

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406





transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 81 - Juin 1992 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 81

Quinzième année

Juin 1992

Activités du GTF asbl	
GTF - Voyages	3
prochains voyages de la saison 1992	
GTF - Editions - une nouvelle plaquette :	
" <u>Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la</u>	
<u>ligne Marbehan - Virton - Montmédy</u>	7
GTF - Distribution	9
Infrastructure SNCB	
Publications officielles	13
La SNCB par ligne	14
L'atelier TGV de Forest-Midi	31
Le TGV en Belgique	36
Adaptations de l'offre à la mobilité accrue	40
Matériel moteur SNCB	
Statistiques	43
Le matériel moteur sous la loupe	43
Les automotrices Break allongées	44
Un nouveau matériel de qualité	50
Nouvelles diverses de la SNCB	
Nouveaux horaires	53
Une augmentation tarifaire de plus à la SNCB	55
Dossier : comment associer le privé à la gestion du rail ?	59
==> L'Athus-Meuse Sud - Adieu à Latour - 25/7/92	encart

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-Cl. Léonard, R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.

Revue de presse : D. De Seille, J. Ferrière, J. Ganton, J-Cl. 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.

GTF - Voyages

Nous vous proposons dans ce numéro un choix de voyages en Belgique et à l'étranger pour l'été et l'arrière-saison. Vu les délais de fabrication et d'expédition de Trans-Fer, nous vous présentons ici un calendrier complet de ces activités : pour vous y inscrire ou en être informé, veuillez suivre les instructions qui figurent après chaque excursion proposée.

**Samedi 25 juillet
L'Athus - Meuse "Sud" et Latour**

Vous trouverez un descriptif de ce voyage et un bulletin d'inscription encarté au milieu de ce numéro de Trans-Fer.

**Samedi 1er août 1992
Région anversoise**

Voyage en autorail dans la région d'Anvers, en particulier dans l'une ou l'autre zone portuaire, avec, nous l'espérons, des lignes et des sites jamais parcourus à ce jour.

Vu que nous ne sommes pas encore en mesure de donner plus de détails, nous prions les membres intéressés de nous envoyer dès que possible une enveloppe timbrée à 15 F portant leur nom et adresse, ainsi que dans le coin supérieur gauche la mention "Anvers - 1/8/92" à notre adresse :

GTF asbl - Voyages, BP 191, B-4000 LIEGE 1
(1 enveloppe timbrée par voyage SVP). Cette enveloppe nous permettra de vous documenter en temps opportun, car l'annonce de ce voyage ne figurera pas dans notre prochain Trans-Fer.

**Lundi 17 août 1992
Mons - Tournai**

Nous envisageons l'organisation d'un voyage sur les lignes ferrées "remarquables" des régions de Mons et Tournai le lundi 17 août prochain..

Vu que nous ne sommes pas encore en mesure de donner plus de détails, nous prions les membres intéressés de nous envoyer dès que possible une enveloppe timbrée à 15 F portant leur nom et adresse, ainsi que dans le coin supérieur gauche la mention "Mons/Tournai - 17/8/92" à notre adresse :

GTF asbl - Voyages, BP 191, B-4000 LIEGE 1
(1 enveloppe timbrée par voyage SVP). Cette enveloppe nous permettra de vous documenter en temps opportun, car l'annonce de ce voyage ne figurera pas dans notre prochain Trans-Fer.

**28-29-30 août 1992
Week-end à Londres**

Comme nous l'avons déjà annoncé, nous organiserons un week-end ferroviaire à Londres fin août. Il comprendra une

partie ferroviaire (visite du Musée du chemin de fer et de celui du London Transport - métro + bus -, voyage sur la nouvelle ligne de métro automatique des Docks) et une partie touristique (visite de la Tour de Londres, de Westminster et de la Cathédrale St-Paul, tour de la ville en bus à impériale)

Etant donné que toutes les réservations d'hôtel doivent déjà être faites pour la fin du mois de juillet, nous prions les membres intéressés par cette activité d'envoyer dans les meilleurs délais une enveloppe timbrée à 15F et rédigée à leur nom et adresse, avec dans le coin supérieur gauche la mention "Londres" à l'adresse suivante :

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

samedi 3 octobre 1992
Sidérurgie Liégeoise

Nous profiterons de la journée "portes ouvertes" de la coulée continue de Cockerill-Sambre à Chertal (Liège) pour organiser un autorail spécial Liège - Chertal et boucle de Flémalle. Nous prions les membres intéressés de nous envoyer dès que possible une enveloppe timbrée à 15 F portant leur nom et adresse, ainsi que dans le coin supérieur gauche la mention "Sidérurgie - 3/10/92" à notre adresse :

GTF asbl - Voyages, BP 191, B-4000 LIEGE 1
(1 enveloppe timbrée par voyage SVP)

mercredi 11 novembre 1992
Les tramways de Düsseldorf

Le 11 novembre étant un jour férié en Belgique, mais ouvrable en Allemagne, nous organiserons un déplacement en trains réguliers à Düsseldorf afin de visiter le gigantesque réseau de tramways de cette agglomération.

Tous renseignements sur ce voyage dans notre prochain numéro.

*
* *
*

Notes de voyage...

Le GTF dans le Kent - 11 et 12
avril 1992

Servi par une organisation sans faille et par un temps exceptionnel, ce voyage en Grande-Bretagne, organisé par le GTF asbl, laissera un souvenir marquant dans la mémoire de nombreux nostalgiques et autres loco-maniaques.

Après une intéressante visite au Centre d'Information de l'Eurotunnel à Folkestone, les participants ont été conduits à la petite gare de Sheffield Park, point de départ du "Bluebell Railway". Ce réseau tire son appellation poétique des nombreux

massifs de campanules qui bordent la voie. long d'environ 8 km, il s'étend de Sheffield Park à Horsted Keynes et faisait partie de la ligne Lewes-East Grinstead, à vocation secondaire et rurale. Ouverte en 1882, cette ligne fut définitivement fermée à la circulation en 1958. Une société de préservation fut immédiatement créée, mais la sauvegarde de la totalité de la ligne s'avéra impossible. Le 7 août 1960, le tronçon Sheffield Park - Horsted Keynes était rouvert et constituait à l'époque la première ligne à écartement standard préservée. Entièrement aux mains de volontaires particulièrement dynamiques, la ligne, en "leasing" à l'origine, put être rachetée en 1968. Au départ, le parc comprenait deux locomotives et deux voitures ! Depuis lors, il s'est considérablement enrichi et propose aux visiteurs un vaste éventail de l'industrie ferroviaire britannique et des styles propres aux divers concepteurs de locomotives et de voitures.

Le dépôt abrite notamment deux exemplaires du type le plus populaire en Grande-Bretagne, les fameuses "Terrier" dessinées par William Stroudley à partir de 1872. Ces machines-tender à trois essieux accouplés et à roues de quatre pieds de diamètre, étaient réputées pour la rapidité de leur accélération.

Une description intégrale du matériel roulant s'avérant impossible, on notera cependant la splendide "Bluebell" inspirée du modèle précédent, peinte en bleu et ornée d'un magnifique dôme en laiton poli. Une magnifique "Atlantic" de la classe "School" de Maunsell, baptisée "Stowe" (1930) attire elle aussi le regard du visiteur par la pureté de ses lignes et son impression de puissance.

Le train qui nous conduira à Horsted Keynes, composé de voitures dignes du décor des romans d'Agatha Christie, sera remorqué par la locomotive n° 541 de 1938, due elle aussi à R. Maunsell, et de style purement britannique : 3 essieux accouplés, cylindres intérieurs et boîte à feu Belpaire. Sauvée du chalumeau en 1973, elle rejoignait le Bluebell Railway en 1978.

Il serait injuste de ne pas mentionner aussi une splendide "Pacific" de 1945, due à O. Bulleid (classe "Merchant Navy") et baptisée "Blackmoor Vale". Il s'agit d'un engin semi-caréné à la façon du type 1 de la SNCB et propulsé par trois cylindres dont la distribution était commandée par une chaîne baignant dans l'huile d'un carter fermé.

Quelque peu étourdi par la richesse de la collection qui s'offre à ses yeux, ne sachant où donner de la caméra ou de l'appareil, le mordru du rail s'attarde encore devant la n° 592 de Wainwright (1900) qui évoque curieusement les type 41 et 44 belges, disparus depuis bien longtemps ! Immédiatement derrière elle, stationne la seule intruse de ce parc typiquement "British" : une locomotive de manoeuvres de l'US Army Transportation Corps, construite en 1943 par Vulcan en Pennsylvanie. En service régulier jusque 1971, elle attend actuellement le reconditionnement de sa chaudière.

En janvier 1987, l'inventaire des locomotives recensait 32 engins. La gare de Sheffield Park mérite à elle seule une visite tant son atmosphère est apte à ravir les plus indiffé-

rents au "vrai chemin de fer". On accède en premier lieu dans une salle des guichets - salle d'attente où le temps semble s'être étrangement arrêté... Des publicités de la Belle Epoque frappent par leur charme désuet ; d'anciens distributeurs de friandises et des chariots chargés de bagages d'époque nous transportent des années en arrière... Nous passons devant un garde-salle en uniforme impeccable, puis nous découvrons sur le quai une splendide cabine de signalisation Saxby aux leviers multicolores et aux appareils de cuivre rigoureusement astiqués, commandant une signalisation à palettes. Une passerelle métallique enjambe les voies et permet d'agréables prises de vue aux chasseurs d'images...

La matinée du lendemain était consacrée à la découverte d'une autre ligne remarquable : le Kent & East Sussex Railway, qui s'étend sur 7 miles entre Tenterden et Northiam. Cette compagnie, animée par des bénévoles, possède 14 locomotives basées au dépôt de Rolvenden. La gare de Tenterden est de style "edwardien" et comprend une cabine de signalisation en bois, séparée de la station elle-même. La ligne parcourt un paysage bucolique à souhait ; les passages à niveau sont constitués de barrières en bois pivotantes qui barrent les voies quand aucun train ne circule. Quand un convoi approche, le chauffeur de la locomotive manoeuvre les barrières et interrompt la circulation routière, le temps nécessaire au train de franchir le passage à niveau. Le train que nous empruntons est remorqué par une locomotive "Terrier" (cf. supra) largement centenaire, dont la cheminée est coiffée d'une "passoire" pare-escarbilles ; les soupapes de sûreté sont du type primitif à "balance" avec leur ressort placé dans une gaine de laiton. La pompe Westinghouse est placée sur le côté droit de l'abri. Un coup d'oeil dans celui-ci montre des manomètres et une robinetterie en bronze magnifiquement polie, un levier de régulateur à deux bras et un levier de changement de marche sur secteur cranté. Quand il est placé à fond vers l'arrière, il oblige le machiniste à se contorsionner s'il veut sortir de la cabine par son côté ! Le matériel remorqué est du plus pur style victorien, soit des "Third Class" à compartiments séparés, avec les fameuses vitres coulissantes retenues par une courroie de cuir perforée.

Notre train quitte Tenterden ; la ligne est longée de poteaux téléphoniques en bois avec leurs gros isolateurs en forme de bols renversés. La signalisation est à palettes et un beau chandelier est notamment visible peu après la sortie de Tenterden. La voie est en pente légère jusqu'au dépôt de Rolvenden que nous longeons et qui nous permet d'apercevoir - trop brièvement - plusieurs locomotives, dont la "Saddle tank" Linda sous pression. La ligne longe ensuite de vastes prairies où des moutons adultes regardent passer le train sans broncher tandis que les agneaux s'enfuient au bruit de l'échappement de la "Terrier". Plus loin, ce sont des étangs peuplés de hérons et de cygnes, puis des bois où fleurissent des jonquilles. Un pont franchit la rivière qui délimite le Kent et l'East Sussex... Le train entre en gare de Northiam... Nous avons l'impression d'avoir voyagé dans le temps, une fois de plus... la "Terrier" a été décrochée et s'abreuve au château d'eau avant de nous ramener à Tenterden. Les voyageurs heureux se remarquent... ils ont des escarbilles plein les dents !

Jean-Pierre SWITTEN

+++++ GTF-Editions +++++

Une nouvelle édition

X X	= Lamorteau =	X X
X	Histoire d'une gare gaumaise	X
X X	et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy	X X

Jusqu'il y a quelques années, le point frontière de Lamorteau - Ecouviez, à l'extrême sud de la Belgique, était très fréquenté par les trains de marchandises. C'était là un des points d'échange entre les bassins industriels liégeois ou carolorégien d'une part, et lorrain d'autre part.

Abandonnées notamment à la suite de recommandations de l'Union Internationale des Chemins de fer visant à concentrer le trafic de fret sur quelques itinéraires très bien équipés, les gares de Lamorteau, côté belge et d'Ecouviez, côté français, sont aujourd'hui désertes et dépouillées de leur infrastructure ferroviaire.

Cette situation d'abandon a donné l'idée à un de nos membres, Jean-Claude Léonard, de prendre la plume afin d'évoquer plus de cent ans d'histoire ferroviaire dans ce petit coin méridional de la Belgique. Nous avons le plaisir de publier aujourd'hui le résultat de ses recherches, sous forme d'une élégante plaquette.

Notre membre commence par une évocation de l'histoire de la liaison ferrée Marbehan - Virton - Montmédy, aujourd'hui disparue, et où Lamorteau jouait le rôle de gare frontière côté belge. Dans une seconde partie, il retrace minutieusement toute l'histoire de la gare frontalière belge - et dans la foulée de son homologue française d'Ecouviez - avec pour préoccupation de montrer combien le chemin de fer a pu modifier durablement la vie de ce village à vocation essentiellement agricole. Il termine par la description des démarches faites dans la localité pour sauver le bâtiment de gare de sa démolition, afin de préserver un témoignage de la mémoire collective du village : une requête qui vient par ailleurs d'aboutir, puisque l'édifice est aujourd'hui en cours de reconditionnement en vue d'une future affectation culturelle.

Une plaquette de 54 pages format carré 21 x 21 cm, papier glacé, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré d'une quarantaine de photos grand format toutes inédites, et de schémas en noir et blanc.

"Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy" est disponible dès maintenant. Pour l'obtenir, il suffit de verser une somme de :

= 350 BEF (+ 50 BEF envoi sous enveloppe matelassée) = 400 BEF =

à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. (si vous habitez l'étranger, les frais de port sont portés à 80 BEF - veuillez effectuer votre versement selon les indications se trouvant en 3e page de ce numéro de Trans-Fer).

Si vous participez à notre voyage du 25 juillet prochain sur l'Athus-Meuse, commandez notre plaquette "Lamorteau. histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy" sur votre bulletin de participation à cette excursion. Vous économiserez les frais d'envoi, et vous pourrez ainsi apprécier le texte et les photos dans la région même du sujet traité !

Avez-vous notre dernier Trans-Fer hors série ?

**"Souvenirs ferroviaires
du pays de Saint-Vith"**

A l'occasion de l'excursion que nous avons organisée le samedi 7 mars dernier, la rédaction de Trans-Fer a publié un nouveau numéro hors série et hors abonnement, le cinquième de sa collection à couverture blanche "périples ferroviaires".

Entièrement consacré au chemin de fer dans la région de Saint-Vith, le contenu de cette nouvelle édition est à la fois géographique, historique, technique, mais il se veut aussi le reflet d'une tranche de vie des cheminots qui ont participé à l'exploitation du réseau ferré de l'étoile de Saint-Vith. Part belle est faite à l'histoire des hommes, mais aussi à l'anecdote, selon le souhait de nombreux membres de notre Association.

Au sommaire : "Le canton de Saint-Vith et sa géographie", par Robert STEKKE ; "Petite histoire de l'établissement du chemin de fer dans le canton de Saint-Vith", par Roland MARGANNE ; "Chronique de la disparition progressive du réseau de chemin de fer du canton de Saint-Vith", par Roland MARGANNE ; "A la recherche des témoignages archéologico-ferroviaires du canton de Saint-Vith", par Roland MARGANNE ; "Erinnerungen - Souvenirs", par Herbert GOMBERT ; "Le réseau ferré du canton de Saint-Vith vu par un cheminot", par Jean LEONARD ; "L'exploitation des lignes du canton de Saint-Vith pendant les années cinquante", d'après P. BIHAIN et F. SCHWINNEN ; Particularités d'exploitation des lignes du canton de Saint-Vith, d'après une documentation de Robert HUYSMAN.

Au format A5, Trans-Fer hors série "Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith" compte 68 pages sur papier glacé, avec une quarantaine de photos le plus souvent inédites, et plusieurs plans et schémas.

Prix : 200 BEF (+ 20 BEF envoi) = 220 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 40 BEF).

Pour l'obtenir, il vous suffit de virer la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. (pour les paiements en provenance de l'étranger, voir 3e page de couverture du présent Trans-Fer).

GTF-Distribution

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

Les articles ci-après nous seront commandés pour le 25 août 1992 au plus tard. Livraison en octobre.

NB : nous vous prions de respecter la date limite de commande indiquée pour les articles que notre service "Distribution" vous propose. Nous sommes en effet organisés comme suit : nous attendons la date limite de commande indiquée pour connaître la quantité précise des articles que vous nous avez demandés : nous passons alors commande, en une seule fois, à nos fournisseurs. Cette méthode a de nombreux avantages : elle facilite le travail de notre secrétaire bénévole chargé de ce service et simplifie les écritures de comptabilité. De plus, nous n'avons ainsi aucun stock invendu, ce qui résout les problèmes de place et d'immobilisation financière qu'une association sans but lucratif comme la nôtre se doit d'éviter.

* Service photos de Monsieur Bazin

Comme vous le savez, Monsieur Jacques Bazin a désormais confié au GTF asbl l'organisation de son service "photos" pour les séries belges. Vu le grand succès rencontré par les 3 séries photos que nous vous avons proposées en décembre dernier (Trans-Fer n°78), nous vous présentons ci-après 3 séries nouvelles.

BRUX-77 - TRAMWAYS de BRUXELLES (lignes 86 et 89)

1. Le 86 - mot. 3860 - Basilique (7/11/1954)
2. Le 86 - mot. 1605 - Cimetière de Ganshoren (31/1/1958)
3. Le 86 - mot. 3494 - Chaussée de Gand (13/2/1959)
4. Le 86 - mot. 1894 suivie d'un "20" - mot. 1313 place Simonis (31/12/1956)
5. Le 89 - mot. 3500 - stade (6/7/1956)
6. Le 89 - mot. 3856 - Hôpital Brugmann (19/9/1959)
7. Le 89 Barré - mot. 1968 - rue Ch. de Meer (14/3/1955)
8. Le 89 - mot. 3493 - rue de l'Avenir (19/9/1959)
9. Le 89 - mot. 3490 - église de Molenbeek (19/9/1959)
10. Le 89 - mot. 3489 - Bourse (8/1951)

B/158 : SNCB BRABANT - Groupe de Bruxelles-Nord

1. Le B - mot. 10217 - Ganshoren cité moderne (17/9/1959)
2. Le F - mot. 10430 - La Roue (19/9/1959)
3. Le F - mot. 10474 - rue Iers (13/2/1959)
4. Le F - mot. 10447 - Nord (av. du Boulevard) (2/5/1953)
5. Le M - mot. 10436 - pl. Rogier (rue du Progrès) (23/12/1957)
6. Le M - mot. 10439 - pl. Rogier (23/12/1957)

7. Le M - mot. 10468 - Nord (av. du Boulevard) (1/6/1953)
8. Le M - mot. 10429 - bd. Baudouin (5/7/1956)
9. Le M - mot. 10423 - pl. des Etangs Noirs (13/2/1959)
10. Le M - mot. 10069 - Dilbeek (5/10/1958)

B/159 : SNCB BRABANT - Ligne Bruxelles - Londerzeel

1. Le ~~f~~ barré - mot. 5736 - Bruxelles Bd du Jubilé (5/10/1958)
2. Le L - mot. 10141 - Parc du Heysel (10/6/1955)
3. Le L - mot. 10086 + rem - Gros Tilleul (23/12/1952)
4. Le ~~f~~ - mot. 10459 - avenue de Meyse (20/6/1958)
5. Le L - mot. 10215 - avenue de Meyse (12/7/1958)
6. Le L - av. de Meyse (expo. esplanade) (12/7/1958)
7. Le L - mot. 10145 - en ligne (23/12/1952)
8. Le L - mot. 10145 - Londerzeel (23/12/1952)
9. Le L - mot. 10145 + rem. - Londerzeel (23/12/1952)
10. mot. fourgon 9967 + rem. - Londerzeel (23/12/1952)

Prix par série indivisible de 10 photos noir et blanc 10 x 15 cm sans bord, tirage "luxe" glacé : 400 BEF envoi compris (expédition en Belgique uniquement). Spécifiez bien sur votre virement la mention "photos Bazin série(s) n°...".

