

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 79 - Janvier 1992 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 79	Quinzième année	Janvier 1992
A nos membres		3
Dossier : coordination entre chemin de fer national et transport local à Bruxelles, par A. Martens		5
Infrastructure SNCB		
Publications officielles		10
Restructuration trafic marchandises diffus		10
Nettoyage des voitures à voyageurs		11
La SNCB par ligne		14
Matériel moteur SNCB		
Statistiques		24
Le matériel moteur sous la loupe		25
Etranger		
Vitesse de référence sur les lignes CFL		29
Nouvelles diverses des CFL		30
Transports Urbains		
Nouvelle philosophie à Bruxelles		32
Quoi de neuf au métro de Charleroi ?		36
Activités du GTF asbl		
GTF - Editions		37
GTF - Distribution		38
GTF - Voyages		
Carnavals de Malmédy et Stavelot (1 et 29/3)	encart	
Archéologie ferroviaire à St-Vith (7/3)	encart	
<i>TUNNEL BOTŠEVAOL - BEMENIKH</i>		<i>50</i>
Patrimoine historique SNCB		43

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, 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

Saisie électronique des textes : J. Ferrière

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 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.

Renouvellement des cotisations

Cher membre,

La couleur de l'étiquette-adresse du présent numéro de Trans-Fer vous confirme la bonne réception, par nos soins, de votre cotisation 1992 (voir Trans-Fer 78 pages 5 et 6) :

* si votre étiquette-adresse est de couleur BLANCHE, votre cotisation 1992 nous est bien parvenue à la date d'édition de notre fichier (27 janvier 1992). Nous vous remercions de votre soutien, d'autant plus que vous êtes nombreux à avoir voulu nous témoigner vos encouragements en augmentant spontanément le montant de votre cotisation, ou en devenant membre protecteur, ou en manifestant votre satisfaction par un petit mot. Votre carte de membre vous parviendra au courant du mois de mars prochain (carte verte pour les membres adhérents, "golden-card" pour les membres protecteurs).

* si votre étiquette-adresse est de couleur JAUNE, votre cotisation ne nous est pas parvenue à la date du 27/1/92 : sans réaction prompte de votre part, ceci est le dernier numéro de Trans-Fer que nous vous envoyons.

Si vous avez oublié de renouveler votre cotisation et que vous désirez néanmoins rester des nôtres, faites-nous parvenir au plus vite votre cotisation :

* 190 BEF minimum pour la Belgique (450 BEF pour les membres protecteurs) à verser à notre compte 068-0883360-08 GTF asbl - 4000 Liège.

* 290 BEF minimum pour l'étranger à nous faire parvenir comme indiqué en 3e page de couverture du présent numéro.

ATTENTION : ces taux réduits de cotisation ne sont valables que jusqu'au 15 février 1992 ; après cette date, la cotisation est portée à 450 BEF, à cause des frais administratifs causés par votre retard...

En cas de problème concernant les cotisations, voici l'adresse de notre dévoué secrétaire bénévole :

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

Distinctions

Au cours de notre dernière Assemblée Générale, les Membres Effectifs du GTF asbl, à l'unanimité, ont conféré le titre de

"Membre d'Honneur du GTF asbl"

à Monsieur Félix Braive,
Doyen des membres effectifs du GTF asbl,

et à Monsieur Robert Huysman,
Secrétaire de Division honoraire de la SNCB.

Le GTF asbl a voulu honorer Monsieur Félix Braive, membre fondateur du GTF asbl, qui, de 1975 à 1990, a mis bénévolement ses incontestables talents d'expert-comptable au service de l'Association. Il a ainsi, au jour le jour, tenu les comptes du GTF asbl, une tâche o combien discrète et ingrate, mais néanmoins importante pour sa crédibilité et pour sa survie. Il s'en est acquitté avec deux qualités essentielles : la rigueur et l'humour. Il a aujourd'hui passé la main... à un puissant ordinateur, dont il s'est cependant bien juré de vérifier les exploits : nul doute qu'il ne cessera de continuer à encourager l'Association, et de l'éclairer des conseils que son incontestable sagesse... décontractée lui inspirera.

On ne présente plus Monsieur Robert Huysman, ni sa connaissance infailible et encyclopédique de tous les aspects du réseau ferré belge de ces cinquante dernières années. Depuis la création du GTF asbl, il n'a cessé de s'intéresser à nos activités. Au fil du temps, Monsieur Huysman est devenu l'incontestable conseiller historique de notre Association et la correspondance échangée avec lui sur les sujets ferroviaires que nous avons traités couvre aujourd'hui... plusieurs centaines de pages. De plus, il a accepté de relire et d'annoter toutes nos dernières éditions, avec la précision que nous lui connaissons tous. Qu'il soit ici solennellement remercié de l'incalculable soutien qu'il ne cesse de témoigner envers notre Association.

**Coordination entre chemin de
fer national et transport
local dans la desserte de
Bruxelles et de sa périphérie**

par Antoine MARTENS
Administrateur-Directeur à la SNCB
Secrétaire Général de l'AICCF

1. - Le constat

Bruxelles est la capitale de l'Europe, mais c'est aussi une ville de moyenne importance dont l'essentiel de l'activité se trouve dans le secteur tertiaire.

On constate ces dernières années, et de plus en plus, que la population active de ce secteur a tendance à habiter en dehors de la ville.

Ceci génère une demande croissante en déplacements domicile-travail (au sens large, y compris écoles) à des heures qui sont sensiblement les mêmes pour tous, ce qui sature tous les moyens de transport à ces heures de pointe.

Afin d'appréhender ce phénomène et de définir la ou les politiques à suivre en la matière, des sondages sont organisés de manière quasi permanente depuis plusieurs années. Ils sont cohérents et montrent :

- qu'environ 300 des 600.000 (soit 50 % et cette proportion augmente) actifs de l'agglomération bruxelloise résident en dehors de celle-ci et constituent une population migrante journalière.
- qu'environ 1/3 de ces navetteurs sont des clients effectifs des chemins de fer (105.000 en 1987, mais 117.000 en 1990).
- que 2/3 de ces navetteurs arrivent à Bruxelles entre 7 et 9 heures.
- que 95 % des voyageurs entre 7 et 9 h se rendent au travail (ou à l'école) et ont donc un horaire \pm obligé.

Les statistiques permettent de constater un autre phénomène, soit que (chiffres de 1987) :

- environ 200.000 des navetteurs (soit 2/3) habitent dans un rayon de 30 km de la capitale : la part du marché du chemin de fer ne représente que 20 % pour les déplacements correspondants, les migrants journaliers se déplaçant de préférence à pied, en vélo, à moto et surtout en voiture personnelle.

- pour les ± 100.000 navetteurs habitant à plus de 30 km de Bruxelles, le chemin de fer n'atteint qu'entre 50 et 60 % de part de marché, alors que la seule alternative possible est la voiture personnelle.

Mais, au-delà de tous ces chiffres, un constat visuel suffit : entre 7 et 9 heures :

- il y a des bouchons sur toutes les autoroutes et routes convergeant vers Bruxelles ;
- la circulation routière est quasi paralysée en ville ;
- les trains, métros, trams et bus sont bondés.

2. - Les choix

Pour pallier cette situation sans étouffer la ville économiquement, on peut soit :

- augmenter la capacité des infrastructures routières aux abords de Bruxelles (passer de 3 à 4 bandes de circulation à 4 ou 5 par sens de circulation) et en ville, ce qui revient très cher.
- augmenter la capacité, l'efficacité, et surtout l'attrait des transports publics.

3. - l'intérêt général

Il est en réalité difficile de parler d'intérêt général, sauf peut-être au niveau macro-économique et écologique et il vaut mieux parler de convergence d'intérêts particuliers.

Au niveau macro-économique, il est un fait certain et prouvé, que les transports en commun en général et le chemin de fer tout particulièrement, exigent, à capacité de transport égale, moins d'espace en infrastructure nécessaire et consomment moins d'énergie tout en étant plus sûrs.

Au niveau écologique, les transports en commun, et le chemin de fer tout particulièrement, sont nettement moins polluants. De plus, en ce domaine, les progrès sont nettement plus faciles à réaliser.

Au niveau de ces intérêts particuliers, les pouvoirs régionaux de Bruxelles-Capitale qui gèrent et financent les transports locaux, cherchent une solution qui les sauve de l'asphyxie que représentent les embouteillages permanents, sans avoir les moyens financiers d'adapter totalement l'infrastructure urbaine à ce besoin accru de migration journalière.

Le pouvoir national, lui, se sent moins concerné par des problèmes spécifiquement régionaux, mais ne peut résister à

des arguments de promotion de Bruxelles en tant que capitale européenne et est de plus en plus sensible aux avantages macro-économiques et écologiques du fer.

La SNCB enfin, est relativement indépendante tout en dépendant financièrement du pouvoir central. Elle a une vocation nationale, et pas régionale, mais force lui est de constater qu'environ la moitié de son trafic global (exprimé en nombre de voyageurs) est représenté par cette navette journalière vers Bruxelles.

Il existe donc un consensus, à des niveaux différents, pour promouvoir les transports publics dans le phénomène de la navette bruxelloise.

4. - Les solutions

C'est dans ce cadre que le plan STAR 21 de la SNCB, qui a pour vocation de définir le chemin de fer belge de demain, comporte un chapitre spécial traitant de la desserte de Bruxelles, lequel prévoit la création d'un réseau ferré suburbain (RER).

En soi, il s'agit d'une démarche positive à plusieurs niveaux:

- essentiellement basé sur l'infrastructure existante et sur des aménagements inéluctables à terme, elle ne va à l'encontre, en fait, d'aucun intérêt financier au niveau national ou régional.
- s'adressant à la périphérie proche de l'agglomération, elle attaque un secteur de transport dans lequel la part de marché du fer est particulièrement faible et donc ne peut que croître.
- elle ne peut donc que conduire à une augmentation de l'usage des transports publics avec d'une part les avantages macro-économiques et écologiques qui y sont liés, mais aussi à une diminution plus que correspondante de la circulation routière urbaine et péri-urbaine, ce qui peut même devenir un argument prioritaire.

5. Les coûts

Quelle que soit la solution trouvée, elle ne peut être miracle:

- des investissements en infrastructure et en matériel devront de toutes façons être consentis en tant que mise initiale.
- il y aura toujours un déficit d'explicitation, car compte tenu des tarifs appliqués, les transports en

commun, même charges d'infrastructure déduites, ne sont pas rentables.

Les études économiques effectuées pour ce RER bruxellois ont montré que, même en ne considérant que les frais marginaux directement imputables à ce service, le taux de couverture des frais n'atteignait pas 60 %.

La question se pose dès lors : qui va payer ?

Si les pouvoirs locaux ont intérêt à favoriser une accessibilité idéale à Bruxelles et donc à voir s'opérer un transfert massif de la voiture privée vers les transports en commun nationaux dont ils ne supportent nullement la charge, on peut se demander par contre quel pourrait être l'intérêt du chemin de fer national d'amplifier les dessertes, les fréquences et les arrêts, alors que ces services sont toujours déficitaires et que leur mise en route signifie un accroissement des pertes pour une Société dont l'objectif principal actuel est le redressement financier.

6. - La réponse belge

Un protocole d'accord a été signé entre les pouvoirs nationaux et locaux bruxellois, impliquant les sociétés de transports en commun sous leur autorité : la SNCB d'une part, et la STIB d'autre part.

Cet accord comprend la création d'un groupe de travail, la TASK FORCE, ayant comme objectif à court terme (horizon 92-93) l'amélioration de la desserte ferroviaire de Bruxelles. Il est à souligner que les objectifs assignés à la Task Force sont repris in extenso dans le futur Contrat de Gestion entre l'Etat central et la SNCB.

La Task Force constitue donc un premier pas positif dans la démarche entreprise au niveau de STAR 21.

Les pistes de réflexion sont actuellement les suivantes :

a) infrastructure :

- optimisation de certains points de correspondances entre le train et les transports bruxellois, en déplaçant certains arrêts du réseau urbain, voire en détournant certaines lignes d'autobus.

- amélioration de la structure d'accueil des gares et même étude de la création éventuelle de nouvelles gares.

- création de parkings de dissuasion près des gares bien situées par rapport au réseau routier.

b) service-desserte

Les faibles fréquences sur les dessertes à courte distance découragent le client potentiel. La SNCB va donc étudier l'augmentation de fréquence sur certaines lignes (radiales et périphériques) ainsi qu'une meilleure desserte de certaines gares moyennes au départ desquelles une desserte urbaine efficace peut être facilement établie.

c) matériel roulant

Pour ce trafic nouveau de ce type, la SNCB ne dispose pas, qualitativement, d'un matériel adapté à la desserte suburbaine. Un nouveau type de matériel plus adéquat en matière de performances (accélération, freinage) et de spécifications (nombre et largeur des portes, nombre de places assises et debout...) devra être étudié et acquis.

d) tarifs

Actuellement, la SNCB tarifie à la distance, avec une taxe minimale de prise en charge, tandis que la STIB tarifie à la durée.

La Task Force doit dès lors rechercher une intégration tarifaire, peut-être même créer une nouvelle structure tarifaire qui permette de n'utiliser qu'un seul titre de transport quel que soit le ou les réseaux empruntés.

e) le rôle des partenaires

Selon le protocole d'accord, le chemin de fer est responsable de l'organisation et de l'exploitation du nouveau service, tandis que les pouvoirs locaux bruxellois s'occuperont de la commercialisation du nouveau produit.

7. - Conclusions

Revoir le système actuel des navettes journalières vers Bruxelles est devenu une nécessité coûteuse. La seule alternative réelle qui concilie les intérêts de toutes les parties passe par l'augmentation de l'attrait des transports en commun entre autre par la création d'un système de desserte suburbaine par fer, surtout à courte distance.

La question fondamentale est : qui va payer ?

Un début de solution est apparu en Belgique avec un protocole d'accord entre les diverses instances, et la création d'une Task Force chargée d'étudier les problèmes techniques et organisationnels, mais de concilier les intérêts parfois divergents entre les partenaires.

Publications officielles

Ligne 18 : Houthalen - Winterslag

Par Arrêté Royal du 25 novembre 1991 (MB 18.12.91), la SNCB est autorisée à démonter le tronçon Winterslag (km 3.420) - Houthalen (km 11.203) de la ligne 18.

Ligne 48 : tronçon Raeren - frontière allemande

& Ligne 49 tronçon Eupen (exclu) - Raeren

Par Arrêté Royal du 30 octobre 1991 (MB 12.12.91), la SNCB est autorisée à procéder à la mise hors exploitation temporaire du tronçon de la ligne 48 Raeren - frontière allemande et du tronçon de la ligne 49 Eupen (exclu) - Raeren.

recension : A. Tenaerts

*
* *
*

Restructuration du trafic de marchandises "diffus"

Le Conseil d'Administration de la SNCB du 27/9/91 a entériné la fermeture effective, à la date du 1/6/91, des cours à marchandises suivantes pour le district Sud-Est :

Sourbrodt * (ligne 48 Raeren - Weywertz)
Bullange * (ligne 45A Weywertz - Losheimergraben frnt.)
Bourcy * (ligne 163 section Bastogne-Nord - Gouvy)
Virton (ligne 165 Libramont - Virton)
Vonèche (ligne 166 Dinant - Bertrix)
Ottignies (ligne 161 Bruxelles - Namur)
Wavre (ligne 139 Louvain - Ottignies)

(pour les cours marquées "*", la fermeture a occasionné la mise hors service du tronçon de ligne correspondant - voir trans-fer n°78).

