d'itinéraires en gare de Schaerbeek.

(17) Le matériel roulant de cette relation sera soit des locos diesel tractant des voitures M2 (comme actuellement), soit des locos diesel à chauffage électrique (qui restent à réaliser !) tractant des voitures M4, soit... des nouveaux autorails !

(18) Soit une relation IR qui serait assurée au moyen d'automotrices "banlieue"...

- les relations L

NB : Toutes les gares et points d'arrêt intermédiaires sont desservis.

Ligne	S e c t i o n	Matériel (19)
12	Anvers C - Essen	
15	Anvers C - Lier	
	Aarschot - Louvain	
	Herentals	AM 86 (20)
15 bis	Mol - Hasselt	
25	Anvers C - Bru JNM (-Nivelles)	
26	Vilvorde - Hal	AM 86
35	Hasselt - Aarschot - Louvain	AM 86
36	Louvain - Landen	
	Louvain - Bru JNM	
	Liège G - Waremme	
37	Liège G - Welkenraedt (-Aachen HBF) (21)	
43	Liège G - Jemelle	
44	Verviers C - Spa - Géronstère	
50	Bru JNM - Jette - Ternat - Denderleeuw - Alost	
50/90	Gand SP - Alost - Grammont	
50A	Gand SP - Bruges	
51A/66	Zeebrugge - Courtrai	
52	Anvers C - Boom (-Puurs)	AM 86
53	Gand SP - Termonde - Malines	
53bis	Malines - Louvain	AM 86
59	Anvers C - St Nicolas (-Lokeren) (22)	AM 86
60	Bru JNM - Termonde	
82	Alost - Burst	(23)
89	Denderleeuw - Zottegem - Audenaerde	
90ter	Ath - Mons	
96	Bru JNM - Braine-le-Comte	
108	Braine-le-comte - Manage	
112	Charleroi S - Manage - La Louvière C - Mons	
122	Gand SP - Grammont	M2
124	Nivelles - Bru JNM	
125	Namur - Liège G	
130	Namur - Charleroi S	
130A	Charleroi S - Erquelines	
132	Charleroi S - Couvin	M2
139	LLN Université - Ottignies - Louvain	AM 86
140	Charleroi S - Ottignies - Wavre	

(19) Sauf précision contraire, il s'agit d'automotrices doubles 140 ou 130, les tranches 50, 53, 54, 55 et 56 étant toutes radiées.

(20) Relation assurée soit par des voitures M2 tractées par locomotive diesel, soit par de nouveaux autorails à construire.

(21) Desserte d'Aachen HBF justifiée par la disparition des IC Ostende - Cologne via la ligne 37. Cette relation sera en correspondance avec l'IC B à Verviers C.

(22) Prolongation jusqu'à Lokeren, si l'IC Q n'arrête ni à Belsele, ni à Sinaai.

(23) Assuré par de nouveaux autorails.

144	Gembloux - Jemeppe s/S	
161	LLN Université - Bru Nord Ottignies - Namur	
162	Namur - Arlon	
163	Bastogne - Libramont - Virton	(24)
166	Dinant - Bertrix	(24)

6. LES BESOINS FUTURS EN NOUVEAU MATERIEL.

Pour assurer le service voyageurs tel que décrit ci-dessus dès 1996, le nouveau matériel suivant devrait être commandé :

- 132 automotrices doubles "nouvelle génération" (AM 91), dont 74 monotension et 58 bitension ;
- 129 voitures "nouvelle génération" (M6) ;
- 14 locomotives électriques bitension aptes à 200 km/h (série 13) ;
- 20 autorails ;
- 21 locomotives diesel à chauffage électrique, au cas où l'on voudrait remplacer les voitures M2 par des M4 sur les lignes non-électrifiées.

Edmond Son. (10/91)

(24) Relations assurées en principe par de nouveaux autorails. Toutefois, si l'Athus-Meuse était électrifiée en 25 kV, on y ferait plutôt circuler des automotrices bitension. Se poserait alors le problème de la section Libramont - Bastogne, dont l'électrification n'a jamais été évoquée jusqu'à présent.

NOUVEAUTES SNCB

De nouveaux billets pour le service intérieur Le système Sabin

Qui ne se souvient des antiques machines de guichet mécaniques "Schuster", du nom du fonctionnaire de la SNCB qui les avait inventés à la fin des années quarante. Ces machines, en service pendant une trentaine d'années, permirent à la SNCB d'éditer les célèbres petits cartons violets, format "Edmondson", qui servaient de titre de transport en service intérieur. Même les Chemins de Fer Luxembourgeois s'étaient équipés de ce matériel, qui délivraient alors, il est vrai, des billets de couleur jaune, à Luxembourg-Ville notamment.

A la fin des années septante, ces machines furent remplacées par une première génération d'ordinateurs de guichets, de marque "Prodata". Ce matériel, typique par la couleur orange de son capot et en service dans la plupart des gares, est actuellement dépassé, surtout par son manque de souplesse. S'il édite correctement billets ordinaires et tickets d'abonnement, sur carton léger à fond de sécurité jaune, il n'est pas adapté pour éditer les nouveaux produits développés depuis peu par la SNCB, tels le "Go-Pass" des Jeunes, ou le "Golden Rail Pass", ou encore d'autres titres de transport promotionnels. De plus, à chaque changement de tarif, il faut près de trois mois pour actualiser les disquettes nécessaires au fonctionnement de ces ordinateurs de guichet.

La SNCB a donc décidé de moderniser, une fois encore, la distribution des billets de service intérieur, en prenant en compte les fulgurants progrès de l'informatique. Dès le mois de mars 1993, les machines "Prodata" feront place au système "Sabin", acronyme flamand de "système d'automatisation du trafic passagers intérieur". Il s'agit d'un système informatique dernier cri, dans lequel le fournisseur devait s'engager non seulement à fournir le matériel (hardware) et les logiciels (software), mais aussi à garantir le résultat final.

A la suite d'un appel d'offres, c'est la firme Digital qui a remporté la compétition, et qui fournira le système "clés en mains" pour la somme globale de 890 millions. La firme Prodata, fournisseur précédent, n'a toutefois pas été totalement évincée, puisqu'elle fournira les claviers adaptés à cet usage spécifique, et les petits écrans (displays) tournés vers le public, et qui renseignent actuellement sur le prix du billet demandé.

Concrètement, la SNCB disposera donc de deux ordinateurs Vax 6000, installés dans des locaux différents de Bruxelles-Midi, sécurité et fiabilité oblige, et de 600 micro-Vax, machines de guichets dispersées dans 275 gares du pays. Elles seront capables d'éditer tous les types de billets, sur - ce qui est une autre nouveauté - un format papier agrandi, aligné

sur celui des billets d'avion (1) : un nouveau standard européen.

Le guichetier disposera d'un clavier spécial, de type "Prodata", comportant notamment une centaine de touches de fonction, permettant par exemple une pré-programmation des destinations les plus demandées.

Collectionneurs... n'attendez pas la dernière minute pour archiver les billets actuels à fond de sécurité jaune...

L'électrification de la ligne
97
Saint-Ghislain - Quiévrain

Cette électrification, initialement prévue pour 1983, deviendra effective... si tout va bien, en 1993, voire 1994 !

Un peu d'histoire... ou de la grandeur à la décadence

La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain - Blanc-Misseron fut inaugurée le 14 novembre 1842. Elle rejoignait, de l'autre côté de la frontière, la ligne du Nord français qui devait assurer la première liaison entre les capitales belge et française via Valenciennes, et de nombreux changements de convois. En effet, il fallut attendre le 12 décembre 1857 pour les premières liaisons directes Bruxelles - Paris via Feignies.

La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain, exploitée à double voie pour une vitesse autorisée de 90 km/h, est longue de 10 kilomètres. Elle dessert les gares intermédiaires de Boussu, Hainin et Thulin. Des cabines de signalisation mécanique fonctionnent à Boussu, Thulin et deux à Quiévrain. Elles sont presque centenaires.

Si la circulation des trains de voyageurs a toujours été florissante, par contre le trafic marchandises, qui connut jadis pléthore d'heures de gloire, a décliné au fil des années, surtout depuis le début des années quatre-vingts. En effet, la spécialisation des points frontières par la SNCF et la SNCB, conjuguée avec le déclin des industries valenciennes a provoqué la fermeture des points frontières belge de Quiévrain et français de Blanc-Misseron. En 1980, quatre trains de marchandises aller et retour transitaient encore par ce point frontière. Ce trafic est actuellement dévié via Quévy - Feignies. Entre Quiévrain, Blanc-Misseron et Valenciennes, subsiste encore une ligne à voie unique parcourable à la vitesse de 30 km/h.

(1) - c'est à quelques millimètres près, le format de l'actuel billet d'avion.

L'électrification

Une gare nouvelle doit être construite à Quiévrain. Les travaux débiteront en septembre 1992.

Pour éviter notamment d'importantes modifications aux deux ponts routiers franchissant la ligne 97 à Thulin, celle-ci sera exploitée sous le régime de la voie unique sur la voie "A" du sens Saint-Ghislain - Quiévrain, avec ripage de celle-ci sous la partie centrale des ponts, pour satisfaire aux obligations du gabarit électrique. La voie unique assimilera le régime du block automatique, avec automatisation des passages à niveau, qui seront encadrés par des circuits de voie : la sécurité en circulation sera assurée par un système basé sur le comptage des essieux, comme au tunnel de Montzen-Botzelaer, sur la ligne 24 Visé - Aix-la-Chapelle (Ouest)..

A Quiévrain, seules trois voies seront électrifiées. Une, voire deux autres voies seront maintenues pour le trafic local. Le poste "tout relais", installé dans le nouveau bâtiment des recettes de la gare, remplacera les deux cabines actuelles. Il sera ultérieurement télécommandé de Saint-Ghislain, où d'importants travaux de signalisation sont également prévus, conjugués avec des travaux de voie pour permettre le passage des TGV venant de Lille et se dirigeant vers Charleroi, par le raccourcement d'Antoing, à la vitesse de 160 km/h.

A Mons, les voies d'entrée de Jemappes devront aussi être adaptées à cette nouvelle vitesse : actuellement, celle-ci est limitée à 40 km/h. Le passage à niveau n°99, à l'entrée de Mons, sera remplacé par un couloir sous-voies piétonnier, avec déviation de la circulation routière. Ce passage à niveau, automatisé, était le dernier témoin de l'âge d'or de la gare de Mons avant l'électrification de ses lignes et voies internes.

Le service des trains sera adapté à la nouvelle situation, quand la ligne 97 sera électrifiée : les trains électriques en provenance de Zaventem (aéroport) et Bruxelles, actuellement limités à Mons, devraient continuer jusqu'à Quiévrain. Cette nouvelle desserte sera très appréciée par les nombreux navetteurs originaires notamment de la populeuse cité de Boussu, qui ne devront plus se rendre, ou changer à Saint-Ghislain.

G.F.

Pour en savoir plus sur la ligne St-Ghislain - Quiévrain - Valenciennes, et disposer de photos.

Si vous souhaitez en savoir plus sur la ligne St-Ghislain - Valenciennes, un véritable musée d'archéologie industrielle fonctionnel avec sa signalisation à palettes et ses passages à niveau encore manoeuvrés à la main, et disposer d'une bonne documentation iconographique sur le sujet, lisez l'article de R. MARGANNE "les lignes ferrées oubliées du Borinage et du Valenciennois" dans Trans-fer spécial n°4, qui fait le point sur toutes les voies ferrées de la région (ligne 97 St-Ghislain - Valenciennes, mais aussi 98 St-Ghislain - Warquignies - Flénu-Produits - Frameries, 100 St-Ghislain - Terture - Ath).

Trans-Fer spécial n°4 "Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben" (56 pages format A4, textes et 90 photos en noir-et-blanc) est toujours disponible au prix de 450 FB port compris à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

Pour nos membres étrangers, le prix est porté à 480 BEF à nous faire parvenir comme indiqué en 3e page de couverture.

" BAR-BISTRO ": RESTAURATION RÉNOVÉE DANS L' EC MEMLING.

Une nouvelle conception de la restauration ferroviaire verra le jour dès le 29 octobre 1991, dans une voiture "BAR-BISTRO" intégrée au train international Eurocity MEMLING qui relie quotidiennement Ostende à Cologne via Bruxelles. La SNCB veut ainsi améliorer le service rendu à la clientèle en présentant, avec son partenaire RESTORAIL, une gamme de produits de qualité à des prix abordables.