*
* *

* Instructions réglant le transport des voyageurs - Etat Belge - 1926. Coproduction Editions Altaïr et CCCC.

"Le paiement du prix du transport se constate par la délivrance d'un billet", dit la première page de ce règlement général d'exploitation. Mais ne pensez pas que tout soit aussi simple : les chemins de fer de jadis, plus encore qu'aujourd'hui, possédaient une infinité de règlements, exceptions, finesses, cas particuliers auxquelles étaient tenus de se conformer les voyageurs. Cette brochure de 100 pages au format A5, réimpression anastatique d'un ancien règlement original, vous en fera découvrir toutes les subtilités. Elle reproduit également les différents types de billets qui étaient vendus à l'époque, et vous fera connaître, comme si vous y étiez, les modalités du transport des voyageurs aux chemins de fer de l'Etat Belge.

prix : 195 BEF (+ 30 BEF envoi) = 225 BEF
(étranger : frais de port portés à 40 BEF)

*
* *

* Nouvelle série de cartes-vues de éditions du Cabri
(référence : TF 81)

Une nouvelle série de neuf cartes-vues couleurs avec les sujets suivants : SNCF ligne Neussargues-Aurillac (autorail X2800), autorail SNCB 4405 à Louise-Marie (ligne 86), autorail 4328 à Boussu (ligne 97), motrice SNCV standard 10301 à Courcelles (ligne 43), autorail 553.29 à Houdeng-Goegnies (ligne 107), motrice SNCV type S à Braine l'Alleud SNCB (noir-et-blanc), motrice STIB 7827 en nouvelle livrée rue de Stalle (ligne 91), motrice SNCV BN à Anderlues (ligne 90), motrice type S SNCV à Morlanwelz sur la ligne 80.

prix par série indivisible de 9 cartes-vues : 180 BEF (+ 30 BEF envoi) = 210 FB
(étranger ; frais de port portés à 60 BEF).

Après tant d'autres, le GTF asbl proteste énergiquement contre la hausse, que nous jugeons exagérée, des tarifs postaux imposée par la Régie des Postes Belge depuis le 1er avril 1992 (sic). Si le port des journaux et périodiques (et donc de Trans-Fer) en service intérieur belge est provisoirement inchangé (pour combien de temps ?) suite à d'innombrables pressions politiques émanant des éditeurs de journaux, la Régie des Postes "n'y a pas été de main morte" pour augmenter significativement les tarifs des imprimés et livres, lésant ainsi sans vergogne les entreprises ou Associations, comme la nôtre, qui pratiquent la vente par correspondance. L'Administrateur Général de la Régie des Postes, assailli de remarques, a essayé de se justifier en arguant du lourd déficit que la Régie des Postes a subi en 1991... Chacun appréciera le fait que l'utilisateur doive une nouvelle fois payer pour les erreurs de gestion de la Régie des Postes et les errements du Ministère concerné. En conséquence, nous nous voyons, à regret, forcés d'adapter les frais d'envoi que nous vous demandons, et que nous essayons de calculer au plus juste.

* * *

Agenda et divers

Excursions en tramway

En T R A M à la découverte du Patrimoine du C E N T R E

L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU VICINAL asbl, exploitant du TRAMWAY HISTORIQUE LOBBES-THUIN, en collaboration avec le T.E.C. CHARLEROI vous propose de découvrir quelques curiosités de la région du CENTRE.

DEUX dates, DEUX destinations, UN point et UNE heure de ralliement.

=> Toujours au départ de la Gare de CHARLEROI-SUD à 10h10 :

* Le 11 juillet : le CANAL DU CENTRE, ses célèbres ascenseurs, visite agrémentée d'une promenade en bateau

* Le 19 septembre : le CENTRE, un passé, un avenir

=> Et retour à CHARLEROI vers 18 H.

=> Le prix forfaitaire de 550 Frs pour les adultes et de 400 Frs pour les enfants jusqu'à 16 ans comprend :

- Les trajets en TRAM TEC "CHARLEROI SUD - CHARLEROI Beaux-Arts"
- Les trajets en trams anciens de l'A.S.Vi. de Charleroi-Sud jusqu'à la destination du jour.
- Les transports complémentaires éventuels.
- Les visites

Un repas pourra être commandé en supplément.

Les personnes ne souhaitant participer qu'aux parcours en tram payeront 400.-Frs.

Et pour REJOINDRE CHARLEROI, n'oubliez pas le tarif "WEEK-END" que vous offre la S.N.C.B. : 40 % de réduction pour le premier voyageur, 60 % pour les suivants !

Pour tous renseignements complémentaires et inscriptions :
ASVi, c/o Mr Jean Laterre
Rue de Marchienne 68 tél : (071) 51 66 03
6110 Montigny-le-Tilleul.

BIENVENUE A TOUS ...et ... EN VOITURE ! ! !

Bibliographie

125 jaar spoorwegen in Noord-Limburg par M. Van de Eycken, H. De Bot et J. Schuermans.

Un remarquable ouvrage en langue néerlandaise publié à l'occasion du jubilé du rail célébré récemment à Neerpelt. Au sommaire : Histoire du chemin de fer dans le nord de la province du Limbourg, description des locomotives et stations de la région, et 50 pages de photos historiques du rail dans la région.

Un ouvrage format A4 de 150 pages sur papier glacé et de belle facture.

On peut obtenir cet ouvrage par versement d'une somme de 680 FB (envoi compris) au compte 784-5632496-23 du "Comité 125 jaar Ijzeren weg", Tikbroeken 26, 3910 NEERPELT. Indiquez en communication "125 jaar Ijzeren weg - réf. Trans-fer n°81".

=> Le GTF asbl NE distribue PAS cet article !

Petite annonce

Madame N. BOUVIER, rue Draily 30 - 6000 CHARLEROI vend documentation ferroviaire très variée (chemins de fer belges et tramways). Pour recevoir une liste détaillée, il suffit de lui faire parvenir une enveloppe auto-adressée et timbrée à 15F.

A nos confrères éditeurs ferroviaires...

Grâce à la qualité, au travail et à la perspicacité de nos collaborateurs bénévoles, nous sommes de plus en plus souvent à même de présenter dans Trans-Fer des informations d'actualité exclusives.

Force est de constater que de plus en plus de revues ferroviaires reprennent ces nouvelles.

Nous n'y voyons évidemment aucune objection, au nom de la liberté d'expression ; nous en sommes même - pardonnez-nous cher lecteur - flattés : c'est là une reconnaissance de la qualité de notre travail.

Néanmoins, il nous semble que les règles de l'honnêteté intellectuelle, et celles de la déontologie journalistique que Trans-Fer s'honore de respecter, exigent que celui qui reprend une information à autre source imprimée... cite sa source.

Aussi, quelle ne fut pas notre surprise de retrouver dans d'autres revues, d'expression néerlandaise notamment, sans indication de source, la mention du projet de mise en service, à la SNCB, de futures voitures "M6" ou de locomotives SNCB "série 13". Ces appellations ne pouvaient provenir que de Trans-Fer, car c'est notre rédacteur qui, dans Trans-Fer n°78, avait imaginé de baptiser ainsi ce matériel toujours en projet, lors de notre présentation de la nouvelle offre voyageurs concoctée pour 1996. La source était ainsi clairement identifiable, quoique non citée...

Alors que diable, pour la crédibilité de nos revues respectives, citons désormais nos sources... imprimées !

La rédaction de Trans-Fer

Publications officielles SNCB

Modifications à la nomenclature des lignes

Ligne 98 tronçon Warquignies - Flénu (3) devient hors inventaire

Ligne 98C Frameries - Flénu (3) devient hors inventaire

Ligne 285 Frameries - racc. Craibel (3) devient hors inventaire.

(note du 26/2/92 publiée le 16/3/92)

Ligne 97 Quiévrain (BK 59.710) - frontière devient (3)

(note du 26/3/92 publiée le 15/4/92)

P. Lemja

Rappel : (3) = ligne hors service pour les besoins de la SNCB.

La SNCB par ligne

Ligne 28 - ceinture est de Bruxelles

Lors du voyage organisé par le GTF asbl à Bruxelles à l'occasion de l'exposition "Eurailspeed" de ce 2 mai dernier, nous avons pu remarquer, dans les emprises de la gare de Bruxelles-Ouest, un nouveau raccordement entre le réseau de la SNCB et celui de la STIB (ligne métro n°1 en direction du Heysel). Il s'agit en fait une voie en tiroir accessible d'une part depuis la ligne 28, et d'autre part depuis la station de métro "Osseghem" (en direction de Beekkant, tout juste avant la trémie).⁽¹⁾

Ce nouveau point de contact entre les deux réseaux a pour but de permettre au matériel lourd d'entretien des voies, en général loué par la STIB à des firmes étrangères, d'accéder à la branche "Heysel" de la ligne de métro n°1 sans passer par la totalité de la ligne métro et tout particulièrement par un "point noir" de celle-ci : l'endroit où elle franchit - en souterrain - les trois pertuis de la jonction Nord-Midi. A ce point précis du parcours, en effet, l'épaisseur du radier du tunnel métro a dû être réduite au minimum, ce qui empêche le passage de convois dont la charge par essieu est particulièrement lourde.

Ligne 42 - La plaque tournante de Gouvy menacée de disparition

Jadis, toute gare de quelque importance était munie d'une plaque tournante : cet "accessoire" était indispensable dans la mesure où la plupart des locomotives à vapeur en service ne pouvaient circuler dans des conditions normales d'exploitation que "cheminée en avant".

La disparition de ce type de traction a petit à petit fait s'effacer ce serviteur du rail du paysage ferroviaire belge. Seules quelques gares en sont encore pourvues. Ainsi en est-il de la station de Gouvy, dernier établissement belge sur la relation Liège - Luxembourg, qui a gardé sa plaque tournante fonctionnelle jusqu'à ce jour.

Mais voilà... Suite à la décision d'électrification de bout en bout de la ligne Liège - Luxembourg, la gare de Gouvy va subir incessamment une série de transformations. La plaque tournante, jugée inutile et trop coûteuse à entretenir par la SNCB devrait être démantelée.

Le 10 mai dernier, elle a fonctionné pour virer la locomotive-musée 29.013 de la SNCB, venue rejoindre un train à vapeur spécial affrété par des amateurs allemands. Fut-ce là son dernier service ?

Il reste une lueur d'espoir de voir cette plaque tournante, une des dernières de Wallonie, subsister à Gouvy : une

(1) - voir à ce sujet Tram 2000, n°123, pp.10-11.

demande de conservation vient d'être faite auprès de la Commission du Patrimoine historique de la SNCB.

Cette demande sera-t-elle exaucée ? On peut l'espérer.

Notons enfin que les travaux d'électrification de la section frontière Trois-Vierges - Gouvy, et de la gare de Gouvy proprement dite, seront entamés incessamment, aux bons soins des CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) dans la foulée de l'électrification de la ligne Kautenbach - Trois-Vierges. Le tout devrait être opérationnel en 1993. Dès l'an prochain donc, les trains de marchandises en provenance du Grand-duché pourront être amenés en traction électrique 25 kV monophasé jusqu'à la gare de Gouvy, où un changement de traction sera opéré au profit de locomotives SNCB série 55. Pour les trains de voyageurs directs Liège - Luxembourg, il n'est évidemment pas question d'un changement de traction de cet ordre à Gouvy: la perte de temps qui en résulterait annihilerait l'accélération que la traction électrique permettrait sur parcours luxembourgeois. On verra donc encore les locomotives diesel série 55 "bleues" de la SNCB en gare de Luxembourg en tête de voitures "M4" pendant quelques années.

Ligne 45 Trois-Ponts - Wévercé : du nouveau à Malmédy

Depuis le mois de février 1992, la SNCB a placé un crocodile (alimenté par une batterie) à proximité du PN n°30 : une zone de ralentissement à 5 km/h est en effet située un peu plus loin juste après le PN n° 28. L'état de la voie n'est pas en cause à cet endroit : la justification de ce ralentissement est une simple mesure de protection afin de garantir la sécurité du personnel travaillant de l'autre côté de la voie ferrée à la construction d'un grand magasin. Un PN supplémentaire vient de plus d'être aménagé à cet endroit : à peine fut-il opérationnel que l'ancien "PN 27" situé à proximité côté Waimes était supprimé : en fait de suppression, on lui a simplement retiré sa signalisation. Quant au nouveau PN, il devrait être prochainement équipé de signalisation lumineuse.

Rien que sur environ 1 km, depuis la sortie de la gare de Malmédy en direction de Waimes, la ligne, souvent en accotement de la route vers Wévercé, à la mode vicinale, est équipée de six passages à niveau protégés par des feux lumineux : il s'agit des PN n° 31, 29, 28, 25, 24 et 23. Le PN 24 est complété par des demi-barrières. Les PN 23 à 25 ont vu leur tarmac récemment renouvelé ; on a par ailleurs profité de l'occasion pour remplacer les traverses et redresser la voie, qui en avait bien besoin sur cette section.

La ligne Trois-Ponts - Wévercé - Sourbrodt est en effet parfois tirée de sa torpeur par d'intenses circulations... militaires. Ainsi, les jeudi 7 et vendredi 8 mai 1992, y eut-il pas moins de 14 passages de trains, nécessités par le retour de manoeuvres de nos forces armées. Vu le débit limité de la ligne, certaines circulations ont dû être mises en ligne de nuit. Notre Association a, quant à elle, parcouru trois fois la ligne depuis le début de cette année : le 1er mars (à l'occasion du Carnaval de Malmédy), le 29 mars pour celui de

Stavelot, chaque fois en rame réversible M2 dont le terrain d'action habituel est la ligne 132 Charleroi - Couvin. Le 26 mai 1992, nous mettions cette fois en ligne un train composé de 7 voitures K3 et d'un fourgon, à l'occasion du jubilé fêté par le Collège Saint Remacle à Stavelot.

Dans un autre ordre d'idées, il faut signaler que, pendant la nuit du 12 au 13 mai dernier, un incendie, peut-être d'origine criminelle, a détruit le vieux hangar à marchandises typique de la gare de Malmédy.

Notons enfin qu'à la fin du mois de mars 1992, des militaires sont venus débroussailler, en gare de Malmédy, la voie I (qui pourrait servir d'évitement à la voie principale n°II). elle devrait ensuite être désherbée : actuellement, elle n'est toujours pas en service.

Ligne 45A - Wévercé - Losheimergraben (frontière)

Pendant tout le mois de mars 1992 ainsi qu'au début du mois d'avril, des travaux de voie ont été réalisés sur la ligne 45A. A cet effet, environ 50 wagons-trémie chargés de ballast ont transité via Trois-Ponts et Malmédy pour alimenter le chantier. Ces convois étaient remorqués par des locomotives diesel série 55 de la SNCB, le plus souvent en unités multiples. Des engins spécialisés de la voie ont aussi été utilisés.

La situation actuelle (au mois d'avril 1992) de la ligne 45A est la suivante, d'est en ouest.

- A Losheim (RFA), des travaux de voie sont actuellement en cours, aux bons soins de la Deutsche Bundesbahn. Il ne reste en gare que deux voies, à savoir la voie principale, curieusement équipée de traverses métalliques et la voie d'évitement (longeant le bâtiment de gare reconverti en maison d'habitation), qui sert également pour le chargement de bois, et qui est équipée de traverses de béton.

- A Losheimergraben (B), la voie principale est toujours équipée de traverses métalliques. La voie d'évitement, elle, est envahie par des herbes folles.

- A Bullange, seules deux voies subsistent : la voie principale y a été complètement rénovée, avec traverses en béton et ballast renouvelé. La voie d'évitement, elle, a gardé ses traverses métalliques. Des travaux sont en cours pour la construction d'un nouveau quai, pour l'exploitation touristique de la ligne par l'asbl Vennbahn.

- A Bütgenbach, il ne restera bientôt plus que la voie de passage, car la seule voie en impasse subsistante sera démontée. Le long du quai de Bütgenbach, quelques poutrelles viennent d'être installées : sans doute ont-elles un rapport avec l'exploitation de la ligne par l'asbl Vennbahn.

- Rappelons que de Wévercé à Bütgenbach, la voie avait été naguère complètement remise en état. Quant au bâtiment des voya-

geurs de Wévercé, il a été récemment partiellement ravagé par un incendie, ainsi qu'ont pu le constater les participants à nos excursions du Carnaval 1992.

d'après A. Ferrière (avril-mai 92)

Ligne 67 Comines - Le Touquet - Armentières (F)

Dépourvue depuis 1950 de toute desserte voyageurs, cette ancienne ligne internationale a été complètement abandonnée par la SNCB en 1987. Le point frontière a en effet été fermé à tout trafic le 29/5/88, tandis que la ligne était déclarée hors service le 25 juillet de la même année. Son démontage, autorisé par arrêté royal du 20 février 1989, a été effectué. L'assiette de la ligne n'a cependant pas été aliénée.

Il n'est pas impossible, pourtant, que cette ligne, telle le phénix, renaisse de ses cendres. C'est ce qui ressort d'une déclaration récente du Ministre Belge des Communications, questionné par un parlementaire sur le sujet.

Le Ministre a en effet précisé qu'aucune décision concernant le rétablissement de cette liaison ferrée n'était prise à l'heure actuelle. Néanmoins, le plan d'investissements 1991-2000 des chemins de fer belges prévoyait le maintien de l'assiette de la ligne en état, afin de pouvoir rapidement y poser une voie et de l'inscrire dans le réseau de base "marchandises" de la SNCB. Ce serait le cas si le noeud ferroviaire de Lille était saturé du fait de l'accroissement du trafic de fret provoqué par l'ouverture du tunnel sous la Manche, et du surcroît de circulations à supporter par Lille à cause du trafic TGV.

A suivre donc...

Ligne 94 - centenaire de la gare d'Ath

Le bâtiment de gare d'Ath aura cent ans cette année : en août prochain, dans le cadre de la célèbre ducasse et de la sortie du cortège des Géants, ce jubilé sera fêté.

Le monumental bâtiment actuel d'Ath date de 1892 : il a été conçu par l'architecte bruxellois Carpentier. Mais il ne s'agit pas là de la première gare de la ville. En fait, la première gare d'Ath a été fonctionnelle dès 1848, au moment de la création de la ligne Jurbise - Tournai via Ath. Mais elle était située à l'intérieur des murs fortifiés de la ville, à côté de la plaine St-Roch et de l'ancienne caserne du même nom. Une brèche avait par ailleurs dû être pratiquée dans le mur d'enceinte pour le passage du chemin de fer.

Plus tard, d'autres lignes se développeront autour du pôle athois : la ligne Dendre-Waes en 1855, Ath - Hal en 1866, Ath St-Ghislain en 1879 et Ath - Blaton en 1877.

Dans les années 1870, les autorités communales athoises soulignent l'exiguïté de la gare de l'époque, et un nouvel ensemble, le bâtiment actuel, est érigé et inauguré en 1892 :

d'un style néo-gothique typique, l'édifice est construit à base de briques et de pierre bleue. Il comprend non seulement les services ferroviaires, mais aussi un bureau des postes, télégraphes et téléphones, ainsi qu'un dépôt de la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite. A droite du bâtiment principal se dresse la maison du chef de gare. A gauche s'étend un hangar à marchandises.

Ces dernières années, le quartier de la gare a été profondément modifié dans son aspect. La maison du chef de gare et les hangars à marchandises ont été rasés pour faire place à une gare d'autobus. Côté voies, la désaffectation de la remise à locomotives et surtout l'électrification des lignes Hal - Tournai et Jurbise - Ath - Lessines - Grammont ont métamorphosé le plan des voies.