Par contre, la cour de Habay (ligne 162 Namur - Sterpenich frontière) ne sera fermée qu'après l'achèvement du zoning industriel de Marbehan (vers le 31 mai 1992) (1).

La politique de la SNCB est claire : se désintéresser, autant que faire se peut, du trafic marchandises "diffus", abandonné à la route, pour se concentrer sur les trains complets ou sur les cours et raccordements à gros débit. A terme, la SNCB compterait ne plus laisser subsister qu'environ 3 (trois !) cours à marchandises par District d'exploitation.

(1) - La gare de Marbehan est en effet en cours de transformation en centre multifonctionnel pour la manutention et le transbordement des marchandises. A cet effet, Idelux et la commune de Habay ont conclu une convention pour l'extension de la voirie de la zone artisanale de Marbehan, et le prolongement d'une des voies ferrées de la gare, sur une longueur de 200 mètres, afin de permettre aux exploitants forestiers, qui actuellement se servent de la cour à marchandises de Habay, de charger et décharger leurs wagons en gare de Marbehan.

Les tableaux ci-après permettent de se rendre compte de la sévère rationalisation entreprise par la SNCB dans ce secteur depuis le début des années quatre-vingts.

Situation des cours à marchandises et raccordements industriels au 28 mai 1991

District	cours à marchandises	raccordements industriels	total
Centre	3	16	19
Nord-Est	22	124	146
Nord-Ouest	30	86	116
Sud-Est	39	78	117
Sud-Ouest	28	101	129
TOTAUX	122	405	527

Tableau de l'évolution du nombre des cours et raccordements depuis 1982 jusqu'à 1991

Evolution chronologique	Cours	Racc.	Total
situation au 30/04/82	404	890	1294
restructuration 0,2 wagon/jour (01/01/86)	222	595	817
restructuration 0,4 wagon/jour (14/07/87)	202	488	690
restructuration 1 wagon/jour (31/01/89)	153	390	543
restructuration à Bruxelles (24/07/90)	151	415	566
actualisation (28/05/91)	122	405	527
Total des installations fermées entre 1982 et 1991	282	485	767

P. Lemja - 12/12/91

* * *

Le nettoyage des voitures à voyageurs à la SNCB

La SNCB est en train de moderniser son système de nettoyage extérieur et intérieur des voitures à voyageurs, afin d'améliorer l'image de marque du chemin de fer, et de rendre ses trains plus convenables pour les voyageurs.

Le nettoyage extérieur des voitures

Depuis quelques années, la SNCB s'équipe progressivement de "car-wash" : à l'instar de l'équipement bien connu qui nettoie les voitures particulières, l'infrastructure permet un nettoyage - par aspersion et brossage - ainsi qu'un rinçage extérieur des voitures "au défilé", en ce sens que les rames passent au travers d'installations fixes où elles sont traitées.

Après avoir construit une installation prototype à Schaerbeek dans les années septante, la SNCB a mis en service des installations similaires à Ostende, Châtelet (près de Charleroi), Liers (près de Liège), Louvain et Courtrai. D'autres suivront à Gand, Anvers, Mons, Ronet (près de Namur) et Forest (près de Bruxelles-Midi).

Le nettoyage intérieur des voitures

Le système ancien

Jusqu'à présent, le système utilisé pour le nettoyage intérieur des voitures consistait à envoyer sur les voies du faisceau de garage une équipe de nettoyeurs armés de sacs poubelles, seaux, brosses et torchons, pour un nettoyage manuel systématique des voitures.

Un système plus moderne et plus approprié

Ce système va être radicalement modernisé par la mise en place progressive de "plates-formes de nettoyage intérieur".

L'infrastructure se présente comme suit. Les rames sont amenées à tour de rôle sur deux voies situées de part et d'autre d'une plate-forme spécialement équipée de contacteurs pour aspirateurs, de robinets de prise d'eau et de liquides spéciaux pour le nettoyage et la désinfection des voitures. Cette plate-forme est longue de 300 mètres environ (cas de l'installation opérationnelle d'Ostende) et large de 3 mètres, pour une hauteur par rapport au niveau du rail de 70 cm. Elle est constituée d'un plâtrage de panneaux en treillage réalisés en acier galvanisé et dont les arêtes supérieures ont reçu une forme ondulée permettant d'éviter toute glissade. Une conduite d'aspiration, raccordée à une centrale située dans un bâtiment proche, court sous la plate-forme. De cette conduite partent des raccordements d'aspiration vers 25 bouches, distantes de 12 mètres, affleurant au niveau du treillage, en deux files. On peut y fixer des boyaux souples d'aspiration à manipuler à l'intérieur des voitures. De plus, la plate-forme est équipée de 13 armoires de distribution, distantes de 24 mètres, et qui fournissent de l'eau chaude (40°), une solution de nettoyage intérieur, une solution de désinfection des toilettes, de l'air comprimé (6 bars) et du courant 220 volts 16A. Ces produits sont fournis au départ du bâtiment de la centrale d'aspiration. Enfin, la plate-forme dispose de petits

conteneurs mobiles destiné à recueillir le contenu des poubelles des trains.

Le personnel de desserte de la plate-forme peut ainsi procéder à une aspiration et à un dépoussiérage approfondis des voitures : sols, parois, porte-bagages, banquettes, sièges, tapis... Les solutions de nettoyage peuvent ensuite être répandues ou pulvérisées sur les sols, parois et autres équipements à nettoyer. Après qu'elles aient agi une dizaine de minutes, les surfaces sont brossées, tandis que les sièges et banquettes sont frottés avec des torchons humides. Les vitres intérieures sont nettoyées à la main, puis les liquides résiduels sont aspirés par le système décrit plus haut.

Les conditions de travail du personnel sont ainsi nettement améliorées, car le service du nettoyage, qui exécute déjà une tâche peu "appétissante", n'a pas toujours la tâche facile devant la désinvolture de certains usagers...

Cycles de nettoyage intérieur

Le nettoyage intérieur de voitures obéit désormais à une série de cycles :

* quotidiennement, dans les voies de garage ordinaires, sans passer par la plate-forme, une équipe évacue à la main les divers déchets abandonnés par les voyageurs : ceux-ci ont évidemment un volume proportionnel au parcours accompli par la rame. Mais des variations sont observées selon la nature de la prestation fournie : ainsi, le volume des déchets évacués d'un train international en haute saison d'été est dix fois (sic) supérieur à celui qui est retiré d'un train "IC" de service intérieur. Les réservoirs à eau des toilettes sont également remplis.

* hebdomadairement, la rame passe par la plate-forme spécialisée ; toutefois, les rames utilisées de façon intensive peuvent y passer deux fois par semaine, spécialement pour le nettoyage des sols et toilettes.

* mensuellement, le traitement des plafonds et parois est prévu.

Installations de nettoyage intérieur prévues

La première gare dotée d'une plate-forme de nettoyage spécialisée fut Ostende. L'installation mise en service le 2 juin 1991 traite aujourd'hui le matériel voyageurs géré par cette gare : les 150 voitures internationales (trains IC Ostende - Cologne, mais aussi trains à plus long parcours vers l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse) et 120 voitures de service intérieur (essentiellement les trains IC Ostende - Verriers - Eupen). L'électrification du faisceau de voies encadrant la plate-forme, prévue dans les prochains mois, permettra de plus le nettoyage intérieur des 40 automotrices gérées par Ostende et utilisées notamment sur la relation IC Knokke/Blankenberge - Genk/Maastricht.

Une installation similaire a été inaugurée à Liers, près de Liège, fin de l'année 1991 : elle dessert désormais tous les trains de voyageurs prenant leur départ à Liège-Guillemins.

D'autres installations suivront : en 1992, Châtelet, Anvers et Forest (lez Bruxelles-Midi) ; en 1993, Mons, Courtrai, Gand-St-Pierre, Ronet, Louvain et Schaerbeek.

La SNCB disposera ainsi d'un équipement de qualité pour présenter aux voyageurs un matériel propre et net.

*
*
*

La SNCB par ligne

Le ligne TGV Bruxelles - frontière allemande en Région Wallonne à partir de Bierset

Nous sommes en mesure de présenter et de commenter le tracé retenu pour la ligne TGV Bruxelles - frontière allemande, en Région Wallonne, tel que l'Exécutif Régional Wallon l'a définitivement arrêté le 6 septembre 1991.

* à partir de Louvain, le tracé du TGV est donc accolé à l'autoroute Bruxelles - Liège (E 40), au sud de celle-ci, et passe en Région Wallonne à proximité de Lincent, Cras-Avernas, Berloz, Waremme, Hodeige et Momalle.

* après Momalle, le tracé TGV quitte l'autoroute E 40 pour rejoindre, plus au sud, la ligne SNCB existante n°36 Bruxelles - Liège entre Voroux-Goreux et Bierset.

* à partir de Bierset, le TGV emprunte la ligne existante n°36, et passe donc par Awans, Loncin et Ans, et descend les plans inclinés jusqu'à Liège-Guillemins, où un arrêt est prévu. La SNCB a d'ailleurs programmé - nous y avons fait écho - une vaste opération immobilière en gare, afin d'approprier celle-ci à ce nouveau trafic.

* de Liège-Guillemins à Chênée, les TGV emprunteront la ligne actuelle n°37 Liège - Verviers - frontière allemande.

* à la sortie de la gare de Chênée, le TGV empruntera un site neuf. Il empruntera d'abord, sur quelques centaines de mètres, le site de l'ancienne ligne SNCB n°38 Chênée - Battice - Montzen : il passera entre l'usine Magotteaux et le bas de Vaux-sous-Chèvremont, puis entrera dans un tunnel en rampe, long de 5,8 kilomètres, à voie unique, qui débouchera à Soumagne, sur le plateau de Herve, précisément au nord du domaine provincial de Wégimont (2).

(2) - Le percement de ce fameux tunnel a été rendu indispensable par la configuration géographique de la région. C'était

* le tracé TGV passe alors en site propre au nord de Soumagne, afin de rejoindre l'autoroute E 40, à hauteur de José.

* le tracé TGV est alors accolé à l'autoroute, côté sud, de José à la forêt de Gunhaut, en passant par Hautregard, Chaineux, les Plenesses, avec des viaducs sur le territoire de Herve, Chaineux et José.

* à la sortie de la forêt domaniale de Gunhaut, deux options sont actuellement maintenues, et devront faire l'objet d'un choix définitif ultérieurement :

1) l'Exécutif Régional Wallon préconise la poursuite d'un tracé accolé à l'autoroute E 40 jusqu'à Walhorn, où, par un passage sous celle-ci, le tracé TGV pourrait rejoindre la ligne n°37 actuelle, au viaduc "Hammerbrücke" (commune de Hauset). De là, le TGV emprunterait la ligne classique jusqu'à Aachen Hauptbahnhof.

2) l'Exécutif a toutefois laissé à la SNCB la possibilité de réaliser le raccordement de la ligne TGV à la ligne n°37 dès avant la gare de Welkenraedt : cette solution a l'avantage de diminuer le coût de construction d'un site propre TGV, mais l'inconvénient de ramener le TGV sur la ligne "classique", donc à une vitesse plus faible, une dizaine de kilomètres en deçà de la solution ci-avant.

* dans les deux variantes ci-avant, le TGV retrouve donc la ligne classique au plus tard à hauteur d'Hergenrath.

Rappelons que la Deutsche Bundesbahn ne fera pas construire de site propre TGV entre la frontière (Aachen Süd) et Cologne (Köln Hauptbahnhof). La solution allemande consistera en l'amélioration de la ligne classique actuelle entre Aachen et Köln, afin d'améliorer sa vitesse de référence. Les travaux correspondants seraient terminés en 1995, et permettraient un gain de 14 minutes sur le temps de parcours actuel entre Aix-la-Chapelle et Cologne, actuellement fixé à 39 minutes pour les meilleurs trains.

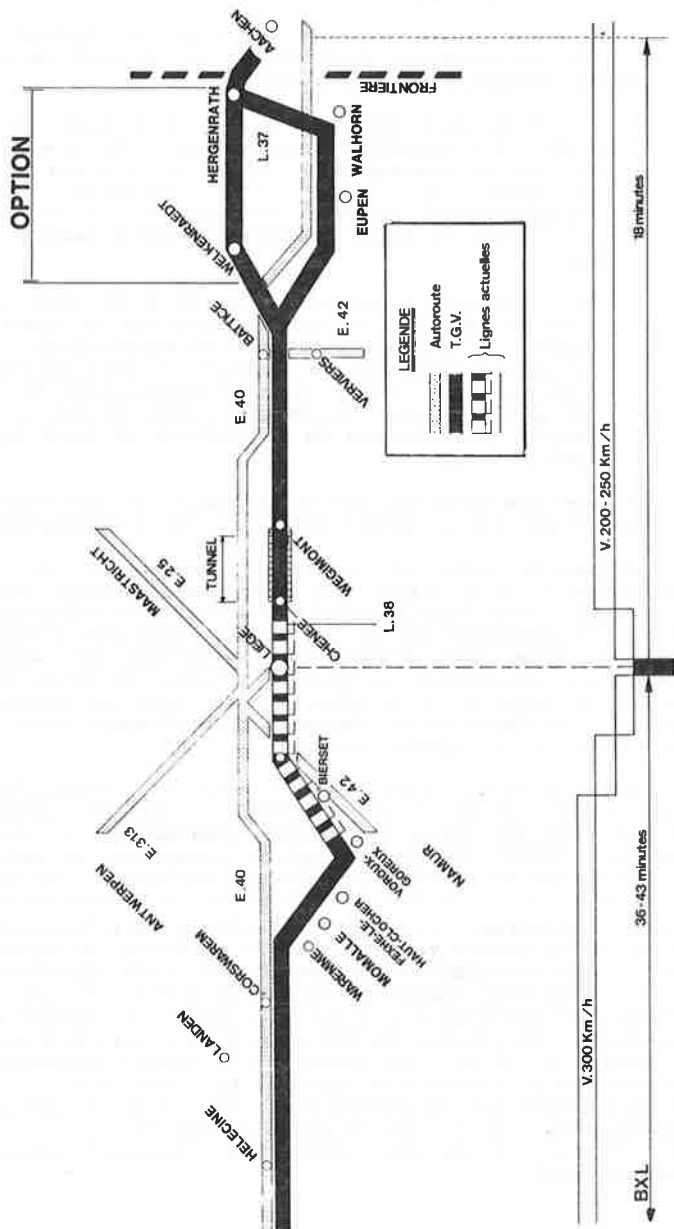
Quant à savoir quel type de matériel sillonnera la ligne mixte TGV/classique entre Bruxelles, Liège et Cologne, on en est toujours au stade des études préalables. Y aura-t-il des rames TGV "PBKA" (3) de conception française, ou des rames ICE de conception allemande, fatalement tricourant, ou une coexis-

la seule solution ferroviaire acceptable pour "monter" de la vallée de la Vesdre vers le plateau de Herve, au niveau du coût et des performances exigées de la ligne nouvelle. Ce souterrain d'un seul tenant possèdera un profil tel que les convois TGV pourront s'y élancer au départ de Chênee afin d'atteindre la vitesse de 200 km/h à sa sortie à Soumagne, et atteindre le 250 km/h au moment où le tracé rejoindra l'autoroute E 40 vers l'Allemagne. La solution à voie unique, une bizarrerie sur un réseau d'un tel niveau, permettrait des économies lors de la construction du tunnel...

(3) - "Paris - Bruxelles - Amsterdam - Cologne" fatalement quadricourant.

tence des deux matériels ? Il est encore trop tôt pour l'écrire, encore qu'on y pense dans les bureaux spécialisés de la SNCB...