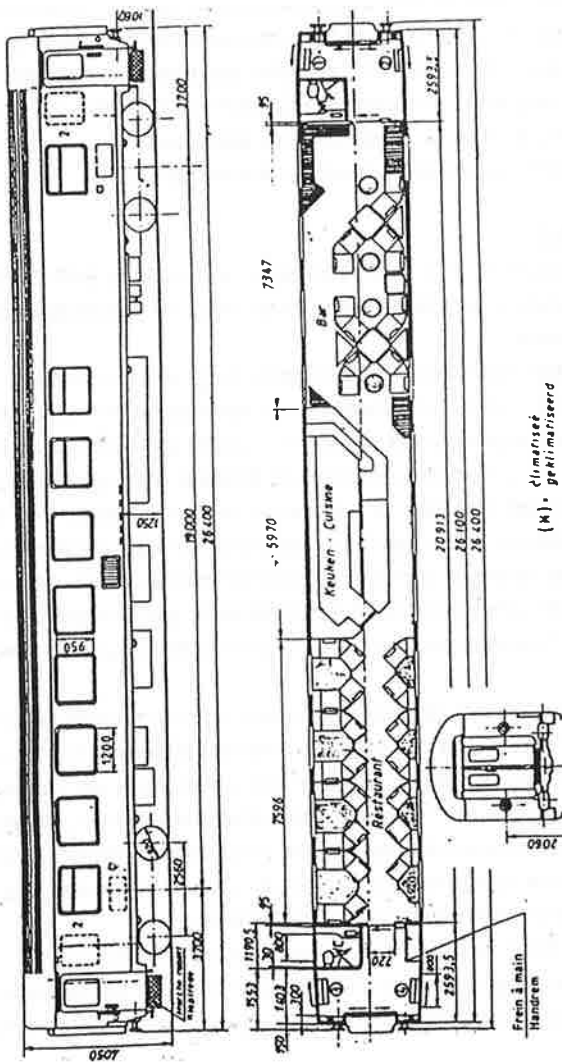
La voiture BAR-BISTRO

L'aménagement, la décoration et la livrée extérieure de la voiture BAR-BISTRO ont été intégralement conçus par le service Design de la SNCB, et la réalisation confiée à l'Atelier Central de Malines.

La voiture Bar-Bistro est issue de la transformation d'une voiture existante du parc international de la SNCB. L'atelier central de Malines, qui dispose d'un savoir-faire très développé lui permettant d'exécuter des travaux très variés sur le matériel ferroviaire, a assuré l'adaptation de la voiture. L'équipement intérieur ainsi que l'habillage du véhicule ont été totalement repensés en vue de sa nouvelle fonction. Les espaces intérieurs ont été redistribués. Deux espaces ouverts à la clientèle encadrent un local cuisine-bar au centre de la voiture. L'un de ces espaces remplit davantage la fonction de bar, axée sur les consommations rapides et légères, le cas échéant à emporter. L'autre constitue le restaurant proprement dit, où des repas complets peuvent être pris.

Ces deux espaces communiquent entre eux par un passage situé le long de la cuisine. Donnent une illusion d'espace à ce petit couloir, les miroirs posés sur la paroi interne. Les tons intérieurs ont été choisis pour induire une atmosphère de confort et de douceur. Les stores apposés sur chaque fenêtre, sont bleutés pour une meilleure efficacité. Tout le contour de la voiture reçoit un éclairage indirect. Côté " Bistro ", des appliques murales ont été apposées pour donner un appoint d'éclairage. Le sol est entièrement recouvert d'un vinyl assez souple dans les tons gris.

Des sièges surélevés, façon tabouret, sont groupés autour de tables roses, usinées dans le matériau spécialisé qu'est le Corian. C'est une première en ce domaine: ce matériau, dérivé du PVC, a l'apparence du marbre et est d'un entretien très facile.



IDENTIFICAT: - Sans jupes de bas de caisse
- Geen rokken aan de onderkast

HISTOIRE - HISTORIEK:
1987 : B 11 (12714 - 12780)
1991 : 1 ingebouwd BISTRO
1991 : 1 transformé

Type	Numéro M - Nummer M	Num. UIC	Cat. - Soort	Places - Plaatsen	Tare - Tarr	Tonnage - Totaal gew.	Quantité - Aantal	Courbe - Bocht	Vitesse - Snelheid	
I 10	12780	6188 2170 080	Bistro				1	125 / 75 m	160 km/h	
Modifié										
Gewijzigd										
							M 20 423	676 - 0 - 050 M		
								(B)		

Les portes extérieures sont peintes en jaune afin de différencier aisément la Bar-Bistro des autres voitures du Memling dont les portes sont rouges. Aux couleurs rouge et bleu, qui identifient l'entreprise ferroviaire, on a ajouté un gris doux en deux nuances de ton, pour former un fond parfaitement harmonieux. Le tout est relevé par deux petites touches gaies: un noeud papillon vert, jaune et bleu, symbolisant la partie "Bar", et l'assiette sur fond gris, qui indique la partie "restaurant". Les vitres sont teintées et anti-reflet.

L'ensemble, fruit des réflexions et des travaux des services de la SNCB, est conçu pour répondre aux divers souhaits de la clientèle, de la consommation rapide à la restauration plus complète, dans un cadre moderne et agréable. La voiture a également été étudiée en vue d'une utilisation optimale par le personnel de service.

Menus nouveaux, services modernes

La SNCB a choisi la Société RESTORAIL comme partenaire commercial, chargé d'offrir aux voyageurs un service à table de qualité dans la partie "resto", un self-service dans la partie "Bar" et un service mini-bar ambulant, proposant des boissons et de la petite restauration. Les plats servis dans la voiture Bistro sont du même type que ceux que l'on mange dans les avions. Précuits, ils passent directement des enceintes frigorifiques aux fours à micro-ondes. Grâce aux techniques modernes de conservation, la chaîne du froid n'est jamais brisée, ce qui est un gage de qualité et d'hygiène.

Bar-Bistro: l'expression d'un service nouveau moderne et adapté aux besoins de la clientèle. Selon le succès que rencontrera cette première expérience en domaine, la SNCB envisagera de l'étendre à d'autres relations. L'EC Memling et l'offre internationale de la SNCB: une nouvelle dynamique pour s'insérer le train efficacement dans le marché des transports internationaux à la veille du 21^{ème} siècle.

BELGIQUE - ALLEMAGNE : DEVELOPPEMENT

Selon les perspectives actuelles, la mobilité des personnes augmentera sensiblement au cours des prochaines décennies, particulièrement sur moyennes et longues distances, en raison de la création du marché unique européen. Le développement du réseau de trains à grande vitesse favorisera une augmentation du trafic entre la Grande-Bretagne et la France d'une part, la Belgique et l'Allemagne d'autre part.

L'ouverture des pays de l'Est a déjà eu pour conséquence une augmentation de 50 % du nombre de billets vendus en Belgique en 1990 par rapport à 1989; la Tchécoslovaquie affiche le plus haut score avec un triplement des ventes. Cette progression devrait encore se poursuivre sous l'impulsion de trois facteurs: la suppression des visas, le libre-échange monétaire, l'extension des voyages à toutes tranches d'âge et catégories sociales.

Parmi les trains de l'axe Ostende-Cologne, l'Eurocity Memling sera sans doute le grand bénéficiaire de ces perspectives très favorables. Il met Ostende à 3h45 de Cologne, les correspondances dans cette ville étant bien ajustées. Ainsi les voyageurs partis de Karlsruhe à 5h59, ou de Francfort à 6h43 arrivent à Londres à 15h54. Inversement, un départ de Londres à 11h10 amènent les voyageurs à Dortmund à 22h20 ou à Francfort à 23h09.

A l'arrivée à Cologne, les voyageurs ont de multiples possibilités de correspondances vers les vallées du Rhin et de la Moselle (Bonn, Coblenze, Mayence) attrayantes et touristiques s'il en est.

Le Memling offre une liaison supplémentaire à destination de la vallée du Danube (Passau, Linz, Vienne). Par rapport au train Bayern-Autriche express (Bruxelles-Midi 21h40 - Vienne 10h58 et retour Vienne 19h00 - Bruxelles-Midi 8h07), il peut être plus avantageux en ce sens qu'il arrive à Vienne 3h18 plus tôt et repart de Vienne 3h30 plus tard. Cela permet de disposer dans la journée de près de 7 heures en plus pour visiter ce haut lieu touristique qu'est la capitale autrichienne. La clientèle du Memling se compose pour une bonne part d'hommes d'affaires, mais de nombreux touristes anglais, français ou belges l'utilisent également. 108 personnes peuvent prendre place confortablement en première classe, et 290 en deuxième, sans supplément sur le réseau belge.

Confort et service

Le temps passé dans le train étant réduit au strict minimum, mais restant à priori improductif, doit être perçu comme un moment agréable de la journée. Pour qu'il en soit ainsi, aucun détail ne sera négligé: le voyageur doit se sentir confortablement installé, les voitures doivent être spacieuses et bien aménagées, les tons utilisés pour la décoration plaisants et reposants, toutes les informations utiles relatives à l'itinéraire du voyage doivent être dispensées par un personnel attentif et disponible via l'installation de sonorisation adéquate ou par contact individuel. Dans ce même ordre d'idées, le voyageur souhaitera peut-être consommer une boisson rafraîchissante, combler un petit creux, ou s'offrir un repas plus copieux.

Le Memling en chef de file

Dans cette optique, les voitures du train Memling ont déjà reçu une toute nouvelle livrée extérieure depuis la mise en service des nouveaux horaires au 02/06/1991. La nouvelle voiture Bar-Bistro marque une étape supplémentaire. Le concept de restauration pendant le voyage y a fait l'objet d'une nouvelle approche, présentée par ailleurs dans ce dossier. La collaboration avec un nouveau prestataire de services sera bien sûr évaluée à la lumière des exigences de la clientèle. Le Memling prend ainsi des allures de chef de file dans l'évolution de l'offre ferroviaire belge en fonction du marché et du mode de vie à l'approche d'un nouveau siècle.

Fiche d'information RESTORAIL

RESTOBEL SA / RESTORAIL SA font partie du groupe AVIAPARTNER.

RESTORAIL SA, une filiale à 100% de RESTOBEL SA, a été créée en avril 1991 et se destine exclusivement à servir le secteur ferroviaire.

RESTOBEL gère la restauration de l'entièreté des aéroports de Bruxelles et Anvers. Ceci comprend des restaurants classiques ainsi que des tavernes, des self-services, des snacks et des fast food.

RESTOBEL est aussi responsable pour l'exploitation des 'airport lounges' à Bruxelles - des salons orientés vers le passager première classe ou business et aménagés selon les besoins spécifiques des compagnies aériennes les plus prestigieuses. Les hommes d'affaires y disposent d'une gamme de services complète. RESTOBEL a également mis à leur disposition un magasin hors-taxes exclusif ainsi qu'un 'business center'.

Partant du savoir-faire acquis en restauration aéroportuaire, RESTOBEL a diversifié dans le domaine de la restauration d'entreprises, tant dans le domaine public que dans le secteur privé (RESTOBEL CATERING SA).

La chaîne de franchisage PIERROT CROISSANT constitue une diversification dans le secteur de la restauration rapide.

La restauration ferroviaire se trouve dans le prolongement direct du savoir-faire présent au sein de la groupe AVIAPARTNER.

RESTOBEL investit dans une gamme de services en restauration ferroviaire, le secteur étant de plus en plus ressenti comme une alternative aux transports aériens.

Depuis 1987, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a confié à RESTOBEL la gestion des restaurants et des bars de la gare des Guillemins à Liège et ensuite de la gare de Namur, les deux principales gares de la région Wallonne.

Aujourd'hui, la SNCB a choisi RESTORAIL comme partenaire pour la restauration à bord du train EuroCity 'Memling'.

C'est l'intention de RESTORAIL de développer sa présence dans le secteur ferroviaire. Ceci comprend la prise en concession d'installations 'Horeca' dans les gares, ainsi que la restauration à bord des trains - vente ambulante, voitures 'bar' ou 'restaurant'.

La politique du groupe AVIAPARTNER implique que ceci se fera en collaboration étroite avec la SNCB.

RESTORAIL innove. L'offre de RESTORAIL tient compte des besoins des clients.

RESTORAIL offre un service sur mesure et s'en charge avec professionnalisme; le 'marketing de partenariat' est une valeur d'entreprise.

Le succès des compagnies du groupe AVIAPARTNER est d'ailleurs basé sur sa politique de combler les attentes les plus diverses de ses clients.

Infrastructure SNCB

Publications officielles

Ligne 268 tronçon Monceau - Monceau (Usines)

Par Arrêté Royal du 17 juin 1991 (MB 24.09.91), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 268, tronçon Monceau - Monceau (Usines), entre les BK 1.150 et 1.775.

**

Ligne 206 tronçon Waregem - Gaverbeek

Par arrêté Royal du 17 octobre 1991 (MB 22.11.91), la SNCB est autorisée à démonter le tronçon Waregem - Gaverbeek de la ligne 206.