Avec ses 121.469 billets, 36.000 abonnements et 2.994 cartes "Go-Pass" délivrées en 1990, la gare d'Ath se classe honorablement sur le réseau belge avec un chiffre d'affaires mensuel moyen de 597 millions de francs, en constante évolution depuis quelques années.

Nul doute que la gare d'Ath a encore de beaux jours de vant elle : elle verra même passer prochainement - sans arrêt à Ath toutefois - les rames TGV "Transmanche" Bruxelles - Lille - Londres, qui passeront provisoirement par la ligne 94 Bruxelles - Tournai - Lille, tant que les travaux d'établissement d'un site propre TGV entre Hal et Antoing à la frontière française ne seront pas mis à fruit.

d'après Le Soir
23/4/92

La remise à locomotives d'Ath n'est plus qu'un souvenir...

Un arrêté de l'Exécutif régional wallon du 19 mars 1992 arrête définitivement la modification partielle du plan de secteur de Ath - Lessines - Enghien portant sur la réaffectation en zone artisanale du site d'activité économique désaffecté dit "Remise à locomotives" situé sur le territoire de la ville d'Ath. (Moniteur Belge du 28/4/92).

Ligne 97 Saint-Ghislain - Quiévrain : les travaux d'électrification ont commencé

Les travaux d'électrification de cette ligne ont commencé, pour s'achever normalement en 1993. Rappelons que la SNCB profitera de l'occasion pour mettre la ligne à simple voie et en rationaliser l'exploitation. En prévision de ces travaux, les horaires des trains de voyageurs ont été systématiquement détendus de 6 minutes sur cette relation depuis le 31 mai dernier.

Quant au prolongement Quiévrain - frontière, la SNCB vient de le déclarer hors service, comme indiqué ci-avant. Rappelons que le monde politique et économique montois aimerait voir remettre en service voyageurs et électrifier la ligne Quiévrain

- Valenciennes, afin de pouvoir prolonger les TGV Paris - Valenciennes vers Mons, le jour où ils circuleront.

La SNCB n'a pas encore officiellement pris position sur cette question, mais ne semble pas enthousiaste (!). Côté français, si les Valenciennois sont favorables, les dirigeants parisiens de la SNCF ont un tout autre avis. Ils disent que la taille des agglomérations situées au nord de Valenciennes, et donc le potentiel de clientèle, ne justifient pas un tel investissement...

Ligne 142 (défunte) Namur - Ramillies - Tirlemont : le bâtiment de gare désaffecté de Leuze-Longchamps transformé en ... crèche ?

Construite au début de ce siècle le long de l'ancienne ligne de chemin de fer Namur - Tirlemont, la gare de Leuze-Longchamps a cessé toute activité en 1962. Vingt ans plus tard, la commune d'Eghezée en devenait propriétaire pour la somme d'un million de francs : l'idée était de conserver le site en l'état, ainsi que la commune l'avait fait pour l'ancienne gare d'Eghezée, au centre de l'entité, qui est devenue le port d'attache de l'académie de musique, de la bibliothèque et même... du conseil communal.

La gare de Leuze-Longchamps, elle, pourrait bien devenir... une crèche. La nécessité de ce service se fait de plus en plus sentir dans la commune, tandis que l'ancien bâtiment SNCB de Leuze présente divers avantages : superficie de bâtiment de 530 m² pouvant recevoir 35 enfants, facilité d'accès (le long de l'axe routier Namur - Louvain et près de l'autoroute), endroit calme, abords dégagés (17 ares de terrains non bâtis) pouvant permettre l'installation d'espaces récréatifs adaptés aux besoins des enfants.

Pour l'aménagement du site, il ne reste plus qu'à trouver 35 millions de francs : la Région Wallonne et la Communauté Française vont être sollicitées pour subsidier le projet.

Ligne 154 Namur - Givet : l'avenir du prolongement SNCF de cette ligne entre Givet et Mézières-Charleville.

Chacun se souvient qu'en 1988, la SNCB a supprimé tout trafic voyageurs et marchandises entre Dinant, Hastière et Givet. Cette section à voie unique de la ligne de la Meuse est actuellement hors service pour les besoins de la SNCB : son équipement a été réduit à sa plus simple expression (il reste une voie de garage à Hastière et un faisceau à l'air libre à Heer-Agimont pour le remisage du matériel CFV3V). Elle est actuellement exploitée en saison et à but touristique par le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées, à l'aide d'autorails diesel et de trains à vapeur.

C'est ainsi que l'étriquée gare SNCB de Dinant partage d'habitude ses installations comme suit : la voie I à quai sert normalement de voie de réception voyageurs à la fois pour les trains électriques IC de la relation Dinant - Namur -

Bruxelles - Gand et pour les autorails du service Dinant - Bertrix - Libramont. Toutes les deux heures donc, ces deux types de train sont reçus sur la même voie, afin de permettre une correspondance plus aisée aux voyageurs. La voie II à quai sert le plus souvent de voie de passage direct pour le trafic des marchandises de l'Athus-Meuse, et parfois pour les trains "P". Quant aux convois touristiques du CFV3V, ils partent d'habitude de la voie III à quai. Une coexistence de la SNCB et d'un réseau touristique impensable il y a quelques années encore...

Du fait de l'abandon de l'ancienne section Dinant - Givet d'une ligne "Nord Belge", son prolongement français, Givet - Mézières-Charleville, toujours exploité par la SNCF en trafic voyageurs et marchandises, se trouve fatalement être en "cul de sac". Aussi, son trafic des marchandises s'est-il érodé, du fait de la suppression des quelques trains internationaux de marchandises qui y passaient, et de la tendance générale à la baisse du trafic "fret" traité par fer en France. Certes, la ligne Givet - Mézières connaît encore un trafic voyageurs, à vocation exclusivement régionale. Il est actuellement assuré essentiellement par des autorails diesel SNCF doubles X 4300, dont la remise à neuf a été financée par la Région Champagne-Ardenne (2). La même Région subventionne également une partie du coût de la desserte des voyageurs.

Il semble que l'avenir de la branche SNCF de cette ligne soit menacé à court ou à moyen terme : la SNCF, lourdement endettée, cherche à faire des économies tous azimuts, et la longueur de la ligne "en cul de sac" Charleville - Givet, conjuguée à la modestie de son trafic "fret" en fait une victime toute désignée. De leur côté, les élus de la Région Champagne-Ardenne murmurent que la subvention accordée pour le maintien et la densification de la desserte "voyageurs" est une bien lourde charge.

Tous les ingrédients semblent donc, à terme, réunis pour que l'on puisse pronostiquer, hélas, des lendemains bien difficiles à la desserte ferroviaire de la "botte de Givet".

Rappelons que la ligne SNCB/SNCF Dinant - Heer-Agimont - Givet - Mézières - Charleville a été étudiée et présentée par nos soins dans Trans-Fer spécial n°4, toujours disponible auprès de notre Association (il vous suffit, pour l'obtenir de verser une somme de 480 FB envoi compris à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1).

Ligne 163 : l'état de la voie entre Bastogne et Libramont

Dans notre n° 80, nous avons publié un dossier sur l'avenir de la ligne Bastogne - Libramont. Il y apparaissait

(2) - livrée extérieure à dominante bleue, et reconditionnement complet à l'intérieur, avec fauteuils individuels dans les deux classes et quatre places de front en seconde classe.

que l'état actuel de la voie nécessiterait des investissements à court terme.

L'actualité récente prouve que ces investissements sont bien nécessaires pour maintenir l'infrastructure à niveau pour le trafic voyageurs et marchandises existant.

Selon le journal "L'avenir du Luxembourg" du 1er avril (et ce n'est pas un poisson...), la SNCB a été contrainte, depuis le vendredi 27 mars dernier dans l'après-midi, de limiter la vitesse de référence de la ligne à 40 km/h (au lieu de 70), sur 8 de des 30 km de son développement, vu le mauvais état de la voie.

Cette limitation de vitesse est en vigueur sur 900 mètres à environ un kilomètre de la sortie de la gare de Libramont, et sur sept autres km (entre les bornes kilométriques 12 et 19).

En raison de ce ralentissement, les autorails réguliers mettent désormais cinq à six minutes de plus pour couvrir le trajet Libramont - Bastogne et retour.

Une telle situation a des conséquences dommageables pour les voyageurs du sens Bastogne - Libramont. Si le train quittant Bastogne-Sud à 6 heures 40 ne pose pas trop de problème, les trains qui quittent Bastogne toutes les deux heures à partir de 8h49 ont désormais beaucoup de mal à assurer la correspondance à Libramont pour les services IC Bruxelles - Luxembourg et Luxembourg - Bruxelles qui se croisent à cet endroit. Ainsi, l'autorail qui quitte Bastogne à 8h49 doit normalement arriver à Libramont à 9h17, pour donner correspondance à l'IC de Bruxelles ou de Luxembourg qui part à 9h22. Vu les ralentissements actuellement imposés sur la ligne 163, l'autorail n'arrive plus avant 9h22 et le voyageur n'a plus que quelques secondes pour changer de quai (c'est fatal car il y a deux trains qui relèvent la correspondance, dont deux voies distinctes) et prendre sa correspondance. Retarder systématiquement les trains IC sur l'axe Bruxelles - Luxembourg s'avère par ailleurs très difficile voire unimaginable : les lignes 161 Bruxelles - Namur et 162 Namur - Luxembourg sont très chargées, source de retards devenus chroniques et de mécontentement de plus en plus grand de la clientèle.

Evidemment, on peut toujours patienter une heure à Libramont pour attendre le train IC suivant...

Quand on sait que le principal, voire le seul atout des autorails Bastogne - Libramont qui, rappelons-le, n'assurent plus aucun arrêt intermédiaire, est de donner correspondance à Libramont vers Bruxelles ou Luxembourg, on voit que ces ralentissements sont un nouveau coup dur pour cette ligne. Plus que jamais, la SNCB est donc à la croisée des chemins pour cette ligne fréquentée chaque jour par quelque 240 voyageurs.

Au Conseil d'Administration de la SNCB de prendre ses responsabilités à ce sujet... Sollicité notamment par les syndicats, il ne souffle mot pour le moment, et les horaires des

trains de voyageurs n'ont même pas été retouchés lors de l'instauration du nouveau service à la date du 31 mai 1992...

Ligne 165 : Latour est définitivement fermé !

Le changement d'horaire, matérialisé cette année le 31 mai 1992, a coïncidé avec la fermeture de l'atelier de traction de Latour. La décision d'abandonner le célèbre site gaumais avait été prise en fait dès 1988 par le Conseil d'Administration de la SNCB. Mais il aura fallu attendre quatre ans pour aménager les installations de l'atelier de traction de Stockem, près d'Arlon, afin d'y accueillir les activités de Latour.

Le volet social

Au 31 mai, 68 des 84 cheminots qui travaillaient encore à Latour ont été mutés à Stockem. Ceux-ci auront droit à 13 jours de congé compensatoires pendant la première année, pour dédommagement moral causé par la fermeture de leur outil. Les deux années suivantes, 26 jours de congé compensatoires seront accordés à tous les cheminots anciens de Latour, qui verront leur temps hors du domicile allongé en raison de la nécessité d'emprunter les transports en commun pour rejoindre Stockem. Pendant trois ans, les agents de Latour bénéficieront aussi de la gratuité sur les transports en commun SNCB ou TEC jusque Stockem..

Les 16 agents restants, hors cadre de Latour, entrent dans un pool de restructuration, suivent un recyclage et doivent être affectés à un emploi situé dans une limite maximale de 12 heures par rapport à leur domicile. Notons enfin que la suppression de Latour entraîne en outre la disparition de 4 postes "transport" et de deux postes "comptabilité" à la gare de Virton.

Le volet économique

Nous l'avons déjà signalé dans cette revue, la SNCB a procédé à la vente du site de Latour. C'est l'intercommunale IDE-Lux qui l'a racheté pour le revendre à son tour à l'entreprise flamande Ravago Plastics. Celle-ci est sur place depuis le printemps 1991 et s'est spécialisée dans le recyclage des matières plastiques. Rappelons aussi que Ravago s'est engagée à reprendre 15 agents SNCB pour une durée minimale de trois ans par agent, ainsi qu'à fournir au chemin de fer un trafic minimal de 800 wagons par an.

d'après l'Avenir du Luxembourg, 29/5/92.

Courte histoire de Latour

C'est le 11 novembre 1929 que l'atelier SNCB de Latour fut officiellement mis en service à Chenois-lez-Virton, aux côtés d'une gare de formation et de triage ouverte, elle, dès 1925. Cet atelier de locomotives, dont les activités "traction" ont en fait débuté le 3 février 1930, fut jadis un des plus grands employeurs du sud-Luxembourg : jusqu'à 720 cheminots y travaillaient en 1942. En 1947, il y en avait encore 564. Latour a disposé essentiellement avant guerre de locomotives à vapeur type 11, 15 d'abord, mais surtout de locomotives type 36, 81 et 98. Après 1945, les types 25 et 26 prirent le relais.

Le 30 mars 1955, la dernière locomotive à vapeur fut entretenue à Latour : ces engins furent ensuite progressivement remplacés par des locomotives diesel série 52 et 53 (ex-type 202-203).

L'électrification de la ligne 162 Bruxelles - Luxembourg en 1956 détourna une bonne partie du trafic de l'Athus - Meuse sur l'artère électrifiée, et amenuisa l'activité de Latour. Le 5 janvier 1959, la gare de formation de Latour était supprimée, même si la gare reçut encore, pendant quelques années, des trains en "escale". En juin 1962, l'atelier de réparation de wagons y était supprimé. Au cours des années 70 et 80, la régression progressive du trafic de minerai de fer entre le port d'Anvers et l'ARBED grand-ducale, associée à la fermeture de l'usine métallurgique d'Athus, entraîna une nouvelle baisse de l'activité de l'atelier de Latour.

Ainsi, en 1977, l'effectif à Latour n'atteignait plus que 198 cheminots. Dix ans plus tard, il descendait à 160 personnes, malgré l'arrivée de 36 agents en provenance de Bertrix, reclassés suite à la fermeture de l'atelier SNCB bertrigeois le 1er août 1985.

Lors de l'annonce de la fermeture de Latour en 1988, 122 cheminots y opéraient encore... Le 31 mai dernier, ils n'étaient plus que 84.

R.M.

Ligne 165 : démolition de la gare de St-Vincent-Bellefontaine

Témoin du passé, la petite gare de St-Vincent-Bellefontaine (un des noms de gare les plus longs de la SNCB, motivé par le fait que la gare se trouvait à mi-chemin entre les villages de St-Vincent et de Bellefontaine) était bien connue des usagers de la ligne Athus-Meuse, qui fréquentent le parcours entre Bertrix et Virton.

Du temps de la vapeur, cette gare était très connue, vu qu'elle se trouvait au faite d'une rampe très sévère de 15 pour mille, située entre Meix-devant-Virton et St-Vincent. Tous les trains de marchandises devaient être systématiquement allégés sur ce parcours, et les opérations de retrait de la

machine d'allège se faisaient en gare de St-Vincent, qui disposait d'installations ad hoc avec notamment des aiguillages électriques et une signalisation appropriée. Ce service d'allège disparut lors de l'apparition des locomotives diesel série 202-203-204 sur l'Athus-Meuse.

Construit aux environs de 1910, le bâtiment de gare de St-Vincent, était relativement éloigné des villages qu'il devait desservir : St-Vincent et Bellefontaine sont en effet éloignés chacun d'environ 3 km.

Depuis 1984 et la mise en application du plan IC-IR, plus aucun voyageur ne descend ni ne monte à St-Vincent, tous les points d'arrêt ayant été supprimés entre Bertrix et Virton, à l'exception de Florenville et de Pin.

L'an dernier, les services de l'infrastructure du District Sud-Est, dans le cadre d'une frénétique campagne de démontages tous azimuts, avaient fait disparaître la troisième voie en gare de St-Vincent. A l'heure actuelle, le bâtiment de gare n'est plus occupé que par un signaleur, installé dans le poste de block aménagé à l'extrême droite de l'ancien bâtiment de gare.

Dans le cadre du plan STAR 21, la SNCB a mis au point un vaste plan de toilettage et de modernisation de ses gares. Pour les plus anciens bâtiments qui ne répondent plus à aucune utilité, le chemin de fer cherche à s'en débarrasser soit par la mise en vente, soit par la démolition. Il peut aussi, pour des raisons historiques, culturelles ou architecturales, présenter une valeur pour certains mouvements locaux. Ainsi, à Chaudfontaine (ligne 37 Liège - Verviers - frontière allemande), la commune vient de prendre possession du bâtiment de gare par bail emphytéotique. Une ASBL a de son côté racheté l'ancienne gare de Lamorteau (ancienne ligne 155 Virton - Ecouvies) et l'a complètement réhabilitée pour les besoins des associations du village.

Mais le bâtiment de St-Vincent-Bellefontaine, lui, était considéré comme absolument sans intérêt pour la SNCB. Il donnait une image de délabrement complet et n'avait de surcroît aucune valeur architecturale. Dès lors, la SNCB a décidé de raser la gare. Le permis de démolir a été délivré par l'Urbanisme provincial, après avis favorable du collègue échevinal de Tintigny.

Cependant, le bâtiment ne sera pas démoli intégralement. La partie la plus élevée, comprenant l'ancien logement du chef de gare sera rasée, ainsi que la salle d'attente, le dépôt et les magasins. La SNCB conservera par contre l'aile droite de la gare, qui abrite toujours le poste de block.

La démolition de la gare devait intervenir au cours du printemps de cette année 1992.

d'après l'Avenir du Luxembourg
25/3/92

Ligne 166 Dinant - Bertrix : travaux préparatoires à l'électrification

Dans le cadre de la modernisation de l'axe Athus-Meuse, la SNCB vient d'adjuger les travaux de mise au gabarit électrique des tunnels de Gendron et de Nini (Celles), sur la section Dinant - Houyet : c'est la firme SA Duchêne de Strée qui a remporté l'adjudication, pour la somme de 116.745.430 F hors TVA. La durée de cette opération est de 500 jours.

Rappelons que la section Dinant - Houyet comporte plusieurs tunnels : Anseremme (410 mètres de long), Furfooz (468 m), Gendron (380 m), Nini (201 m) et le tunnel d'Ardennes à Houyet (507 m).

Il convient de dégager le gabarit électrique dans ces tunnels, soit en creusant le radier, soit en modifiant la voûte existante.

Pour le tunnel d'Ardennes à Houyet, aucune de ces deux opérations n'a été jugée possible. En effet, à l'entrée côté Dinant se trouve un pont de 56 mètres de long. A la sortie côté Houyet se trouve le grill d'entrée de la gare avec ses aiguillages. Cela signifie que si l'on creusait le radier du tunnel pour y abaisser les voies, il aurait fallu rattraper la différence de niveau par rapport au reste de la ligne sur quelques centaines de mètres, tant sur le pont que sur le grill d'entrée de Houyet : solution trop chère et trop difficile techniquement. La SNCB a donc décidé de mettre l'Athus-Meuse à simple voie dans le tunnel, de manière à placer la seule voie subsistante dans l'axe du tunnel et donc ainsi de dégager le gabarit électrique aux moindres frais. Les trains de l'axe Athus-Meuse auront ainsi un second point singulier à franchir entre Dinant et Houyet, l'autre étant constitué par le viaduc à voie unique jeté sur la Meuse à la sortie de la gare de Dinant.

Pour ce qui est du tunnel Nini à Celles et celui de Gendron, la situation se présente différemment : on a prévu de retravailler la voûte afin de dégager le gabarit électrique. ces travaux sont par ailleurs nécessaires vu le mauvais état de la maçonnerie de celle-ci.

Par ailleurs, on a appris le calendrier des travaux prévus entre Dinant et Bertrix, d'ici à 1998, pour la mise à niveau de la ligne.

- Jusqu'au 6 juin 1992 : travaux en continu sur la voie B puis sur la voie A entre Beauraing et Houyet, en plus de travaux au pont inférieur de Wiesme.

- du 1er août 92 jusqu'à fin 1993 (500 jours calendrier) : travaux en continu de Houyet à Gendron aux tunnels de Nini et Gendron.