SCHEMA SYNOPTIQUE DU TRACE TGV EN PROVINCE DE LIEGE



Ligne 24 Tongres - Botzelaer - interpénétrations belgo-allemandes

Le saviez-vous ? Lorsqu'un engin moteur d'une entreprise ferroviaire circule sur un réseau étranger, cette prestation doit être rémunérée en liquide ou en nature par le réseau étranger... Le règlement en liquide étant systématiquement évité, une politique dite "de compensation" est pratiquée : un réseau qui "prête" ses engins moteurs à l'étranger reçoit, en compensation, un kilométrage équivalent, parcouru par des engins moteurs étrangers, sur son propre réseau.

Ainsi, cette politique de compensation est-elle pratiquée à grande échelle entre la SNCB et la SNCF, dans le cadre notamment des parcours Bruxelles et Liège - Paris effectués indifféremment par des locomotives polycourant belges série 15, 16 et 18 (et même parfois 12) et françaises (CC 40100). Avec les Chemins de Fer Luxembourgeois, les parcours Liège - Luxembourg - Thionville des locomotives série 55 "bleues" de la SNCB sont compensés par des circulations de locomotives diesel série 1800 des CFL entre Luxembourg et Stockem, mais aussi entre Luxembourg, Liège, Visé, Montzen et même Aachen (West) dans le cadre du trafic international des marchandises. Avec les Nederlandse Spoorwegen, l'accord de compensation est plus original : il se concrétise notamment par la mise en circulation de rames "Benelux" entre Bruxelles et Amsterdam, dont la locomotive (série 11) est fournie par la Belgique, la rame et la voiture pilote étant fournies par la Hollande.

Le cas des compensations entre la SNCB et la Deutsche Bundesbahn est, lui, particulièrement délicat. Si les locomotives polycourant belges série 16 et 18 parcourent journallement la ligne Aix-la-Chapelle - Cologne en tête de nombreux trains internationaux de voyageurs, la réciproque n'est pas possible, puisque les chemins de fer allemands ne disposent plus de locomotives électriques polycourant capables de circuler en Belgique.

La compensation des parcours effectués par les locomotives polycourant belges s'effectue dès lors grâce au trafic des marchandises.

Depuis belle lurette, on sait que des locomotives allemandes d'abord vapeur (BR 50), puis diesel série 215, conduites par du personnel DB, remorquent une partie des trains de marchandises échangés entre les deux réseaux par la ligne frontalière Aachen (West) - Montzen. Mais, comme ces prestations kilométriques sont insuffisantes vu la modeste longueur de cette ligne, les locomotives diesel de la DB ont dû être affectées à d'autres parcours en Belgique. Ainsi, depuis quelques années, une locomotive diesel allemande effectuait-elle de bout en bout le parcours Neuss (RFA) - Roermond (Pays-Bas) - Weert - Neerpeit - Mol - Anvers-Schijnpoort en tête d'un train de marchandises du trafic "rail-route" (Huckpack). Ce train est aujourd'hui détourné, dans les mêmes conditions de traction, par Aix-la-Chapelle (Ouest) et Montzen, grâce aux travaux d'aménagement de gabarit entrepris au tunnel frontière de Botzelaer. Par la suite, un train de

marchandises remorqué par une locomotive diesel série 215 de la Deutsche Bundesbahn, conduit par du personnel SNCB, atteint-il, de nuit, la gare de triage de Kinkempois, près de Liège.

De plus, depuis l'été dernier, les locomotives diesel allemandes ont vu leur utilisation sur le réseau belge fortement élargie. Ainsi, outre leurs prestations habituelles entre Aachen (West) et Montzen, on peut désormais les voir en service régulier, en tête de trains de tous types, entre Montzen, Hasselt, et Anvers-Schijnpoort, mais aussi entre Montzen et les usines Ford à Genk. En région wallonne, les locomotives série 215 de la DB dépassent même Kinkempois en service régulier, puisqu'elles conduisent des trains complets de chaux jusqu'à Hermalle-sous-Huy. Plus rarement, on peut même les voir sur d'autres lignes de la région liégeoise.

En Belgique, toutes ces locomotives allemandes sont conduites par du personnel de la SNCB (dépôt de Montzen). A cet effet, six locomotives série 215 ont été équipées, outre le système allemand "Indusi", du système belge "Teloc" de répétition des signaux : il s'agit des matricules 215 023-3, 215 024-1, 215 025-8, 215 026-6, 215 027-7 et 215 028-2, les seuls autorisés à ce jour à circuler à l'ouest de Montzen en service régulier.

Ligne 48 - le devenir du site de la gare de Saint-Vith

Le site de la gare de Saint-Vith devrait être réaffecté dans le courant du premier semestre de cette année 1992.

Situé à deux pas du centre, le site de Saint-Vith-gare a été progressivement désaffecté par la SNCB depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Le dernier tronçon exploité du noeu ferroviaire de St-Vith, St-Vith - Waimes, a été mis hors service il y a dix ans, le 24 août 1982. Depuis lors, le site, privé de ses voies ferrées, est resté à l'abandon : çà et là, on trouve encore quais de chargement, talus, tranchées... En vertu de la loi sur la rénovation des sites d'activité économique désaffectés, l'Administration Communale de St-Vith vient de conclure avec la Région Wallonne une convention lui permettant d'obtenir une aide pour l'acquisition du site et pour les travaux de rénovation. Cette subsidiation à l'acquisition a été accordée et la ville de St-Vith est devenue propriétaire du bien.

En outre, la Région a octroyé un montant de 12 millions de francs pour assurer les travaux de rénovation du site, qui se dérouleront en trois phases. La première sera consacrée à l'assainissement du site. La seconde consistera en la construction d'une route régionale qui contournera ainsi le centre-ville. Troisième phase, l'aménagement du site qui va accueillir des logements, des bâtiments publics ainsi qu'un établissement de la RTT qui desservira la Région...

Dans ce numéro, le GTF asbl vous offre, grâce à une excursion exceptionnelle le samedi 7 mars prochain, une dernière occasion de faire de "l'archéologie industrielle" sur le site

de Saint-Vith... Si le coeur vous en dit, soyez de la partie...

Ligne 50 - Lifting à la gare de Gand-Saint-Pierre

Deux grands chantiers sont prévus pour adapter la gare de Gand-St-Pierre, qui dessert une des plus importantes villes du pays, aux exigences du plan "Star 21".

La construction d'un tunnel pour une ligne de tram passant sous la gare tout d'abord. Les travaux correspondants devraient démarrer dès l'année 1992 et durer deux ans et demi. Ils comprendront la construction d'un pertuis souterrain de 14 mètres de large sous les voies de chemin de fer, et l'installation d'une station souterraine de tramways avec toute l'infrastructure correspondante.

D'autre part, l'infrastructure d'accueil de la gare sera remise à niveau. la SNCB prévoit de nouveaux indicateurs automatiques d'annonce des trains, l'agrandissement et la réparation des garages pour vélos, la rénovation de l'aile droite de la gare, l'embellissement de l'entrée monumentale, la restauration de la façade, la construction d'aires de parcage et le rafraîchissement des quais. Ces travaux sont estimés à 630 millions est sont planifiés entre 1992 et... l'an 2000.

d'après le Courrier de Gand - 3/1/92
recension : J. Ganton

Ligne 135 - le site de Florennes

La gigantesque gare de Florennes (Central) était jadis flanquée d'une remise à locomotives en forme de rotonde : c'était un des trois seuls exemples en Belgique de ce type de construction, avec la remise de Mariembourg, aujourd'hui préservée par les soins du CFV3V, et celle de St-Vith, fortement endommagée pendant la seconde guerre mondiale, et qui ne fut jamais restaurée.

Cette remise à locomotives était desservie par une plaque tournante, installée en 1910, au moment de l'aménagement du vaste site de Florennes (Central). Cette plaque tournante, d'un poids de 32 tonnes, a été démontée au début du mois de novembre 1991, à l'initiative du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées. Chargé par deux grues sur un camion spécial, l'ouvrage d'art préservé a été transporté à Treignes, où il sera réinstallé dans le site exploité par le CFV3V.

Le CFV3V disposera ainsi d'installations typiques de remise en tête des locomotives à vapeur aux deux extrémités de la ligne Mariembourg - Treignes : un triangle autour de la rotonde de Mariembourg, et une plaque tournante à Treignes.

Une excellente initiative de préservation du patrimoine ferroviaire, pour laquelle il convient de saluer le CFV3V.

d'après "La Nouvelle Gazette" - 8/11/91

Ligne 154 et 166 - région de Dinant

A l'occasion d'interpellations d'autorités locales s'inquiétant des nuisances que la ville de Dinant pourrait subir à la suite de l'augmentation prévisible du trafic des marchandises sur l'axe "Athus-Meuse" dans le cadre du plan "Star 21", on a appris les projets de la SNCB concernant le célèbre viaduc à voie unique d'Anseremme (ligne 166). Près de la bifurcation de Neffe, celui-ci enjambe la Meuse et l'ex ligne Dinant - Givet exploitée aujourd'hui par le CFV3V. Plutôt que de le remplacer, comme il en avait été question ces dernières années, le service "ouvrages d'art" de la SNCB envisage de le rajeunir complètement, avec renforcement local. La technologie qui serait utilisée à cette occasion et les matériaux mis en oeuvre pourraient considérablement réduire le niveau sonore. Ces travaux seraient réalisés dans le cadre de la modernisation générale du réseau prévue dans le plan décennal 1991-2000 dont Trans-Fer a abondamment traité l'an dernier.

Par ailleurs, la SNCB envisage de supprimer le passage à niveau de Bouvignes (ligne 154) : mais, compte tenu du niveau de l'investissement nécessaire, la SNCB cherche un partenaire qui pourrait prendre une partie des travaux à sa charge...

J.C. Léonard
D'après "Vers l'Avenir", 7 décembre 1991

Ligne 155 Marbehan - Croix-Rouge : menace de fermeture

Fin 1991, la commission de restructuration des cours à marchandises de la SNCB a décidé l'abandon, au prochain service d'été, de la section Marbehan - Croix-Rouge, dernier vestige de la défunte ligne Marbehan - Virton - Lamorteau - Ecouvies. Cette section supporte aujourd'hui uniquement un trafic de marchandises local (trafic de bois) ; or, la SNCB, forte de ses nouveaux principes "marchandises" de rentabilité obligée, estime que le maintien de la ligne ne peut être réalisé que si elle supporte un trafic d'au moins 250 wagons par an. En fait, son principal utilisateur, la scierie Dusausoit de Croix-Rouge, ne fournit "que" 200 à 220 wagons par an (4) : pour ce trafic, elle dispose d'un quai de chargement de quelque trois cents mètres à Croix-rouge.

(4) - Cette scierie exploite tout particulièrement le hêtre, dont les coupes sont vendues comme suit : le premier choix (beau bois blanc) part en Suède ou en Allemagne par route, pour la fabrication de meubles, le deuxième choix part par route en Flandres pour la fabrication d'escaliers, le troisième choix, moins clair, part pour l'Italie ou l'Espagne par train. Le reste est traité et débité à la scierie pour en faire des billes d'aiguillage ou des palettes, enlevées par train. La scierie reçoit aussi quelques wagons de chêne d'origine française.

Afin d'aider au maintien de cette ligne ferrée, et surtout dans le cadre d'efforts de développement économique de la région, le Député-Bourgmestre d'Etalle, Guy Charlier, avait pourtant mené des démarches depuis plusieurs mois afin de créer un raccordement industriel entre la ligne Marbehan - Croix-Rouge et la nouvelle zone artisanale "Gantaufet" d'Etalle, où une nouvelle usine de la célèbre marque d'eaux minérales française "Perrier" est en construction. Il faut savoir en effet que Perrier a obtenu l'autorisation d'exploiter une source d'eau minérale à Etalle. La firme française prévoit de produire 400.000 litres d'eau minérale par jour à Etalle, et avait laissé entendre que les 3/5e de cette production pourraient être expédiés par chemin de fer, en France essentiellement. De plus, Perrier avait calculé qu'il lui faudrait 22 millions de bouteilles de verre par année pour sa production "belge", bouteilles qui auraient dû être acheminées au départ de ses installations situées dans le Massif Central... par exemple par chemin de fer (un trafic de 560 wagons par an serait nécessaire pour amener lesdites bouteilles).

En fait, le projet du Député-Bourgmestre est pour le moins ambitieux : créer à Etalle une zone entièrement consacrée à la valorisation des ressources naturelles : l'eau avec Perrier, et le bois avec des exploitants forestiers travaillant dans la filière "bois".

La SNCB avait, il y a quelques mois, marqué son accord de principe quant à la création de ce raccordement industriel de 4,5 km, mais en refusant d'y investir financièrement. La Région Wallonne, sollicitée, avait alors accepté de le subsidier à hauteur de 80 % du coût des travaux.

Depuis quelques semaines, tout est beaucoup moins évident. La SNCB se fait tirer l'oreille : le nouveau service "SNCB - Cargo", dont Louis Devillers, ancien directeur du District Sud-Est, a obtenu la direction, indique qu'il ne dispose plus de garanties suffisantes de trafic de la part de l'entreprise française d'eaux minérales pour maintenir en service la ligne Marbehan - Croix-Rouge au-delà de 1992. Perrier aurait en effet laissé entendre que les propositions ferroviaires de tarif ne lui convenaient pas et que le transport par route lui reviendrait finalement 25 % moins cher que la solution ferroviaire (5).

Pour tenter de dénouer le problème, le Conseil Communal d'Etalle vient d'approuver à l'unanimité une proposition de transfert de la partie de la zone artisanale "filiale bois" de Gantaufet-Etalle à Croix-Rouge, sur une bande de terrain d'un km sur 100 mètres de large, le long de la voie ferrée menacée.

(5) - ici, l'histoire semble se répéter. Personne n'a oublié la célèbre controverse, dont nous avons fait état en 1991, sur l'évacuation de la production des eaux minérales et limonades de Spa-Monopole. La solution routière y est actuellement privilégiée avec tous les problèmes de trafic et d'environnement que cela suppose. La SNCB ne parvient manifestement pas à valoriser ses propres capacités sur ce dossier, par ailleurs hautement politisé, notamment à cause de problèmes de prise en charge de l'infrastructure nécessaire et de tarifs.

22 - TRANS-FER 79 - Infrastructure SNCB

Deux des six forestiers intéressés n'ont vu aucune objection à se déplacer sur le site de Croix-Rouge. Quant à la scierie Dusausoit, qui emploie entre 40 et 50 personnes et exporte beaucoup de grumes de chêne et de hêtre vers l'Espagne et l'Italie, elle serait ravie de voir confortée la ligne Croix-Rouge - Marbehan grâce à cette nouvelle zone artisanale.

Ainsi, l'avenir à court terme de la section Marbehan - Croix-Rouge pourrait être préservé (on atteindrait de la sorte le minimum de wagons/an exigé par SNCB-Cargo, soit 250 wagons). De plus, le raccordement industriel initialement prévu avec Ferrier ne serait pas remis en question pour autant.

Ces nouvelles dispositions amèneront-elles SNCB-Cargo, qui déclare ne plus avoir de mission de service public dans le domaine des marchandises et avoir pour objectif principal la rentabilité, à revoir sa copie et à maintenir en service la ligne Marbehan - Croix-Rouge ? On verra...

d'après J.C. Léonard
& L'Avenir du Luxembourg, 13/12/91 - La Meuse, 21/12/91.