**

Adaptation de la ligne 94 Hal - Tournai - Baisieux - tronçon bifurcation Froyennes - Baisieux (frontière française)

Un arrêté Royal du 26 septembre 1991 (MB 23.11.91) décrète d'utilité publique la construction d'un couloir sous-voies au point d'arrêt de Froyennes et l'aménagement de la bifurcation en vue de l'augmentation de la vitesse à 90 km/h, à Tournai (Froyennes), dans le cadre de l'électrification de la ligne 94 Hal - Baisieux, tronçon Froyennes - Baisieux (frontière française).

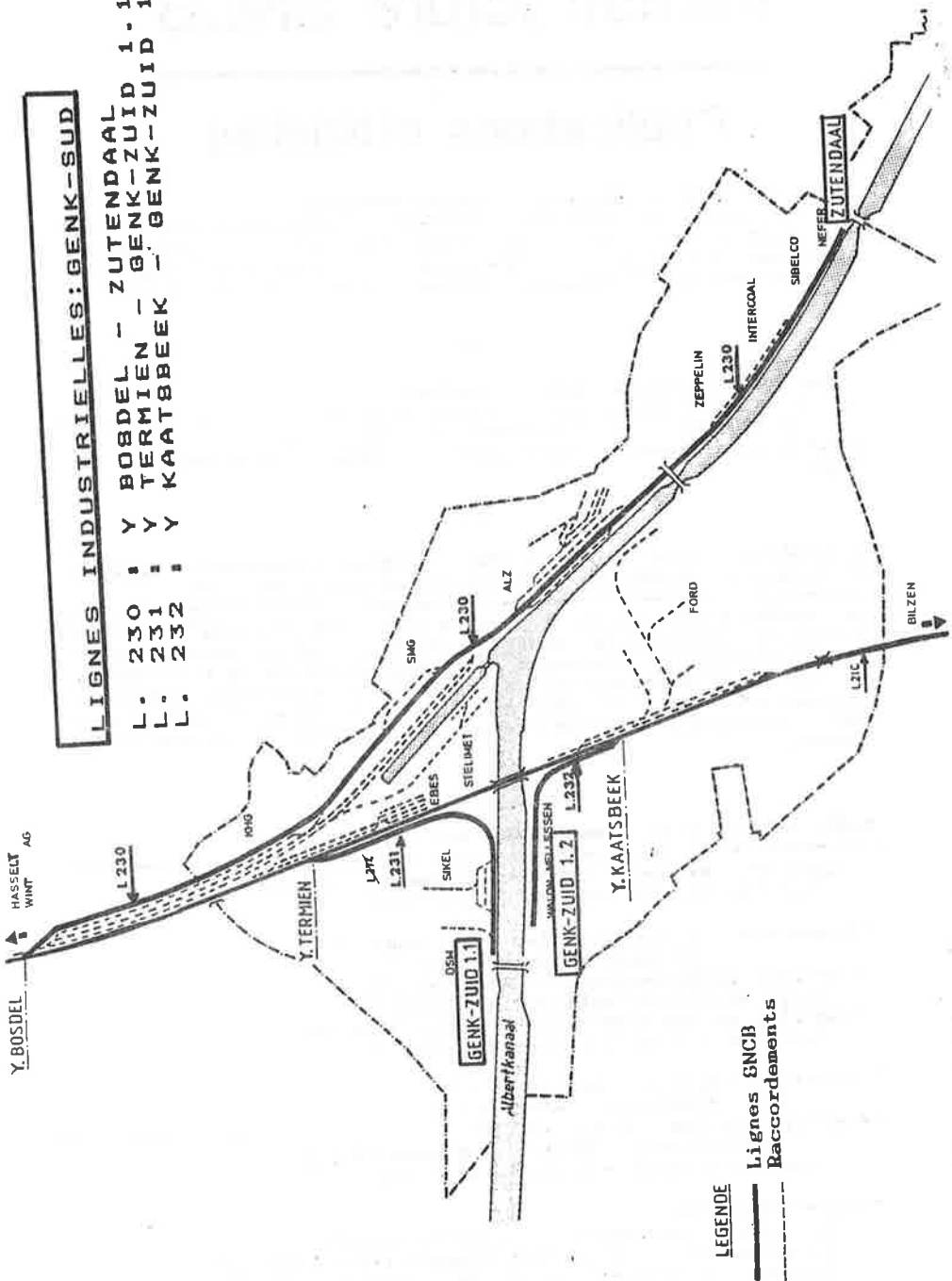
**

Modifications à la nomenclature des lignes

- * Ligne 45 : Waimes - Trois-Ponts devient (3 bis)
(note du 25/6/91 publiée le 15/7/91)
- * Ligne 45A : Losheimergraben - Bullange (3)
Bullange - Wévercé (2)
=> devient Losheimergraben - Wévercé (2)...
(note du 27/5/91 publiée le 17/6/91)
- => modifié en Losheimergraben - Wévercé (3 ter)
(note du 25/6/91 publiée le 15/7/91)
- * Ligne 48 : Raeren - Sourbrodt (3)
Sourbrodt - Wévercé (2)
=> devient Raeren - Sourbrodt (3)
Sourbrodt - Wévercé - Waimes (3 bis)
(note du 25/6/91 publiée le 15/7/91)
- * Ligne 86 devient :
De Pinte - Ronse/Renaix : voie principale
Ronse/Renaix - Frasnes-lez-Anvaing (BK 33.058) (2)
Frasnes-lez-Anvaing (BK 33.058) - Leuze (3)
Leuze - Basècles (démontée)
Basècles - Y Basècles-Carières (1)

LIGNES INDUSTRIELLES: GENK-SUD

- L: 230 : Y BOSDEL - ZUTENDAAL
- L: 231 : Y TERMIEN - GENK-ZUID 1.1
- L: 232 : Y KAATSBEEK - GENK-ZUID 1.2



LEGENDE
 Lignes SNCB
 Raccordements

- * Ligne 270 Y Sauvegarde - Ruisbroek : supprimée
(note du 24/7/91 - publ. 19/8/91)
- * Nouvelle situation à Genk-Sud (voir carte ci-contre)
 - => ligne 274 Y Termien - Genk-Zuid 1.1. devient ligne 231
 - => ligne 230 Y Bosdel - Zutendaal (nouvelle ligne)
 - => ligne 232 Y Kaatsbeek - Genk Zuid 1.2. (nouvelle ligne)
(note du 26/8/91 - publ. 16/9/91)
- * Ligne 83 Y Groeninge - Zwevegem (2) devient (3)
- * Ligne 109 Cuesmes - Harmignies (2)
Lobbes - Donstiennes (2)
 - => devient : Cuesmes - Harmignies (2)
 - Lobbes - Donstiennes (3)
- * Ligne 141 Manage - BK 2.986 (2)
Nivelles-Nord - Baulers (2)
Genappe - Court-St-Etienne (2)
 - => devient : Manage - BK 2.986 (2)
 - Nivelles-Nord - Baulers (3)
 - Genappe - Court-St-Etienne (2)
- * Ligne 163 Bastogne-Nord - Bourcy (2)
Bourcy - Gouvy (3)
 - => devient : Bastogne-Nord - Gouvy (3)
- * Ligne 275 Veurne - Lovaart devient HS (hors service)
note du 24/9/91 publ. le 15/10/91.

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.
 - (3 bis) - section de ligne hors service, mais circulation **régulière** autorisée pour le trafic militaire.
 - (3 ter) - section de ligne hors service, mais circulation autorisée pour le trafic militaire.
- [NDLR : les renvois 3 bis et 3 ter sont une création administrative pour rendre compte du statut original des lignes 45/48.]

**

Modifications au code télégraphique

- * Anzegem devient "FAN" (ex-FAZ, ex-FSH)
- * A.C. Salzennes redevient "FAZ" (note du 24/7/91)
- * Hoeilaart redevient "FOY" (note du 22/10/91)

P.Lemja

**

Nouvelles diverses du réseau

Les futures liaisons "TGV" belges

Pour rappel, afin de synthétiser les abondantes informations parues dans Trans-Fer 76 et 77, la Belgique s'est engagée à construire et à mettre en exploitation pour la fin du siècle les liaisons "TGV" selon le projet suivant :

- section frontière française (Antoing) - Lembeek : site propre
- section Lembeek - Bruxelles : site existant aménagé (ligne 96 actuelle)
- section Bruxelles - Louvain : site existant aménagé (ligne 36 actuelle)
- section Louvain - Bierset : site propre
- section Bierset - Liège - Chênée : site existant aménagé (lignes 36/37 actuelles)
- section Chênée - Welkenraedt : site propre
- section Welkenraedt - frontière allemande : site existant (ligne 37 actuelle)
- section Bruxelles - frontière néerlandaise : en partie site existant aménagé (lignes 25/12), en partie site propre.

**

Les désaffectations ferroviaires dans l'arrondissement de Verviers...

Nous devons à notre membre M. Asselborn la liste des lignes ferrées déclassées et vendues - avec leur affectation actuelle - dans l'arrondissement de Verviers ces vingt dernières années : elle a été publiée dans le Bulletin des Questions et Réponses du Sénat du 10/9/91, sous la signature du Ministre des Communications. C'est particulièrement édifiant :

* Ligne 38 Chênée - Montzen (38,4 km)

Tronçon remis aux Domaines entre les km 11.174 et 11.575 et entre les km 22.167 et 22.924.

Tronçon entre les km 19.959 et 21.030 vendu à la commune de Plombières.

* Ligne 44A Géronstère - Stavelot (24 km)

Remis aux Domaines entre les km 12.607 et 34.805.

Vendu sur quelques tronçons aux administrations communales de Stavelot et Jalhay, à la Région Wallonne et à des particuliers.

* Lignes 45 Trois-Ponts - Waimes (21 km) et 45A Wévercé - Lo-sheimergraben (18 km)

Lignes maintenues pour les besoins de la Commission interministérielle des chemins de fer (1).

* Ligne 46 Steinebrück - Lommersweiler (3 km)

Tronçon remis aux Domaines entre les km 50.026 et 52.868.

* Ligne 47 Saint-Vith - Lengeler (21,6 km)

Tronçon remis aux Domaines entre les km 89.045 et 111.411.
Vendu à raison d'environ 50 % à l'Administration Communale de St-Vith.

* Ligne 47A Vielsalm - Born (9,7 km)

Tronçon remis aux Domaines entre les km 13.110 et 14.796, 15.075 et 16.180, 17.038 et 19.130, 19.308 et 20.240.
Hormis environ 1 km, tous ces tronçons ont été vendus au Ministère des Travaux Publics, à l'Administration Communale d'Amblève et à un particulier.

* Ligne 48 Raeren - St-Vith (72,5 km)

- 1) Tronçon Raeren (exclu) - Sourbrodt (exclu) : mis hors exploitation entre les km 19.880 et 58.800.
Exploitation touristique par la Communauté Germanophone.
- 2) Tronçon Sourbrodt - Waimes (entre les km 58.800 et 71.914) : ligne maintenue pour les besoins de la Commission interministérielle des chemins de fer
- 3) Tronçon Waimes - St-Vith (entre les km 71.914 et 89.045) : remis aux Domaines et tronçons vendus sur les communes d'Amblève (km 75.000 à 75.611 et 76.000 à 78.127) et de St-Vith (km 86.384 à 89.045).
Vente en cours de tronçons sur la commune de Waimes (km 71.914 à 75.000 et 75.611 à 76.200).
Les acquéreurs actuels sont les Administrations Communales de Waimes, Amblève, St-Vith et des particuliers.

* Ligne 49 Eupen - Raeren

Ligne maintenue pour les besoins de la Commission interministérielle des chemins de fer

**

(1) = trafic militaire

La politique de la SNCB en matière de points frontière ouverts au trafic des marchandises

Dans le même bulletin des questions et réponses, le Ministre écrit ceci : "Afin d'accélérer le transport international des marchandises et de renforcer la position concurrentielle des chemins de fer, la Communauté Européenne et l'Union Internationale des Chemins de fer ont déterminé une politique de transport qui vise à réaliser ces objectifs par la concentration du trafic international sur un nombre limité de lignes bien équipées.

C'est la raison pour laquelle seuls sont maintenus les points frontière situés sur les axes performants précités, bien équipés, accusant un important volume de trafic.

Il s'agit des points frontière suivants :

- * avec les Nederlandse Spoorwegen : Zelzate, Essen et Visé
- * avec la Deutsche Bundesbahn : Montzen
- * avec les Chemins de Fer Luxembourgeois : Gouvy, Sterpenich, Athus
- * avec la Société Nationale des Chemins de fer Français : Athus (fermeture prévue vers 1994), Erquelinnes, Quévy, Mouscron.

Le choix d'itinéraires éventuels via des points frontière à rouvrir se heurte à l'opposition des réseaux limitrophes pour des raisons de coût et de rendement."

La SNCB par ligne

Ligne 19 - Neerpelt - Hamont (SNCB) - Budel (NS) - Weert

Un membre de Lanaken nous signale obligeamment que cette section de ligne internationale connaît encore des circulations marchandises depuis le mois de juin 1991, contrairement à ce que nous affirmions dans Trans-Fer n°76.