- en 1993, réfection d'un pont et de la voie en continu entre Vonêche et Beauraing.

- de 1994 à 1995, travaux en continu entre Dinant et Gendron (travaux aux tunnels de Pont-à-Lesse et Furfooz).

- en 1994, réfection des voies entre Paliseul et Gedinne pendant quelques mois en continu.

- en 1995, réfection des voies entre Vonêche et Beauraing, en continu pendant quelques mois.
- en 1996, travaux en continu entre Vonêche et Gedinne et travaux pendant 1 an au tunnel de Gedinne.
- de 1997 à 1998, travaux en continu entre Beauraing et Vonêche aux tunnels de Martouzin et de Vonêche.

d'après "Vers l'Avenir" - 1/4/92
recension : M. De Greift

Ligne 167 : l'avenir de la gare d'Athus

A l'occasion d'une réunion syndicale à Athus, M. Maurice Page, administrateur-directeur de la SNCB, a tenu un exposé sur l'avenir des installations ferroviaires d'Athus.

M. Page a d'abord rappelé que la route livre actuellement une rude concurrence au chemin de fer. A quelques mois du grand marché européen, les camions apparaissent actuellement beaucoup plus rapides que la voie ferrée. Le transport ferroviaire, lui, connaît des pertes de temps excessives au passage des frontières, avec inspection des wagons, attente pour changement de locomotive... Pour gagner la bataille de la compétitivité, il faut que le chemin de fer aille plus vite que la route.

C'est la raison pour laquelle la SNCB a officiellement décidé de reporter la quasi totalité du trafic marchandises nord-sud de la ligne Bruxelles - Luxembourg par l'axe Athus - Meuse (Dinant - Bertrix - Athus). L'électrification de cette ligne sera terminée d'ici 1998. Entre 300 et 800 millions y seront investis chaque année. Une signalisation télécommandée par fibres optiques y sera installée. D'ici 6 ans, l'Athus - Meuse sera une ligne rapide, moderne, à double voie sur toute sa longueur, même entre Virton et Aubange, que l'on avait initialement décidé de mettre à simple voie.

En outre, la SNCB et les CFL (chemins de fer luxembourgeois) ont passé accord pour, dans les cinq prochaines années, doter la ligne "Athus-Meuse" de puissantes locomotives électriques bi-courant (3.000/25.000 volts).

Le franchissement de la zone d'Athus oblige actuellement les trains en direction du Grand-Duché de Luxembourg à rebrousser en gare d'Athus. La SNCB a décidé d'améliorer radicalement la situation en créant, en site neuf, une voie ferrée directe entre Aubange (B) et Rodange (L). La gare d'Athus sera ainsi complètement évitée. Cette nouvelle infrastructure impliquera le démontage, en 1994, de la ligne à simple voie Athus - Mont-St-Martin (F), qui avait été électrifiée en 25.000 volts en... 1988.

Monsieur Page a cependant indiqué que la gare d'Athus continuerait à diriger la manoeuvre de passage des trains vers le Grand-duché, pourrait toujours compter sur le "Terminal Container" qui y est actuellement installé, et assurerait dans le futur la liaison avec l'atelier de Stockem, près d'Arlon, où les locomotives bicourant seront entretenues.

Sur le plan social, quelques pertes d'emploi sont prévisibles en gare d'Athus, qui compte actuellement 60 agents. Ainsi, les CFL ont demandé à la SNCB la renégociation du contrat qui fait d'Athus une "gare commune", exploitée jusqu'ici conjointement par la SNCB et les CFL. La révision de cette convention entraînera vraisemblablement, selon Monsieur Page, la disparition de la vente de billets "voyageurs" en gare d'Athus (3 ou 4 agents en moins). L'emploi se stabilisera ensuite pendant les 5 ans de travaux de la nouvelle liaison entre Aubange et Rodange. Mais, après 1998, la gare d'Athus risque de connaître une cure d'amaigrissement, en particulier pour les visiteurs de matériel, affectés dans un pool de restructuration.

d'après "L'avenir du Luxembourg"
17/3/92

Le terminal Container d'Athus

Le saviez-vous ? Les chemins de fer européens tentent actuellement de développer un nouveau segment de trafic marchandises : le trafic combiné. Il s'agit de charger sur wagons des conteneurs ou de développer des systèmes de routes roulantes, avec tracteurs routiers et remorques directement embarqués sur wagons plates-formes. Actuellement, le transport combiné représente 10 % du marché en Belgique. La SNCB dispose, sur ce créneau, d'atouts certains, car le pays exporte énormément. Les ports d'Anvers et de Zeebrugge génèrent par ailleurs un trafic qui devrait augmenter ces prochaines années. Ainsi, la Belgique dispose notamment de terminaux de transport combiné à Châtelet (près de Charleroi, qui a actuellement du mal à démarrer), Bressoux (près de Liège, qui traite 15.000 conteneurs par an) et Athus, qui traite 25.000 conteneurs par an ! Cette installation est directement branchée sur Anvers, Zeebruges et Rotterdam : à Athus, les conteneurs déchargés des wagons de chemin de fer, repartent par camions jusqu'à Bordeaux ou même en Italie... Une jolie diversification pour une région qui a perdu son industrie sidérurgique, mais qui fait des jaloux : Nancy aimerait aujourd'hui, avec son parc logistique multimodal de 80 hectares, damer le pion à Athus.

d'après l'Avenir du Luxembourg
17/3/92

Calendrier de réalisation des projets d'infrastructure planifiés d'ici l'an 2000 dans le cadre du plan, "STAR 21"

Nos lecteurs trouveront ci-après, sous le titre "adaptation de l'offre à une mobilité accrue", le dossier que le service de presse de la SNCB a rédigé pour présenter les principales améliorations qu'elle compte apporter à son réseau entre 1993 et 2000 (premiers effets du plan "STAR 21). Nous voudrions compléter ce dossier par un calendrier de réalisation de ces améliorations : celui-ci doit être néanmoins manipulé avec prudence, car il dépend du financement que l'Etat avait promis d'accorder à la SNCB l'an dernier. Or, on sait que le nouveau gouvernement, en place depuis peu, a déjà décidé de raboter ce financement... Il convient dès lors de ne pas se faire trop

d'illusions, même si le fameux "contrat de gestion" a été finalement approuvé par le Conseil des Ministres.

ELECTRIFICATIONS	
Angleur - Marloie	1993
St-Ghislain - Quiévrain	1993
Tournai - frontière française	1993
Deinze - De Panne	1994
Boom - Puurs (3)	1994
Herentals - Neerpelt	1998
Rivage - Gouvy	?
ADAPTATION POUR GRANDES VITESSES	
Bruxelles - Gand (200 ou 220 km/h)	2000
Bruxelles - Namur (160 km/h)	1998
Namur - Ciney (160 km/h)	1996
Charleroi - Antoing (160 km/h)	1995
Schaerbeek - Berchem (Antw)(160 km/h)	1998
Bruges - Ostende (160 km/h)	1999
Bruxelles - Charleroi (140 km/h)	1999
De Pinte - Audenarde (120 km/h)	1995
Mol - Hasselt (120 km/h)	1995
EXTENSION DE CAPACITE	
Bruxelles-Midi - Lembeek	1998
Bruxelles - Ottignies (3e voie)	2000
Schaerbeek - Louvain (quadruple voie)	1998
Landen - Alken (double voie)	1996
tunnel à Anvers (Central)	1998
AMELIORATION DE LA ZONE D'APPROCHE	
Lembeek	2000
Jette	2000
Gand-St-Pierre	1993
Landen	1996
AMELIORATION DES AXES MARCHANDISES	
Zeebruges - Bruges	1996
Bruges - Gand	1997
Mortsel - Lierre - Louvain	2000
Louvain - Ottignies - Charleroi	1998
Charleroi - Erquennes	2000
Fleurus - Auvelais	2000
Dinant - Athus	2000
Namur - Liège - Visé	1994/ 2000

(3) - y compris le nouveau pont à lancer sur le canal du Rupel à Ruisbroek.

Les dernières suppressions sur le District Sud-Est de la SNCB

Voici les suppressions décidées au 1er juin 1992 dans le domaine du transport des marchandises pour le District Sud-Est:

Cours à marchandises supprimées :

Ans, Bovigny, Liers, Poulseur, Verviers-Est, Andenne, Stockem, Beauraing, Ciney, Neufchâteau, Sainte-Marie, Jambes, Engis, Herbesthal, Rivage, Verviers-Ouest, Spa, Namèche, Athus, Gedinne, Gembloux, Croix-Rouge, Moustier, Florenville.

Remarque : les cours à marchandises de Libramont et Paliseul seront fermés après aménagement de Bertrix, et la cour de Vielsalm supprimée après aménagement de Gouvy.

Raccordements et voies réservées supprimées

Racc. Solicom (Ans, ligne 210)
Racc. CMC (Ans, ligne 210)
voie réservée Intertol (Ans-Est, ligne 31)
Racc. Colgate (Liers)
Racc. Idelux 2 (Athus)
voie réservée Duvigneaud (Halanzey)
Racc. Idelux (aubange)
Racc. Zoning Idelux (Bertrix)
Racc. MDN (Gembloux)
Racc. L'Oréal (Libramont)
voie réservée Chevigné (Bastogne)
Racc. Entrepôt de la Ville (Namur)
Racc. Kraft (Rhisnes) (4)
Racc. Euro-Jambes (Jambes)
Racc. STC (Signeulx)

Lignes mises hors service

Ligne 210 Ans - Glain-Ans
Ligne 31 Ans - Ans (Est) (5)

P. Lemja
15/6/92

Nouvelles suppressions du service voyageurs sur certaines lignes de la SNCB à l'horizon 1994 ?

Il fallait s'y attendre : après la signature du fameux "contrat de Gestion", la SNCB songe à de nouvelles coupes sombres dans le trafic des voyageurs en juin 1994, à l'occasion de la mise en service de nouvelles grilles de transport voyageurs dont nous avons annoncé le projet en primeur à la fin de l'année dernière.

(4) - cas en suspens, dans l'attente de la solution d'un problème pendant.

(5) - rappelons que cette ligne aura encore un trafic militaire dans l'avenir (desserte de l'Arsenal de Rocourt).

En bref, la SNCB se dit condamnée à "couper les branches mortes", à savoir fermer les lignes de voyageurs à faible rentabilité. Vingt lignes SNCB sont actuellement dans le collimateur : il y a notamment Liège - Hasselt, Ath - Geraardsbergen, Wavre - Leuven, mais aussi Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre, Libramont - Bastogne, Bertrix - Virton et Dinant - Bertrix. La SNCB envisage de remplacer les trains de voyageurs sur ces lignes par des "bus charters" : il s'agirait, pour la SNCB, de louer les services d'entreprises privées d'autocars, payées au forfait. La SNCB envisage même d'appliquer ce système de "bus charters" sur d'autres tronçons les samedis, dimanches et jours fériés, car, dit-elle, faire rouler un train coûte 300F au kilomètre. Pour le bus, c'est nettement moins cher.

Pour le maintien de l'ouverture des gares, il faudrait arriver à une fréquentation de 150 voyageurs par jour en semaine, et 75 les samedis, dimanches et jours fériés. Pour les gares qui n'arrivent pas à ces taux, on supprimerait le point d'arrêt, ou on le maintiendrait sans personnel, avec un distributeur automatique de billets. Quant aux chefs-gardes, ils seraient munis, d'ici quelques mois d'un ordinateur portable délivrant des titres de transport (des essais ont été faits dans la région de Charleroi, il y a quelques mois...).

Affaire à suivre.

d'après l'Avenir du Luxembourg
18/6/92

A nos membres,

En vue d'une prochaine publication, nous recherchons des photos anciennes ou actuelles, noir et blanc ou couleurs, de la ligne SNCB 44 Pepinster - Spa - Stavelot - Trois-Ponts (gares de la ligne, trains à vapeur, diesel et électrique sur cette ligne, y compris sur la section aujourd'hui supprimée).

Merci à tous ceux qui pourraient nous aider et nous envoyer leurs photos, si possible légendées, à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1.

Nous garantissons la restitution des documents prêtés. Ils seront bien entendu publiés avec mention de la source.

L'ATELIER TGV DE FOREST - MIDI

Dans un peu plus d'un an, des trains à grande vitesse relieront Londres à Bruxelles et Paris, en empruntant le tunnel sous la Manche. Ces trains nécessitent bien entendu un entretien régulier dans des installations adaptées aux caractéristiques de ces rames. C'est pourquoi, à l'instar des autres réseaux concernés, la SNCB s'équipe d'un atelier d'entretien spécialisé pour les trains à grande vitesse, sur le site de Forest-Midi, à proximité de Bruxelles-Midi, gare principale du réseau pour le trafic à grande vitesse.

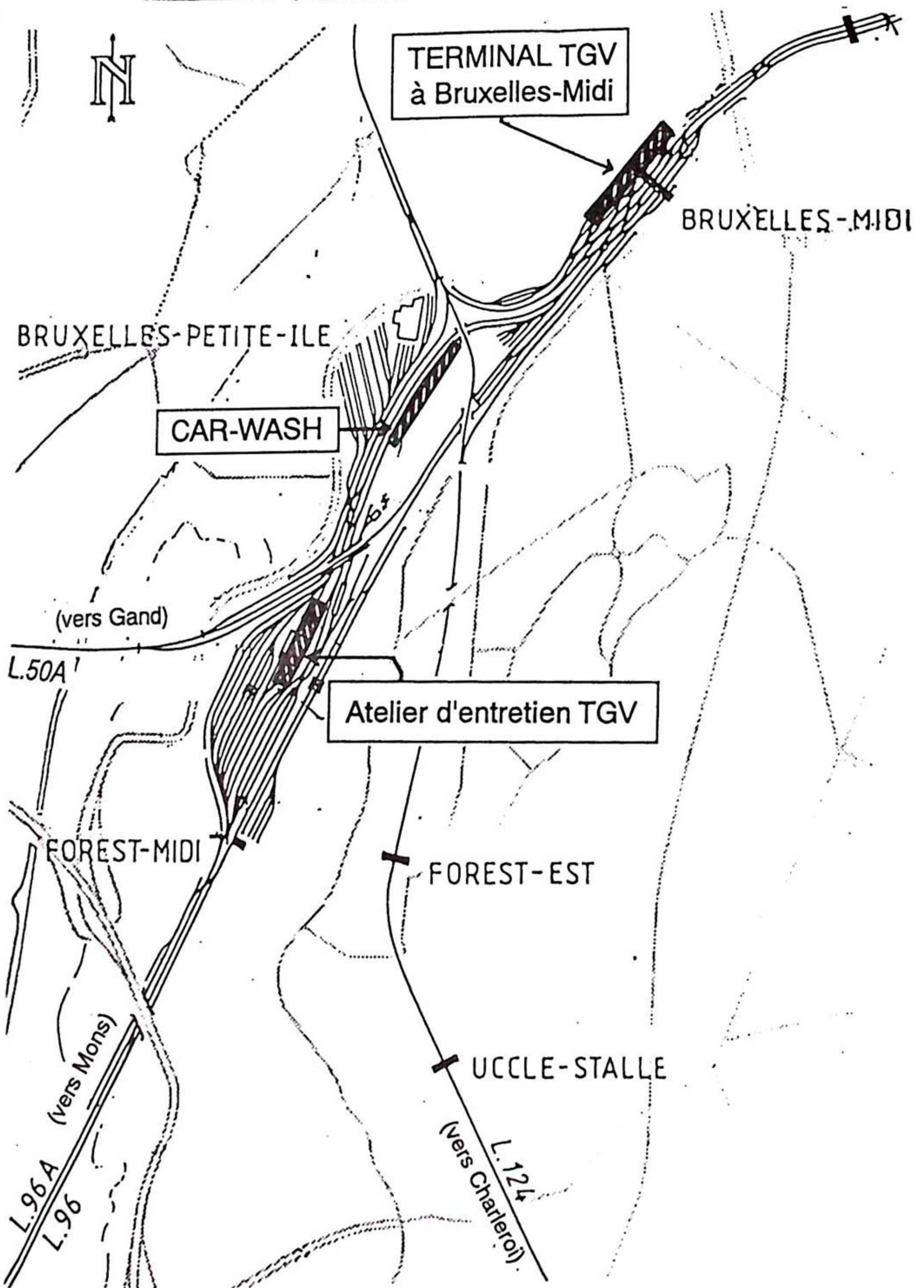
L'entretien, complément nécessaire de la circulation des trains

Directement concernée par le projet de trains à grande vitesse, la Belgique - et plus particulièrement Bruxelles - va bientôt être un point névralgique de la circulation de ces trains. En effet, dans le courant de 1993 débiteront les relations entre Londres et Bruxelles d'une part, Londres et Paris d'autre part, assurées par le matériel TGV transmanche. En 1996, la liaison Bruxelles - Paris à grande vitesse sera elle aussi mise en service. Elle sera parcourue par un autre type de matériel qui, au-delà de Bruxelles, poursuivra sa route vers Liège, Cologne et Francfort d'une part, Anvers, Rotterdam et Amsterdam d'autre part. Bruxelles sera ainsi au centre d'un ensemble de liaisons internationales qui forment l'embryon d'un véritable réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Outre le fait de transporter rapidement les centaines de passagers qui les empruntent, les trains à grande vitesse offrent aussi de nombreux services à la clientèle, tels que restauration, bar, téléphone, nursery, etc. De ce fait, ces trains doivent bénéficier d'un entretien très attentif et pratiquement quotidien, afin que leur disponibilité soit maximale et que les services mis à disposition de la clientèle le soient de manière efficace et confortable.

Forest - Midi

Bruxelles étant un des terminus d'une des liaisons et une étape importante sur les autres, il fallait doter ce site d'un atelier pour assurer les diverses opérations d'entretien à réaliser sur les TGV. Compte tenu du fait que Bruxelles-Midi a été retenu comme gare principale pour ce trafic, pour des raisons d'organisation optimale du trafic et de saine gestion économique, il fallait trouver un emplacement situé à proximité immédiate pour y ériger cet atelier spécialisé. Après examen des possibilités, la



SNCB a décidé de retenir le site de l'atelier de locomotives de Bruxelles-Midi, situé à Forest, entre la ligne Bruxelles - Mons - Paris et les faisceaux de voies de garage des trains à voyageurs ayant leur origine ou leur destination à Bruxelles-Midi.

L'atelier existant a été désaffecté et ses fonctions ainsi que les locomotives qu'il entretenait ont été transférés à Schaerbeek. Les installations ont alors été rasées pour laisser place aux nouvelles constructions à ériger.

Un ensemble spécialisé

Le complexe comprendra plusieurs bâtiments juxtaposés. On trouvera ainsi, d'est en ouest:

* un bâtiment de services comprenant les bureaux de gestion de l'atelier, des locaux sociaux (réfectoire, vestiaires, douches et sanitaires, etc), ainsi que des magasins pour les outillages et les pièces de stock, de même que de petits ateliers;

* un grand hall destiné à recevoir les rames TGV et à assurer leur entretien régulier. Ce hall comprendra quatre voies. Compte tenu de la grande longueur des TGV Transmanche (393 mètres), sa longueur sera de 420 mètres, pour une largeur de 30 mètres et une hauteur de 10 mètres.

Il sera équipé de 6 ponts roulants de 2 tonnes et de 3 plateformes de travail de 400 mètres encadrant les TGV. Afin de faciliter le travail des équipes d'entretien, ces plateformes seront situées à 1,10 mètre du sol. Toutefois, à hauteur des motrices, elles comprendront un second niveau de travail situé à 3,5 mètres du sol;

* un second grand hall, de 220 mètres de long sur 16 mètres de large et 10 mètres de haut, comprenant deux voies et destiné aux opérations d'entretien lourd et aux réparations. Ainsi, dans ce hall, on procédera par exemple à l'échange:

- des pièces lourdes telles les éléments de climatisation ou des équipements lourds des motrices comme les ensembles transformateurs, etc.;
- des trains de roues, grâce à une fosse de descente des bogies.