Ligne 161 - les installations d'Ottignies

Par sa fréquentation (80.000 voyageurs par semaine), Ottignies est devenue la dixième voyageurs gare du pays. Noeud de communication central du Brabant wallon, cette gare, avec ses onze voies à quai, a également profité de l'implantation de l'Université de Louvain-la-Neuve, qui se développe à quelques kilomètres de là depuis une vingtaine d'années.

Curieusement coincés entre les voies principales des lignes Bruxelles - Namur (161) et Louvain - Wavre - Charleroi (139-140), les bâtiments de gare datent de 1884. Aujourd'hui vieillissés et dépassés, ils vont être très prochainement rasés pour faire place, d'ici 1994, à une toute nouvelle infrastructure. Les nouveaux bâtiments, qui réutiliseront le site actuel, intégreront non seulement l'infrastructure classique d'une gare (guichets, salle d'attente, buffet), mais aussi un parking agrandi, une galerie commerciale et un centre d'animation. Côté technique, ils accueilleront aussi une cabine de signalisation nodale, qui sera chargée de la commande des signaux de voies entre La Hulpe et Gembloux et entre Wavre et Louvain-la-Neuve. Enfin, le tracé des voies de la ligne 161 Bruxelles - Namur sera adapté afin de permettre la pratique d'une vitesse de référence de 160 km/h.

Ligne 167 Y Autelbas - Athus

Comme on le sait, la gare d'Athus n'est plus desservie, en service voyageurs, par la SNCB, depuis le service d'été 1988, lorsque les trains de pointe Arlon - Athus, assurés par autorails et instaurés à la suite de la réforme "IC-IR" de 1984 ont été supprimés. Par contre, Athus est toujours desservie par des rames voyageurs électriques des CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) en provenance de Luxembourg, soit par la ligne directe, soit via Esch-sur-Alzette. Cette desserte est consi-

dérée par les CFL comme étant "de service intérieur" : la gare d'Athus est en effet juridiquement une gare "commune", exploitée conjointement par la SNCB et les CFL. Les voyageurs s'embarquant à Athus pour le Grand-Duché obtiennent d'ailleurs un billet "CFL" de service intérieur, évitant ainsi les coûteuses doubles taxes terminales frappant tous les billets internationaux.

Le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune belge d'Aubange, sur le territoire de laquelle se trouve la gare d'Athus, viennent de demander aux Chemins de Fer Luxembourgeois que tous les trains CFL de voyageurs de la ligne Luxembourg - Pétange - Rodange fassent désormais leur terminus à Athus.

Les CFL viennent de répondre que, selon l'état de leurs projets actuels, une desserte supplémentaire d'Athus était envisagée en semaine à partir des horaires d'été 1992.

La réalisation de ce projet est en fait conditionné par la livraison en cours des 22 nouvelles automotrices CFL du type "Z 2" SNCF.

Actuellement, la gare d'Athus est desservie par les CFL, les jours ouvrables uniquement, huit fois par jour, essentiellement aux heures de pointe.

Connaissez-vous l'histoire complexe de la ligne SNCB 45
Trois-Ponts - Losheimergraben - Jünkerath ?

C'est une ligne internationale aujourd'hui oubliée, et pourtant fonctionnelle, puisque le GTF asbl la parcourra, en partie, lors de ses excursions des 1er et 29 mars prochain à l'occasion du Carnaval.

Lisez notre n° hors série de Trans-Fer "Le Fagnard", entièrement consacré à l'histoire de cette ligne : 40 pages, 30 illustrations, broché.

prix : 115 BEF envoi compris. Commande par versement à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. (étranger : 130 BEF à verser comme indiqué en 3e page de couverture).

24 - TRANS-FER 79 - Matériel

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période d'octobre 1991 à janvier 1992

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

De l'AC Malines (HLE/AM/AR)

4404 - FKR - 5.7	2375 - FEO - 7.11	305 - MKM - 20.12
241 - FSR - 31.10	197 - LK - 28.11	2338 - FEO - 24.12

De l'AC Salzinnes (HLE/HLD/HLR)

2024 - FEO - 16.10	7405 - FNDM- 27.11	7335 - LNC - 20.12
7332 - LNC - 22.10	2021 - FEO - 4.12	8270 - FNDM- 20.12
5160 - FNDM- 24.10		

2/ MUTATIONS

Au 9.12.91 :

5506 - 5517 - 5521 - 5525 - 5535 - 5541 :
de Hasselt à Kinkempois

6238 - 6251 - 6252 - 6253 - 6260 - 6279 :
de Kinkempois à Hasselt

Au 1.1.92 :

4601 - 4603 : d'Haine-St-Pierre à Montzen

8417 : d'Haine-St-Pierre à Anvers Dam

8428 - 8448 : d'Haine-St-Pierre à Latour

8447 : d'Haine-St-Pierre à Montzen

8449 - 8450 : d'Haine-St-Pierre à Ostende

3/ MISES HORS EXPLOITATION (rectification d'une omission)

AM 131 (Ronet) : au 1.1.90 (suite accident en 1990)

AM 514 (Stockem): " " " " "

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Les automotrices 54 "italiennes"

Les plus perspicaces de nos lecteurs se sont étonnés de ne pas voir les automotrices doubles 056, 064, 072 et 099 (du type 54) figurer à l'inventaire publié dans notre précédent numéro, alors qu'il n'avait pas été fait mention de leur retrait de l'exploitation.

En fait, ces quatre AM avaient été désignées pour faire l'objet d'une revente à un réseau privé italien - ce qui ne s'est finalement pas concrétisé - et ont été retirées de la répartition, tout en restant à l'effectif du parc de la traction électrique : dès le 30 septembre, elles étaient regroupées en attente à Haine-St-Pierre, d'où elles assureraient assez régulièrement des trains de la série MU.

Cette vente n'ayant pas été conclue, leur situation administrative sera régularisée : ces AM seront à nouveau reprises à l'effectif, à moins... qu'elles ne soient purement et simplement radiées, vu leur mauvais état général !

* Les automotrices 03 "break" triples

A l'heure où vous lirez ces lignes, l'AM 311 de Stockem (rentrée à l'AC Malines le 2.12.91 pour grande révision) sera vraisemblablement la première "Break" à circuler à trois caisses, sa composition ayant été renforcée d'une voiture intermédiaire neuve, construite par BN.

La deuxième (l'AM 328 ?) devrait suivre au cours du mois de février, tandis que la cadence de sortie des automotrices "break" portées à trois caisses devrait ensuite atteindre le chiffre d'une unité par semaine, étant bien entendu qu'il ne s'agirait plus uniquement d'automotrices ayant simultanément subi une grande révision.

Théoriquement, 40 voitures intermédiaires devraient être livrées en 1992, 44 en 1993, 44 en 1994 et 12 en 1995, moment où l'ensemble du parc des 140 AM de la série 03 devrait être triple, mais on sait déjà que ce planning ne sera pas respecté...

D'autre part, c'est bien l'effectif des 35 AM de Stockem qui sera équipé par priorité, afin de tenter de résoudre les gros problèmes de sur-occupation rencontrés sur l'axe Bruxelles - Luxembourg.

* Les trains IC de la dorsale wallonne en rames tractées !

L'immobilisation des AM 03 de Stockem pour adjonction d'une troisième caisse entraîne une conséquence assez inattendue : depuis le 27 janvier dernier, certains trains de la re-

26 - TRANS-FER 79 - Matériel

lation IC Herstal - Tournai sont désormais assurés en semaine par des rames tractées (non-réversibles) de quatre voitures M4 (une AD et trois B), remorquées par... une bonne vieille locomotive électrique série 22 !

De cette façon, il devient possible de libérer des AM 03 de Kinkempois pour les engager sur l'axe Bruxelles - Luxembourg, où elles y remplacent les AM de Stockem immobilisées à l'AC Malines (jusqu'à six engins simultanément).

Les trains de la dorsale wallonne ainsi assurés en rame tractée sont les suivants : (L = Liers, T = Tournai)

- rame LSL M58 :
855 Liers - Tournai/ 882 L/ 862 T/ 889 L/ 869 T ;
- rame LSL M59 :
880 Tournai - Liers/ 860 T/ 887 L/ 867 T/ 894 L.

Cette mesure originale, en vigueur jusqu'en mai 1992, s'est accompagnée du remplacement d'une dizaine de voitures M4 par des M2, ces dernières étant à leur tour remplacées par des... M3, qui reprennent ainsi officiellement du service en trafic régulier, dans la région gantoise !

* Les AR 4601 et 4603

En prélude à la fermeture en juin prochain de l'ATD Haine-St-Pierre, le maigre parc diesel subsistant de cet ATD a été disséminé dès le 1er janvier dernier aux quatre coins du réseau (voir rubrique "mutations").

Deux engins échapperont toutefois à cette mesure de bannissement : les autorails-musée 4601 et 4603 resteront garés à Haine-St-Pierre, tout en étant mutés administrativement à Montzen, et entretenus par Kinkempois.

Ils constitueront ainsi les seuls autorails disponibles sur l'ensemble du District Sud-Ouest, pour la réalisation de parcours spéciaux.

* La saga des "55" limbourgeoises

Coup de théâtre le lundi 9 décembre 1991 : après moins d'un an, la direction de la SNCB décidait de mettre brutalement fin à l'expérience des locomotives diesel série 55 sur les trains IR Anvers C - Neerpelt, vraisemblablement à la suite d'un article de presse stigmatisant la qualité du service offert à la clientèle sur cette relation, l'article en cause étant publié par un quotidien anversois "généralement bien informé" de la chose ferroviaire...

Il faut dire que la régularité de cette relation était devenue réellement préoccupante, l'avantage en puissance des 55 sur les 62 étant largement contre-balancé par un taux d'avaries et d'immobilisations nettement plus élevé. Ceci était principalement dû à des problèmes de commutation aux moteurs électriques de traction, dont les collecteurs, ovalisés par l'usure, provoquaient de nombreux court-circuits internes

au-delà de 100 km/h. Les moteurs de traction électriques des 55 ne sont plus capables - paraît-il - de supporter des services aussi pénibles, faits d'accélération fréquentes, et surtout, de circulations à vitesse élevée...

Sans tambour ni trompettes, les six 55 d'Hasselt sont donc retournées à Kinkempois, tandis que six 62 accomplissaient simultanément l'itinéraire en sens inverse : après tant de "flashes", les 55 limbourgeoises ont fait long feu..!

* Le locotracteur 9206

Petite précision concernant ce rescapé du service Infrastructure, radié, et qui a repris du service dans les installations de l'AC Salzennes depuis mai dernier : pour ne pas devoir le réimmatriculer comme engin de traction, il est considéré comme "gros outillage", au même titre par exemple que les nombreux wagons fermés déclassés, qui font office çà et là de vestiaire ou de magasin...

* Les locos 91 et 92 de l'Infrastructure

Il est peut-être opportun de profiter de cette occasion pour rappeler l'existence de ces éternels oubliés, une ignorance qui serait justifiée par le fait qu'ils ne font pas - ou plus - officiellement partie du parc des engins de traction, mais plutôt des véhicules de service : les locotracteurs du service de l'Infrastructure (anciennement le service de la Voie).

Ce service utilise ainsi vingt locos de la série 91 et dix-neuf de la série 92 (vingt-cinq à l'origine), qui sont répartis selon ses besoins à travers l'ensemble de ses ACI (Atelier Central Infrastructure), ou de ses garages de drainages du réseau.

Pour mémoire, ces engins proviennent tous du service du Matériel, qui a cédé l'ensemble des 92 (ex-type 232) à la Voie au cours des années septante, et a fait de même en 1985 et en 1990 pour vingt des soixante locos de la série 91, ces derniers ayant plus particulièrement remplacé les "tracteurs V" de type ancien.

L'origine "M" de ces engins explique sans doute la raison pour laquelle leurs opérations d'entretien et de révision ont toujours été assurés par le même service M, malgré ce changement de propriétaire : les entretiens sont à charge d'un atelier de traction (ATD), tandis que les révisions se font en atelier central (Salzennes).

Voici donc une liste actualisée au 1er janvier 1992 de l'effectif des locotracteurs "Infra", complétée par leur localisation et par l'ATD chargé de leur entretien.

28 - TRANS-FER 79 - Matériel

N°	Garage	ATD d'entretien
9101	Deinze	Merelbeke
9102	Deinze	Merelbeke
9103	Deinze	Merelbeke
9104	Deinze	Merelbeke
9105	Mons	St-Ghislain
9106	Mons	St-Ghislain
9119	ACI Schaerbeek	Schaerbeek
9121	ACI Schaerbeek	Schaerbeek
9122	Mons	St-Ghislain
9124	Mons	St-Ghislain
9125	Charleroi	Ronet
9127	Charleroi	Ronet
9128	Mons	St-Ghislain
9138	Deinze	Merelbeke
9140	ACI Bascoup	St-Ghislain
9141	Charleroi	Ronet
9142	Namur	Ronet
9145	Charleroi	Ronet
9150	ACI Wondelgem	Merelbeke
9154	Namur	Ronet

9201	Anvers-C	Anvers Dam
9202	Forest	Schaerbeek
9204	Anvers-C	Anvers Dam
9205	Louvain	Hasselt
9207	Namur	Latour
9208	Forest	Schaerbeek
9209	Deinze	Merelbeke
9210	Angleur	Kinkempois
9212	Anvers-C	Anvers Dam
9213	Angleur	Kinkempois
9214	Namur	Kinkempois
9215	Angleur	Kinkempois
9216	Angleur	Kinkempois
9217	Namur	Kinkempois
9218	Deinze	Merelbeke
9220	Forest	Schaerbeek
9221	Forest	Schaerbeek
9222	Hasselt	Hasselt
9225	Deinze	Merelbeke

* Salzennes : un cimetière de diesels ?

Outre les révisions des locomotives diesel de ligne et de manoeuvres de la SNCB, l'AC Salzennes s'occupe aussi... de leur démolition, lorsque celles-ci sont radiées, et qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une revente.

C'est ainsi qu'au 31 décembre 1991, pas moins de dix-sept engins attendaient de subir ce triste sort, depuis parfois plus de trois ans ; il s'agit des HLD 5204, 5907 (la première 59 "musée", rôle repris par la 5910), 5912, 5931, 5937, 6001, 6003, 6004, 6005 et 6006, ainsi que des HLR 8306, 8307, 8308, 8403, 8422, 8425, et du locotracteur 9224 !

La vitesse de référence sur les lignes des CFL

Les Chemins de Fer Luxembourgeois poursuivent la modernisation de leur réseau en augmentant progressivement la vitesse de référence de leurs différentes lignes. Ainsi, pour le service d'hiver 1991/92, ont-ils relevé la vitesse maximale autorisée de 120 à 140 km/h sur la ligne 7 Luxembourg - Pétange.

La situation est actuellement la suivante :

Vitesse maximale autorisée sur les lignes CFL ouvertes au trafic des voyageurs

Ligne 1 - Luxembourg - Trois-Vierges - frontière belge

93,430 km. Ligne à double voie jusqu'à Ettelbrück ; certaines sections sont à voie unique entre Ettelbrück et Trois-Vierges ; voie unique entre Trois-Vierges et Gouvy. Ligne électrifiée en 25 kV 50 Hz jusqu'à Kautenbach ; électrification en cours jusqu'à Gouvy (1993).

Luxembourg - Dommeldange.....	100 km/h
Dommeldange - Ettelbrück.....	120 km/h
Ettelbrück - Clervaux.....	95 km/h
Clervaux - Trois-Vierges.....	80 km/h
Trois-Vierges - Gouvy (SNCB).....	90 km/h

Ligne 1a - Ettelbrück - Diekirch

4,100 km. Ligne à simple voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.