Ainsi, les jours ouvrables, deux trains complets de minerai de zinc (n° 47562 et 47564) circulent entre Antwerpen (DS), Hamont et Budel et retour à vide vers Antwerpen (DS) (n° 49563 et 49565). Ces trains de zinc sont remorqués par une locomotive diesel SNCB série 51 jusqu'à la fabrique de zinc (Budelco), embranchée en territoire néerlandais à la gare de Budel. L'engin belge manoeuvre aussi les wagons pendant leur déchargement dans l'usine.

Entre Eindhoven, Weert et Budel circule les jours ouvrables, un train de marchandises NS régional, le 55821, et retour (55822), avec des wagons pour ou venant de la fabrique de zinc Budelco et de la fabrique AKZO. Le mardi, ce train régional Eindhoven - Budel prend en outre le train de zinc facultatif Meggen (RFA) - Budel.

Vu ce trafic, il n'est donc pas question de fermer présentement la section internationale Hamont - Budel - Weert.

Une bonne nouvelle, dont nous prenons volontiers acte, en remerciant notre membre de ces précisions.

Ligne 42 Rivage - Gouvy : précisions sur les modalités de l'électrification prévue

Le déblocage du dossier concernant l'électrification de la ligne 42 entre Rivage et Gouvy semble avoir été accéléré par les conclusions d'un groupe de travail de haut niveau, mandaté par la Commission des Communautés Européennes (CEE) pour rédiger un rapport sur le futur réseau européen de trains à grande vitesse. En date du 13 décembre 1990, ce groupe de travail a notamment indiqué qu'il s'avérait indispensable de relier le Grand Duché de Luxembourg au réseau européen à grande vitesse, via un corridor reliant, au nord, Luxembourg, Gouvy et Liège, point d'arrêt du TGV, et au sud, Metz et l'hypothétique future ligne à grande vitesse Paris - Strasbourg - Allemagne (dite "TGV Est" en France).

D'autre part, les pressions du gouvernement luxembourgeois étaient d'autant plus fortes que l'électrification de la "ligne du Nord" en territoire grand-ducal progressait (2). Les Luxembourgeois étaient par ailleurs prêts à négocier un soutien communautaire en vue de l'électrification complète de la relation Luxembourg - Liège, et à participer au financement de l'électrification en territoire belge.

L'accord auquel le gouvernement belge et son homologue luxembourgeois sont arrivés le 20 juin 1991 (dit "memorandum of understanding") prévoit les dispositions suivantes :

- 1.- le tronçon de ligne Rivage - Gouvy sera électrifié en courant alternatif 25 kV 50 Hz ; ce tronçon sera en majeure partie à voie unique.
- 2.- le surcoût de cette électrification par rapport à la modernisation de ce tronçon en traction diesel est évalué de commun accord à 700 millions de francs belges (base 1990).
- 3.- les gouvernements belge et luxembourgeois font dépendre ce projet d'une intervention financière de la Communauté Européenne, demandée par le gouvernement luxembourgeois, et appuyée par le gouvernement belge en mai 1991. Cette participation de la CEE au projet s'élèverait à 10 millions d'ECU (± 430 millions de francs belges). La CEE ne semble pas encore avoir pris de décision de principe, mais tout le monde est optimiste...
- 4.- les gouvernements belge et luxembourgeois prendront en charge le solde du coût des travaux, à parts égales.
- 5.- les CFL et SNCB rechercheront toute forme utile de coopération pour exploiter la ligne SNCB 42 Rivage - Gouvy, notamment pour le type et la fréquence des circulations, la rémunération des trafics. Elles poursuivront une démarche commune visant à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien en pool du matériel de traction bicourant qui sera nécessaire.

Espérons maintenant que ce projet se réalisera sans encombre...

(2) - la fin des travaux d'électrification est prévue pour 1993 sur territoire luxembourgeois.

Nous ne sommes pas encore capables de préciser quelle solution technique sera mise en oeuvre au point de jonction entre la ligne électrique 25 kV de la relation Gouvy - Rivage, et la ligne 3 kV actuellement en cours d'installation entre Jemelle, Rivage et Liège.

R.M.

**

La situation actuelle sur les lignes 45 et 48 (Trois-Ponts - Wévercé - Sourbrodt/Losheimergraben).

Comme chacun aura pu le lire ci-avant, la SNCB a adapté la nomenclature de ses lignes à la situation créée par l'abandon du service marchandises commercial sur ce complexe de lignes. Elle a dû créer de nouvelles catégories pour rendre compte de la nouvelle situation ainsi créée à la date du 1er juin. Pourtant, le mardi 4 juin suivant, un convoi militaire à destination de Sourbrodt comportait encore un wagon-trémie de charbon à destination de Sourbrodt. Ce fut, selon notre correspondant local A. Ferrière, le dernier service commercial "civil" sur la ligne.

Actuellement, les seuls endroits où des croisements seraient encore possibles sont Wévercé, Bullange... et Sourbrodt. Par contre, à Malmédy et Losheimergraben, où une voie d'évitement a été maintenue, celle-ci est totalement envahie par la végétation. A Bullange, les travaux de modernisation de la scierie ont été fatals à la 4e voie de la gare, la seule en impasse. Quant à la 3e voie, ses jours seraient comptés...

Au début du mois d'août, un convoi de service, composé de wagons-trémie, est venu renforcer le ballast sur la ligne 45, particulièrement aux endroits équipés de traverses en béton. Des machines spécialisées ont ensuite redressé une voie qui en avait bien besoin, alors qu'une firme privée réparait tous les ponts qui jalonnent la voie ferrée.

Enfin, une firme privée a terminé au courant du 1er semestre de l'année 1991 le démontage du dernier tronçon de voies qui subsistait encore entre Waimes et Saint-Vith, à savoir entre Steinbach et Montenau. L'assiette de la voie doit être reconvertie en piste cyclable.

A. Ferrière

**

Ligne 94 section Y Froyennes - Blandain frontière - l'accord international pour l'électrification

Nos lecteurs auront lu ci-avant les dispositions prises dans le Moniteur Belge pour l'aménagement de la bifurcation de Froyennes, afin de la rendre praticable à une vitesse de 90 km/h ; cette mesure s'inscrit en fait dans le cadre de l'électrification de la ligne 94 entre cette bifurcation et Lille. Nous voudrions revenir à ce sujet pour en préciser les modalités.

Voici les termes exacts de l'accord passé en décembre 1990 entre le Ministre Belge des Communications et son homologue

français de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer :

1.- la Belgique s'engage à réaliser en site propre la ligne nouvelle "frontière française - Lembeek". Cette ligne sera construite avec une étape intermédiaire au départ de Lille vers Antoing, achevée en 1994, et complétée jusqu'à Lembeek en 1995 ou 1996 au plus tard.

2.- compte tenu de cet engagement, la France s'engage à réaliser l'électrification de Lille - Tournai à la tension de 25 kV sur le tronçon Lille - frontière française, en portant la vitesse à 120 km/h au lieu de 100 km/h comme elle s'y était précédemment engagée (échéance prévue : 1993).

Dans ce but, la SNCF prendra à sa charge le surcoût d'investissement nécessaire pour porter la vitesse sur le tronçon français à 120 km/h à concurrence de 20 millions de francs français. De son côté, la SNCB prendra à sa charge un surcoût de 5 millions de francs français justifié par l'économie réalisée par une électrification à la tension de 25 kV par rapport à une électrification à la tension de 3 kV.

Pour cette ligne, la SNCF et la SNCB travailleront sur une forme cadencée de desserte qui donnera un bon accès à la gare TGV de Lille. La SNCB demande dans les mêmes conditions une desserte ferroviaire directe Courtrai - Lille.

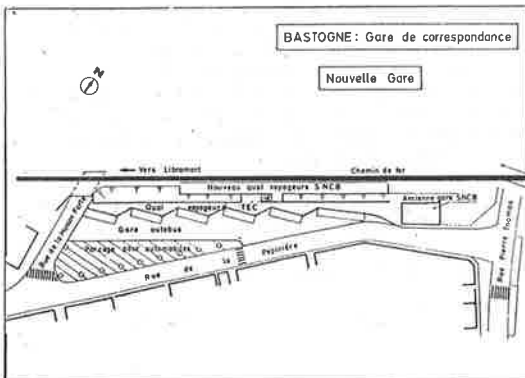
3.- Un service de qualité sera maintenu pour la desserte ferroviaire de la vallée de la Sambre (ligne 130 bis Charleroi - Erquennes et son prolongement en France) lorsque le TGV Bruxelles - Paris sera pleinement opérationnel.

Nous ne sommes pas encore en mesure de préciser sous quelle forme sera réalisée la jonction entre l'électrification en 25 kV de la ligne 94 bis, et l'électrification "belge" 3 kV actuellement en service entre Tournai et la bifurcation de Froyennes.

R.M.

**

Ligne 163 - des aménagements à Bastogne (Nord)



En 1989, et nous y avons fait écho, la ville de Bastogne avait obtenu l'autorisation de rassembler les voyageurs des lignes d'autobus ex-SNCV en deux endroits de la ville : la gare de Bastogne-Sud, pour laquelle existe actuellement un projet de réaménagement de la place, et la gare de Bastogne-Nord. La SNCB ayant accepté de prolonger jusqu'à ce point d'arrêt ses autorails ne provenance de Libramont, la ville a fait recréer, à cet endroit, un centre de transport mixte train-autobus.

Ainsi, la ville s'est-elle rendue propriétaire du bâtiment de l'ancienne gare de Bastogne-Nord et de ses dépendances pour un montant de 2.700.000 F. Le Ministère des Transports de la Région Wallonne prenait, lui, en charge l'aménagement du site pour un montant de 14.500.000 F.

L'ensemble, d'une étendue de 2.300 m², a été inauguré en novembre 1991. Bastogne-Nord est aujourd'hui doté d'un nouveau quai longeant la voie SNCB; d'un nouveau mur de soutènement, et de six emplacements de stationnement d'autobus avec quai d'embarquement et éclairage public adapté. Des parkings pour voitures ont été aménagés ainsi que des zones vertes. Le tout a été pavé de matériaux de couleur différente, pour différencier les zones en fonction de leur rôle. Des abris classiques pour voyageurs sont aussi prévus, bien que la ville envisage de transformer le rez-de-chaussée de l'ancienne gare en salle d'accueil pour voyageurs.

A l'occasion de l'inauguration de ce complexe, le bourgmestre de Bastogne releva que la SNCB restait muette sur l'avenir du trafic des voyageurs sur la ligne 163 Libramont - Bastogne. Pourtant, cette ligne doit être maintenue, à son estime, afin de permettre une liaison rapide entre Bastogne et Bruxelles, via Libramont.

Il serait, de fait, pour le moins incongru que la SNCB supprime le trafic des voyageurs sur cette ligne, alors qu'un de ses deux terminus bastognards vient de se voir doter d'aménagements rationnels facilitant les correspondances train-bus, sans que la SNCB ait eu besoin de bourse délier...

**

Ligne 165 - le devenir des installations de Latour

Quatre-vingt-neuf cheminots sont actuellement toujours sur place, à l'atelier de traction de Latour, près de Virton, en attente d'un transfert à Stockem, prévu pour mai 1992 : ils y entretiennent toujours et provisoirement les locomotives diesel série 52, 53 et 54, quelques locomotives diesel de manœuvre série 84, quelques locotracteurs série 91, treize autorails diesel série 44 et 45, et trois remorques d'autorail série 734. Ils cohabitent en fait avec une poignée d'ouvriers de l'entreprise flamande Ravago Plastics, qui a repris le site, s'active déjà à réhabiliter ses 38,5 hectares, et à réaménager les anciens bâtiments de la SNCB. Dès février ou mars 1992, cette entreprise mettra en route sa première ligne de récupération de bouteilles de polyéthylène, en espérant procurer à la région cinquante emplois dans cinq ans.

Ajoutons que la firme s'est engagée à remettre une partie au moins de son trafic au chemin de fer (2.400 wagons par an).

Des perspectives nouvelles de trafic pour la région de Virton ?

(d'après doc. J.C. Léonard)

Matériel Moteur SNCB

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR Période de juillet à octobre 1991

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

- De l'AC Malines :

205 - LK - 24.07 2370 - FEO - 29.08 2552 -FBMZ - 15.10
833 -FSRE - 28.08 597 -FSRE - 11.10

- De l'AC Salzinnes :

2023 - FEO - 8.07 5174 -FNDM - 7.08 7404 -FNDM - 18.09
8272 -FNDM - 18.07 2025 - FEO - 14.08

2/ MUTATIONS

6279 et 6319 de Hasselt à Kinkempois - télex du 8.6.91.