Ce hall sera équipé d'un pont roulant de 16 tonnes évoluant sur toute la longueur du bâtiment et de vérins de levage destinés à soutenir les caisses de voitures composant les rames à grande vitesse pendant les opérations de désarticulation des voitures entre elles, de désaccouplement des caisses et des bogies et de placement des bogies auxiliaires provisoires (les rames TGV Transmanche sont en effet des rames articulées dans lesquelles deux voitures reposent sur un bogie commun, de conception très particulière. De ce fait, s'il y a lieu de désolidariser deux véhicules, il faut que la voiture retirée reçoive un bogie ou un appui provisoire à son extrémité désolidarisée);

* un troisième hall, plus petit, de 60 mètres de long sur 16 mètres de large et 10 mètres de haut, comprenant aussi deux voies. Il servira aussi pour des opérations de gros entretien comme des échanges de trains de roues ou le reprofilage des bandages de roues sans démontage de l'essieu, grâce à un tour très particulier, situé dans une fosse spéciale.

Ce hall sera équipé lui aussi d'un pont roulant de 3,2 tonnes et de vérins mécaniques lourds destinés à soutenir les caisses de voitures pendant les opérations d'échange des bogies.

Un autre hall jouxtera encore ce complexe, tout en assurant d'autres fonctions que celles de l'atelier TGV. Il s'agira en fait du poste d'entretien des voitures classiques des services intérieur et international, qui se trouvait déjà à cet endroit mais qui bénéficiera d'un bâtiment neuf, l'actuel devant être démoli dans le cadre général des travaux de l'atelier TGV.

Le complexe de l'atelier sera directement raccordé à deux faisceaux de voies (4 et 5 voies) situés au sud de l'atelier à proximité de la ligne Bruxelles - Mons et qui serviront au garage des rames TGV.

En outre, une nouvelle cabine de signalisation sera érigée à proximité immédiate de l'atelier. Elle commandera toutes les circulations dans le complexe de Forest-Midi (atelier et garages).

Enfin, un car-wash spécialisé pour le nettoyage des TGV sera installé à peu près à mi-distance entre la gare de Bruxelles-Midi et l'atelier TGV de Forest-Midi. Il comportera une section de voie d'entrée et une de sortie, chacune de 420 mètres de long et parcourables à faible vitesse, encadrant une section de voie de 100 mètres, équipée des brosses et rampes de nettoyage et de rinçage. Les brosses seront adaptées à la section des TGV (galbe des caisses et arrondis de toiture) et l'installation possèdera un équipement spécial pour le nettoyage des faces frontales. Les opérations de nettoyage s'effectueront "au défilé", à 2 km/h, sauf pour le nettoyage des faces avant et arrière qui s'effectuera à l'arrêt.

Un Investissement Important dans un calendrier serré

La construction de l'atelier TGV est assurée par la s.a. A.B.V. (Antwerpse Bouwwerken Verbeeck) pour un montant de 800 millions de francs. Les équipements du complexe seront pour la plupart fabriqués en régie, dans les ateliers de la SNCB. Ce ne sera toutefois pas le cas pour certains équipements très spécialisés tels le tour en fosse, l'installation spéciale de descente des bogies et celle destinée à assurer la vidange des toilettes.

Les travaux préparatoires ont débuté dans le courant du mois de février. Les travaux qui démarrent aujourd'hui se poursuivront en 1992 et 1993, afin de réaliser une mise en service de l'atelier par phases successives à partir de mai 1993.

Un entretien essentiellement nocturne

Compte tenu des vitesses pratiquées - 300 km/h sur les lignes nouvelles - et des distances à parcourir, la circulation des TGV ne s'effectuera pas de nuit. Par contre, de jour, le maximum de rames seront utilisées de façon intensive, de façon à répondre à la demande de la clientèle et afin de réaliser une exploitation optimale sur le plan économique. De ce fait, l'entretien des rames s'effectuera essentiellement de nuit.

C'est ainsi que dans une première phase, l'atelier de Forest-Midi recevra chaque nuit 6 TGV Transmanche, pour assurer leur entretien. Les autres TGV Transmanche seront entretenus, également de nuit, dans l'atelier SNCF du Landy (à proximité immédiate de la gare de Paris-Nord) et dans celui des British Railways situé à North Pole International, dans la banlieue nord-ouest de Londres. Ces ateliers travailleront de manière coordonnée et exécuteront des programmes d'entretien commun.

Ces programmes incluront:

- * des visites de sécurité de différents organes des rames;
- * leur nettoyage intérieur: diverses opérations prévues selon des cycles journaliers (nettoyage des espaces occupés par la clientèle) ou périodiques (comme, par exemple tous les deux ou trois jours la vidange des toilettes de type chimique);
- * l'entretien technique, soit préventif, selon différents cycles, soit par intervention en cas d'anomalie constatée;
- * la préparation technique des rames pour la journée suivante: vérifications et mises au point diverses, avant que les rames aillent se mettre en position de départ pour entreprendre de nouvelles circulations et emmener confortablement les voyageurs vers leur destination en toute quiétude et à grande vitesse.

Chaque rame devrait parcourir en principe au moins 2.200 km quotidiennement.

*d'après documents transmis par
Service de Presse de la SNCB*

LE TGV EN BELGIQUE

Les tracés adoptés

En application des décisions gouvernementales de juillet 1991, le tracé des lignes TGV en Belgique a été fixé.

Pénétrant en Belgique au sud-ouest de Tournai, le TGV passe au sud de l'agglomération et traverse l'Escaut à Antoing pour remonter vers le nord-est en direction de Leuze et Ath qu'il traverse par le sud. Le tracé longe ensuite la ligne 94 (Hal - Enghien - Ath - Tournai) entre Ath et Enghien pour suivre ensuite l'autoroute A8 au sud et gagner enfin Tubize et la ligne 96 (Bruxelles - Mons), que le TGV empruntera jusque Bruxelles.

Au-delà de Bruxelles, le tracé se scindera en deux branches: l'une vers l'est du pays et l'Allemagne, l'autre vers le nord et les Pays-Bas.

Vers l'est, le TGV empruntera la ligne 36 (Bruxelles - Louvain - Liège) modernisée et mise à quatre voies jusque Louvain. De là, le tracé s'infléchira vers le sud-est pour traverser l'autoroute Bruxelles - Liège qu'il longera par le sud jusqu'à proximité de Bierset, où il retrouvera la ligne 36 pour gagner la gare de Liège-Guillemins. Au-delà, le tracé quittera de nouveau la ligne 37 existante à Chênée, pour gagner le plateau de Herve en tunnel, jusqu'à Soumagne. Le tracé suivra ensuite l'autoroute Liège - Aix-la-Chapelle jusqu'à proximité de Welkenraedt, où il rejoindra la ligne 37 et pénétrera en Allemagne.

Vers le Nord, le TGV empruntera la ligne Bruxelles - Anvers actuelle, qui sera modernisée et dont la vitesse sera augmentée. La traversée d'Anvers est prévue en souterrain, la gare d'Anvers-Central devenant en partie gare de passage et étant complètement réaménagée à cette fin. Au-delà d'Anvers, les tracés vers les Pays-Bas sont toujours à l'étude et un accord définitif n'a pas encore été finalisé.

Les plans de secteur adaptés

A l'exception du plan de secteur d'Anvers qui n'a pas encore été adapté pour les raisons qui viennent d'être évoquées, les différents plans de secteur concernés ont été modifiés en conséquence et adoptés par les autorités régionales.

Ont été approuvés en Région wallonne, les plans de:

- * Tournai - Leuze - Peruwelz
- * Ath - Lessines - Enghien
- * Nivelles
- * Wavre - Jodoigne - Perwez

- * Huy - Waremme
- * Liège
- * Verviers - Eupen

Ont été approuvés en Région flamande, les plans de:

- * Hal - Vilvorde - Asse
- * Malines
- * Louvain
- * Tirlemont - Landen
- * Saint-Trond - Tongres

A l'occasion de l'approbation des plans de secteur de la Région flamande, l'exécutif régional a publié un arrêté visant à soumettre à son approbation les permis de bâtir à introduire pour les communes où seront réalisées les infrastructures TGV: Hal, Zaventem, Kortenberg et Herent.

Les modifications des plans de secteur intervenues permettent maintenant à la SNCB de démarrer les études détaillées du projet, en vue de préparer les dossiers de permis de bâtir ainsi que les plans d'expropriation.

Le Fonds TGV

L'Etat belge et la SNCB ont signé une convention dite "Fonds TGV" au profit des communes traversées par le TGV. Cette convention prévoit que la SNCB effectuera à ses frais tous les travaux nécessaires:

- * au rétablissement des voiries communales (4,7 milliards);
- * au rétablissement de l'accessibilité des terrains agricoles (145 millions, somme qui équivaut au montant des travaux que les communes devraient payer dans le cadre d'un remembrement des zones agricoles le long de la ligne);
- * au déplacement des conduites et câbles des communes (341 millions);
- * aux mesures de protection de l'environnement (5,5 milliards);
- * aux travaux de rénovation urbaine et rurale liés au passage du TGV (1 milliard).

Les propositions formulées par la SNCB aux communes dans le cadre du fonds peuvent être amendées par celles-ci, dans la mesure où les contre-propositions restent dans le cadre financier déterminé. Sur le tronçon frontière française - Tubize, sept communes ont reçu les propositions en 1991 et les sept autres les ont reçues avant le 15 mars 1992.

Parmi les premières communes qui ont reçu les propositions, trois ont marqué leur accord moyennant des modifications ou des compléments acceptés par la SNCB. Il s'agit de Rumes, Tournai et Brunehaut. Les communes d'Antoing et Peruwelz ont également examiné ces dossiers et leurs contrepropositions sont en discussion avec la SNCB. Les autres communes examinent les dossiers.

Bruxelles - Midi

Dans la perspective de la mise en service du tunnel sous la Manche et des liaisons à grande vitesse vers la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, Bruxelles-Midi se prépare à devenir une gare TGV digne de la capitale de l'Europe. Dans cette perspective, un arrêté royal d'utilité publique a permis la mise en route de la procédure permettant l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement de la gare en vue de recevoir les TGV Transmanche en fin 1993 et les TGV PBKAF (Paris - Bruxelles / Cologne - Francfort / Amsterdam) en 1996.

LES TRAINS A GRANDE VITESSE

Les TGV Transmanche

L'année 1991 a été consacrée aux études de détail de ce matériel et aux premières fabrications des rames. La SNCB a commandé 4 rames Transmanche, d'une longueur de 393 mètres, comportant 18 voitures encadrées par deux motrices et offrant près de 800 places.

La sortie de la première rame de pré-série est prévue pour la fin 1992, avec un retard de quelques mois sur le planning initial, principalement à cause de difficultés actuellement maîtrisées dans l'étude du réseau informatique embarqué sur la rame.

Les trains de la liaison Paris - Bruxelles / Cologne - Francfort / Amsterdam

Les négociations sont actuellement en cours avec les deux consortia ayant remis une offre: un consortium franco-belgo-néerlandais avec GEC-Alsthom pour chef de file et un consortium allemand, avec Siemens pour chef de file. Ces négociations devraient être conclues en avril 1992, de manière que le matériel puisse entrer en service à partir de juillet 1996, à l'ouverture de la première liaison à grande vitesse en Belgique: entre Paris et Bruxelles sur la ligne nouvelle et, au-delà de Bruxelles, vers Cologne et Amsterdam, en empruntant dans un premier temps les lignes existantes.

LA METAMORPHOSE D' UN ATELIER

L'ancien atelier de Bruxelles-Midi était entré en activité en 1938 comme atelier de ligne, chargé de l'entretien des locomotives à vapeur du type "1" et ultérieurement du type "29".

A partir de 1950, lorsque la ligne Bruxelles - Anvers fut électrifiée, l'atelier fut chargé de l'entretien des premières locomotives électriques, les types "29", qui furent suivies par les types "28". L'infrastructure de l'atelier fut adaptée à cette fin. Plus tard, à partir de 1955, l'atelier se vit aussi confier l'entretien des locomotives électriques des types "22" et "23".

A partir de 1960, cet atelier devint le plus important du pays pour l'entretien courant des locomotives électriques, 120 de ces engins lui étant confiés. Il se spécialisa aussi à ce moment dans l'entretien des locomotives multi-tensions, encore appelées polycourants:

- * 5 locomotives du type "15" qui pouvaient bien sûr circuler sur le réseau belge, électrifié en 3.000 volts continu mais aussi sur le réseau nord français, électrifié en 25.000 volts alternatif 50Hz, de même que sur le réseau néerlandais, électrifié quant à lui en 1.500 volts continu;

- * 8 locomotives du type "16", aptes à circuler sur quatre réseaux: SNCB (3.000 V), NS - Nederlandse Spoorwegen (1.500 V), SNCF (25.000 V 50 Hz), DB - Deutsche Bundesbahn (15.000 V 16 2/3 Hz);

- * 12 locomotives du type "11" et 8 du type "25.5" (SNCB 3.000 V, NS 1.500 V);

- * 12 locomotives du type "12" (SNCB 3.000 V, SNCF 25.000 50 Hz).

Une centaine de techniciens étaient occupés à l'entretien régulier de toutes ces locomotives, aux diverses visites et interventions périodiques ainsi qu'aux éventuels travaux de réparation. Ces différentes opérations concernaient les équipements mécaniques, électriques et pneumatiques de ces locomotives et aussi, depuis quelques années, leurs équipements électroniques.

A la fin de l'année 1990, cette équipe de techniciens a été provisoirement transférée dans les bâtiments de l'atelier de traction de Schaerbeek, en vue de permettre les travaux de construction de l'atelier TGV de Forest-Midi. Cette équipe reviendra ensuite sur place pour assurer l'entretien des TGV, après avoir reçu la formation nécessaire.

Adaptation de l'offre à une mobilité accrue

Des nouveautés en 1996

Après l'arrivée des TGV Transmanche (Bruxelles - Londres) prévue à partir de 1993, l'année 1996 verra la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse en site propre entre la frontière française et Lembeek et l'exploitation de trains à grande vitesse sur la relation Paris - Bruxelles, ces mêmes trains continuant vers Liège - Cologne et Anvers - Amsterdam en empruntant les lignes existantes dans un premier temps (et en site propre vers Liège et l'Allemagne dans la phase ultime). Ces importantes innovations entraîneront une adaptation de l'organisation des horaires afin d'appliquer des principes communs entre les réseaux belge, allemand et néerlandais. Dans ce contexte, la SNCB étudie une modification du plan IC/IR actuel, qui constituerait une étape de la réalisation des objectifs annoncés dans le plan STAR 21 et précisés dans le plan décennal d'investissement 1991-2000.

Evolution de la demande de transport ferroviaire

Après une période de relative stagnation, voire d'érosion, jusqu'au milieu des années 80, le trafic connaît une croissance régulière depuis trois ou quatre ans (+ 2,8 % en 1991).

Pour l'avenir, il faut en outre s'attendre à un accroissement sensible du transport des voyageurs dans le contexte d'une forte augmentation de la mobilité - au moins 35 % - d'ici l'an 2020. Pour faire face aux problèmes de circulation qui en découleront, les autorités politiques seront amenées à prendre diverses mesures, notamment en matière de stimulation directe et indirecte des transports publics.

De telles mesures pourraient conduire, à l'horizon 2010, à une croissance du transport ferroviaire qui pourrait atteindre 45 % par rapport au volume de trafic actuel, soit, sur base d'une croissance annuelle de 2 %, les pourcentages intermédiaires suivants:

- + 10,4 % en 1996
- + 19,5 % en 2000
- + 32 % en 2005
- + 45,7 % en 2010.

UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT

Pour répondre à cette évolution de la demande, la SNCB doit adapter et renforcer son offre de transport. Basée sur les orientations définies dans le plan STAR 21, l'étude de cette nouvelle offre devra porter sur les aspects suivants:

- les fréquences à prévoir sur les relations intervilles;

- des temps de parcours compétitifs sur les longues distances;
- la mise en service de trains directs et de bonnes correspondances;
- la mise en service de dessertes spécifiques à courte distance autour des villes caractérisées par un important flux de navetteurs;
- un matériel de qualité dont le niveau de confort correspond aux attentes de la clientèle;
- la problématique des liaisons locales.

Un nouveau plan de transport à élaborer

Une adaptation de l'offre IC/IR actuelle doit être prévue.

En effet, la fréquence constitue un élément fondamental de l'attractivité de l'offre des transports par train puisqu'elle répond aux besoins de souplesse et de réduction de la durée de voyage totale.

Pour le transport domicile-travail de et vers Bruxelles, l'attractivité du train doit être renforcée afin de contribuer à la solution du problème des files sur le ring et les autoroutes de pénétration de la capitale. Dans cette optique, un renforcement de l'offre train domicile-travail vers Bruxelles devra être étudié.

En outre, pour rencontrer plus précisément les besoins de transport engendrés par le développement du quartier européen à l'est de Bruxelles, un réseau de desserte spécifique autour du pôle de Schuman - Quartier-Léopold devrait être envisagé. La problématique d'une desserte fluide de Bruxelles, au départ de toutes régions, devrait être envisagée dans la même optique.

Les diverses améliorations évoquées intégreront la mise à fruit de plusieurs investissements décidés dans le cadre du plan décennal 1991-2000 de la SNCB, qui a fait l'objet d'une convention entre l'Etat et la société en 1991. Il s'agira notamment des travaux d'infrastructure suivants:

- électrifications:

- Tournai - Lille;
- Saint- Ghislain - Quiévrain;
- Angleur (Liège) - Marloie;
- l'axe Athus - Meuse;
- Deinze - La Panne;
- Boom - Puurs;
- Herentals - Neerpelt

- autres aménagements:

- augmentations de capacité dans la jonction nord - midi à Bruxelles;
- établissement d'une courbe de raccord à simple voie entre les lignes Bruxelles - Liège (ligne 36) et Louvain - Hasselt (ligne 35) à hauteur de Louvain.

Catégories de liaisons et de trains

Liaisons Intercity (IC)

Les trains Intercity relient entre elles les agglomérations et les grands villes situées à moyenne ou longue distance avec, le cas échéant, un prolongement vers un point terminal à statut régional ou local. Les relations IC bénéficient des normes les plus élevées de confort, le matériel le plus moderne y étant affecté. Des trains Intercity nouveaux remplaceront certains trains P actuels.

Liaisons interrégionales (IR)

Les relations interrégionales (IR) relient entre elles les villes moyennes avec, le cas échéant, des arrêts supplémentaires dans des gares particulières et/ou des prolongements terminaux vers des destinations à statut local. Des trains IR nouveaux remplaceront aussi certains trains P actuels.

Liaisons locales (L)

Les liaisons entre des plus petites gares à statut local ou entre ces gares et des gares IC ou IR en correspondance sont assurées par des trains locaux (trains L actuels).

Trains de pointe cadencés desservant la région bruxelloise

L'objectif est d'améliorer la desserte ferroviaire de la capitale au départ de sa périphérie, en vue de contribuer à la solution du problème des files sur les autoroutes de pénétration de Bruxelles.

Trains de pointe (P)

Les trains de pointe (P) complètent l'offre IC et IR, ces dernières offres se substituant toutefois partiellement à eux.

Trains touristiques (T)

Des trains spéciaux non cadencés (trains T) à destination des lieux touristiques (Ardenne et côte) complètent l'offre de base IC et IR existante pendant la période d'été, en l'étoffant et en créant aussi certaines relations directes spécifiques.

Trains internationaux (TGV et INT)

Il s'agit de l'offre:

- des trains TGV;
- d'un certain nombre d'autres relations internationales - notamment de nuit - assurées par des trains internationaux classiques non cadencés (INT). Certains d'entre eux pourront être utilisés par les voyageurs des relations intérieures.

*d'après documents transmis par
Service de Presse de la SNCB*

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de mars/avril 1992

1/ SORTIES DE REVISION GENERALE**De l'AC Malines (HLE/AM/AR)**

2308 - Ronet - 19.03	316 - Stockem - 3.04
837 - Schaerbeek - 20.03	323 - Stockem - 14.03
328 - Stockem - 27.03	309 - Stockem - 22.04
311 - Stockem - 27.03	327 - Stockem - 30.04
	2378 - Ronet - 30.04

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

7406 - Anvers-Dam - 3.03	8510 - Anvers-Dam - 8.04
8465 - Anvers-Dam - 26.03	

2/ MISES HORS EXPLOITATION

HLR 8404 (Montzen) - 8407 (Latour) : au 01.02.92.