Ettelbrück - Diekirch.....	60 km/h
----------------------------	---------

Ligne 1b - Kautenbach - Wiltz

9,100 km. Ligne à simple voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.

Kautenbach - Wiltz.....	50 km/h
-------------------------	---------

Ligne 3 - Luxembourg - Wasserbillig - frontière allemande

37,44 km. Ligne à double voie électrifiée en 25 kV 50 Hz jusqu'au pont-frontière sur lequel se trouve une section de séparation avec le courant 15 kV 16 2/3 Hz de la DB.

Luxembourg - Wasserbillig.....	100 km/h
Wasserbillig - Igel-West (DB).....	80 km/h

* Détournement via Alzingen - Otrange (12,260 km - voie unique électrifiée en 25 kV 50 Hz) :

Luxembourg - Alzingen.....	75 km/h
Alzingen - Syren - Otrange.....	90 km/h

Ligne 5 - Luxembourg - Kleinbettingen (frontière)

18,760 km. Ligne à double voie électrifiée en 3 kV continu. La gare de Luxembourg (Ville) est aménagée en gare bi-courant 3 kV/25 kV avec sections commutables.

Luxembourg - Kleinbettingen (frontière).....	130 km/h
--	----------

Ligne 6 - Luxembourg - Bettembourg - frontière française

16,640 km. Ligne à double voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.

Luxembourg - Berchem.....	120 km/h
Berchem - Bettembourg (frontière).....	140 km/h

30 - TRANS-FER 79 - Etranger

Ligne 6a - Bettembourg - Esch-sur-Alzette

9,500 km. Ligne à double voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.
Bettembourg - Esch-sur-Alzette.....100 km/h

Ligne 6b - Bettembourg - Dudelange (Usines)

5,230 km. Ligne à simple voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.
Bettembourg - Dudelange (Usines).....80 km/h

Ligne 6c - Noertzange - Rumelange-Ottange

6,610 km. Ligne à simple voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.
Noertzange - Rumelange-Ottange.....75 km/h

Ligne 7 - Luxembourg - Pétange

20,390 km. Ligne à simple voie électrifiée en 25 kV 50 Hz.
Luxembourg - Pétange.....140 km/h

Ligne 9 - Esch-sur-Alzette - Pétange - Athus (SNCB)/ Mont-St-Martin (France)

15,770 km d'Esch à Pétange, 5,160 km de Pétange à la frontière française, 4,070 km de Pétange à la frontière belge. Ligne à double voie (sauf entre Rodange et Mont-St-Martin = simple voie) électrifiée en 25 kV 50 Hz.

Esch-sur-Alzette - Pétange.....90 km/h

Pétange - Rodange - bif. Mont-St--Martin..... 100 km/h

Rodange - bifurcation SNCB.....75 km/h

R.M.
d'après L.M.T. (CFL)

Divers

Un nouveau point d'arrêt à Luxembourg

Le 29 septembre 1991, le Ministre des Transports luxembourgeois a inauguré un nouveau point d'arrêt à "Luxembourg-Cents", sur la ligne Luxembourg - Wasserbillig. Ce point d'arrêt est situé à environ 3 kilomètres de la gare de Luxembourg-Ville, sur la portion à voie unique de la ligne de Wasserbillig.

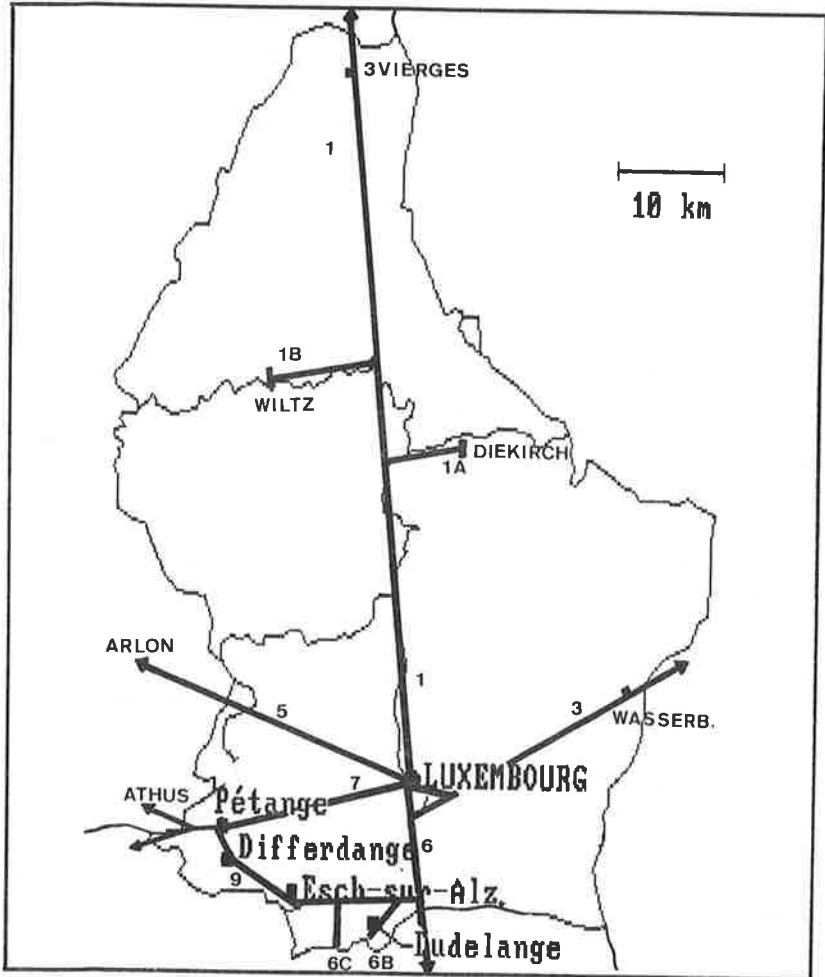
Le point d'arrêt, constitué d'un simple quai, est destiné à favoriser l'usage des transports en commun pour rejoindre la ville de Luxembourg, menacée d'étranglement à cause du trafic routier.

L'électrification progresse sur la "ligne du Nord"

A présent, l'électrification de la ligne du Nord en 25 kV 50 Hz progresse au nord de Kautenbach. Prévue pour 1993, celle-ci est délicate vu la présence de nombreux tunnels nécessitant des remaniements de voie, puisque les CFL ont décidé de mettre la ligne à voir unique dans la zone des tunnels afin de ne pas devoir consentir de travaux trop importants et onéreux de mise au gabarit.

Présentement, la gare de Clervaux a perdu sa typique signalisation mécanique d'aspect germanique pour la signalisation lumineuse standard en usage aux CFL. Quant à la typique gare de Trois-Vierges, elle est en pleine reconstruction.

Côté belge, si la décision de principe d'électrification de la ligne Rivage - Gouvy est bel et bien prise, rien ne bouge présentement sur le terrain...



La nouvelle philosophie des transports en commun à Bruxelles
Le cas des nouveaux tramways en commande

Vous l'aurez appris : la STIB a commandé, au cours de l'été, cinquante tramways de la nouvelle génération au consortium formé par les firmes ACEC-Transports et BN. Notre estimée consocoeur Tram 2000 a publié, dans son numéro 116 (septembre 1991) (1), un dossier complet sur le sujet, auquel nous renvoyons le lecteur intéressé.

De notre côté, il nous paraît intéressant de publier in extenso une réponse faite par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale à un conseiller régional à propos de ces nouveaux tramways (2).

Le Conseiller avait posé la question suivante : Je lis dans le courrier des lecteurs d'un grand quotidien : "La STIB envisage l'achat de cinquante voitures de tramways - aux frais de la collectivité - pour un montant de 3,7 milliards de francs. Soit 74 millions pièce. Dans ce prix, n'est évidemment pas comprise l'infrastructure (rails et caténaires). Un autobus moderne et non polluant coûte cinq millions. Pour la somme indiquée, on pourrait en acheter 740." Derrière ce calcul, en apparence simple et évident se cache certainement une explication logique. Pourriez-vous me la fournir ?

La réponse fournie par le Ministre compétent est une véritable déclaration de politique générale relative aux transports en commun.

Comparaison entre les coûts d'un tramway et d'un autobus

Le Ministre signale d'abord quelques corrections par rapport aux montants annoncés en ce qui concerne le prix des nouveaux tramways et autobus.

Le tramway, tel qu'il sera commandé par la STIB, après approbation du marché par l'Exécutif et ayant fait l'objet d'un appel d'offres international, coûtera 62,4 millions pièce et non 74 comme indiqué (à titre d'information, un tramway grenoblois coûte 74 millions).

D'autre part, et à la suite également d'un appel d'offres européen, la STIB a commandé récemment 120 nouveaux autobus revenant chacun à 6,3 millions et non 5 comme mentionné dans la question.

(1) - Tram 2000 n°116 - 50 BEF + frais d'envoi ; adresse de contact : Tram 2000 c/o Thierry Hamal, avenue des Héros 39, 1160 BRUXELLES.

(2) - question n°184 de M. de Lobkowicz du 26 mars 1991 (bulletin des Questions et Réponses du Conseil de la Région de Bruxelles Capitale, 29 juin 1991, n°14)

Pour comparer les prix, il faut tenir compte de la durée de vie du véhicule et du nombre de voyageurs transportés.

Un tramway a une durée de vie de 35 ans, et le modèle commandé pourra transporter 170 usagers.

Un bus, par contre, a une durée de vie moyenne de 13 ans et une capacité de 88 places.

Si l'on ramène l'investissement au coût moyen annuel par personne transportée, on constate que l'investissement en matériel roulant tram coûte deux fois plus que l'investissement en bus, et non 10 fois plus comme une simple comparaison des deux prix d'achat laisse apparaître. En ce qui concerne l'investissement nécessaire en installations fixes, il est important de prendre en considération le fait que Bruxelles possède déjà une infrastructure ferrée de surface et de prémétro importante, contrairement à d'autres villes européennes qui ont malgré cela opté également pour le tramway.

Un examen attentif des coûts d'exploitation publiés par la STIB montre que les coûts unitaires liés à la production de km/convois ramenés à un coût par place offerte est IDENTIQUE pour le tramway et l'autobus.

En ce qui concerne les coûts unitaires d'exploitation, liés à l'infrastructure, les chiffres de la STIB indiquent un net avantage pour le bus, mais la STIB n'intègre pas le coût d'entretien de la voirie, prix en charge par le gestionnaire de celle-ci (la Région, la Province ou les Communes).

En outre, il faut savoir que les dégradations du réseau routier sont proportionnelles à la quatrième puissance du poids des essieux. Etant donné que les autobus peuvent être considérés comme des poids lourds, leur contribution à la dégradation des voiries n'est pas négligeable.

Les raisons du choix de l'option "tramway" à Bruxelles

Ces précisions étant apportées, le Ministre développe ensuite les différentes raisons qui ont conduit l'Exécutif à investir dans le tramway:

1. Avant la récente régionalisation des institutions, le réseau de la STIB s'orientait progressivement vers un réseau composé uniquement de lignes de métro et de lignes de bus, avec suppression totale de tramways. Plus aucun investissement n'était consenti pour le tram depuis de nombreuses années avec pour conséquence des installations vétustes et un matériel roulant ne répondant plus aux exigences d'exploitation actuelles.

Les investissements considérables injectés dans la construction et l'exploitation du métro se sont faits au détriment du réseau de surface et du réseau tramway plus spécialement (diminution des fréquences, manque d'entretien...).

Pour rappel, la construction d'un kilomètre de métro coûte plus d'un milliard ! Et le coût d'exploitation annuel d'une station coûte 15 millions de francs à la STIB (le réseau comportant une soixantaine de stations, cela fait 900 millions par an nécessaires uniquement à l'exploitation des stations, sans tenir compte des coûts liés à la circulation des rames de métro).

2. De nombreuses études démontrent qu'un réseau de métro ne se justifie pleinement que dans des villes d'un million d'habitants et plus.

Le cas de Bruxelles est donc un cas limite pour lequel, en dehors des grands axes de circulation, déjà équipés d'un métro, il est difficile de rentabiliser les énormes investissements nécessaires pour construire et exploiter un métro, sans parler des coûts indirects liés aux travaux de construction de ces infrastructures.

Chaque mode de transport correspond en effet à un débit spécifique de voyageurs.

Ainsi, le métro se justifie pour un débit supérieur à 8.000 voyageurs par heure et par sens.

Le tramway est le moyen idéal pour un débit entre 2.000 et 8.000 voyageurs par heure et par sens.

Le bus, lui, convient parfaitement pour un débit inférieur à 2.000 voyageurs par heure et par sens.

Au-delà de cette limite, la fréquence de passage des bus serait de l'ordre d'un bus toutes les deux minutes, ce qui congestionnerait rapidement l'ensemble du trafic de surface et aggraverait considérablement les problèmes de nuisances.

Chaque mode correspond donc à un volume de demande de transport qui lui est propre.

3. Par rapport à l'autobus, le tramway présente en outre l'avantage d'être plus écologique : pas de pollution atmosphérique, moins de bruit, meilleur confort pour les passagers...

La présence du tramway à Bruxelles participe à l'image que les Bruxellois se font de leur ville.

La circulation dans les rues de la capitale de l'Europe d'un véhicule ultra moderne de transport en commun ne fera que renforcer positivement cette image.

Par rapport au métro, le tramway présente l'avantage de pouvoir circuler aussi bien en tunnel qu'en surface. De part et d'autre de l'axe de prémétro Nord-Sud qui sera maintenu en exploitation tramway et prolongé jusqu'à la station Albert, différentes lignes de tram pourront ainsi mieux irriguer plusieurs quartiers du Nord et du Sud de la région.

4. Sur base de ces considérations, l'Exécutif a donc décidé de maintenir et de développer DE MANIERE EQUILIBREE l'ensemble des trois modes de transport existant à Bruxelles.

Quoi de neuf au métro de Charleroi ?

Peu avant les élections législatives de novembre dernier, l'Exécutif Régional Wallon, compétent en matière de transport en commun en Wallonie, a examiné l'état d'avancement du plan des déplacements de la région de Charleroi. Il a marqué son accord sur le schéma d'investissements et de travaux suivant :

- 1.- Réalisation de l'axe ferré Charleroi - Gosselies (3)
- 2.- l'achèvement, limité à la station "Soleilmont", de l'antenne métro de Gilly (4)
- 3.- l'achèvement de la boucle urbaine, dont les interminables travaux sont en cours
- 4.- la décision de lancer une étude sur l'opportunité d'exploiter une antenne vers Châtelet, compte tenu de la présence de la ligne SNCB 130 qui relie notamment Charleroi-Sud à Châtelet.

L'Exécutif a en outre pris les orientations suivantes : "L'intervention du département Transport sera fixée, pour les trois prochaines années, à un niveau équivalent aux moyens financiers investis durant l'actuel plan triennal pour le métro de Charleroi. Un relevé coordonné des travaux dépendant d'autres départements sera établi. Il en sera de même des économies qui peuvent être réalisées sur les infrastructures prévues ainsi que les sources de financement provenant de la valorisation, à Charleroi, d'immeubles appartenant à la Région. Les surcoûts d'exploitation du métro seront compensés par des mesures d'économies internes ou par la recherche d'un complément externe à la subvention régionale. Enfin, l'exploitation des transports en commun de l'axe Charleroi - Anderlues sera rationalisée."