3/ MISE HORS-EXPLOITATION

2803 (de Bruxelles-Midi) au 1er octobre 1991.

4/ MISES EN SERVICE

946 - 11.07 948 - 17.07 950 - 29.08 952 - 30.09
947 - 17.07 949 - 29.08 951 - 30.09

5/ REPARTITION du MATERIEL ELECTRIQUE

Ci-dessous la nouvelle répartition de l'entretien des engins de la traction électrique, au 30 septembre 1991.

Atelier	série	matricules	nombre
Bruxelles Midi	11	1181 - 1192	12
	12	1201 - 1212	12
	25	2501 - 2514	14
	25-5	2551 - 2558	8
	28	2801 - 2803	3 (1)

(1) La 2803 a été mise hors-exploitation le lendemain...

Ronet	20	2001 - 2025	25
	23	2301 - 2383	83
	54	103 - 108	
		112 - 114	
		116, 119,	
		121 - 122	
		124 - 125	
		127	16
	56	129 - 130	
		132 - 150	21
	62	153 - 164	12
Saint Ghislain	22	2201 - 2250	50
Hasselt	62	207 - 210	4
	63	211 - 226	16
	74	721 - 730	10
	78	731 - 756	26
	79	757 - 782	26
	86	901 - 916	16
Merelbeke	21	2111 - 2160	50
	83	405 - 440	36
Ostende	15	1501 - 1505	5
	16	1601 - 1608	8
	21	2101 - 2110	10
	27	2701 - 2720	20
	82	354 - 370	17
	83	371 - 404	34
Schaerbeek ATSE	50	010 - 011	
		013 - 020	
		022 - 027	
		029 - 034	22
	53	035 - 049	15
	66	601 - 638	38
	70SAB	595 - 600	6
	75-77	801 - 844	44
	86	917 - 935	19
89	936 - 952	17	
Haine St Pierre	54	057 - 058	
		060 - 061	
		062 - 063	
		065, 067,	
		073, 075,	
		077 - 078	
		081 - 083	
		088, 090,	
		092,	
		094 - 096	
		098, 100,	
	102	24	
	63	227 - 245	19

Courtrai	62	165 - 206	42
	63	246 - 250	5
	65	251 - 270	20
	66	639 - 640	2
	70JH	641 - 655	
		657 - 664	23
Stockem	26	2601 - 2635	35
	54	051, 053	2
	55	502, 505	
		509 - 510	
		517 - 520	
		527,	
		530 - 532	
		538	14
80	301 - 335	35	
Kinkempois	18	1801 - 1806	6
	27	2721 - 2760	40
	54POST	961 - 975	15
	70 TH	665 - 676	12
	73	677 - 706	30
	74	707 - 720	14

6/ TABLEAUX DE LA REPARTITION DES ENGIN DIESEL DE LA SNCE

La répartition du parc diesel -remorques d'autorail comprises- (au 1er octobre) vous est également détaillée, au moyen des tableaux ci-après.

Rappel des abréviations des ateliers de traction :

FEO : Ronet
 FGH : St-Ghislain
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FNDM : Anvers-Dam
 FSD : Ostende
 FSR : Schaerbeek
 FVY : Gouvry
 GMN : Montzen
 GT : Haine-St-Pierre
 LNC : Monceau
 MUT : Latour
 NK : Kinkempois

LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

01-10-91

1

51		52		53		54		55		62-63					
FNDM	FHS	FSR	FKR	LNC	MUT	MUT	MUT	NK	FHS	LNC	NK	FHS	FKR		
■5154	v 5127	5101	5107	v 5117	c 5201	c 5301	5401	5501	5506	v 6217	e 6215	6240	6316	6201	6292
5155	5129	5102	v 5108	v 5120	c 5202	5302	5403	5502	v 5517	v 6218	6238	6245	6317	6202	6293
5156	5130	v 5103	5109	v 5121	c 5205	c 5303	5404	5503	v 5521	v 6224	6251	6246	■6321	6203	
■5157	5133	5104	5110	5123	5209	c 5304	5407	5504	v 5525	v 6231	6252	6255	6326	6204	
■5158	5136	v 5105	5111	5126	c 5211	c 5305		e 5505	v 5535	v 6234	6253	6261	6327	6205	6300
5159	5137	5106	■5112	v 5131	c 5212	c 5306		5507	v 5541	6241	6260	6267	6330	6206	6301
5160	v 5138	5114	■5113	v 5135	c 5213	5307		5508		6242	v 6274	6268	6302	6207	6302
5162	■5141	5115	5115	5139	c 5214	c 5308		5509	v 5510	v 6243	6279	6281	6210	6208	6303
5163	5142	5122	v 5116	■5140	c 5215	c 5309		e 5510		6244	v 6289	6283	6210	6303	
■5164	5143		5118	v 5146	c 5216	c 5310		v 5511		6248	v 6289	6283	6211	6304	
5166	5144		5119	5147	c 5217	c 5311		v 5512		v 6248	v 6289	6291	6212	■6305	
5167	5145		5124	v 5148		c 5312		v 5512		v 6249	v 6289	6294	6213	6306	
5168	5151		■5125	v 5149		c 5313		5513		■6250	6319	6295	6214	6307	
v 5170	v 5152		■5128	v 5150		c 5314		5514		6254	v 6323	6296	6216	6309	
■5171	5153		■5132			c 5315		5515		6257	v 6324	6297	6219	6311	
5172	■5179		■5134			c 5316		5518		6258	6325	6298	6220	6312	
5173	5185					c 5317		v 5519		6262	■6328	6299	6221	6313	
5174	■5187					5318		5520		6263	v 6329		v 6222	6315	
v 5175	■5192					■5319		e 5523		6266	v 6329		6223	6322	
5177	5193					5320		v 5524		6269	v 6329		6225	6333	
5178								5526		6270	v 6329		6227	6391	
v 5180								5527		v 6271	v 6329		6228	6392	
5181	■							5528		6273	v 6329		6229	6393	
5182	■							e 5529		v 6275	v 6329		6230		
5183	c							5530		6278	v 6329		6233		
5184	■							v 5531		6282	v 6329		6235		
5186	e							5532		6284	v 6329		6236		
5189	v							v 5533		6285	v 6329		6237		
								5534		6286	v 6329		■PARK		
								5536	5539	6287	v 6329		6247		
								v 5537	5540	6288	v 6329		6256		
								v 5538	e 5542	6290	v 6329		6264		
										6277	v 6329		v 6265		
28	20	8	16	14	11	20	4	34	6	36	15	24		51	Tot.
		86				4		40				126		287	

LEGENDE:

■ Sans chaudière

c Cabine flottante

e Chauffage électrique des trains

v HL équipée pour éclairage rame révers.

LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE

01-10-91

70		71		73		74		75		80		82				83			84				85	
FNDM	FNDM	FHS	FKR	LNC	NK	FEO	FNDM	FNDM	FNDM	FSR	FGH	FVY	NK	FSD	FNDM	LNC	MUT	GT	FSD	FKR	FNDM	FNDM		
7001	7101	7336	7337	7301	7332	7343	7338	7401	7501	8001	8212	8203	8205	8201	8232	8301	8404	8417	8426	8435	8442	8501		
7002	7102	7357	7350	7302	7333	7344	7339	x 7402	7502	8002	8214	8220	8213	8202	8236	8302	8410	8405	8429	8439	8451	8502		
7003	7103	7365	7351	7303	7334	7345	7340	x 7403	7503	8006	8217		8215	8204	8246	8303	8415	8406	8447	8430	8440	8452		
7004		7366	7352	7304	7335	7346	7341	x 7404	7504	8007	8218		8216	8206	8247	8304	8419	8408	8448	8431	8443	8453		
7005		7371	7353	7305		7347	7342	x 7405	7505	8008	8219		8224	8207	x 8256	8305	8421	8412	8449	8432	8444	8454		
7006		7373	7354	7306		7348	7342	x 7406	7506	8009	8221		8225	8208	x 8257	8310	8424	8450	8434		8455	8506		
		7374	7355	7307		7349	7349	x 7407		8011	8222		8226	8209	x 8258	8311	8427	8433	8437		8456	8507		
		7375	7356	7308		x 7381		x 7408		8012	8223		8234	8210	x 8259	8312		8441			8458	8508		
		x 7387	7358	7309		x 7382		x 7409		8018	8227		8235	8211	x 8260	8313					8459	8509		
		x 7392	7359	7310		x 7383		x 7410		8020	8228		8238	8242	x 8261	8314					8460	8510		
		x 7393	7360	7311		x 7384				8025	8229		8238	8242	x 8262	8315					8461	8511		
		x 7394	7361	7312		x 7385				8027	8230		8239	8243	x 8263	8316					8462	8512		
		x 7395	7362	7313		x 7386				8031	8231		8240	8244	x 8264	8317					8463	8513		
			7363	7314		x 7388				8032	8241		8245	8249	x 8265	8319					8464	8514		
			7364	7315		x 7389				8033	8251		8248	8250	x 8266	8320					8465	8515		
			7367	7316		x 7390				8034	8254		8252		x 8267	8322					8466	8516		
			7368	7317		x 7391				8035			8253		x 8268	8323					8467	8517		
			7369	7318						8037			8255		x 8269	8325					8468	8518		
			7370	7319						8040					x 8270						8469	8519		
			7372	7320						8045					x 8271						8470	8521		
			x 7376	7321						8046					x 8272							8522		
			x 7377	7322						8047					x 8273							8523		
			x 7378	7323						8049					x 8274							8524		
			x 7379	7324						8050					xz8275							8525		
			x 7380	7325						8051														
			7326							8052														
			7327							8053														
			7328							8055														
			7329							8058														
			7330							8059														
			7331							8061														
6	3	13	25	35	17	5	10	6	39	16	2	18	15	24	18	8	7	6	8	5	21	25		
6	3			95			10	6	39	75					18			55				25		
																						Tot.		332

LEGENDE:

- x Accouplable
- z Sans cabine de conduite

PARK
8418

LOCOTRACTEURS						REMORQUES						AUTORAILS						3																				
91						734						44						45						46						49								
FKR	FNDM	FGH	FEO	MUT		FKR	MUT					FKR	MUT	MUT	GMN	GT	FNDM					FKR	MUT	MUT	GMN	GT	FNDM											
9107	9129	9111	9116	9134		01	06					4401	4407	4501	4608	4601	4903					4401	4407	4501	4608	4601	4903											
9108	9139	9112	9143	9135		03	07					4402	4408	4502	4609	4603						4402	4408	4502	4609	4603												
9109		9113	9146	9137	Loc. cédé au	04	10					4403	4410	4503								4403	4410	4503														
9110		9114	9147	9148	service INFRA.	05						4404		4504								4404		4504														
9123		9115	9149	9153								4405		4505								4405		4505														
9132		9117	9151	9159	Loc.							4406		4506								4406		4506														
9136		9118	9155		9101																																	
9152		9120	9156		9102	01-11-85																																
9160		9126	9157		9103	01-11-85																																
		9130	9158		9109	01-11-85																																
		9131			9121	01-11-85																																
		9133			9122	01-11-85																																
		9144			9124	01-11-85																																
					9128	01-11-85																																
					9138	01-11-85																																
					9140	01-11-85																																
					9141	01-11-85																																
					9142	01-11-85																																
					9145	01-11-85																																
					9150	01-11-85																																
					9154	01-11-85																																
					9104	01-11-90																																
					9105	01-11-90																																
					9106	01-11-90																																
					9125	01-11-90																																
					9127	01-11-90																																
9	2	13	10	6	Tot.	4	3	Tot.	7	6	3	10	2	2	1	Tot.	9	10	4	1	24																	
40						40						7						7						24														

AR
 4905 09-01-76
 4907 09-01-76
 4906 01-07-84
 4307 01-07-84
 4325 03-01-85
 4612 28-11-83
 4319 01-12-86
 4324 01-12-86
 4315 01-03-87

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* L'AM (automotrice) "Sabena" 597.

Grosse surprise à la sortie de grande révision de Malines de cette automotrice : à l'instar du parc des AM doubles classiques, elle a été repeinte en bordeaux (la livrée "IC-IR"), abandonnant ainsi sa belle livrée bleue et blanche "Airport City Express", datant d'il y a à peine deux ans !

Renseignements pris, il s'agirait d'un coup de force de l'AC Malines, lassé d'attendre en vain la venue du "designer" de la direction, et qui devait donner ses directives quant à l'application de la nouvelle (encore !) livrée modifiée...

Espérons tout de même que la 597 retrouve bientôt une livrée un peu plus originale que le bordeaux IC-IR, à la faveur d'une prochaine rentrée à l'atelier !

* La locomotive électrique 1301.

Non, ce n'est pas le résultat d'une faute de frappe, mais vraisemblablement le matricule de la future locomotive prototype que les ACEC vont réaliser, en transformant électriquement la 2131 (ce dernier n' également cité sous réserve) en asynchrone bitension.