Mac' Machine (05/92).

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE*** Les CC 40 100 de la SNCF**

Des pourparlers sont actuellement en cours entre la SNCF et la SNCB pour que ce soit cette dernière qui assure à partir de 1994 l'entretien des neuf CC 40 100 françaises (la 40 102 incendiée, ne sera en effet plus réparée).

L'entretien passerait ainsi du dépôt SNCF de Paris La Chapelle à celui de Kinkempois, par ailleurs déjà titulaire des six engins de la série 18, assez semblables aux 40 100. Les révisions générales resteraient toutefois assurées par l'atelier directeur de cette série, soit Hellemmes (près de Lille).

Comme le dépôt de La Chapelle doit de toutes façons être fermé en 1994 pour cause de TGV, la SNCF réaliserait ainsi des économies, en s'épargnant les coûts de la formation du personnel d'entretien d'un autre dépôt. Elle serait d'autant moins encline à le faire que cette série d'engins sera radiée dès l'arrivée des TGV PBKA, soit vraisemblablement vers 1998.

* Les automotrices 03 triples

Avec beaucoup de retard, les automotrices triples sortent enfin de l'AC Malines, et à un rythme soutenu encore bien (voir les "statistiques" à ce propos). Pour la petite histoire, c'est la 328 qui a été chargée de la présentation officielle à la presse, en réalisant un aller-retour entre Bruxelles-Midi et Braine-le-Comte le jeudi 2 avril.

Le soir même, les AM 311 et 328 étaient engagées sur un IC de la relation Bruxelles - Luxembourg. C'est d'ailleurs exclusivement sur cette ligne que l'on peut les rencontrer pour le moment, souvent accouplées avec des "doubles", un type de composition qui disparaîtra au fil du temps, lorsqu'un nombre suffisant de "triples" seront opérationnelles.

Notre lecteur trouvera ci-après un dossier concernant ce nouveau matériel.

Mac' Machine (05/92).

NOUVELLE COMMANDE DE MATERIEL TGV

La SNCF, la SNCB, les Deutsche Bundesbahn et les Nederlandse Spoorwegen ont décidé de désigner le constructeur franco-britannique GEC-Alsthom pour la construction des futures rames TGV quadricourant qui relieront dès 1996 Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam (réseau PBKA). Une lettre d'intention officielle a été envoyée au constructeur au courant de ce mois de juin. D'ici fin 1992, les quatre sociétés ferroviaires précitées passeront une commande ferme pour 27 rames PBKA (coût : 30 milliards de francs belges), avec option pour 10 rames supplémentaires.

Le marché est donc perdu pour la firme allemande Siemens, constructrice de l'ICE allemand, qui proposait un matériel dérivé de l'ICE, plus lourd que son concurrent. Devant les objections de la SNCF, Siemens a bien proposé un allègement du train, mais au détriment de son prix.

La première rame de pré-série sera livrée à la mi-1996. En décembre 1996, la livraison des rames de série devrait commencer.

LES AUTOMOTRICES "BREAK" ALLONGEES

Notre lecteur vient de le lire, la SNCB commence à mettre en service des automotrices "Break" allongées à trois caisses. Ce n'est pas là une nouveauté : on rappellera que les Chemins de Fer Marocains disposent de huit automotrices "Break", commandées au début des années quatre-vingt en même temps que la série belge, et qui, d'origine, avaient été munies d'une voiture intermédiaire, sans que les performances du train ainsi formé en soient significativement altérées. Selon nous, ce type de matériel à trois caisses, baptisé "triplette" par

les cheminots de la SNCB, offre bien des avantages par rapport à ce dont la SNCB disposait jusqu'alors.

Il faut d'abord savoir que les 140 automotrices "Break" sont actuellement engagées sur les relations "IC" P Knokke/Blankenberge - Bruxelles - Genk/Maastricht, H Dinant - Bruxelles - Gand-St-Pierre, J Herstal - Charleroi - Tournai et L Bruxelles - Namur - Luxembourg. Non compatible avec les autres automotrices du parc SNCB, ce matériel est tout juste suffisant pour assurer les services désignés. Ainsi, certains jours de la semaine, les vendredis après-midi notamment, jour de retour des miliciens et étudiants "koteurs" dans leurs familles, certains trains d'automotrices sont-ils bondés, notamment sur les tronçons Bruxelles - Luxembourg ou Liège - Charleroi sans qu'il soit possible de les renforcer par manque de matériel. Le passage à trois caisses des automotrices "Break" est donc le bienvenu, par l'augmentation du nombre de places en 2e classe (1).

La configuration des sièges dans la nouvelle voiture intermédiaire constitue, pour la SNCB, un changement radical de philosophie. Jusqu'à présent, les banquettes à 5 places de front étaient généralisées à la SNCB sur le matériel de service intérieur, à l'exception des voitures M5 à deux niveaux, et des récentes automotrices "Banlieue" tranche 86 numérotées dans la série 900 (2). La justification donnée par la SNCB à la configuration à 5 places de front, réaffirmée lors de la mise en service des voitures de type "M4" à la fin des années septante, était la volonté d'offrir une capacité suffisante en places assises aux heures de pointe. En passant au fauteuil individuel pour la 2e classe, avec 4 places de front, la SNCB admet enfin que le voyageur, fût-il navetteur, répugne à se déplacer de manière "entassée". Les habitués de ce type de trains savaient depuis longtemps par ailleurs que la 5e place de front n'était en général pas occupée, les voyageurs préférant voyager "debout" que assis à trois sur une banquette. De plus, à partir du moment où le matériel "Break" est spécialisé dans des liaisons assez longues (pour la SNCB s'entend) comme Hasselt ou Liège - Côté belge, ou Bruxelles - Luxembourg, l'inconfort de la "banquette" pour un voyage de plus de deux heures est un réel handicap. Il convient dès lors de saluer l'augmentation de confort voulue par la SNCB en 2e classe dans la voiture intermédiaire (3), même si certains esprits chagrins n'ont pas manqué de regretter que l'on n'ait pas profité de l'occasion pour réaménager intérieurement les

(1) - 3 automotrices Break à 2 caisses comptent 139 + 139 + 139 = 417 places assises de 2e classe ; 2 automotrices Break à 3 caisses comptent 221 + 221 = 442 places de 2e classe, soit 6% de plus, avec un contrôle des voyageurs plus aisé pour les gardes et chefs-gardes, vu l'absence d'intercirculation entre automotrices de ce type...

(2) - les puristes rappelleront que les 6 automotrices doubles ex-Sabena spécialisées au trafic avec l'aéroport de Zaventem, disposent aussi d'une configuration à 4 places de front.

(3) - y compris la place réservée à une voiturette pour handicapé, grâce à l'installation d'un fauteuil à strapontin relevable. Jusqu'à présent, les personnes se déplaçant en voiturette n'avaient pas vraiment de possibilité de place confortable dans le matériel du service intérieur de la SNCB.

compartiments de 2e classe des deux autres voitures. Ces automotrices triples disposent en fait de ... trois classes : la lère, une sorte de "2e +" à quatre fauteuils de front et une 2e classe "classique" à cinq places de front.

Enfin, le bureau "maison" de stylisme et d'esthétique industrielle, chargé de mieux vendre l'image de la SNCB, a eu le dernier mot pour la livrée. Des goûts et des couleurs, nous ne discuterons pas. Mais la nouvelle "robe" des automotrices "Break" à trois caisses a au moins l'avantage d'être visible de loin, et la peinture métallisée d'avoir un aspect pimpant... aussi longtemps que les carrosseries seront propres. Là aussi, malgré l'installation progressive de systèmes de "car wash", la SNCB a encore de gros progrès à accomplir. Sur le plan de l'esthétique, notons enfin que, pour l'aménagement intérieur des nouvelles voitures intermédiaires, la SNCB a gardé l'ambiance" jaune et brun des voitures d'extrémité, mais a fait recouvrir les fauteuils individuels d'un skaï de couleur bleu foncé.

Les performances de traction des automotrices "Break" sont-elles modifiées par le passage à 3 caisses ? C'est évidemment fatal, encore que les ingénieurs et conducteurs ne sont pas d'accord sur les réactions des automotrices Break à 3 caisses : pour les uns, le démarrage serait plus lent, mais les performances de fond resteraient inchangées. Pour les autres, ce serait le contraire... A voir à l'usage !

Nous publions ci-après la note de presse publiée par le service compétent de la SNCB à l'occasion de la présentation des automotrices "Break" à trois caisses. Outre une présentation de celui-ci, ce document donne les orientations que la SNCB compte suivre pour le matériel voyageurs pour le matériel en commande ("TGV Transmanche") ou envisagé ("un nouveau matériel de qualité").

***** Dernière minute *****

La SNCB vient de mettre en service, à l'essai, un distributeur automatique de billets de chemin de fer de service intérieur en gare de Louvain et de Charleroi-Sud. L'appareil, d'un coût unitaire de 1.500.000 F, est mis à l'essai dans ces deux gares pour une période de 6 mois. Il délivre des billets à l'unité, d'un "design" nouveau, pour tout point d'arrêt belge, en lère ou 2e classe, avec ou sans réduction. Il accepte billets de banque et pièces de monnaie, et rend éventuellement la monnaie. Après cette expérience, la SNCB verra dans quelle mesure elle généralisera le système sur son réseau : en fait, un système de ce genre existe depuis belle lurette sur les réseaux voisins, comme la DB ou la SNCF...

Les automotrices "Breaks" allongées

Les 140 automotrices du type "Break" se voient ajouter une nouvelle voiture entre les deux caisses d'origine, à l'occasion de leur passage en grande révision. Cette transformation d'une importante série d'automotrices apparaît en effet comme la solution la plus intéressante en vue de remplacer un ensemble d'automotrices datant du début des années cinquante.

Un parc d'automotrices à moderniser

Parmi les 671 automotrices que possède actuellement la SNCB, 130 ont été mises en service au début ou au milieu des années cinquante. Ces automotrices arrivent en fin de carrière et n'offrent plus le niveau de confort que le voyageur des années nonante est en droit d'attendre.

Leur remplacement a été étudié et diverses solutions ont été recherchées. Après analyse, il est apparu que la solution la plus intéressante tant au point de vue économique que sur le plan des possibilités et avantages d'exploitation consistait :

- d'une part à accroître le parc d'automotrices "L" doubles des types 86 et 89 (série 900), mises en service à partir de 1988, en portant leur nombre de 35 à 52 et,
- d'autre part à transformer les 140 automotrices doubles de la série "Break" en automotrices triples, par adjonction d'une voiture supplémentaire entre les deux véhicules existants.

Ce faisant, on obtenait le renouvellement de l'essentiel du parc concerné puisqu'après achèvement de cette opération, il ne restera plus qu'une trentaine d'automotrices anciennes à remplacer.

Cette solution est particulièrement intéressante parce que la modification des Breaks, d'un coût de 3,4 milliards de francs, permet d'éviter l'acquisition de quelque 62 automotrices doubles qui auraient coûté environ 5,7 milliards de francs. De plus, les caractéristiques techniques des Breaks permettent de réaliser cette adaptation sans problème majeur: leur puissance est suffisante pour qu'en version triple leur vitesse courante ne soit pas diminuée. Par ailleurs, les coûts d'exploitation des nouvelles unités triples resteront du même ordre que ceux des mêmes automotrices en version double. Ceci est entre autres dû au fait que l'adaptation réalisée permet d'augmenter de près d'un tiers la capacité des breaks.

L'automotrice Break et sa nouvelle voiture Intermédiaire

Construites par les firmes BN et ACEC, les Breaks sont entrées en service à partir de 1981 et assurent depuis lors nombre de services Intercity sur différentes lignes du réseau. Leur nom provient du fait qu'elles marquaient un net tournant dans la conception des automotrices électriques.

La commande des 140 voitures intermédiaires a été passée à BN Constructions ferroviaires et métalliques. Ces voitures présentent globalement des caractéristiques similaires aux caisses existantes des Breaks, pour pouvoir former un ensemble cohérent et harmonieux.

Une différence cependant: la nouvelle voiture - de 2ème classe et entièrement non fumeurs - possède des sièges individuels d'un type similaire à celui des voitures internationales I 10 circulant principalement sur la relation Ostende - Bruxelles - Liège - Cologne. De plus, ces sièges sont tous répartis selon la disposition "2 + 2", ce qui accroît le confort offert aux voyageurs. La voiture offre ainsi 82 places assises et une place spéciale pour handicapés.

Finition des voitures et constitution des nouvelles unités: une solution originale

Chargée de la construction de ces voitures, la firme BN Constructions ferroviaires et métalliques doit cependant en même temps honorer d'autres commandes telles que des voitures intermédiaires pour les TGV Transmanche et des éléments des navettes d'Eurotunnel, qui transporteront les véhicules routiers dans le tunnel sous la Manche.

Cette situation l'a amené à rechercher un partenaire pour réaliser certaines opérations liées à la construction des voitures intermédiaires pour les Breaks.

Après examen des possibilités, elle a conclu un accord avec la SNCB pour que celle-ci réalise nombre d'opérations de garnissage et de mise en peinture des nouvelles voitures dans son atelier central de Malines.

L'ensemble de ces travaux représente environ 800 heures de travail par voiture.

Une automotrice pratiquement neuve... et un tout nouveau look

La "mise en rame" de cette nouvelle voiture s'effectue lors du passage en grande révision des Breaks à l'atelier, opération qui dure environ vingt jours ouvrables. L'automotrice est inspectée de fond en comble à cette occasion. Les caisses sont traitées en profondeur, les éléments corrodés ou détériorés étant remplacés ou réparés selon le cas. Toutes les interventions requises pour une remise à neuf sont effectuées et les équipements et moteurs sont entièrement révisés pour que l'automotrice puisse de nouveau accomplir son service comme si elle n'avait pas encore roulé.

Certaines modernisations et adaptations techniques sont également effectuées à ce moment. Bien entendu, les caisses sont également repeintes au cours de cette grande révision.

A l'occasion de cette opération, les Breaks triples reçoivent une toute nouvelle livrée, correspondant aux choix de la SNCB pour ses futurs matériels. La teinte de fond de la caisse est un gris argent métallisé, les bas de caisse étant peints en bleu foncé rehaussé d'un liseré rouge. Les flancs sont ponctués de triangles rouges à hauteur des portes, rouge et bleu aux extrémités des caisses. Le front des rames est également peint en gris, surmarqué d'un grand triangle jaune pointe en bas.

Mise en service immédiate

Les premières rames entrent en service dès le début du mois d'avril. Affectées à l'atelier de Stockem près d'Arlon, elles assureront tout d'abord la relation Intercity "L" entre Bruxelles et Luxembourg via Namur. Au fur et à mesure des livraisons, les nouvelles Breaks triples assureront ensuite la relation Intercity "F" Maastricht - Visé - Liège/Genk - Bruxelles - Knokke/Blankenberge. Les automotrices seront livrées à la cadence moyenne d'une par semaine, l'ensemble de l'opération s'étendant du printemps 1992 au milieu de l'année 1995.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET

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

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

*Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHIEU

ASSORTIMENT LIMITE

*MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES

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

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

*Biblio, rue de la Régence, 4000 LIEGE.

Un nouveau matériel de qualité

Avec l'arrivée des TGV Transmanche en 1993, dont 4 rames sur les 38 prévues seront la propriété de la SNCB, une nouvelle génération de matériel roulant à voyageurs fera son entrée sur le réseau belge. A cette première phase de la réalisation du projet TGV en Belgique succédera, en 1996, une seconde étape qui verra la mise en service de la liaison à grande vitesse Paris - Bruxelles et son prolongement, sur les lignes existantes - provisoirement pour certaines d'entre elles - vers Liège - Cologne et Anvers - Amsterdam. Cette seconde étape verra l'arrivée de nouveaux trains à grande vitesse, destinés à parcourir ces relations (en site propre vers Liège et l'Allemagne dans l'étape ultime).

Ce matériel, spécifiquement conçu pour un transport international à grande vitesse et à un niveau de confort déterminé au niveau transnational en fonction des besoins de la clientèle, ne pourrait être utilisé pour des relations de service intérieur qu'endehors des heures de pointe et en fonction de la capacité disponible. Néanmoins, le niveau de confort atteint sur les relations à grande vitesse constituera une référence par rapport à laquelle le service intérieur, spécialement le service IC, sera comparé. Cette comparaison s'effectuera d'ailleurs d'autant plus que nombre de relations IC seront utilisées en complément antérieur ou postérieur des liaisons à grande vitesse, l'optimisation des correspondances entre les trains à grande vitesse et ceux du service intérieur étant un des objectifs de la réforme projetée du plan de transport. Ces éléments conduisent dès lors la SNCB à relever sensiblement le niveau de confort de l'offre en trains Intercity et à réexaminer certaines options techniques, notamment en ce qui concerne la conception du matériel.

Ces données, combinées à l'augmentation prévue des parcours de trains en vue de répondre à la croissance attendue de la demande de transport, conduisent à la définition de nouveaux types de matériel.

Caractéristiques du nouveau matériel envisagé

En matière de confort, les places assises comporteront 2 + 1 sièges individuels en 1ère classe (contre 2 + 2 actuellement) et 2 + 2 sièges individuels en 2ème classe (contre 2 + 3 actuellement). Chaque siège sera équipé d'une petite tablette basculante. Le matériel sera climatisé et une attention particulière sera apportée à une bonne isolation acoustique. Il sera aussi conçu en vue de l'installation de lampes de lecture individuelles en 1ère classe sur les relations Intercity. Le confort de roulement sera développé grâce à l'utilisation de bogies modernes intégrant les perfectionnements récents en cette matière.

Une partie des voitures de première classe proposeront des places pour le transport des handicapés en siège roulant.

Le design intérieur sera moderne avec une attention particulière portée à l'utilisation de tissus agréables et d'entretien aisé.

Le nouveau matériel sera conçu de telle sorte que l'information des voyageurs soit fortement développée, grâce à :

- une sonorisation générale pour la diffusion d'informations de divers types;
 - des panneaux d'informations relatives à l'itinéraire du train et à ses arrêts placés dans les voitures, à l'intérieur comme - de façon simplifiée - à l'extérieur de celles-ci.
- En outre, chaque train composé du nouveau matériel sera équipé d'un téléphone.

Des appareils embarqués permettant le diagnostic des divers équipements faciliteront l'entretien technique ainsi que les dépannages et réduiront les temps d'immobilisation des voitures. Les coûts d'entretien pourront également être réduits grâce à l'utilisation de matériaux éprouvés, à une grande facilité d'accès aux organes et à l'interchangeabilité aisée des différentes pièces.

Compte tenu de certains relèvements de vitesse prévus, le nouveau matériel tracté à voyageurs affecté à la relation Intercity Ostende - Eupen sera conçu pour une vitesse de 200 km/h.

Pour toutes les autres relations, qu'il s'agisse de matériel tracté ou d'automotrices, la vitesse maximale prévue sera de 160 km/h.

Choix de matériel

Compte tenu des éléments évoqués par ailleurs à propos du plan de transport voyageurs et de certaines caractéristiques souhaitables en matière de matériel moderne, la SNCB prévoit l'acquisition, pour l'horizon 1996, de nouvelles voitures, automotrices et locomotives.

Nouvelles voitures

Des voitures de nouvelle génération sont prévues. Les estimations actuelles des besoins globaux fixent à 111 le nombre de voitures à acquérir. Certaines seront prévues pour circuler à 200 km/h sur la relation Ostende-Eupen.