De toute cette logorrhée, chacun aura retenu que l'exploitation du luxueux métro de Charleroi est extrêmement onéreuse pour une Région Wallonne dont le budget "transport" est maigre. Parmi les mesures envisagées, la rationalisation de l'axe Charleroi - Anderlues signifie en clair l'abandon de la ligne Anderlues - Binche - La Louvière, entièrement rénovée et reconditionnée à grands frais au début des années quatre-vingts. Beau gaspillage : qui se mobilisera contre celui-ci ?

On a par ailleurs appris que les trois motrices "BN" de type 6100 qui se trouvent encore sur le réseau de la Côte Belge ont été rachetées par "De Lijn", le nouvel exploitant flamand de ces lignes. "De Lijn" envisage par ailleurs très sérieusement de racheter un autre lot de motrices BN du réseau de Charleroi, sans emploi et immobilisées au dépôt de Jumet, pour renforcer l'exploitation du réseau prémétro d'Anvers...

(3) - rappelons que celui-ci, en majeure partie en site en chaussée, a été modernisé il y a quelques années, et est pratiquement prêt à l'exploitation. C'est pour le moment, un Grand Travail Inutile.

(4) - une ligne non loin d'être opérationnelle aujourd'hui ; elle aussi est actuellement répertoriée "grand travail inutile".

GTF - Editions

Les articles proposés par notre service "Editions" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Si vous êtes détenteur d'une carte de crédit "Visa" ou "Eurocard", vous pouvez aussi nous écrire en spécifiant l'objet de votre commande, le montant de celle-ci, et la mention "Je paie par carte Visa ou Eurocard", suivi du n° complet de la carte et de sa date d'expiration. N'oubliez pas de dater et de signer. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

Connaissez-vous l'une de nos plus belles éditions... ?

Histoire du chemin de fer Landen - Statte

Une tranche d'histoire locale de la Hesbaye, cette région de Moyenne-Belgique située entre Namur, Tirlemont, St-Trond et Liège.

Aujourd'hui désert ferroviaire, la Hesbaye a jadis été sillonnée de voies ferrées à écartement normal, gérées par la SNCB, et de lignes à écartement métrique, gérées par la SNCV. Celles-ci ont apporté, pendant près d'un siècle, une contribution décisive au développement économique et social de toute une région.

Le GTF asbl a publié une monographie de deux de ses membres, Didier Funken et Christian Lamby, consacrée à la défunte épine dorsale des lignes ferrées de la Hesbaye : la ligne Landen - Hannut - Statte joignait Landen, gare de bifurcation située sur l'artère Bruxelles - Liège, et Statte, un village de la périphérie de Huy, dans la vallée de la Meuse, sur l'artère Namur - Liège.

Cet ouvrage a l'ambition de faire le tour de l'histoire de la ligne Landen-Statte. Une première section de ce livre évoque chronologiquement tous les aspects de la vie de cette artère, depuis les palabres qui ont présidé à sa création jusqu'à sa mise hors service et à son démontage, intervenus ces dernières années : matériel moteur et remorqué, exploitation, horaires, trafic... Une seconde section passe en revue toutes les gares, haltes et points d'arrêt ayant jalonné la ligne : pour chacun, de nombreux témoignages historiques sont rassemblés sur la gare, son exploitation, sa raison d'exister, avec la cas échéant plans de voie et photos d'ambiance du chemin de fer inséré dans la vie locale.

Le tout est très abondamment illustré de photos de toutes époques, la plupart du temps inédites, d'un intérêt ferroviaire, par les sites et le matériel vapeur et diesel

représentés, mais aussi général, par les tranches de vie qu'elles évoquent.

L'ouvrage compte 144 pages et environ 150 photos en noir et blanc et plans dans une présentation luxueuse et complètement renouvelée : format carré 21 x 21 cm, couverture colorée, intérieur sur papier couché et glacé 115 gr, caractères d'écriture très lisibles et agréables, photos et plans le plus souvent de grand format, reproduits avec finesse grâce à une nouvelle technologie de photogravure laser, reliure cousue fil de lin.

Le GTF vous enverra très volontiers cet ouvrage. Son prix :
750 BEF + 70 BEF frais d'envoi s/enveloppe anti-chocs)
= 820 BEF.

Etranger : frais d'envoi portés à 130 BEF.

* * *

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'article souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Fer. En cas de commande multiple, confirmez votre versement par un petit mot adressé à "GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 Liège 1". Merci d'avance.

=> Les articles ci-après doivent nous être commandés avant le 29 février 1991. Livraison courant mars, sauf indication contraire.

NOUVEAUTES

Les longues soirées d'hiver ont manifestement été mises à profit par divers éditeurs ferroviaires : nous vous proposons ci-après non moins de six nouveautés aptes à satisfaire, nous semble-t-il, tous les goûts.

* "SNCB/NMBS 1988-1990"

Premier volume d'une collection intitulée "Rétrospective des Chemins de fer belges", et lancée par un nouvel éditeur belge, la "SA AGII-KERFF".

Cette édition retrace, par 112 photos en couleurs inédites de toute beauté, oeuvres de Max Delie et Carlo Hertogs et légendées en français et en néerlandais, l'évolution du matériel roulant de la SNCB au cours des années 1988, 1989 et 1990.

Une édition en quadrichromie, format 24 x 22,5 cm ; un "must" pour les amateurs de belles photographies contemporaines.

prix : (envoi sous boîte anti-chocs) : 1590 BEF + 75 BEF (frais de port) = 1665 BEF (étranger : frais de port portés à 140 BEF).

* nouvelle série de cartes-vues du GAR

Le Groupement des Amis du Rail (Luxembourg) vient d'éditer une nouvelle série de huit cartes-vues ferroviaires en couleurs, dont voici les sujets : locomotive diesel CFL 1814 avec train auto-couchettes à Luxembourg-Sud, locomotive électrique SNCF 15034 en décoration "béton" en tête de l'IRIS, locomotive électrique SNCF 15013 avec la rame TEE "Mistral" à Luxembourg, locomotive diesel CFL 1603 à Liège-Guillemins en tête d'un train de voitures M2 (SNCB) pour Luxembourg, locomotive diesel SNCB 5525 avec rame SNCB M2 à Dommeldange, locomotive diesel 1819 avec rame du "Vauban" à Hollerich, locomotive électrique RENFE (Espagne) 252 001 avec rame de voitures Wegmann des CFL à Dommeldange, locomotive diesel SNCB 5530 (+ 55 "bleue") avec rame SNCB M4 à Dommeldange.

prix par série indivisible de huit cartes-vues : 130 BEF (+ 25 BEF envoi) = 155 BEF (frais d'envoi à l'étranger : 40 BEF)

* série de cartes-vues de l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi asbl)

Série de 8 cartes-vues en couleurs illustrant le matériel historique exploité par l'ASVi sur l'ensemble du réseau hennuyer vicinal et sur la ligne SNCB 109 section Lobbes - Thuin (Ouest) - Thuillies : trains à vapeur vicinaux métrique et à voie normale, motrices électriques et autorails forment une série très variée dans les matériel et les paysages. Qualité technique irréprochable.

prix par série indivisible de huit cartes-vues : 130 BEF (+ 25 BEF envoi) = 155 BEF (frais d'envoi à l'étranger : 40 BEF)

* cartes "aquarelles CFV3V"

Les éditions "GEDA" viennent de réaliser une série de trois cartes doubles en couleurs reproduisant des aquarelles originales réalisées par Olivier Geerinck et représentant des vues du CFV3V (Chemins de fer à Vapeur des Trois Vallées asbl). L'artiste a représenté le dépôt de Mariembourg, avec locomotive à vapeur type 29 et autorail SNCB type 553, un autorail SNCF "Picasso" dans le célèbre site du tunnel du Moniat (ligne Dinant - Givet) et un train à vapeur du CFV3V à Olloy-sur-Viroin.

Chaque carte double est livrée avec un feuillet intérieur et une enveloppe.

Cette édition est fabriquée au profit exclusif du CFV3V.

prix par série indivisible de trois cartes doubles : 250 BEF + 30 BEF (envoi) = 280 BEF (étranger : frais de port portés à 50 BEF).

* La fin de la traction vapeur à la SNCB 1965-1967

L'histoire des 44 locomotives à vapeur de la SNCB pendant la période s'étendant du 3/10/65 au 20/4/67, par les documents officiels de la SNCB.

Un fascicule de ± 50 pages papier machine imprimé en offset simplifié. Couverture : photo couleur collée.

Quarante photos noir et blanc d'un rendu assez limité vu le système d'impression adopté.

prix : 350 BEF + 35 BEF (envoi en Belgique) = 385 BEF
(envoi à l'étranger : port porté à 45 BEF).

* Inventaire des photos publiées des locomotives et autorails diesel, locomotives et automotrices électriques, et des locomotives et autorails à vapeur de la SNCB, par Jean-René LEJEUNE.

185 publications, dont 10 collections de revues, Trans-Fer notamment, ont été inventoriées par notre membre M. Lejeune. L'inventaire contiendra 10.000 fiches environ. Les engins ferroviaires y sont classés chronologiquement par numéro dans l'ordre de leur dernière numérotation. Les données reprises dans l'inventaire sont : numéro de l'engin ; photo couleur ou noir-et-blanc ; date et lieu de prise de vue s'ils sont connus ou identifiables ; référence bibliographique. On y trouvera aussi un tableau synoptique des numérotations successives des engins depuis 1926.

Cet inventaire est un précieux outil de recherche pour celui qui s'intéresse au matériel moteur de la SNCB, à l'exploitation d'une région, d'une ligne ou d'une gare, ou au matériel ayant circulé à une époque bien déterminée.

L'inventaire sera fourni aux souscripteurs selon le calendrier suivant : fascicules 1 (locomotives diesel), 2 (autorails diesel) et 3 (locomotives électriques) en avril 1992, 4 (automotrices électriques) en juillet 1992 (sauf imprévu), 5 (locomotives et autorails à vapeur) lorsque le tome 2 de l'ouvrage de Phil Dambly (Vapeur en Belgique) sera sorti de presse et aura été dépouillé.

prix : le prix comporte la souscription aux 5 fascicules annoncés ci-avant, et les frais d'envoi :

1190 BEF + 85 BEF (frais de port pour la Belgique) = 1275 BEF
+ 150 BEF (frais de port étranger) = 1340 BEF.

AUTRES ARTICLES EN STOCK

* Tramway historique "Lobbes-Thuin"

Une plaquette d'une trentaine de pages avec une trentaine de photos noir et blanc et couleurs et deux plans. Rédaction par Olivier Geerinck. Cette brochure est consacrée à un historique de la SNCV et de l'ASVi, une description de la ligne vicinale

Lobbes - Thuin exploitée par l'ASVi à titre touristique, et du matériel préservé par l'ASVi.

prix : 290 BEF (+ 25 BEF port) = 315 BEF (étranger : frais de port portés à 40 BEF).

* Itinéraire des gares rurales de l'Entre-Sambre-et-Meuse

Une publication originale de la société Royale de Géographie et du Musée de Cerfontaine : en 48 pages format A5, avec 35 photos et 22 croquis, une proposition de balade dans l'Entre-Sambre-et-Meuse à la découverte des bâtiments de gare typiques de Nîmes, Olloy, Vierves, Treignes, les deux gares de Matagne, Romerée, merlemont, Villers-le-Gambon, Philippeville, Mariembourg, Cerfontaine et Florennes.

prix : 140 BEF (+ 25 BEF envoi) = 165 BEF (frais d'envoi à l'étranger portés à 40 BEF)

* * *

Courrier des lecteurs

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

Notre membre M. René Glade d'Ans, cheminot retraité, nous apporte d'intéressantes précisions sur l'affaire du train de pierrailles envoyé au tunnel de Botzelaer, à la frontière allemande, le 10 mai 1940 (voir notre allusion à ce train dans Trans-Fer hors série précité, et la relation de M. Armand Bovy dans Trans-Fer n°78, page 51).

"En ce temps de tension extrême aux frontières est, une rame de wagons de ballast, à laquelle était accrochée en permanence une locomotive sous pression, attendait fiévreusement le dénouement de la crise. IL s'agissait d'une mesure préventive destinée à contrer l'adversaire, en obstruant le tunnel frontière.

La nuit de l'invasion allemande, un coup de fil émanant d'Aachen (West) informa soudain le Dirigeant de service à Montzen du départ à contre-sens d'une rame poussée à bord de laquelle avait en fait pris place une section d'assaut de la Wehrmacht.

C'est alors que le bouclier formé par la locomotive et les 10 ou 12 wagons de grenailles précités fut aussitôt expédié sur l'adversaire, qu'il devait stopper dans le tunnel de Botzelaer...

La suite a été racontée par M. Armand Bovy."

M. Glade souligne à juste titre le courage et le dévouement des cheminots de Montzen aux premières heures de l'invasion, ainsi que l'exode de la plupart d'entre eux au mo-

ment des infâmes ordonnances hitlériennes du 18 mai 1940 rattachant arbitrairement toute la région est de la Belgique - dont Montzen - au IIIe Reich.

Manifestations ferroviaires

Le petit train à vapeur de Forest

Inauguration de la saison 1992 les 18 et 19 avril de 10 à 19 heures. Exposition de modèles en construction, librairie... Circulations sur le réseau en 5" et 7 1/4" (environ 80 mètres de développement et une vingtaine d'aiguillages commandés par une superbe cabine.

Adresse : PTVF, chaussée de Neerstalle 327, 1190 FOREST. Renseignements : 02/640.94.88 (A. Vankerckhove).

Aywaille - activité modéliste

Le dimanche 26 avril prochain, de 9h30 à 15h, l'Association des Modélistes et Collectionneurs Ourthe-Amblève (AS.MO.CO asbl) vous invite à visiter sa 22e Bourse Internationale d'échange de trains, autos, maquettes et jouets anciens en la salle St-Raphaël, avenue de la Porrallée, 40 (à 100 mètres de la sortie n° 46 de l'autoroute des Ardennes "E25"). Bus à 10h25 à la gare d'Aywaille.

Renseignements et réservations 31 rue Hittin à 4180 Hamoir ou tél. 086/38 91 14, 041/82 10 20 ou 041/69 24 74. Une 23e Bourse se tiendra le dimanche 4 octobre 1992, aux mêmes heures et dans la même salle.

* * *

Bibliographie

"D'une ligne à l'autre", n° 49, octobre 1991. Périodique d'entreprise du personnel "TEC" Liège-Verviers. Format A4. Le N° d'octobre 91 est consacré à l'organisation et aux possibilités de cette nouvelle société. Très intéressant pour toute personne intéressée par les transports en commun. Abonnement : 4 numéros : 150 BEF l'an. Compte 240-0346475-92 de A. HOLTER, D'une ligne à l'autre, rue du Bassin, 119, 4030 LIEGE.

* * *

Petite annonce

=> Michel BODART, rue Albert Binet 7, 5170 BOIS-de-VILLERS, vend collection "La Vie du Rail" du n°1631 (19/2/78) au n°2169 (17/11/88), soit 539 numéros en 13 reliures. Faire offre à son adresse.

PATRIMOINE HISTORIQUE SNCB
RAPPORT DE LA COMMISSION
NATIONALE

Introduction

Chaque entreprise commémore sa décennie, demi-siècle, centenaire.

A ces occasions, l'attention est attirée d'une part sur les témoins du passé et d'autre part sur les réalisations les plus récentes, afin de faire connaître la croissance et le développement de l'entreprise.

Cela s'est passé la première fois pour les chemins de fer en Belgique en 1885, lorsque l'inauguration de la ligne Bruxelles - Malines (1835), a été solennellement commémorée. Etant donné que la technologie du chemin de fer n'avait pas encore pris un grand essor, le développement du transport en général et à travers tous les temps fut représenté par un cortège historique.