Mais pourquoi faire réaliser un - coûteux - prototype en Belgique, alors qu'une série de nouvelles locomotives asynchrones 3 kV/25 kV, réalisées par ABB-Siemens, circulent déjà en Espagne, demandions-nous dans une précédente édition ?

Le "mystère" est levé : il paraît que la SNCB a tout intérêt à ce que d'autres constructeurs soient également capables de construire une telle locomotive, afin que la concurrence puisse jouer lors de la commande (sic !)

Oui, mais : pour réaliser ce prototype, l'on va s'adresser aux... ACEC, qui eurent longtemps le monopole absolu de la fourniture des équipements de traction à la SNCB, au temps où personne ne se posait même la question de savoir si cela ne pouvait pas être moins cher ailleurs...

Mais à dire vrai, ce sont les ACEC eux-même qui proposent de développer l'équipement prototype, et de l'intégrer dans une locomotive existante : les frais seraient partagés par les ACEC, la Région Wallonne, et... la SNCB !

Une "concurrence subsidiée", en quelque sorte...

* Les 1504 et 1505.

Ces deux polytensions d'Ostende sont en réalité de simples "monotension" 3 kV depuis de nombreux mois : leur couplage 1,5 kV est devenu inutile depuis leur bannissement du réseau hollandais, et leurs armoires à redresseurs propres au 25 kV ont été démontées, chaque fois suite à un incendie accidentel.

Par voie de conséquence, seules les 1501, 1502 et 1503 sont encore aptes à circuler sur le réseau de la SNCF, les 1504 et 1505 étant limitées au réseau 3000 V.

Comme de plus, le rhéostat de démarrage de ces locomotives ne tolère pas les démarrages fréquents, les possibilités de réutilisation de ces deux locomotives en service intérieur sont bien limitées : on les voit donc épisodiquement sur la relation Ostende - Welkenraedt (Aachen HBF) en tête de trains IC, avec une petite préférence pour l'IC 515, semble-t-il.

Le reste du temps, ces locomotives restent sans utilisation à Ostende, où pire, servent de banque d'organes aux trois autres...

Que les passionnés de ces prestigieuses locomotives se rassurent toutefois : il est bien question de les rendre à nouveau aptes à circuler en France, la commande de nouvelles armoires à redresseurs devant être incessamment passée.

Et ce n'est pas par sentimentalisme : la SNCF a déjà fait comprendre à plusieurs reprises qu'elle ne maintiendrait pas toutes ses dix CC 40 100 en service jusqu'en 1996, date à laquelle le TGV devrait théoriquement assurer la relève sur les relations Paris - Bruxelles : du pain bénit pour les "polys" de la SNCB !

* La 2803.

On s'en doutait un peu depuis quelques mois : la locomotive électrique 2803, dont l'équipement JH avait complètement été incendié il y a quelques années, et qui était garée depuis lors à l'AC Malines en attente de prise en main, ne sera plus réparée.

Les frais de réparation ont été jugés trop importants par rapport à la valeur résiduelle de cette locomotive, une des trois prototypes du type 120 de 1949, faut-il le rappeler.

Après la radiation qui s'annonce imminente, l'épave de la 2803 restera à l'AC Malines, et servira de banque d'organes pour les deux autres exemplaires de la série.

Rappelons que les 2801 et 2802 s'activent toujours dans la zone de Bruxelles Midi, au garage des rames internationales.

* Les voitures intermédiaires pour les automotrices 03.

Conséquence de la livraison de la dernière des dix-sept automotrices "banlieue" L-89 commandées par la SNCB à la BN (la 952, officiellement livrée le 17 septembre), les ateliers de Bruges ont entamé la réalisation des voitures intermédiaires, destinées à être intercalées entre chacune des 140 automotrices "Break" de la série 03. (2)

La sortie du premier véhicule était prévue dès le 11 novembre, mais huit semaines supplémentaires seraient encore nécessaires pour parachever l'engin, cette dernière opération se réalisant cette fois dans les ateliers SNCB de Malines.

* Les 59 "TGV".

Les dix locomotives diesel réactivées de la série 59, louées à la SNCF pour oeuvrer sur les chantiers du TGV Nord, sont presque toutes basées à Oxelaëre, près d'Hazebrouck, depuis la fin septembre. Il s'agit des 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 et 5950 : toutefois, cette dernière se trouve toujours à Ronet, par manque de pièces de rechange.

Signalons qu'à l'occasion de cette location, ces locomotives sont à nouveau considérées comme "matériel en exploitation".

Finalement, l'idée d'utiliser la 201.010 (la 59 "musée" d'Anvers Dam) pour servir de réserve a été abandonnée, le bon sens ayant triomphé...

L'entretien courant de ces dix engins est assuré par le dépôt SNCF de Lens, tandis que Merelbeke se charge des opérations de maintenance plus importantes. Certaines de ces locomotives ont déjà été "remballées" à leur expéditeur ; la rudesse des services qui leur sont confiés y est probablement pour beaucoup...

C'est précisément le stage forcé de la 5905 à Merelbeke en septembre dernier qui a permis à notre association de pouvoir en disposer pour remorquer son train d'autorails entre Charleroi et Mariembourg, à l'occasion du festival vapeur : certains n'en reviennent pas encore...

* Les 60 "italiennes".

Comme leurs consœurs de la série 59, certaines locomotives diesel série 60 ont également été réactivées : depuis leur radiation pour les besoins de la SNCB, pas moins de treize de ces locomotives, remises en état de marche par les ateliers de Saint Ghislain et de Monceau, ont été revendues en

(2) NDLR : il semblerait que les remorques intercalaires des automotrices "Break" seraient dotées d'une configuration à 4 places de front en 2e classe. Si cette information se confirme, ce serait là une grande première en service intérieur à la SNCB...

Italie, où elles oeuvrent en tête de trains de travaux pour le compte de firmes privées spécialisées dans le renouvellement des voies.

Ainsi, la 6016 a quitté Monceau le 2 octobre pour l'Italie elle devrait être suivie par les 6010, 6036 et 6089, portant ainsi à seize le total des engins de la série 60 revendus en seconde main dans la péninsule italienne.

* Le locotracteur 9206.

Ce locotracteur du service de l'infrastructure, radié le 1er novembre 1990, a repris du service (!) dans les dépendances de l'AC Salzennes, et d'une manière très officielle, puisque l'engin a même fait l'objet d'une procédure de remise en service administrative, en date du 11 mai dernier !

Mac' Machine. (10/91)

**

Petites annonces

RUBRIQUE NON COMMERCIALE EXCLUSIVEMENT RESERVEE A NOS MEMBRES

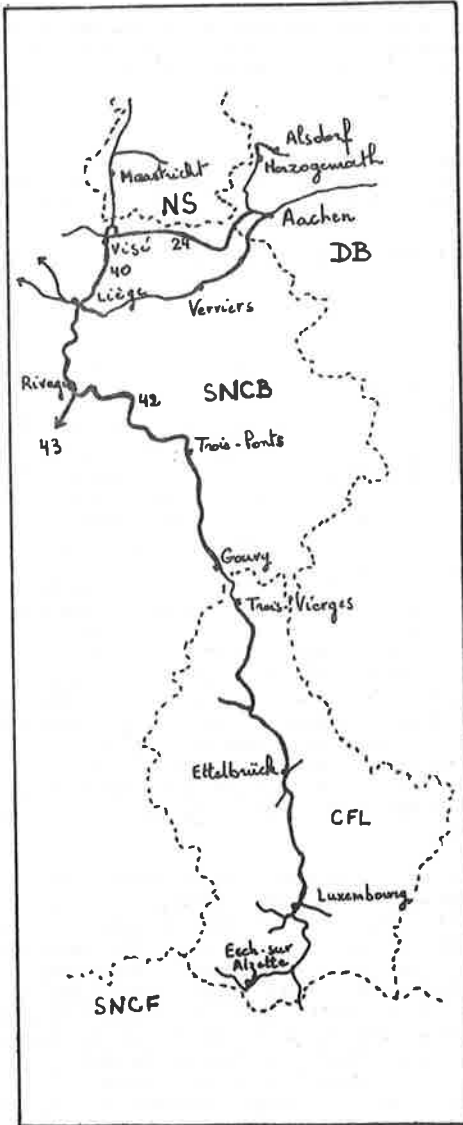
=> Michel LAMBORAY, chemin de Beaulieu, 8, 4800 Verviers (tél. 087/22 69 39 après 19 h) cède collection "Vie du Rail" années 1956 à 1987. Quelques numéros manquent.

=> Claude DEFECHEREUX, avenue Winterberg, 42, 1330 RIXENSART (tél. 02/654 05 79) vend collections complètes et impeccables "Vie du Rail" années 1980 à 1988 et 38 n° de 1989.

=> Paul LIEVENS, allée du 125e R.I., 8, 5650 WALCOURT (tél. 071/61.19.28 de 12 à 13h et de 18 à 19h), souhaite obtenir - pour recherches historiques - des photos de toutes époques des lignes 111 Berzée - Laneffe, 132 au sud de Berzée (tracé avant et après 1970, via Silenrioux et Philippeville) et 135 (sites de Fairoul, Fraire, Froidmont).

Un dossier historique ?

Les trains de coke
 Alsdorf (RFA) - Montzen - Gouvy
 Belval (Grand-Duché de
 Luxembourg)



Voilà belle lurette que nous faisons périodiquement allusion, dans Trans-Fer, aux trains complets de coke, qui sillonnent la ligne de l'Amblève entre Liège et Gouvy : ils relient en fait le village allemand d'Alsdorf à la ville industrielle grand-ducale d'Esch-sur-Alzette.

Voici qu'un article récent de notre consoeur hollandaise "Rail Hobby" (1) et des notes personnelles du GTF asbl nous permettent de vous présenter un petit aperçu de ce type de trafic à la fois traditionnel, puisqu'il fonctionne depuis quatre-vingts ans... et en voie de disparition, ... car c'est aujourd'hui une question de mois.

C'est vers 1910 que le premier contrat de fourniture de coke fut signé entre l'Escheiler Bergwerksverein (EBV) et un groupement luxembourgeois d'ateliers sidérurgiques qui donneront plus tard naissance au géant luxembourgeois "ARBED". De lustre en lustre, malgré les vicissitudes de l'histoire, ce contrat fut renouvelé : selon la dernière mouture, qui date du 1er janvier 1989, la cokerie d'Alsdorf, située à une vingtaine de kilomètres au nord d'Aix-la-Chapelle, doit produire chaque jour 2300 tonnes de coke pour les usines de l'ARBED, situées à Esch-sur-Alzette. Ce coke provient de la

(1) - Martin SONNTAG & Antoon HERMANS, Cokestreinen door drie landen, dans Rail Hobby, 91/5-6, pp. 10-12. (Rail Hobby, post-bus 1983, NL-1200 BZ HILVERSUM)

transformation de la houille extraite dans la mine "Emil Mayrisch" de Siersdorf, à proximité de Alsdorf.

Pour évacuer cette production d'Alsdorf vers Esch-sur-Alzette, le chemin de fer a toujours été le partenaire traditionnel et... obligé : pas question de faire transiter un matériau pondéreux de ce genre et en de telles quantités par la route. De plus, aucune voie d'eau ne permet un acheminement rapide de ce type de marchandises à travers le massif ardennais.

Aujourd'hui donc, chaque jour, deux trains complets de coke, contenant chacun 1140 tonnes de combustible pour une charge totale brute de 1830 tonnes, quittent la cokerie d'Alsdorf pour Esch-sur-Alzette. A côté de ce trafic régulier, quelques fois par mois, le vendredi surtout, un train facultatif de charbon menu est mis en ligne entre Alsdorf et Esch-sur-Alzette.

Le parcours des trains de coke entre le bassin d'Aix-la-Chapelle et Esch-sur-Alzette ne manque pas de pittoresque et de variété. Les trains en provenance d'Alsdorf rejoignent tout d'abord, par une ligne industrielle non électrifiée à voie unique, la double voie DB électrifiée en 15 kV Mönchengladbach - Aachen, jusqu'à la gare d'Aachen-West. Là-bas, un rebroussement leur permet d'aborder la ligne internationale Aachen - Montzen à double voie (et partiellement électrifiée en 15 kV), via le tunnel-frontière de Botzelaer. Une fois en Belgique, les trains de coke parcourent ensuite la ligne SNCB marchandises n°24, électrifiée en 3000 V. Ils la quittent à Visé, où ils rejoignent la ligne électrifiée n° 40 Maastricht - Liège. Ils la parcourent entièrement, et grâce au quadrilatère de Kinkempois, dans la banlieue liégeoise, ils rejoignent la ligne n° 42, dite "de l'Amblève" non électrifiée et en partie à simple voie pour la parcourir entièrement en passant par Rivage, Trois-Ponts et Gouvy. Ils franchissent alors la frontière luxembourgeoise, pour parcourir, dans sa totalité, la ligne CFL dite "du Nord", partiellement à simple voie, et aujourd'hui électrifiée à partir de Kautenbach en 25 kV. Après la traversée de Luxembourg, les trains filent vers Bettembourg et la vallée de l'Alzette jusqu'à Esch-Belval, où se trouvent les aciéries réceptionnaires.