Nouvelles automotrices

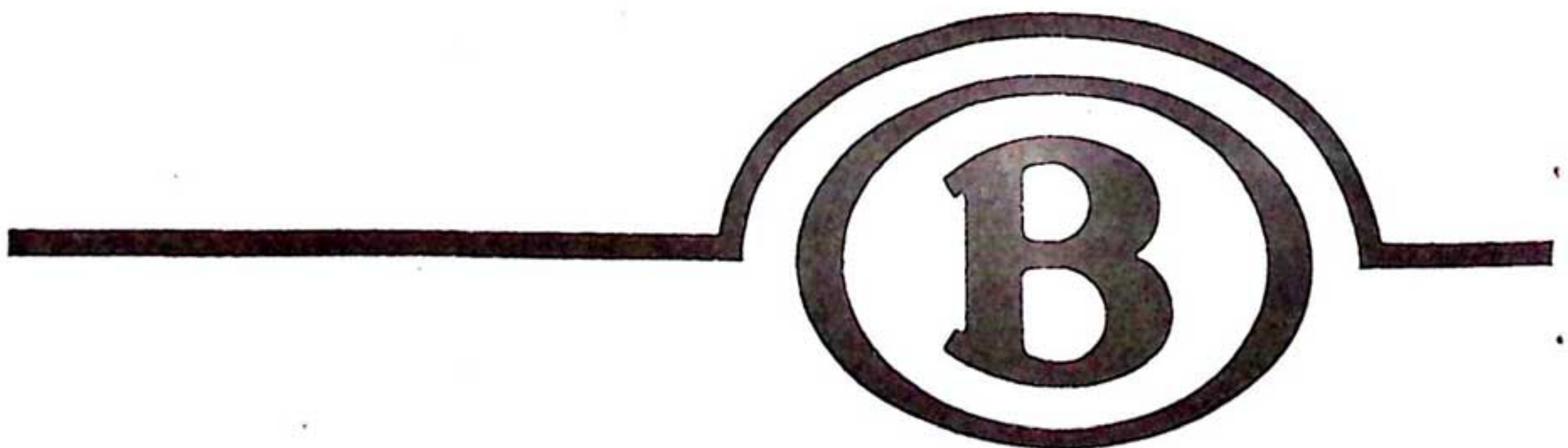
Des automotrices de nouvelle génération sont également prévues pour assurer les liaisons inscrites au plan de transport, particulièrement sur les relations Intercity. Ces nouvelles automotrices intégreront les normes de confort évoquées plus haut. Compte tenu du fait que certaines relations à parcourir par ces automotrices pénètrent en France (Charleroi - Lille, Anvers - Lille, Ostende - Lille) où le courant de traction est différent (3000 volts continu en Belgique, 25.000 volts alternatif dans le nord de la France) et comme certaines d'entre elles circuleront aussi sur la relation Athus

- Meuse, elle aussi électrifiée en 25.000 volts alternatif, un certain nombre d'entre elles seront dotées d'équipements électriques bi-tension. Au total, 206 automotrices sont prévues, dont 65 bi-tension.

Nouvelles locomotives

18 nouvelles locomotives sont également prévues dans un premier temps pour faire face aux besoins ainsi définis. Compte tenu des services à assurer et afin de pouvoir les utiliser de façon optimale, ces locomotives seront bi-tension et aptes à 200 km/h. Ces engins seront les précurseurs du parc unique de l'avenir.

*d'après documents transmis par
Service de Presse de la SNCB*



Changements aux horaires internationaux à l'été 1992

Trains de jour pour la Suisse et l'Italie

Le train Eurocity "Vauban" (EC 91/92) Bruxelles-Midi - Bâle - Milan circulera désormais via le Simplon (Bern, Brig et Domodossola), et non plus via le St-Gothard (Lucerne et Chiasso). Il sera composé de matériel de la SNCB, et les voitures directes pour Chiasso seront évidemment supprimées.

Les trains de nuit

Vers Berlin, la relation quotidienne est accélérée (départ d'Ostende à 20h34, 21h48 de Bruxelles-Midi, pour une arrivée à Berlin-Zoo le lendemain à 9h06 - dans le sens inverse, départ de Berlin-Zoo à 20h05, arrivée à Bruxelles-Midi à 6h55 et à Ostende à 8h09). Cette relation comportera des places assises, en couchettes ou en wagons-lits.

Vers Varsovie, le train constitué à Aachen d'une tranche venant de Paris et l'autre d'Ostende sera accéléré d'une à deux heures selon la tranche.

Vers la Suisse, un train quotidien sera mis en marche tous les jours à destination de Lausanne et Sierre du 26 juin au 28 août. En juin et septembre, il sera hebdomadaire.

Vers l'Italie, le Freccia del Sole partira de Bruxelles-Midi à 17h57 au lieu de 16h22. Il circulera entre Bruxelles et Namur par l'itinéraire direct (via Ottignies - ligne 161) et non plus via Braine-l'alleud, Charleroi et Tamines (lignes 124 et 130) comme précédemment.

d'après C'est-à-dire, 1/92

Nouveautés en service intérieur depuis juin

Le tour d'horizon sera vite fait, puisqu'il n'y a à proprement parler aucune nouveauté digne de ce nom au service des trains de voyageurs en vigueur depuis le 31 mai. Certes, il y a bien quelques trains nouveaux créés pour répondre aux besoins de la clientèle, et quelques trains touristiques neufs, créés à destination de la Côte ou de Walibi (Bierges).

Etienne Schoupe, "PDG" de la SNCB, a lui-même déclaré qu'il ne fallait pas attendre de bouleversements dans le domaine du service des voyageurs intérieur avant l'année 1994. Attendons-nous donc, dans deux ans, à de nouvelles suppressions de lignes dites "déficitaires", mais peut-être aussi à une ébauche de redistribution des cartes pour les relations "IC-IR". On verra...

ARAI OISC

Automatic Railway Information

----- (R) Registered Trade Mark ----- Copyright (NMBS-SNCB) 92 -----
 ----- Timetable Research Algorithm ----- Copyright SNCF 89 -----

DE WELKENRAEDT		A VIRTON	
Départ le SAM 25/ 7/1992			
8.03 WELKENRAEDT	L GE	AMC2	GERONSTERE
8.17 VERVIERS CENTRAL			
8.53 VERVIERS CENTRAL	240	INT	COU LIT
10.00 NAMUR		HVIN	PARIS NORD F
10.23 NAMUR	IC L		
11.20 LIBRAMONT		AMB2	LUXEMBOURG L
11.28 LIBRAMONT	L VB		
12.25 VIRTON		2.U ATRL	VIRTON

TARIF ENTRE WELKENRAEDT ET VIRTON

BILLET : " WEEK END " ALLER RETOUR

1er Voyageur	:	40	% de réduction	1ère Classe	900 F
				2ème Classe	600 F
2ème au 6ème Voyageur	:	60	% de réduction	1ère Classe	640 F
				2ème Classe	430 F

< Prapper une touche quelconque >

En fait d'innovation, la nouveauté vient de la commercialisation, à côté du traditionnel indicateur des trains "papier", d'une version informatisée de celui-ci. Vendu au prix de 150 F, le logiciel quadrilingue "ARI", abréviation de "Automatic Railway Information", existe dans plusieurs versions compatibles avec les différents ordinateurs du marché, à condition qu'ils "tournent" sous MS-DOS (version 3.3 ou suivantes), avec mémoire minimale de 640 KB. La possession d'un disque dur est par ailleurs indispensable pour les ordinateurs "XT". Le logiciel permet jusqu'à présent de rechercher des horaires, des tarifs ou des renseignements généraux en service intérieur essentiellement. En fait de recherche, le logiciel demande d'indiquer le jour et heure du départ, la gare de départ et de destination, et fait des propositions d'horaires et de prix. C'est amusant, mais assez lent, quelque soit le type d'ordinateur utilisé.

A titre d'exemple, voici ci-après les différents types d'écran proposés le programme "ARI" lorsqu'on lui demande d'indiquer comment aller de Welkenraedt à Virton le 25 juillet 1992, en partant de Welkenraedt vers 8 heures.

Une augmentation tarifaire de plus à la SNCB...

Chacun l'aura appris par la presse : la SNCB a augmenté ses tarifs depuis le 31 janvier 1992. L'Arrêté Royal du 31/12/83 lui donnait la possibilité d'augmenter les tarifs de l'ordre de 5,11 %. En fait, la hausse appliquée est en moyenne de 4 %, mais elle est modulée selon les "produits".

Billets ordinaires

Ici, l'augmentation est modulée selon la distance à parcourir : minime pour les trajets courts, elle est plus forte au fur et à mesure que la distance augmente. Selon la SNCB, il s'agit là d'un retournement de politique, motivé par le souci de rendre le train plus attrayant pour de petits parcours (1).

Le prix minimum du trajet couvert par un billet est donc passé de 35 à 40 F. C'est ce qu'il en coûte, par exemple, pour voyager entre deux gares d'une même zone.

Pour le reste, la taxe fixe appliquée à tout billet (même à réduction, "famille nombreuse" par exemple) reste de 21 F. Le prix kilométrique a été adapté : pour des distances de 5 à 25 km, le prix valable antérieurement a été maintenu. Le pourcentage d'augmentation est léger sur les distances moyennes, et plus élevé au-delà de 110 km.

(1) - ainsi, pour voyager entre les gares de la zone de Bruxelles, le billet coûte-t-il désormais 40 F, soit... 5 F moins cher que le "direct" de la STIB.

Cartes-train (= anciens abonnements)

Leur prix est calculé par paliers de distance, qui vont de 5 à 30, 50 et 150 km. La modulation prévoit que le taux d'augmentation aille croissant de palier en palier, la part fixe passant de 580 à 610 F pour la carte train mensuelle. La carte valable un an est rendue plus attractive : elle coûte 10 fois le prix pour 1 mois au lieu de 11.

La carte-train scolaire d'un aller-retour par semaine est offerte à la baisse : elle coûte environ 20 % de moins : il est vrai, ici, que la concurrence du "Go-Pass" est forte. Le prix des autres cartes ("réseau", "entreprise" et "B-Tourail") est légèrement plus élevé.

Les "Pass"

Le prix des nouvelles formules "Pass" reste inchangé, soit 990 F (2). Mais, le Go-Pass voit son utilisation restreinte : il ne comporte plus que 8 trajets (soit 124 F le trajet) au lieu de 9 précédemment (soit 110 F le trajet), soit plus de 10 % d'augmentation sur une formule qui a le vent en poupe : le 2.000.000 Go-Pass a en effet été vendu en décembre 1991 ; 76.000 Go-Pass sont vendus chaque mois...

La SNCB justifie cette augmentation par le fait que, d'un point de vue "marketing", il paraissait psychologiquement impossible de jouer sur le prix du produit "Go-Pass", soit 990 F. On ne pouvait dès lors jouer que sur le nombre de trajets permis...

Les billets "week-end", "Une journée à la mer ou en Ardennes"

Leur prix est adapté, mais leur utilisation simplifiée. La journée à la mer ou en Ardennes peut désormais commencer après 12 heures. Le billet "Week-end" permet désormais de partir du vendredi au dimanche et de revenir du samedi au lundi, sans plus aucune limitation d'heure.

Parcage des deux roues et voitures

Pour les "deux roues", là où le parcage est payant, le prix par jour est inchangé, sauf pour les motos sous abri. Par contre, les abonnements mensuels sont majorés.

Pour les voitures, dans les 12 plus grandes gares du pays, le prix par jour augmente sensiblement, mais la hausse de l'abonnement mensuel est moins forte pour les titulaires d'une carte - train. Dans 38 autres gares, on ne touche pas au prix journalier de 60 F (400 F pour l'abonnement) pour les titu-

(2) - Go-Pass pour jeunes gens de 12 à 25 ans, valable pour 8 trajets (au lieu de 9 précédemment), Golden-Rail-Pass, pour seniors (6 trajets), Multi-Pass (2 trajets pour 4 personnes maximum).

laire d'une carte-train ; les autres clients voient le prix de leur abonnement majoré.

Autres mesures

Le tarif "train + vélo" et le tarif "groupes" sont simplifiés, concurrence des firmes d'autocar oblige dans le second cas. La carte "TTB" devrait être supprimée à terme, vu son insuccès. La tarification de la garde et du transport des bagages est profondément remaniée.

Résultats

Sur base d'un trafic constant, cette augmentation devrait donner un surplus de recettes de 500 millions pour l'année 1992.

Nos commentaires

Chacun réagira selon sa sensibilité et ses opinions sur cette nouvelle hausse des tarifs.

De notre côté, nous en relèverons deux aspects.

D'une part, le tableau brossé ci-avant, dont nous avons repris les grands axes au n° 1/92 de "C'est à dire", un mensuel interne de la SNCB destiné à son personnel, montre que c'est le Go-Pass qui a été la cible de l'augmentation la plus forte : plus de 10 %. On ne nous retirera pas de l'esprit que la SNCB a cédé à la tentation de "surtaxer" celui de ses produits qui marche le mieux. Les jeunes, premiers touchés dans leur budget traditionnellement étriqué, n'ont pas été dupes... Est-ce ainsi que la SNCB compte fidéliser une clientèle "jeune" à qui elle voudrait inculquer la "bonne" habitude de prendre le train ? Chacun connaît l'histoire de la poule aux oeufs d'or.

Par ailleurs, malgré les efforts réels de la SNCB pour adapter sa billetterie aux mentalités de cette fin de XX^e siècle, nous voudrions comparer la complexité résiduelle des tarifs belges à la limpidité de ceux de nos voisins luxembourgeois. Certes, l'étendue et la configuration du réseau luxembourgeois sont différentes. Mais l'esprit de la réforme décidée en 1991 par nos voisins devrait inspirer les décideurs belges. En 1991, les autorités luxembourgeoises ont créé une "union tarifaire nationale" regroupant toutes les sociétés de transport en commun du pays (CFL - Chemins de Fer Luxembourgeois, AVL - autobus de la ville de Luxembourg, RGTR - régime général des transports routiers et TICE - Tramways Intercommunaux du Canton d'Esch).

Il n'existe plus, aujourd'hui, que des titres de transport universels valables sur tous les réseaux cités et basés non plus sur la distance parcourue, mais sur une validité dans le temps : ainsi, un billet "courte distance" valable une heure sur n'importe quel type de transport en commun coûtait 30 F (240 F le carnet de 10) au 31/12/91. Un billet "réseau" va-

lable du jour de l'oblitération jusqu'au lendemain à 8h coûte 120 F (480 F le carnet de 5).

Les abonnements jouissent de la même simplification.

Un regard sur les réseaux de transport public hollandais, ou sur les communautés tarifaires créés par les Allemands dans leurs grandes agglomérations, permettrait sans doute de faire un constat similaire. On simplifie au maximum les formalités administratives touchant à l'utilisation des transports en commun et on essaye de fournir des titres de transport uniques. Le but est toujours le même : tout faire en vue d'une réelle promotion du transport en commun.

En Belgique, malgré des efforts de simplification de règlements surannés (ils datent du... XIX^e siècle), reconnaissons franchement qu'on est encore loin du compte. Et nous nous prenons à rêver d'une réelle simplification tarifaire, et d'un billet unique valable pour voyager indifféremment sur les réseaux des quatre compagnies que la loi a récemment organisées : la SNCB, De Lijn, TEC et la STIB.

Est-ce trop demander ?

Quand dispensera-t-on par ailleurs définitivement le voyageur... ou plutôt le client de toute tracasserie administrative ? Est-il normal de lire dans un journal d'information à grand tirage le billet d'humeur suivant :

"Râlons un brin"

Prendre le train entre Liège et Bruxelles n'a rien d'une partie de plaisir. Lenteur, retards, surpopulation entre Louvain et Bruxelles, prix moyennement démocratiques : seule la perspective d'un bon embouteillage peut soutenir le pas résigné du navetteur dans la foule hébétée des gares. Nouveau: au contrôle du guichet, au contrôle du garde dans le train s'ajoute régulièrement un troisième contrôle. Des cerbères en civil - mais repérables à trois wagons - interpellent le voyageur et vérifient tous les documents. Naguère rares, ces opérations "coup de poing" se répètent au point que les agents connaîtront bientôt par coeur les numéros des cartes d'identité. Question : ne serait-il pas plus rentable d'informer les voyageurs sur les retards, voire de tenter de les limiter, plutôt que d'imposer un triple contrôle ?

(Le Soir, 3/4/92).

Comment associer le privé à la gestion du rail ?

La SNCF, endettée, ne peut mener de front ses investissements et la rentabilité de l'exploitation. Le secteur privé est appelé à la rescousse. L'entreprise risque de perdre des pans entiers de son activité.

Endettée jusqu'au cou, la SNCF doit maintenir un énorme effort d'investissement : plus de 20 milliards de francs français pour la seule année 1992. Ses résultats d'exploitation, en déficit en 1991, ne devraient pas s'améliorer cette année alors que le fret affronte la concurrence toujours plus sévère de la route et que le trafic des voyageurs régresse en volume. Plus grave : l'Etat, qui a toujours été là pour remettre à flot l'entreprise ferroviaire (1), pourrait se laisser faute de moyens. Dès lors, le privé peut pointer le nez. Comment l'associer à la gestion du rail ? Au ministère des Transports, à la Commission européenne et plus largement dans tous les pays développés, la question agite les esprits. Déjà, même si c'est à son corps défendant, la SNCF laisse au secteur privé et aux institutions financières de plus en plus de place. Dans l'exploitation, dans le financement des infrastructures et même dans ses filiales.

Dans l'exploitation, d'abord. Pour se renflouer, l'entreprise mise sur la suppression des activités les moins rentables. A commencer par certaines lignes secondaires. Parfois, la région se mobilise, préférant confier l'exploitation à un groupement privé que de les voir disparaître. Même si la SNCF n'aime guère en parler ou le qualifie d'anecdotique, un tel système existe déjà.

Depuis le printemps 1990, la CFTA, filiale via la CGEA de la Générale des Eaux, assure ainsi l'exploitation d'un petit réseau de 90 km au coeur de la Bretagne entre Carhaix, Gingamp et Paimpol. Compromis entre l'autocar et l'autorail classique, l'"A2E", construit par les établissements Soulé, assure cette liaison avec à bord un seul employé chargé à la fois de la conduite et de la vente des billets. Là où la SNCF, compte tenu de son règlement, devrait mettre deux agents rien que pour la conduite.

"Le pilotage par une seule personne, la prise en compte de la sécurité par des méthodes irréprochables mais plus souples, la polyvalence de notre personnel nous ont permis de réduire de 13 % les coûts d'exploitation, d'augmenter l'offre de 30 % et le trafic de 19 %", explique Jean-Pierre Couplan, PDG de la CFTA et directeur général de la CGEA. "Il y a 8000 kilomètres de ce type aujourd'hui non rentables, mais qui peuvent le devenir dans d'autres conditions d'exploitation", dit-il.

(1) - en 1991, il lui a versé plus de 20 milliards de FRF.

La CFTA, "petite compagnie de chemins de fer", comme l'indique sa plaquette de présentation, exploite à ce jour 850 km de voies ferrées sur 21 lignes, dont quinze exclusivement de fret. "Nous ne sommes pas concurrents de la SNCF, c'est un partenariat gagnant-gagnant", affirme Jean-Pierre Couplan. Peut-être, mais la SNCF ne paraît pas pressée de développer la formule. "Parce qu'implicitement, cela prouve que d'autres peuvent rentabiliser là où elle n'y parvient pas, parce que c'est accepter qu'une société privée fasse rouler sur le réseau des trains conduits par des agents n'ayant pas le statut SNCF, ce qui attise la colère des syndicats", explique un directeur régional de la SNCF.

Tout un symbole décidément, que la petite ligne bretonne, laquelle, du coup, a ses opposants féroces au sein de l'entreprise. Prochainement, pourtant, la ligne Tours - Chinon et à terme Tours - Loches et Tours - Châteaudun pourraient être sous-traitées. C'est du moins le souhait du conseil régional de la région Centre.

*
* *

<p>La seule voie de salut pour la SNCF, c'est la très grande vitesse</p>

A supposer que la SNCF règle progressivement le cas des lignes secondaires, son problème ne serait pas résolu pour autant. Car de nombreuses grandes lignes classiques sont également déficitaires, "80 % de la marge d'exploitation des 3 milliards, réalisée sur les grandes lignes est dégagée par 10 des 50 grandes lignes. Lyon - Bordeaux, Caen - Rennes ou Paris Granville, par exemple, sont en perte", remarque Jean-Marie Metzler, directeur de l'activité "grandes lignes".