D'autres occasions évoquant un retour dans le passé furent les expositions mondiales. Citons pour mémoire, Gand 1913, où "het Land van Waes" et une maquette du "Belge" (en grandeur réelle) furent exposées près des locomotives modernes. Plus tard également, Bruxelles 1935, où la maquette du premier train belge fut montrée à côté du matériel moderne, belge et étranger dans le palais 5 du Heysel, aménagé en gare modèle.

A mesure que le progrès prend d'autres formes physiques, il apparaît après un certain laps de temps, un besoin de conserver des anciennes machines, des objets pour leur valeur culturelle, sociale, économique, industrielle et historique. La suite logique est donc de rassembler dans un musée les témoins du passé.

Cela s'est passé en 1951 en Belgique lors de l'ouverture du musée du chemin de fer dans l'ancienne gare de Bruxelles-Nord à l'occasion des 25 ans de la SNCB. Lors de la construction de la jonction Nord-Midi, la collection fut toutefois transférée à Bruxelles-Congrès. Un nouveau musée n'était pas prévu à l'origine. Toutefois, lors de la construction de la gare de Bruxelles-Nord, deux locaux - à l'origine prévus comme restaurant - se libérèrent et furent réservés pour les collections anciennes. Néanmoins, le musée ouvert en 1958, fut dès le début trop petit et des agrandissements s'avérèrent nécessaires.

Dans les années soixante, un nouveau projet fut élaboré : l'aménagement du musée des Transports. Dans ce nouveau musée prévu à Tervuren, les chemins de fer prendraient place auprès des PTT, de l'aviation et de la navigation. Grâce à la créa-

tion d'une ASBL, qui existe encore, le projet de transfert du matériel historique de la SNCB vers le musée de Tervuren fut abandonné. Le matériel déjà conservé pour le musée des Transports fut transféré dans les abris pour le matériel de transport (ABMT) à Louvain. Certaines pièces furent restaurées et exposées à Bruxelles-Nord lors des adieux solennels de la traction vapeur en 1966. La conservation fut prolongée à Louvain grâce à l'engagement désintéressé et discret de cheminsots. Alors que la collection était lentement étendue, non seulement à Louvain, mais également à différents endroits du réseau, naquit dans les années septante, le désir de revoir les vieilles locomotives à vapeur en activité, et ce avant tout à la demande de certains groupes, comme par exemple l'industrie du film, les amoureux du rail, les membres du personnel intéressés, etc...

Le cinquantième anniversaire d'existence de la SNCB en 1976, fut l'occasion de rencontrer cette idée. La locomotive à vapeur 29.013 fut d'ailleurs mise en état de marche afin de répondre à cette demande. En même temps, l'intérêt pour l'archéologie industrielle grandissait dans notre pays. Ces deux éléments réunis annonçaient une nouvelle phase pour la conservation du patrimoine historique de la SNCB. A partir de cet instant, conserver ne fut plus une affaire discrète - cela fut activement soutenu par l'autorité de la SNCB. La preuve, cette même année, une première note interne détermina que les "témoins du passé", ayant une importance historique pour la société, devaient être conservés. De plus, la fondation de plusieurs associations touristiques du chemin de fer augmentait la demande d'objets industriels de la SNCB. La SNCB fit donc de son mieux afin de faire le plus possible face à ces demandes, tout en assurant la sécurité de son patrimoine historique.

La Commission du Patrimoine Historique.

La tâche de la Commission du Patrimoine Historique consiste à déterminer la ligne de conduite générale en la matière, à examiner les questions et les problèmes qui se présentent et à trouver les solutions adéquates, en conformité avec les principes déterminés.

Les objectifs de la Commission du Patrimoine Historique.

Dans l'optique de ce qui précède, la Commission poursuit les objectifs suivants :

Définir la notion même de Patrimoine Historique. La Commission déterminera quels sont les sites, immeubles, véhicules -moteurs ou non -,objets ou documents qui ont ou peuvent ac-

quérir une réelle valeur historique et qu'il importe donc de préserver.

Fixer les limites en matière de biens ou d'objets à conserver. La Commission s'efforcera de préciser, en fonction de leurs caractéristiques et de l'intérêt qu'ils présentent, les longueurs de lignes, le nombre d'ouvrages et d'immeubles, le nombre de véhicules, d'objets, d'équipement qu'il y a lieu de préserver.

Déterminer les méthodes et les moyens à mettre en oeuvre pour assurer la conservation, la restauration, la mise en valeur des lignes, immeubles, véhicules ou objets choisis. A ce sujet, la Commission examinera entre autres l'opportunité pour la SNCB d'agir seule ou, au contraire, de s'entendre avec des organismes crédibles prenant en charge la conservation et la restauration de certains immeubles, véhicules ou objets, ceux-ci restant la propriété de la SNCB et devant être restitués sous certaines conditions. Dans cette optique, la Commission tiendra bien entendu compte des éléments relatifs à la sécurité, aux aspects juridiques, budgétaires et autres des divers cas traités. En outre, dans son action, la Commission s'efforcera de rechercher et d'appliquer les méthodes et moyens permettant aux actions de conservation et de valorisation du Patrimoine Historique de contribuer à l'amélioration de l'image de la SNCB auprès de public, afin d'accroître l'utilisation de ses services.

Assurer la coordination avec le service des archives et de la documentation historique.

Le fonctionnement de la Commission.

Installée à la fin de 1989 la Commission se compose de représentants des différents départements, cellules et district.

Afin de répondre efficacement aux questions qui se posent, elle a été subdivisée en quatre Sous-Commissions chargées d'atteindre les objectifs généraux évoqués ci-dessus, chacun dans le domaine qui lui est confié. Ces Sous-Commissions sont les suivantes :

La Sous-Commission du Patrimoine Immobilier. Elle traite les demandes d'utilisation des lignes hors service ou hors exploitation ainsi que les questions relatives aux bâtiments de gares ou autres (sachant que certaines gares ont déjà été classées) et aux ouvrages d'art (un viaduc désaffecté par exemple) que certains organismes ou associations voudraient voir conserver.

La Sous-Commission du Patrimoine Mobilier Roulant. Celle-ci doit examiner toutes les questions relatives à la sauvegarde des locomotives, voitures, wagons, engins spéciaux, etc... ou, en d'autres termes, tout ce qui est susceptible de rouler sur le réseau. Les décisions à prendre ont trait à la

sélection du matériel, à sa restauration, à son prêt à des organismes offrant les garanties voulues de sérieux, à ses conditions d'utilisation éventuelle, etc...

La Sous-Commission du Patrimoine Mobilier Non-Roulant. Celle-ci s'occupe des questions relatives à la sauvegarde des objets, outils, machines et autres équipements non mobiles. Il peut s'agir, par exemple, d'installations de signalisation, d'équipements spéciaux de voies ou d'autres réalisations techniques spécifiques à la technologie ferroviaire. Son mode d'action s'apparente à celui de la Sous-Commission précédente.

La Sous-Commission relative aux archives et à la documentation. Elle traite plus particulièrement les dossiers relatifs à la sauvegarde de tout ce qui constitue des documents écrits, des plans, des imprimés à caractère historique, y compris les documents en rapport avec les témoins du passé dont la conservation est décidée par les autres Sous-Commissions. D'une manière générale, les quatre Sous-Commissions prennent les décisions de conservation dans les domaines qui les concernent et en déterminent les modalités pratiques : conditions de restauration éventuelle, d'utilisation, d'entretien, etc... Elles font appel à la Commission générale pour des questions de principe ou de portée générale ainsi que pour des cas particuliers.

Dans le cadre de leur activité et à l'occasion de contacts avec les départements, cellules et districts, les Sous-Commissions, selon le cas, expriment un avis (une consultation avant une prise de décision) ou prennent une décision à la Commission, avant la réalisation de certaines opérations pouvant avoir des incidences en matière de Patrimoine Historique. En fonction de leurs besoins, les Sous-Commissions feront appel à des spécialistes, tantôt à l'intérieur de la SNCB et tantôt à l'extérieur.

Le Patrimoine Historique préservé pour l'avenir.

Dotée d'une structure multidisciplinaire et oeuvrant simultanément dans plusieurs secteurs de l'activité ferroviaire, la Commission du Patrimoine Historique et ses Sous-Commissions pourront accueillir les diverses demandes ou propositions qui sont et seront encore formulées concernant la préservation des témoins du passé. Celles-ci seront alors examinées et traitées conformément aux principes généraux et aux règles de base qui auront été élaborées comme indiqué ci-dessus.

Cette organisation et cette méthode de travail permettront à coup sûr de renforcer la cohérence et l'efficacité de la politique de conservation et de mise en valeur du Patrimoine Historique ferroviaire, tout en précisant et améliorant nombre de relations avec des personnes ou groupements qui veulent agir dans le même esprit que la SNCB en cette matière. Cela ne pourra que davantage servir cette belle et noble cause que constitue la préservation des actuels -et futurs- témoins du

passé dans cet important secteur de notre histoire nationale. Nos concitoyens actuels et les générations futures nous en saurons assurément gré.

La conservation du Patrimoine Historique ferroviaire nous concerne tous.

La préservation des témoins du passé est trop importante que pour rester le souci de quelques personnes spécialement formées ou sensibilisées à cette question. La qualité des actions entreprises dans ce domaine dépendra bien entendu des décisions et des mesures prises par la Commission du Patrimoine Historique mais également, pour une bonne part, des informations qui émaneront de sources aussi nombreuses que différentes

C'est pourquoi l'appel suivant est lancé à tous les cheminots actifs ou pensionnés ainsi qu'à tous ceux qu'intéresse cet objectif : si vous êtes en possession d'informations ou si vous souhaitez formuler des suggestions ou des propositions concernant un bien immobilier, du matériel roulant, un bien mobilier, ou encore un document d'archives, prenez contact avec les présidents des différentes Sous-Commissions.

Ceux-ci sont :

L. SCHILLINGS, président de la Sous-Commission du Patrimoine Historique pour les biens immobiliers, Département I 30-202, section 55, tél. : (911)4364 ou (02)525.43.64.

J. STIENNON, président de la Sous-Commission du Patrimoine Historique pour le matériel roulant, Département M 20-11, section 56, tél. : (911)4211 ou (02)525.42.11.

J. FICHET, président de la Sous-Commission du Patrimoine Historique pour les biens mobiliers non-roulants, Département T 10-23, section 93, tél. : (911)4123 ou (02)525.41.23.

T. DELAUNOIS, président de la Sous-Commission du Patrimoine Historique pour les Archives et la Documentation, SG 01-114, section 80-1, tél. : (911)3530 ou (02)525.35.30.

Ces présidents soumettront vos informations, suggestions ou propositions à la Sous-Commission concernée.

Dès à présent, nous vous remercions pour votre intérêt et votre contribution à la préservation du Patrimoine Historique ferroviaire qui, il faut le rappeler, constitue aussi notre Patrimoine commun à tous..

Bilan d'une année de la Commission du Patrimoine Historique.

Suite à deux réunions préparatoires concernant le Patrimoine Historique, la création de quatre sous-commissions après de la commission nationale fut décidée. Il fut alors admis que la commission nationale ne se réunirait que quelques fois par an et qu'elle ne traiterait que les questions de principe.

Par contre, les quatre sous-commissions peuvent se réunir sans limite et traiter des affaires courantes comme les questions posées par des tiers. Des exemples à ce sujet sont la conservation de la gare de Bruxelles Quartier-Léopold, demandes d'achat de matériel roulant ou de bâtis, etc... Dans la composition des différentes sous-commissions, il a été tenu compte du fait que les services intéressés, départements, districts et ateliers soient représentés. Option a été prise de désigner un secrétaire unique pour suivre les activités de la commission nationale et des quatre sous-commissions. Le dirigeant de la section 01-41, qualifié pour le Patrimoine Historique, fait partie de toutes les commissions.

Les activités coordonnées entre les cinq organes différents sont aussi assurées. Cette coordination est renforcée par la présence des présidents des sous-commissions aux réunions de la commission nationale.

Les sous-commissions se sont réunies pour la première fois en mai 1990. Pendant cette réunion, l'inventaire des tâches fut défini. L'attribution de celles-ci buta rapidement sur des difficultés causées par le fait que certains dossiers peuvent et/ou doivent être traités entre deux ou plusieurs sous-commissions.

Il s'avéra d'autre part nécessaire de procéder à une conservation réelle avant de disposer d'inventaires et de documentation suffisantes. Cela eut pour suite que les premières questions de tiers ne purent être traitées qu'à la fin de l'année.

En effet, les différentes questions posées ne peuvent trouver réponse qu'au cours des réunions des sous-commissions. Or, ces questions doivent être débattues à l'appui d'un dossier préalablement instruit par interrogations de différents interlocuteurs (départements, services, districts, ...), ce qui prend un certain temps et ne permet pas toujours de compléter le dossier pour la réunion de la sous-commission. En conséquence, une nouvelle méthode de travail sera proposée à l'approbation de la commission nationale.

Nous pouvons néanmoins constater qu'un an d'activités a déjà tracé quelques lignes de conduite, à savoir :

1. Travailler en accord avec les instances officielles et les associations privées.

2. La préservation de l'héritage industriel du chemin de fer, par la possibilité de la création d'un musée industriel,

du mouvement du chemin de fer ce qui permettra aux témoins du passé de pouvoir être conservés pour l'avenir.

3. La SNCB conservera elle-même un certain nombre de témoins remarquables du passé. Ceux-ci doivent avoir un intérêt historique, en d'autres mots, avoir marqué une période dans l'évolution du chemin de fer.

4. Essayer de conserver les témoins du passé sur leur site propre et/ou les transférer sous abris.

Une autre décision de principe importante impliquait l'avenir du musée du chemin de fer.

Etant donné que la SNCB est sous régime national et que quelle que soit l'évolution, le chemin de fer restera toujours un patrimoine national, il a été décidé que si un musée du chemin de fer est créé, il doit avoir un caractère national et en conséquence, être implanté à Bruxelles. En même temps, il doit s'agir d'un musée complet, ou toute l'histoire du chemin de fer doit avoir sa place.

Le coin du poète...

Contre les chemins de fer

Evitons ces chemins. Leur voyage est sans grâces
Puisqu'il est aussi prompt, sur ces lignes de fer,
Que la flèche lancée à travers les espaces
Qui va de l'arc au but en faisant siffler l'air.
Ainsi, jetée au loin, l'humaine créature
Ne respire et ne voit, dans toute la nature,
Qu'un brouillard étouffant que traverse un éclair.

On n'entendra jamais piaffer sur une route
Le pied vif du cheval sur les pavés en feu :
Adieu, voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,
Le rire du passant, les retards de l'essieu,
Les détours imprévus des pentes variées,
Un ami rencontré, les heures oubliées,
L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu.

La distance et le temps sont vaincus. La Science
Trace autour de la Terre un chemin triste et droit.

Cure de jouvence pour un centenaire

TUNNEL
BOTZELAER
/
GEMMENICH

Le 27 janvier 1989, les représentants des chemins de fer belges et allemands signaient conjointement à Aix-la-Chapelle la notification pour les travaux de génie civil visant à l'assainissement et à l'élargissement du tunnel de Botzelaer-Gemmenich. Le 17 mai 1991, ces travaux étaient terminés; le 2 juin, l'exploitation du tunnel redevenait normale.