Sur ce trajet de 226 km, qui passe par trois pays, les locomotives de remorque changent fréquemment. D'Alsdorf à Aachen (West), le train est généralement pris en charge par deux locomotives diesel-hydrauliques série 215 de la Deutsche Bundesbahn. Le relais est pris, à Aachen (West), soit par une locomotive diesel belge série 55, soit par son homologue luxembourgeoise série 1800. Une locomotive d'allège (le plus souvent électrique série 140, 150 ou 151) de la DB assure la pousse du train dans la rampe menant au tunnel de Botzelaer. Le train continue ensuite en simple traction, mais à Visé, Bressoux, voire à Kinkempois, une seconde locomotive diesel belge ou luxembourgeoise, est ajoutée en tête afin de servir d'allège pour hisser le train jusqu'à Gouvy, par les sévères rampes de la ligne de l'Amblève. A Gouvy, cette locomotive supplémentaire est décrochée, et le train continue avec une seule locomotive diesel belge ou luxembourgeoise, jusqu'à son

terminus, à condition d'être allégé entre Gouvy et Bellain et entre Dommeldange et Luxembourg.

Le trajet total de ces trains, dont la vitesse limite est fixée, matériel oblige, à 80 km/h, dure une dizaine d'heures. Le matériel remorqué est généralement constitué de wagons spécialisés de type Fbl ou Fal, dont l'ARBED est en partie propriétaire.

Combien de temps ce trafic durera-t-il encore ? Difficile à dire... mais les rumeurs font état de la fermeture prochaine de la fabrique de coke de Alsdorf : la date actuellement avancée est celle du mois de mars 1992.

Ce trafic typique disparaîtra alors des lignes qui lui étaient familières. Raison de plus pour aller photographier un de ces trains prochainement...

RAPPEL : de nombreuses photos de ces trains de coke, et d'autres renseignements sur leur exploitation, figurent dans notre numéro hors série de Trans-Fer, de 64 pages "Le Chemin de Fer de l'Ourthe et de l'Amblève", que nos membres peuvent obtenir par versement d'une somme de 270 F envoi compris au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Nos membres étrangers versent 290 FB selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET

- *Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Heintz, 4020 Liège (ouvert en saison samedis et dimanches après-midi)
- *Dellicour, rue de Namur 49A, 1000 BRUXELLES (accepte les commandes non en stock)
- *Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHEN

ASSORTIMENT LIMITE

- *MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES
- *Chalet du 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.

Activités du GTF asbl

GTF - Voyages

Notre grand voyage à l'étranger 1992 Allemagne 26 - 31 mai 92

Comme chaque année, nous organiserons un grand voyage à l'étranger, qui aura lieu en 1992 aux environs de l'Ascension. Il débutera en effet le mardi 26 mai au soir, pour un retour prévu le dimanche 31 mai 92 (l'Ascension "tombe" le jeudi 28).

Au programme : * un jour à Berlin, la cité-symbole de la réconciliation Est-Ouest (avec un tour de la ville en car)
* deux jours dans la région du "Harz" (ex-RDA) via Leipzig (avec le "clou" du voyage : la visite, avec parcours, de deux lignes de chemin de fer à traction vapeur et à voie métrique)
* un retour en Belgique via Hambourg avec parcours en train "ICE" (le nouveau "TGV à l'allemande").

Si vous souhaitez être informé le moment venu des modalités exactes de ce voyage, et recevoir, sans engagement aucun de votre part, un descriptif plus complet avec bulletin de participation, veuillez faire parvenir dès que possible et en tout cas avant le 25 janvier 1992 une enveloppe rédigée à vos nom et adresse et affranchie au tarif lettre (ou avec un coupon-réponse international) à notre secrétariat :

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

Attention : n'oubliez pas cet envoi si ce voyage vous intéresse ; nous ne sommes pas sûrs de pouvoir publier un bulletin de participation dans un prochain Trans-Fer, vu les délais de parution, et les longues réservations préalables nécessaires. D'avance, merci.

GTF - Editions

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

Nous continuons à recevoir du courrier à propos de cette nouvelle édition, notamment une intéressante contribution de notre membre Monsieur Armand Bovy, un cheminot qui a passé toute sa carrière sur la ligne 24 Tongres - Visé - Montzen.

A propos du viaduc de Moresnet

Ce viaduc avait été baptisé "General Gröner Brück" par l'occupant. Il s'agit en fait de Wilhelm Gröner, qui, le 18 décembre 1914, est âgé de 47 ans. Il est à l'époque lieutenant-colonel de la Feldeisenbahnwesen, à savoir de toutes les troupes de chemins de fer allemands en campagne. C'est lui qui décide, ce jour précis, de la construction de nouvelles lignes de chemin de fer en Belgique (dont la ligne 24 Tongres - Y Botzelaer).

Lors de la réception officielle de la ligne 24 le 27 février 1917, c'est le Generalleutnant Gröner qui préside les festivités.

En 1917, c'est lui qui organise la mobilisation industrielle de l'Allemagne.

Le 26 octobre 1918, il remplace le général Erich von Lüdendorff comme grand quartier-maître général auprès du généralissime maréchal von Hindenburg. Avec le nouveau chancelier prince Max de Bade, Gröner conseillera à Guillaume II d'abdiquer. Ces conseils deviendront des exigences lorsque, le 9 novembre 1918, il présentera une situation militaire et économique "au bout du rouleau".

De 1920 à 1923, il sera ministre des Transports, et ministre de la Reichswehr de 1928 à 1932.

A propos des événements du 10 mai 1940

Vers 4h45, une locomotive tirant une dizaine de wagons de ballast, en provenance de Montzen, s'arrête à 25 mètres de l'entrée du tunnel de Botzelaer, alors que le train devait y dérailler. Un commando allemand l'arrête en fait et le réduit à l'état de ferrailles tordues au moyen de grenades. Le prétexte d'un manque de pression à la machine ne tient pas debout: en fait, un comité d'accueil allemand attendait bien le train avant la violation de la frontière belge, prévue à 4h35. C'eût été une fameuse bévue de la part des Allemands que de laisser saboter ce tunnel international, brisant ainsi leur élan.

Le sens de circulation sur la ligne 24 pendant la guerre 1940-45

Un PSS de 1940 fait apparaître la situation suivante à Remersdaal : venant de Visé, la circulation des trains se fait par la voie de gauche. Par contre, la sortie de Remersdaal vers Montzen se fait par la voie de droite. Il y a donc bien inversion de sens de circulation à Remersdaal, à proximité de la "nouvelle" frontière imposée par les ordonnances d'Adolf Hitler en date du 18 mai 1940.

A Remersdaal, le PSS de 1940 fait apparaître que les signaux d'arrêt sont belges ; les signaux avertisseurs sont toujours ceux de l'origine de la ligne (1917), soit un disque jaune escamotable ; venant de Visé, le signal d'entrée est précédé de la grande lettre "D". Les voies I (évitement) et II (principale) ont leur signal de sortie vers Visé précédé de la lettre "G" : il s'agit là des indications primitives de contre-voie (D=droite ; G= gauche). Il est à noter que les voies III

(principale), 4 et 5 (évitement) n'ont pas besoin de ce signe de contre-voie.

Destruction du viaduc de Moresnet en 1944

Le viaduc n'a pas été détruit par les Alliés ou les Résistants comme notre texte le laisse entendre, mais par les Allemands en retraite (1).

Aachen-Süd ou Aachen-West ?

Les expéditeurs avaient pour obligation d'indiquer l'itinéraire sur les lettres de voiture accompagnant les wagons de marchandises. A Montzen, lors du collationnement de chaque envoi entre le déclarant en douane, la douane et le factage, c'est le déclarant qui décidait de la sortie de Montzen, par l'inscription AO (pour Aachen - West) ou AS (pour Aachen Süd), qu'il traçait sur la lettre de voiture. Le critère choisi est géographiquement compréhensible lorsqu'on sait que la circulation d'un train pour Cologne via Aachen-West impose à la locomotive à vapeur un changement de front à Aachen-West via la plaque tournante.

Les locomotives type 37 (photo page 28)

Ces locomotives du type 37 effectuaient trois voyages Montzen-Aachen-West sur leur prestation de 8 heures, dont la loi venait d'être votée. Elles furent d'abord affrétées par Herbesthal, puis pour Montzen et enfin par Montzen lorsque cette gare fut dotée d'un abri et de personnel de conduite.

Noeud ferroviaire de Montzen (page 42)

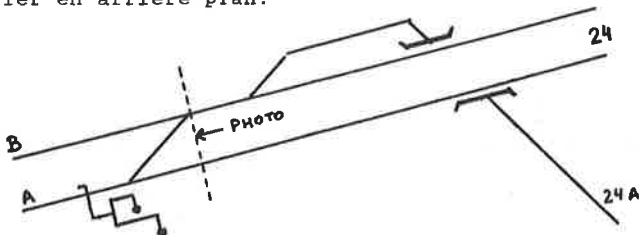
Il n'y a jamais eu de liaison directe Montzen - Village - viaduc de Moresnet.

A propos de la photo d'un train de marchandises, prise par Max Delie à la bifurcation de Geulthal, et publiée en page 67.

M. Bovy tranche le problème posé par la destination du train photographié par Max Delie. Il corrige la légende comme suit : "le 7 juin 1966, un train de marchandises, remorqué par la locomotive diesel 205.001, pilotée par le Visétois Albert Sabel, aujourd'hui décédé, vient de passer à la bifurcation de Geul-

(1) - Notre membre Monsieur Georgy Lejeune rappelle à ce sujet quelques dates marquantes de l'histoire du viaduc de Moresnet :
 - début de construction : octobre 1915
 - achèvement pour le 10 janvier 1917
 - dynamitage le 10 mai 1940 à 5 h 30
 - rétablissement du trafic le 16 décembre 1940
 - dynamitage par les Allemands le 10 septembre 1944, peu avant midi
 - reconstruction commencée au printemps 1946
 - remise en service le 2 octobre 1949..

thal : le train circule sur la voie A de la ligne 24 Montzen - Aachen (West). Au centre, la voie de liaison A-B pour changement de sens de circulation, à droite la voie B de la ligne 24, juste avant la déviation à voie unique vers Aachen (Süd), dont l'accès est protégé par la palette inférieure du chandelier en arrière-plan."



**

Nous avons encore reçu une intéressante contribution de notre membre Monsieur Jean Léonard de Nonceveux, chef-garde contrôleur honoraire au dépôt de Liège-Guillemins. Nombreux sont ceux qui ont déjà pu apprécier sa disponibilité et sa connaissance encyclopédique du réseau ferré liégeois. Voici les souvenirs qu'il nous livre sur la région traitée : ils sont relatifs à l'immédiat après-guerre.

Point d'arrêt non gardé de Montzen-Village

Ce point d'arrêt a été desservi par les trains et notamment les autorails "petits" Brossel type 551, lorsque la liaison Hindel-Haut - Plombières - Birken - bifurcation Mühlbach a été supprimée en 1952. Il remplaçait en fait le point d'arrêt non gardé de Birken (2).

Gare de Plombières (ex-Bleyberg) (ligne 39)

Celle-ci était toujours équipée, après la guerre, de signaux allemands, dont un signal à deux palettes (de direction) pour les liaisons vers Gemmenich et Hombourg. Les leviers de manœuvres étaient situés sur la quai de la gare, sous une verrière attenant au bâtiment, mais empiétant sur le quai. A l'époque, la ligne 39 était à simple voie entre Plombières et Gemmenich, mais à double voie de Plombières à Welkenraedt. Dès la sortie de Plombières vers Gemmenich, la voie en courbe passait sur un pont provisoire, entièrement en bois, juste au dessus de l'emplacement d'une ancienne usine (briques à claire-voie), autour de laquelle on pouvait voir des vestiges de cornières en terre cuite : il s'agissait sans doute d'une ancienne fonderie de zinc et de plomb. Le père de Monsieur Léonard se souvenait qu'un service d'allège existait avant 1914 entre Welkenraedt et Bleyberg,

(2) - Monsieur R. Huysman fait remarquer à ce sujet que Montzen (Village) était ouvert au trafic concurrentement avec Birken après la seconde guerre mondiale. Les fermetures intervinrent le 02-06-57 pour Montzen (Village) et le 18-05-52 pour Birken.

dans les deux sens. Il était assuré par des locomotives type 25 ou 29, attachées au dépôt de Welkenraedt. La prise d'eau se faisait à Bleyberg.