La révision à la hausse de la politique tarifaire, décidée par la SNCF, est un moyen d'améliorer la rentabilité, mais elle a une limite, imposée par la concurrence avec la route. Les trains Corail, conçus dans les années 60, sont de moins en moins compétitifs, à l'heure où une petite voiture comme la "Clio" roule à 150 km/h sur autoroute. Le gouvernement français a par ailleurs annoncé un projet de développement des infrastructures routières qui, s'il voit le jour, sera un drame pour le monde ferroviaire. En l'an 2000, aucun Français ne devra être à plus de 50 km d'une autoroute. "La seule voie de salut pour la SNCF, c'est la grande vitesse. Il faut absolument construire 5 à 6000 km de nouvelles voies TGV. Là, on dépasse les performances de l'automobile et le rail reprend l'avantage", assure un ancien dirigeant de la SNCF. Problème : qui pourrait financer un tel effort d'infrastructure, estimé par les experts à 400 milliards de francs ? C'est là que le marché financier, comme les banques et l'épargne, pourrait être appelé à la rescousse.

Certes, il ne s'agit pas de financements réellement privés, mais les conséquences pour la SNCF n'en seront pas moins douloureuses. Déjà, elle s'est tournée vers son ministère de tutelle pour trouver un système de financement pour le futur

TGV-Est qui reliera Paris à Strasbourg. "Compte tenu du faible taux de rentabilité du projet, nous ne sommes pas en mesure de porter nous-mêmes cet investissement qui, selon nos calculs, perdrait environ 15 milliards de francs pendant les premières années avant de commencer à être rentable", explique Jacques Fournier, PDG de la SNCF.

Scénario le plus probable : des banques qui, elles, ont les moyens de s'engager dans des projets à rentabilité calculée sur trente ou quarante ans, interviendront aux côtés de collectivités locales dans le financement. La société de portage ainsi créée aurait, telle une société d'autoroute, la concession de l'infrastructure pendant plusieurs années. La seule évocation de cette hypothèse fait frémir la SNCF.

En abandonnant ne serait-ce qu'une partie de ses pouvoirs sur l'infrastructure, l'entreprise nationale sait bien qu'elle met le doigt dans un terrible engrenage qui pourrait aboutir à séparer totalement le réseau de l'exploitation. Une fois déjà, elle y a échappé de peu. Le commissaire européen aux transports, Karel Van Miert, voulait imposer la séparation en deux entreprises distinctes de la gestion des infrastructures et du fonctionnement des entreprises de transport. La contestation des patrons européens du rail, emmenée par Jacques Fournier, a été payante.

La directive européenne de juin 1991 se contente d'imposer la séparation sur le plan comptable. Mais l'idée reste dans l'air. "La menace n'est pas écartée", affirme le secrétaire adjoint du comité central d'entreprise, qui dénonce l'étape qui inéluctablement suivrait. Ne plus être propriétaire des voies, c'est en effet entrouvrir la porte à d'autres exploitants français ou étrangers, en tous cas privés.

Dans le capital de ses filiales aussi, la SNCF laisse de la place aux investisseurs. Ainsi, la Société Générale est devenue en été 1991 le deuxième actionnaire, avec 10,6 % de la Sceta, filiale regroupant la quasi totalité des activités non ferroviaires du groupe SNCF. Jacques Fournier exclut cependant toute prise de participation qui enlèverait à l'entreprise nationale un contrôle largement majoritaire. Le privé, oui, mais à bonne distance.

La filialisation présente, pour la SNCF, un autre avantage de taille. Les filiales emploient, en effet, des salariés qui en grande majorité ne bénéficient pas du coûteux statut cheminot. Le régime spécial de retraite coûte à lui seul 6 milliards par an à la SNCF et 14 milliards à l'Etat. Compte tenu du poids social logique des cheminots, aucun gouvernement de droite ou de gauche en France n'a encore osé s'attaquer à ce statut. Mais ce poids diminue à toute allure : 500.000 cheminots il y a 50 ans, 200.000 aujourd'hui. Et le contrat de plan en prévoit 22.000 de moins d'ici à 1994. "Par la filialisation, la SNCF contourne le statut en permanence", dénonce Jean-Claude Mesplede, qui relève que les effectifs des filiales sont passés de 21000 personnes en 1985 à 27000 actuellement.

*

*

*

Le mépris de la chose commerciale marque encore la culture "maison" de la SNCF

Si l'on poursuit plus loin l'idée selon laquelle la SNCF doit se concentrer sur ce qu'elle sait faire et abandonner le reste, nul doute qu'elle maigrirait beaucoup. Pourquoi, par exemple, ne pas lui enlever, en aval cette fois, la commercialisation, aspect sur lequel elle ne brille pas particulièrement ? "La SNCF ne devrait conserver que le métier d'exploitant. Sur tous les autres aspects, les infrastructures, le financement et la construction des lignes nouvelles, les banques et entreprises de travaux publics sont prêtes à prendre la relève.", dit Gaston Bessay, de l'Observatoire économique et statistique des transports.

Défaillante sur le plan de la gestion, la SNCF ne peut guère se retourner vers ses usagers pour la soutenir. "La grogne monte. En trois ans, trente nouvelles associations locales d'usagers se sont montrées", annonce Jean Sivardière, de la Fédération des associations d'usagers des transports. Il n'y a guère de pans de l'activité de la SNCF qui échappent aux critiques. Les voyageurs des lignes de banlieue de la région parisienne, par exemple, ont du mal à se satisfaire du petit mot d'excuses qui leur est actuellement distribué sous le titre alléchant : "Des retards, pourquoi ?". On leur explique que les circonstances atmosphériques particulièrement humides rendent difficile la circulation des trains du fait d'un manque d'adhérence roue-rail. L'automne serait-il un problème nouveau ?

Les entreprises sont partie prenante de la contestation. Pour faire face à la concurrence de la route, la Direction du Fret de la SNCF a décidé de recentrer ses activités sur les trains complets et le transport combiné rail/route. Cette stratégie conduira à la fermeture, d'ici à la fin 1994, de 1300 gares de fret (sur 2500) et de 2500 embranchements particuliers (sur 7500). Mis devant le fait accompli, les industriels touchés se voient obligés, soit de déménager, soit de se reconvertir à la route comme l'entreprise papetière Multi-Press. Le ton monte entre la SNCF et ses clients marchandises qui se plaignent également de délais non respectés ou, plus grave, d'erreurs de destination.

Face à ces attaques sur tous les fronts, l'entreprise publique adopte une tactique à la fois défensive et offensive. La défense se structure autour de ses deux points forts. La technologie d'abord. "Dans le ferroviaire, contrairement aux autres modes de transport, il y a intégration totale entre les installations fixes et le matériel roulant, explique Jacques Fournier. Quand le Texas veut faire un chemin de fer à grande vitesse, il s'adresse à des groupes qui peuvent lui fournir un système complet."

Le deuxième point de défense joue sur une corde sensible pour les usagers : la sécurité. Malgré plusieurs accidents meurtriers survenus au cours de ces dernières années, dont celui de la gare de Melun en octobre 1991, notre réseau ferro-

viaire reste un des plus sûrs du monde. Qu'en serait-il si demain plusieurs opérateurs intervenaient sur ce réseau ? La course à la compétitivité ne les pousserait-elle pas à être plus légers avec la sécurité que l'entreprise publique pour laquelle, de tout temps, elle est l'un des fondements de la culture d'entreprise ?

Côté offensive, la SNCF ne perd pas une occasion de rappeler qu'elle se modernise. "La SNCF change !", martèle Jacques Fournier. Ce qui change ? L'organisation, d'abord. Grâce à la création de directions d'activité (fret, grandes lignes...), l'organigramme de la SNCF ressemblera un peu plus à celui d'une entreprise classique. "l'objectif est de clarifier enfin qui décide quoi et donc qui est responsable de quoi", commente un cadre dirigeant. Parallèlement, les méthodes de gestion vont être transformées pour passer d'une vision purement comptable à une autre, plus proche du contrôle de gestion, introduisant la notion de marge.

Autre axe de changement, les relations avec la clientèle. Sous l'impulsion de Jacques Fournier, un protocole d'accord avec 19 organisations de consommateurs signé en juin 1990 met en place des structures de concertation. "Un pas important, concède Francis Maitre, représentant de la FNAUT, mais qui se heurte à de lourdes résistances de certains dirigeants. Les ingénieurs de la SNCF ne veulent pas de leçons des usagers. Ils sont persuadés de faire tout mieux que les autres."

Conséquences concrètes : il faut des mois de palabres pour obtenir que l'indicateur des horaires de banlieue comprenne un plan du métro. dans certaines gares, les plans affichés ignorent des stations ouvertes depuis trois ans alors que d'autres, fermées, y figurent encore.

On peut sourire, mais cette résistance au concept de qualité globale du service et de satisfaction du client est aujourd'hui un handicap majeur à tous les échelons de l'organisation. Dans l'ouvrage "Les cheminots, génération TGV" sorti récemment, Christine Kerdellant décrit fort bien ce blocage et ses origines : "Pendant un siècle et demi, les techniciens ont pris le pas sur les "vendeurs de soupe". il a fallu attendre le TGV pour que le marketing ait enfin droit de cité. Mais le mépris de la chose commerciale subsiste." Partisan d'enlever à la SNCF la commercialisation, Gaston Bessay s'insurge : "les responsables de la SNCF croient qu'ils ont des commerciaux, ils n'ont que des fonctionnaires." A la SNCF, la culture maison se retrouve dans l'attachement au statut défendu par les syndicats mais pas seulement par eux.

Des changements se produisent donc... Mais très doucement, compte tenu des lourdeurs. Or, la SNCF est confrontée à un environnement qui évolue très vite. un environnement certes favorable au développement des transports, mais beaucoup moins à celui du secteur public.

*

*

*

L'étranger séduit aussi par le privé

Le privé au secours du public. Pour combler les gouffres financiers de leurs chemins de fer, les Etats se laissent séduire par les charmes de la privatisation. certains mûrissent le projet. D'autres franchissent le pas, d'autres encore, déjà convertis, veulent pousser l'expérience plus loin. Les états-majors des compagnies ferroviaires se tâtent à la perspective de cette immense "perestroïka", y compris à la SNCF, l'un des derniers remparts du monopole public en Europe, où l'on ne manque pas d'épingler les initiatives audacieuses de la Commission de Bruxelles.

Qu'importe, le mouvement est lancé. En Hollande, où l'on souhaite recourir aux capitaux privés pour créer une nouvelle ligne de fret entre Rotterdam et l'Allemagne. En Grande-Bretagne, où la privatisation de British Rail ne fait aucun doute si les Conservateurs remportent les élections en 1992. En Allemagne, où l'on songe à marcher sur les traces de la Suisse qui a choisi de confier la gestion de l'infrastructure et celle de l'exploitation à deux sociétés distinctes.

Au delà du Vieux Continent, le privé gagne aussi du terrain. L'Argentine vient de donner un coup de canif à 50 ans de nationalisation en concédant 5000 kilomètres de voies (sur une longueur totale de 34000 kilomètres) à un groupement de firmes allemandes, italiennes et américaines. Le Canada, pour sa part, met la dernière main à une législation autorisant la circulation de trains de marchandises privés sur le réseau public. Enfin, le Japon passe à la vitesse supérieure. Après avoir éclaté il y a quatre ans en sept sociétés autonomes, le Japanese National Railways, véritable état dans l'état, le gouvernement s'apprête à vendre à des investisseurs privés (y compris étrangers) les 2 millions d'actions qu'il détient dans trois de ses compagnies.

Pourquoi cette soudaine accélération ? Parce que les déficits s'aggravent et qu'il est urgent de jouer la logique de la rentabilité. Quitte à écorner le sacro-saint principe du service public. 17 milliards de francs français de déficit pour la Deutsche Bundesbahn, 930 millions de pertes pour British Rail en 1991, c'est deux fois plus qu'en 1990. Et ce, en dépit d'une augmentation de 20 % des subventions publiques. Rien ne semble pouvoir stopper cette spirale déficitaire. Surtout en période de basse conjoncture. Du coup, on redécouvre les vertus de la concurrence à la lecture des bilans des autres compagnies. Ainsi, en Suède, la réorganisation des chemins de fer en 1988 a produit ses effets dès l'année suivante avec l'apparition d'un bénéfice de 340 millions de francs (contre des pertes de 500 millions). La compagnie ferroviaire "Statens Jarnvagar", qui ne gère plus réseau mais l'exploite au même titre que d'autres sociétés de transport privées, s'acquitte des mêmes redevances que ses concurrents. En n'assumant plus le coût des infrastructures, elle assainit ses comptes.

Les chemins de fer japonais ont également renoué avec la rentabilité après 23 années noires. Finis les déficits astronomiques de 40 milliards de francs français par an. La refonte du système engagée en 1987 a permis au réseau public de devenir aussi profitable que les 84 petites compagnies privées en service dans tout le pays. Management rajeuni, fréquence et vitesse accrues des trains, abonnement longue distance, politique commerciale offensive (avec des slogans tels que "le client d'abord"), autant de recettes qui ont séduit les passagers.

C'est en révisant de la même manière sa stratégie commerciale et en adoptant une structure d'organisation privée que l'Agence fédérale américaine Amtrak (38400 km de réseau) est parvenue à remonter la pente. Rénovation du matériel roulant, liberté de tarification, formation des employés à l'accueil, interconnexions au système informatique des compagnies aériennes, en 10 ans, sa couverture des dépenses est passée de 48 % à 78 %.

Sylvie BOMMEL, Jean-François JACQUIER et Marc NEXON
d'après l'Usine Nouvelle, n°2343, 12 décembre 1991.

La ligne 27c

sous 3000 volts

Anvers-Central, 3 juin 1991.

"La SNCB a le plaisir de vous accueillir à bord de ce train spécial à l'occasion de l'électrification de la ligne 27c. Le voyage nous conduira jusqu'à Zandvliet, dans la partie septentrionale du port d'Anvers."

A bord du train inaugural: de hautes personnalités des chemins de fer, de la ville d'Anvers et de la société ABT-STOCATRA.

L'événement ne pouvait pas passer inaperçu, même sous une pluie battante: la ligne 27c devenait désormais accessible à la traction électrique avec tous les avantages que celle-ci offre.

L courant passe

Il n'est pas nécessaire de rappeler l'importance du rôle que jouent les chemins de fer dans toute activité portuaire. C'est particulièrement vrai pour le port d'Anvers où près de 1.000 kilomètres de voies ferrées permettent les très nombreux échanges de marchandises tant au départ qu'à l'arrivée.

En électrifiant la ligne 27c, réservée au trafic de marchandises, la SNCB réalise un gain de temps de l'ordre de vingt minutes sur un parcours d'à peine dix kilomètres: les trains qui l'empruntent peuvent désormais rouler à 90 km/h au lieu des 40 avant électrification. La rotation du matériel s'en trouve, elle aussi, avantageusement accélérée.

Située dans l'ensemble du complexe ferroviaire anversoïse, la 27c dessert la vaste zone de la darse Delwaide. Dès avant sa modernisation, elle voyait passer un trafic très intense, toujours croissant. L'investissement consenti pour l'électrification atteint 330 millions, qui s'ajoutent à une somme égale, précédemment payée pour les travaux de terrassement, la pose des voies, le gros-œuvre d'une sous-sta-

tion de traction. La ligne électrifiée libère en outre une partie significative du trafic géré par la gare de formation d'Anvers-Nord, parfois à la limite de la saturation.

Répondre à la demande du client

La société ABT-Stocatra, une division de la s.a. Hessenatie, est une importante société de débardage qui s'occupe tant du chargement que du déchargement de vraciers à la taille toujours croissante. Face à un trafic en pleine expansion, ABT-Stocatra a investi dans des équipements toujours plus performants et offre une multitude de facilités.

Bien implantée à deux endroits "clefs" du port - la darse Delwaide et le Canal Dock Terminal - cette société établit une véritable tête de pont vers les principaux centres industriels de l'Europe de l'Ouest. Elle fournit près de 13,4 millions de tonnes transportées par train, soit 45 % du trafic ferroviaire généré par Anvers.

Il est donc aisé de comprendre la profonde satisfaction ressentie chez ABT-Stocatra devant l'initiative de la SNCB. ■

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

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable. Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

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

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

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants => paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

=> envoi d'un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1

=> commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

=> envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

**GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
B.P. 191 B-4000 LIEGE 1**

Prochain voyage de la saison

L'Athus - Meuse (Sud)
 Adieu à Latour
 samedi 25 juillet 1992

Nous vous invitons à participer à un parcours circulaire en autorail spécial série 45, que nous allons organiser le samedi 25 juillet prochain dans le sud de la province de Luxembourg.

Nous partirons de Libramont vers 9h20 (nous releverons la correspondance du train en provenance de Bruxelles - Namur) vers Bertrix, Virton et Athus. Nous passerons au peigne fin la section sud de la ligne Athus - Meuse : il est temps de fixer dans notre mémoire et sur la pellicule les très nombreuses originalités de cette ligne, qui va subir dans quelques années de profondes mutations liées à son électrification en 25 kV et à son aménagement en axe lourd et rapide pour le transport des marchandises. Autant écrire que les arrêts-photos seront nombreux et variés.

Ainsi, à titre d'exemple, à Virton, découvrirons-nous le site de l'ancienne ligne vers Lamorteau et Marbehan, qui fait l'objet de l'édition d'une plaquette spéciale par les soins de notre Association.

Nous ne manquerons pas de visiter (c'est la dernière fois) le site de l'atelier de traction de Latour, fermé depuis le 1er juin, dans la nostalgie de l'activité intense qui y a régné pendant cinquante ans, notamment du temps de la vapeur.

A Signeulx, nous découvrirons ce qui reste du raccordement industriel international vers le village français de Gorcy.

A Athus, nous découvrirons la gare électrifiée aux bons soins des Chemins de Fer Luxembourgeois, origine d'antennes électrifiées vers la France (Mont-St-Martin- Longwy) et le Luxembourg (Rodange). Athus, elle aussi, fera l'objet de profonds remaniements dans un proche avenir.

Surprise !!! Comme nous en avons pris l'habitude, nous essayerons de surprendre, voire ravir les amateurs ferroviaires par quelque prestation surprise supplémentaire...

Nous reviendrons ensuite vers Autelbas, Arlon et Libramont, où l'arrivée est prévue vers 19h15 (correspondance garantie vers Namur - Bruxelles).

Nous ne manquerons pas de documenter les participants dès le départ.

Si vous le désirez, vous pourrez aussi commander sur votre bulletin de participation ci-après notre nouvelle édition "Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Ecouvieux". Nous vous la remettrons le 25

juillet en mains propres dans l'autorail spécial et vous éviterez ainsi les frais d'envoi.

Repas de midi

Nous vous proposons aussi, sans obligation bien sûr, de participer à un repas de midi collectif que nous organisons dans un restaurant de qualité. Sur réservation de votre part sur bulletin de participation joint, nous vous offrons, pour 550 BEF, un repas complet comprenant entrée, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons en sus.

Nos prix

Ils comprennent le parcours en autorail spécial de Libramont à Libramont via Athus, les frais d'organisation et la TVA.

- * adulte membre du GTF asbl, épouse, ascendant ou enfant vivant sous le même toit : 650 BEF
- * adulte NON membre du GTF asbl : 700 BEF
- * enfant de moins de 14 ans : 350 BEF
- * enfant de moins de 6 ans : gratuit (participation limitée aux enfants qui accompagnent leurs parents ou grands-parents et qui voyagent sous leur responsabilité).

Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et 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 notre point de départ (Libramont) est de 270 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

Inscriptions

Le nombre de places étant limité, inscrivez-vous sans tarder en renvoyant le bulletin d'inscription joint à l'adresse qui y est indiquée. Faites simultanément le paiement correspondant. Date limite d'inscription : 20 juillet 1992.



date rentrée	n° inscription
--------------	----------------

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Athus-Meuse - 25.07.1992

A renvoyer avant le 20/7/92 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 "Athus-Meuse" du 25.07.92

(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF asbl à 650 BEF
<input type="checkbox"/>	adulte non membre GTF asbl à 700 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 350 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)	
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 550 BEF
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 270 BEF
<input type="checkbox"/>	plaquette "Lamorteau" à 350 BEF (suppl. "B")

TOTAL →

*J'effectue simultanément le paiement :

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

*Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation 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 (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
 - 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
- Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.