A cheval

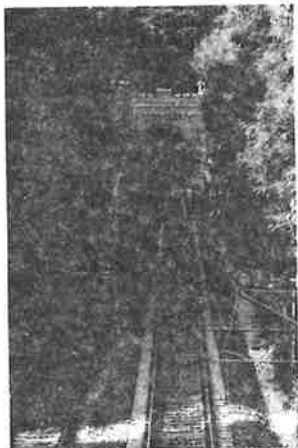
Le tunnel est situé sur la ligne internationale marchandises qui relie la Belgique et l'Allemagne. Construit au début des années 1870 selon la technique belge, ce tunnel à deux voies devait être assaini en raison d'un processus normal de vieillissement et des actions de l'érosion. Chevauchant la frontière, il mesure 870 mètres dont 640 du côté allemand et 230 du côté belge.

A l'occasion des travaux, le radier a été abaissé de manière à permettre aisément l'électrification du tunnel. Environ 4000 m³ de produits de démolition ont été évacués et 2800 m³ de béton ont été mis en oeuvre, dont 2100 m³ par la méthode du béton projeté; 2600 mètres de voies nouvelles ont été posées sur 8700 points d'appui sans ballast.

Petite performance en soi: le trafic des trains a pu se poursuivre sur une des voies durant les travaux.

Libre-accès aux gros calibres

Comment répondre aux nouveaux critères internationaux en matière de gabarit et permettre ainsi le passage des convois rail-route et exceptionnels ? A cette question, deux réponses: d'abord élargir le tunnel; ensuite prévoir, dans la nouvelle conception de l'ouvrage,



deux voies normales et une troisième voie mariée qui se situe plus ou moins dans l'axe et permet l'acheminement des transports exceptionnels dont la largeur et la hauteur peuvent atteindre désormais 5 mètres. Son exploitation est gérée depuis la cabine de signalisation d'Aachen West.

Franchir l'incontournable

On ne saurait assez souligner l'importance du tunnel de Botzelaer: c'est en effet tout le trafic marchandises entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne et au-delà qui y transite, sans oublier les convois exceptionnels qui jusqu'alors passaient par la ligne Eupen, Raeren, Walheim.

Depuis sa réouverture, quelque 46 trains sont envoyés journalièrement de chez nous vers l'Allemagne, soit plus de 1.000 wagons ou près de 45.000 tonnes brutes. Mis bout à bout, ces convois s'étireraient sur plus de 20 kilomètres. Dans le sens opposé, Allemagne - Belgique, le trafic est tout aussi impressionnant: une moyenne de 40.000 tonnes acheminées par 41

trains; le seuil des 1.000 wagons par jour est lui aussi dépassé. En fait, le trafic de cette ligne représente plus de 30 % des transports de fret circulant sur le réseau belge en régime international.

Cumulés, les chiffres parlent d'eux-mêmes: 87 trains, 2.000 wagons et 85.000 tonnes passent, jour après jour, par ce tunnel. Quant aux échanges en trafic combiné, ils s'équilibrent avec environ 30 wagons dans chaque sens. Les 240 millions de FB, dont 85 à charge de la SNCB, nécessaires au parachèvement des travaux, se justifiaient donc pleinement.

Une stratégie de développement

La modernisation de l'outil est indispensable. La SNCB et la DB ont donc veillé à pouvoir disposer des moyens leur permettant de faire face au trafic actuel et futur. Cela se concrétise non seulement sur le terrain mais aussi sur le plan commercial: coïncidant avec la réouverture du tunnel, un nouveau produit EurailCargo - CARGO BAYERN - a été lancé lui aussi le 2 juin. Ce label de qualité signifie notamment un délai de livraison jour A/jour C garanti entre certaines gares belges et allemandes. Grâce à la mise au point d'un nouveau plan d'acheminement et à la canalisation des trafics, CARGO BAYERN complète la famille des produits EurailCargo tels le SCALDO (Belgique - Autriche) ou le NORLINK (Belgique - Scandinavie).

Ainsi, la modernisation du tunnel de Botzelaer, couplée au lancement d'une nouvelle offre très intéressante, reflète parfaitement la volonté des chemins de fer de répondre encore mieux à l'attente du client en matière de rapidité, de fiabilité et de capacité.

CARNAVALS à Malmédy & à Stavelot

**Voir et...
Faire un peu la fête
En toute quiétude**



**par notre train de plaisir
LE FAGNARD
sur le chemin de fer oublié**

**Trains de plaisir "Le Fagnard"
par le "chemin de fer oublié"
Carnaval à Malmédy - dimanche 01/03/92
Carnaval à Stavelot - dimanche 29/03/92**

Chaque année, les Cantons de l'Est organisent de joyeux carnivals, soit dans les jours qui précèdent de Mercredi des Cendres, soit à la mi-carême (la "Laetare"). Témoignant de la fin de l'hiver, chassé par les nombreux masques traditionnels, les "jours gras" déguisent mal leur impatience de se manifester. Réputés de longue date, les Carnavals des Cantons de l'Est sont très fréquentés par les amateurs d'émotions, d'oubli, ou du "besoin de faire la fête".

Une excursion ferroviaire et touristique originale

Le GTF asbl vous propose de participer à deux carnivals des Cantons de l'Est, en ralliant Malmédy ou Stavelot en train spécial, tout en parcourant par chemin de fer la belle région des Cantons de l'Est par la ligne la plus haute de Belgique.

Deux formules - deux dates

** Dimanche 01 mars 1992 : le GTF asbl vous propose de participer au carnaval de **MALMEDY**, règne de la "Haguette" et du "trouv'lé". La grande parade du carnaval de rue y est impressionnante.

** Dimanche 29 mars 1992 : le GTF asbl vous invite au carnaval endiablé de la mi-carême de **STAVELOT**, qui trouve son origine dans la recherche de la rupture de l'austérité. Le cortège aux très nombreux chars est animé par des centaines de "blancs-moussis" au long nez rouge et au très grand habit blanc à capuchon, satire de la tenue des moines.

Dispositions communes aux deux excursions

Les 1er et 29 mars 1992, un train spécial quittera Liège-Guillemins vers 9h10 (1). Après avoir parcouru les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève jusqu'à Trois-Ponts, il se dirigera à petite vitesse, dans des paysages variés, vers Stavelot (326 m d'altitude), Malmédy (350 m), Waimès (509 m), Wévercé (558 m) et Bütgenbach (557) où le train arrivera à 11h30.

A Bütgenbach, un temps libre d'environ 1 heure 1/2 vous permettra de participer au repas de midi que nous organiserons ou de flâner autour du lac de Bütgenbach et de son petit village.

Nous quitterons Bütgenbach vers 13h15 pour nous rendre :

- le 1er mars à Malmédy, où nous avons prévu un temps libre de quatre heures pour vous permettre de participer au carnaval. Nous repartirons de Malmédy à 18h02.
- le 29 mars à Stavelot, où nous avons prévu un temps libre de quatre heures pour vous permettre de participer au carnaval. Nous repartirons de Stavelot à 18h15.

Dans les deux cas, le retour à Liège-Guillemins est prévu pour 19h30, afin de ne pas abuser de l'ambiance joyeuse et de rentrer en toute quiétude..

(1) le départ pourrait être avancé à 8h50 si les nécessités d'exploitation de la SNCB l'exigeaient.

Si vous le souhaitez, vous pouvez aussi réserver votre repas de midi : un restaurant de qualité vous attend à Bütgenbach et vous servira un repas composé d'une entrée froide, du plat de résistance et d'un dessert pour le prix de 500 BEF service et TVA compris, boissons en sus (réservation indispensable sur bulletin de participation ci-contre).

Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre le point de départ de notre excursion (Liège-Guillemins) en train régulier SNCB. Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à Liège-Guillemins est de 220 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

Nos prix

Ils comprennent le parcours en train spécial de Liège-Guillemins à Bütgenbach et retour, les frais d'organisation et la TVA :

adultes : 550 BEF

enfants de 6 à 12 ans : 275 BEF

enfants de moins de 6 ans : gratuit

[Les enfants accompagnent leurs parents, voyagent sous leur surveillance, et ne disposent pas d'une place distincte dans le train]

Remarque importante

Le 1er mars, le train spécial fera arrêt à l'aller à Malmédy (vers 10h50), le 29 mars à Stavelot (10h30) : les participants qui voudraient déjà profiter de l'ambiance carnavalesque dès le matin pourront y débarquer (pas de réduction du forfait dans ce cas).

L'inscription

Elle est préalable et indispensable avant le 21 février 1992 pour le carnaval de Malmédy et avant le 20 mars pour Stavelot. Pour vous inscrire, il vous suffit de renvoyer le bulletin de participation ci-contre à l'adresse indiquée (spécifiez bien la date que vous souhaitez réserver !) et d'effectuer simultanément le paiement, comme indiqué (si vous participez aux deux voyages, envoyez-nous deux bulletins d'inscription SVP).

Dans la semaine qui précèdera le voyage, nous vous enverrons une circulaire de confirmation avec les billets commandés et les derniers détails du voyage.

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

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage CARNAVAL 1992

Bulletin à renvoyer 8 jours avant la date du voyage à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

***Je soussigné.....** (nom et prénom)

Rue N°.... N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

***inscris** au voyage "carnaval" du
 (biffez mention inutile)

01 MARS 1992 - MALMEDY
29 MARS 1992 - STAVELOT

(inscrivez le nombre dans les cases)

	adulte(s) à 550 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 12 ans à 275 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)	.....
	repas de midi à 500 BEF	.....
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 220 BEF	.....

TOTAL

***J'effectue simultanément le paiement :**

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

***Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation.**

(date et signature)

Archéologie ferroviaire dans le canton de St-Vith samedi 7 mars 1992

La nouvelle, que nous annonçons par ailleurs, de l'assainissement des anciennes installations ferroviaires de la ville de St-Vith nous a donné l'idée d'une excursion exceptionnelle et unique à la recherche des vestiges ferroviaires du Canton de St-Vith. Prussienne entre 1815 et 1919, cette région a bénéficié, au XIXe siècle, de la construction d'un très vaste réseau ferré, aujourd'hui complètement démantelé. De nombreux sites, aujourd'hui menacés de reconditionnement, témoignent de cette activité ferroviaire florissante passée : il est temps de les honorer d'une visite le samedi 7 mars 1992.

Programme de la journée

Un autocar affrété par le GTF asbl attendra les participants en gare de Vielsalm à 10h20 : il donnera correspondance au train IR Liège - Luxembourg (départ Liège-Guillemins 9h08 - arrivée Vielsalm 10h17) (1) (Nous vous proposons par ailleurs un billet chemin de fer "parcours d'approche" valable au départ de toute gare belge). Cet autocar nous conduira dans les divers sites "archéologico-ferroviaires" de la région de St-Vith. En voici un programme provisoire.

Nous nous rendrons tout d'abord à Born, un village marqué par le gigantesque viaduc qui livrait passage à la ligne 47A Born - Vielsalm.

Puis, nous nous rendrons à Saint-Vith, où le site de l'ancienne gare, et de la bifurcation de Wiesenbach, avec sa configuration curieuse et ses destructions de guerre toujours visibles, valent la visite. A St-Vith aussi, aura lieu l'arrêt de midi : nous organiserons un repas collectif et facultatif pour ceux qui le souhaitent. Les autres trouveront dans cette ville très commerçante toute possibilité de restauration.

Après-midi, nous visiterons les branches "allemande" et luxembourgeoise" de la Vennbahn : nous nous rendrons d'abord à Lommersweiler : au bout d'une promenade pédestre d'une dizaine de minutes sur chemin asphalté, nous découvrirons, au fond d'une vallée, un site ferroviaire exceptionnel, avec trois tunnels, un pont, un couloir sous-voies, des quais... Puis, nous nous rendrons à la frontière allemande, à Steinebrück précisément, où se trouvait la gare-frontière sur la Vennbahn, qui filait ensuite sur Bleialf et Gerolstein.

Au retour, nous rattraperons la branche luxembourgeoise de la Vennbahn et passerons par Reuland, qui possède encore son bâtiment de gare. Nous suivrons ensuite l'assiette de la ligne Lommersweiler - Trois-Vierges, bien visible jusqu'à la frontière luxembourgeoise, que nous franchirons. Nous reviendrons alors vers Gouvvy, avec, si le timing de la journée le permet, un arrêt "touristique" dans les magasins de la frontière

(1) - pour nos membres luxembourgeois, train IR 110 Luxembourg 8h08, Vielsalm 9h28).

luxembourgeoise, au dessus du tunnel de Lengeler/Wilwerdange, où un taux TVA et d'accises réduit se pratique encore... jusqu'au 31 décembre 1992.

A Gouvy, l'autocar donnera correspondance à 17h22 au train Luxembourg - Liège n°116 (2), arrivée à Liège-Guillemins à 18h34, où, dans la demi-heure, on pourra trouver une correspondance dans toutes les directions.

Prix

Notre forfait comprend le parcours en autocar de Vielsalm à Steinebrück et Gouvy, le pourboire au chauffeur, la documentation que nous vous remettrons au départ, la TVA et les frais d'organisation :

- * adulte membre du GTF asbl, en règle de cotisation pour 1992, enfant ou parent vivant sous le même toit : 375 BEF
- * adulte NON membre : 425 BEF
- * enfant de moins de 14 ans (accompagné) : 325 BEF

Repas de midi

Nous vous proposons de participer à un repas de midi collectif que nous organiserons dans un restaurant de qualité de Saint-Vith. Sur réservation de votre part sur bulletin de participation joint, nous vous offrons un repas complet comprenant entrée, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons en sus, pour le prix de 540 BEF.

Parcours d'approche "toute gare belge"

Nous vous proposons de rejoindre le point de départ de notre excursion en train régulier SNCB. Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à Vielsalm, avec retour de Gouvy est de 400 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

ATTENTION : Si votre point de départ est Liège-Guillemins, ne nous commandez pas de parcours d'approche "toute gare belge" ; notre circulaire de confirmation vous indiquera la formule la plus "économique" pour rallier Vielsalm.

Pour bien préparer votre voyage

Relisez l'article de notre membre Roland MARGANNE "Le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith" publié dans notre revue Trans-Fer spécial n°3. Sur 70 pages, vous trouverez l'histoire ferroviaire de toute la région, avec de nombreux plans et photos.

Si vous ne possédez pas cet ouvrage de 250 pages, qui compte dix articles d'histoire et actualités ferroviaires belges, réservez-le sur le bulletin de participation joint. Nous vous l'offrons spécialement en vue de ce voyage au prix de 375 BEF (au lieu de 425 BEF - prix catalogue) et nous vous le remettrons en main propre le jour de l'excursion.

(2) - pour nos membres luxembourgeois, il y a correspondance, à Gouvy, à 17h22 également, avec le train international 495 pour Luxembourg (arrivée 18h34).

date rentrée	n° inscription
cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.	
BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Canton de Saint-Vith 07-03-92	

A renvoyer avant le 25 février 92 à l'adresse suivante :
GTF asbl - Voyages
 Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1

***Je soussigné**..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

***Inscris** au voyage du samedi 07 mars 1992 :

(inscrivez le nombre dans les cases)

	adulte(s) membre GTF asbl à 375 BEF	.....
	adulte non membre GTF asbl à 425 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 14 ans à 325 BEF	.....
	repas de midi à 540 BEF	.....
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 400 BEF	.....
	ouvrage Trans-Fer spécial n°3 à 375 BEF (=supplément B)	.....

TOTAL

***J'effectue simultanément le paiement :**

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
	n° EXP
	par virement au compte 001-0643004-67 de GTF asbl- Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1
	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

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

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

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

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

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

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

7. Recommandations générales :

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

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

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

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

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

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

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

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

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1992, 190FB pour les membres belges, 290FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficiez 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