Ligne Moresnet - La Calamine

L'origine de cette ligne se trouvait en gare de Moresnet, traversée par un passage à niveau. Celle-ci était aussi équipée de palettes allemandes, et disposait de plusieurs voies à quai (3). La voie à quai de droite recevait toujours les trains venant d'Herbesthal, et dont la destination était La Calamine. Cette voie longeait le remblai de la ligne Montzen - Aix-la-Chapelle, avant de rejoindre la grand-route, en passant sous un petit pont.

La ligne, dont les trains de voyageurs étaient toujours desservis par des locomotives à vapeur T.14 de Herbesthal, longeait ensuite la grand-route d'Aix-la-Chapelle et s'arrêtait au pied de la côte (peu avant le carrefour de la route vers Gemmenich) : deux aiguillages y permettaient l'évolution de la locomotive. Les trains n'y roulaient pas vite, d'autant plus que la voie longeait les maisons. C'était en fait l'ancien raccordement industriel permettant d'évacuer le minerai extrait d'une carrière que l'on apercevait encore à l'époque (un trou immense, situé à gauche de la route, peu avant le terminus).

M. Léonard note qu'une grande peinture ($\pm 5 \text{ m}^2$) représentant cet endroit figure, sans légende, au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris !

Le raccordement du barrage d'Eupen à la ligne 49

La bifurcation qui donnait accès à ce raccordement se trouvait donc en pleine voie, entre Eupen et Raeren, à un endroit où la ligne est en rampe. Le raccordement était orienté dans le sens Raeren - Eupen : en courbe serrée, le raccordement pénétrait dans le bois, traversait une petite route, puis rejoignait une mini gare de formation contenant quelques voies (2, 3 ou 4), sans doute pour garer les rames en attente.

Le terminus se trouvait à hauteur de l'hôtel actuel, qui n'existait pas encore à l'époque. A cet endroit se trouvait une mini-remise, à l'intérieur de laquelle se trouvait, garée froide, une locomotive SNCB type 51, encore immatriculée "FR" (4). Il s'agissait probablement d'un engin loué à l'entrepre-

(3) - selon une situation de Moresnet datant de 1950, cette gare disposait des voies I et II à quai pour le trafic Welkenraedt - Plombières, tandis que le trafic vers La Calamine était échangé par les voies 3 et IV (anciennement V), où se trouvait un petit quai : cette dernière voie est sans doute celle qu'évoque Monsieur Léonard (NDLR).

(4) - Bruges. Nous avons consulté Monsieur R. Huysman à propos des locomotives à vapeur qui auraient été cédées par la SNCB dans le cadre de la construction du barrage d'Eupen. Voici ce qu'il nous a aimablement rapporté : "En mai 1941, les HL 5158 de Tournai et 5249 de Gent Zeehaven ont été vendues à la firme CEI pour la construction du barrage d'Eupen, alors situé en Allemagne. Aucune de ces HL n'ayant appartenu à Brugge dans les années qui précédaient la vente, il est assez improbable

neur. Plus tard, l'entrepreneur disposera d'un locotracteur Diesel à deux ou trois essieux, couleur vert SNCB, genre "locotracteur Cockerill". Monsieur Léonard ne se souvient pas de l'utilisation d'engins rail-route Unimog sur ce raccordement, mais il est vraisemblable que de tels engins aient été utilisés par l'entrepreneur à la fin des travaux de construction du barrage, lorsque les charges à remorquer étaient devenues plus légères.

Ligne Raeren (B) - Stolberg (RFA)

Monsieur Léonard se souvient avoir jadis et ponctuellement accompagné des trains internationaux Bruxelles - Cologne jusqu'à... Walheim, où avait lieu l'échange du personnel du train (la locomotive continuant jusque Cologne). A cette époque, le détournement par la ligne Herbesthal - Raeren - Stolberg était nécessaire suite à l'effondrement d'un tunnel sur la "grande ligne" entre Aix-la-Chapelle et Stolberg.

Gare de Hergenrath

Cette gare était desservie par des autorails type 551 venant d'Herbesthal, qui y avaient leur terminus. Ces autorails entraient toujours en gare à droite, sur une voie de garage. La prise en pointe de l'aiguillage se faisait via un aiguillage prussien (Deutsche Reichsbahn), qui permettait d'entrer en voie déviée sans chocs, ce qui n'était pas toujours le cas avec le matériel similaire de la SNCB. La gare d'Hergenrath disposait de quais hauts, envahis à l'époque par la végétation.

Peu après la gare d'Hergenrath en direction de l'Allemagne, à gauche en descendant vers le tunnel, on pouvait encore apercevoir, à gauche et à quelque deux cents mètres des voies principales de la ligne 37, l'ancienne assise préparée par les Allemands pendant la première guerre mondiale pour porter la ligne Herbesthal - Aix-la-Chapelle à quadruple voie.

Herbesthal

La signalisation de cette gare était originale : il y avait en fait un mélange de palettes allemandes et de signaux belges. C'est ainsi que les signaux d'arrêt simplifiés (rectangle rouge) tournaient autour d'un axe horizontal (comme les avertisseurs Deutsche Bundesbahn) et non vertical comme en Belgique. Peut-être avait-on utilisé du matériel de récupération en descendant vers le tunnel, ; d'ailleurs, à certains endroits, les coins légèrement arrondis du rectangle rouge trahissaient leur origine...

que ce soit l'une d'elles qu'a vue Monsieur Léonard (sauf permutation d'abri en Atelier Central... on a tout vu !)." La question reste donc posée pour M. Huysman.

Crédit photographique - rectification

Les photos figurant en page 3, 32 (au-dessus) et 34 (en-dessous) sont en fait l'oeuvre de notre membre Monsieur Serge Bordart de Liège ; toutes nos excuses pour cette erreur.

Rappel : Trans-Fer hors série, les chemins de fer oubliés des Trois Frontières, 80 pages A5, nombreuses photos ; 390 BEF envoi compris à verser à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1 (étranger : 410 BEF à verser selon les indications de la 3e page de couverture).

**

Trans-Fer épuisé

Notre numéro hors série consacré au "**Rallye d'autorails dans l'Entre-Sambre-et-Meuse**" et dont la parution était annoncée dans notre n°77, est à ce jour épuisé : veuillez ne plus nous commander cet article SVP.

**

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.

Les articles ci-après peuvent nous être commandés jusqu'au 31/1/92. Livraison dans le mois de la commande par nos soins, sauf rupture de stock ou imprévu de la part des éditeurs.

Calendrier loco 1992 (42 x 30 cm)

Les Editions Ediblanchart nous proposent leur calendrier traditionnel, composé de 12 photos dont quatre (marquées *) sont en couleurs : loco SNCB 1181 (*), loco. CFL vapeur série 55 au dépôt de Pétange, autorail SNCB 620.03, loco. SNCB vapeur 53.322, automotrice électrique SNCB 931 (*), loco. diesel SNCB 202.018, loco. SNCB vapeur 126, automotrices "Benelux" NS/SNCB, automotrice CFL 2008 (*), loco. à vapeur SNCB type 6, idem type 18, loco. SNCB électrique 2122 (*).

prix : 380 BEF + 40 BEF (envoi) = 420 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 100 BEF)

"Vennbahn" - damals und heute - hier et aujourd'hui - vroeger en nu

Une brochure format A4 de 42 pages en couleurs, éditée par le Centre Nature de Botrange et l'Office du Tourisme des Cantons de l'Est.

Il s'agit en fait de la version écrite trilingue (allemand/français/néerlandais) de l'exposition sur la Vennbahn qui s'est tenue au Centre Nature de Botrange en 1990. La brochure contient un raccourci de l'histoire de la Vennbahn avec une quarantaine de photos noir et blanc et couleurs de toutes époques et une dizaine de cartes et schémas très clairs sur l'histoire de cette célèbre ligne qui reliait Aix-la-Chapelle à Geroslstein par Raeren, Montjoie, Sourbrodt, Waimes et St-Vith.

Un excellent rapport qualité-prix...

prix : 100 BEF (+ 25 BEF envoi) = 125 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 40 BEF).

Série TF78 - Cartes-vues en couleurs des éditions du Cabri

Une nouvelle série de quatre cartes-vues en couleurs des éditions du Cabri ; sujets : SNCV - Grimbergen (dépôt), motrices type N ; STIB - Bruxelles, motrices 7000 avenue Brugman ; SNCF - Veynes-Dévoluy : autorails X 4900 et "Alpazur" ; Suisse, Chemin de fer Orbe - Chavornay, automotrice BDe 4/4 en gare de Orbe.

prix : 80 BEF la série indivisible de 4 cartes-vues + 25 BEF de frais de port = 105 BEF (étranger : frais de port portés à 40 BEF).

Benelux Rail 6, par Marcel VLEUGELS

Chacun connaît les qualités de cette publication, dont le tome 6 vient juste de sortir de presse. En 120 pages et plus de 200 photos légendées bilingues français-néerlandais, dont plusieurs en couleurs, une évocation assez complète de l'actualité ferroviaire des années 1988 et 1989 aux Pays-Bas, en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg. Le rendu des photos est encore amélioré dans cette publication cartonnée, avec couverture en quadrichromie.

prix : 780 BEF l'exemplaire + 60 BEF de frais de port = 840 BEF (étranger : frais de port portés à 120 BEF)

GTF-Distribution (suite)Service photos de Monsieur Bazin

Nous avons le plaisir de porter à la connaissance de nos membres que Monsieur Jacques Bazin, qui a eu la chance et l'opportunité de photographier les réseaux ferrées belges depuis le début des années cinquante, a accepté de revenir sur sa décision, annoncée par une circulaire récente, de suspendre son service photos.

Il a néanmoins décidé d'en confier l'organisation, pour les séries belges, à notre service Distribution, auquel il convient désormais d'adresser les commandes. De son côté, Trans-Fer servira de canal pour l'annonce des diverses séries de photos.

Nouvelles sériesB/156 : CHEMINS DE FER BELGES

1. Ostende-électr. 122003 + voy. + rame TEE Saphir DB (6/8/61)
2. Antwerpen-Linkeroever - autorail 552.04 (16/9/59)
3. Knokke - automotrice 502 (2/7/57)
4. Tienen - automotrice 100 (11/7/57)
5. Bernissart - loco. vapeur 81005 (23/2/61)
6. Lanefte - autorail 551.24 (18/9/59)
7. Erquennes - autorail 601.05 (15/9/59)
8. Bruxelles Q.L. - automotrice 110 (14/7/57)
9. Bertrix - autorail 603.04 + signaux à palettes (12/11/55)
10. Eindhoven-Mijnen - diesel 213.004 + voyageurs (9/4/70)

B/157 : SNCV BRABANT - LIGNES A, H, L, NI ET AUTORAILS

1. Bruxelles-Pl. Rouppe - le A - motrice N 10448 (2/5/53)
2. Vlezenbeek - le L - motr. Stand. 9739 + rem. (6/7/56)
3. Leerbeek - le H - motr. Stand. 9739 + rem. et le L - motr. 2 ess. 9720 & rem. (5/6/53)
4. Leerbeek - AR 266 et fourgon A 1812 et rem. 11610 (6/7/56)
5. Leerbeek - ART 42 & rem. (6/7/56)
6. Leerbeek - AR 263 devant motr. électr. + rem. 11607 (12/7/57)
7. Enghien (station vicinale) - AR 266 (6/7/56)
8. Vollezele - AR 266 & rem. arrivant (12/7/57)
9. Vollezele - AR 266 & 2 rem. à la station (12/7/57)
10. Bruxelles Pte de Ninove - motr. Stand. 10135 & 2 rem (5/6/53)

BRUX-76 - TRAMWAYS de BRUXELLES - Lignes 83 et 85

1. le 83 - motr. 5002 gare de Schaerbeek (31/12/56)
2. le 83 - motr. 1244 + rem. place de Brouckère (1/7/51)
3. le 83 - motr. 1228 + rem. gare du Midi (21/9/54)
4. le 83 - motr. 5021 gare du Midi (26/1/57)
5. le 83 - motr. 1235 place Janson (12/7/58)
6. le 83 - motr. 7064 place Eugène Flagey (19/9/59)
7. le 83 - motr. 1064 près de la porte de Tervuren (11/6/55)
8. le 83 - motr. 1247 + rem. cimetière d'Etterbeek (11/7/58)
9. le 85 - motr. 1394 vue d'arrière - Bourse (8/51)
10. le 85 - motr. 1204 Chaussée de Gand (5/7/56)

Prix par série indivisible de 10 photos noir et blanc 10x15 cm glacé : **400 BEF** envoi compris (expédition en Belgique uniquement). La commande se fait uniquement par versement de la somme correspondante au compte **001-0643004-67** de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1.
Date limite de commande pour ces séries : 31/1/1992. Fourniture courant mars, sauf imprévu.

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 1992, 190FB pour les membres belges, 290FB 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'exclusion de tout autre type de chèque) 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