

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 84 - Février 1993 - 60 BEF

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

Renouvellement des cotisations

Nous voudrions remercier tous ceux de nos membres qui ont témoigné leur fidélité à notre association en renouvelant leur cotisation pour l'année 1993 : beaucoup d'entre vous l'ont "arrondie", ou ont tenu à nous soutenir en devenant "membres protecteurs". La petite équipe du GTF asbl est très sensible à ces marques d'estime et d'encouragements : nous essayerons d'être dignes de votre confiance par un programme d'activités diversifié pour cette année qui s'ouvre.

Nous expédierons les cartes de membre au courant du mois de mars prochain, sauf imprévu. Nos membres qui ont demandé le service de l'agenda "Febelrail" recevront sous peu le premier numéro de 1993 par courrier séparé.

==> Si vous n'avez pas encore renouvelé votre cotisation 1993, il est encore temps de le faire, au plus vite et dès réception du présent numéro, si vous voulez recevoir notre n°85 qui sera publié début mars et qui contiendra notamment des indications sur notre première activité de la nouvelle saison. Pour rappel, voici les modalités de réaffiliation :

TAUX de COTISATIONS 1993

==> Si vous habitez en Belgique, vous avez le choix entre :

* Membre adhérent avec service de Trans-Fer (code "membre A") : 210 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et la distribution de Trans-Fer ; nous vous en remercions déjà).

* Membre adhérent avec service combiné Trans-Fer + Agenda Febelrail (code "membre B") : 360 BEF minimum.

* Membre protecteur avec service de Trans-Fer et l'Agenda Febelrail offert par le GTF asbl (code "membre P") : 600 BEF minimum

* Supplément "Express" à ajouter à l'une des trois cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires "voyages GTF en Belgique" (code "EXPRESS" à faire figurer derrière le code "membre A, B ou P") : 100 BEF

4 - TRANS-FER 84 - Cotisations GTF asbl

==> Si vous habitez l'étranger :

- * Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "membre A") : 320 BEF minimum
- * Membre protecteur avec service de Trans-Fer : 500 BEF.

Comment verser votre cotisation ?

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

=> versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "1993 - code A, B, ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre" (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer). Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

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

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

=> par carte de crédit : vous envoyez votre carte de visite à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL avec la mention : "je verse à titre de cotisation 1993, la somme de (x) francs belges et règle par carte "Visa" ou "Eurocard" n°(xxx) (y compris date d'expiration). N'oubliez pas de dater et de signer.

=> par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège : indiquez en communication : cotisation 1993, nom et prénom, et n° de membre.

180100025187	30/11/1992 10 28:	(B)	(B)
ASSESE	093		
Valable pour un voyage			
De : DE PANNE			LE TRAIN C'EST
A : ARLON			
Aller le : 30/11/1992			DEJA UN GOUT
Retour le même jour			
	UN JOUR EN ARDENNE		DE VOYAGE
1 Voyageur(s)			
Aller-Retour			
1e CLASSE			
		88889008CF	

Nouveau modèle de billet de service intérieur SNCB "Sabin"
(voir page 50 et suivantes)

Publications officielles

Ligne 136A - tronçon Florennes-Central - Ermeton-sur-Biert

Abrogation de l'Arrêté Royal A2/08771/136BX du 31 juillet 1990
- démontage des voies
Par arrêté royal du 2 octobre 1992 (Moniteur Belge du 05.11.92) :

- l'arrêté royal A2/08771/136BX du 31 juillet 1990 autorisant la SNCB à procéder à la mise hors exploitation définitive du tronçon Florennes-Central - Ermeton-sur-Biert de la ligne 136A, entre les km 0.000 et 10.247 est abrogé ;
- la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 136A tronçon Florennes-Central - Ermeton-sur-Biert de la ligne 136A, entre les km 0.000 et 10.247.

Ligne 150 - tronçon Ermeton-sur-Biert - bif. Anhée - bif. Bouvignes

Abrogation de l'Arrêté Royal A2/90097/150BX du 14 septembre 1990.
Par arrêté royal du 9 novembre 1992 (Moniteur Belge du 02.12.92), l'arrêté royal n°A2/90097/150BX du 14 septembre 1990 autorisant la SNCB à procéder à la mise hors exploitation temporaire des lignes 150 tronçon Ermeton-sur-Biert - bif. Bouvignes et 154/1 bif. Anhée - bif. Houx, est abrogé.

Renumérotation des lignes desservant le port d'Anvers

Par note du 20/11/92 publiée le 15/12, la SNCB précise que les lignes desservant le port d'Anvers ont été complètement renumérotées. Ainsi :

- * la ligne 12B Antwerpen-Schijnpoort - Y Holland
Antwerpen DS - Y Noorderlaan devient :
=> Y Holland - Straatsburgbrug (2)
- * apparaît une ligne 11 nouvelle : Y Schijnpoort - Stabroek
(électrifiée - vitesse de référence : 90 km/h)
- * la ligne 27A Y Liersesteenweg - Antwerpen DS (faisceau R)
devient :
=> Y Liersesteenweg - Antwerpen DS (Rhodesië)
- * apparaît une ligne 27C nouvelle : Antwerpen (Noord) bl. 10 -
Y Ekerse Dijk (électrifiée - vitesse de référence : 40 km/h)

* lignes industrielles nouvelles

220	Y Noorderlaan - Straatsburgbrug
220/1	Y Ford - Y Leopold
221	Y Ford - Y Lillobrug
221a	Y Noorderlaan - Y Oosterweel
221b	Y Amerika - Y Kastel
221c	Y Kruisschans - Y Meestoof
221/1	Y Bayer - Y Wittemolen
222	Y Oorderen - Antwerpen DS (Oorderen)
223	Antwerpen (Noord) (bl. 5) - Y Noordland
223a	Y Oudendijk - Y Frederik
224	Antwerpen (Noord) (bl. 5) - Antwerpen DS (Lillo)
226	Y Lillo - Y Berendrecht
228	Y Stabroek - Antwerpen DS (Zandvliet)

Ligne 52 (note SNCB du 20/11/92 publiée le 15/12)

Boom - Y Antwerpen-Zuid
Puurs - Y Sauvegarde devient (2)
Dendermonde - Puurs (3)

* * *

La SNCB par ligne

Ligne 34 - Liège-Guillemins et Liège-Palais : modification du télé-affichage et nouveau central téléphonique

Avec Gand-St-Pierre, équilibre linguistique oblige sans doute, la gare de Liège-Guillemins sera la première du pays à être dotée, en 1993, d'un nouveau système de téléaffichage dans la hall central et sur les quais. Un marché d'un demi-milliard de francs, qui permettra aussi l'équipement d'autres gares, comme Ottignies ou Verviers-Central.

En prélude à ce nouvel équipement, des essais ont été effectués en décembre dernier à Liège-Guillemins avec du matériel de télé-affichage construit par quatre firmes : AEG, Alpha Electric, Omega et Krone. Il semblerait que le système AEG, basé sur l'affichage par cristaux liquides, tienne la corde. La direction de la SNCB fera prochainement son choix. Un système de vidéos compléterait le dispositif.

L'actuel système de téléaffichage de la gare de Liège-Palais pourrait, lui, être déménagé à Namur, vandalisme oblige. Cette gare, réaménagée à grands frais il y a une dizaine d'années est actuellement sous-utilisée ; isolée au beau milieu des interminables travaux de la place Saint-Lambert,

elle souffre des déprédations des vandales ; l'actuel système de téléaffichage, trop vulnérable et accessible, serait remplacé par un système vidéo mieux protégé.

De plus, l'année 1993 verra le renouvellement de l'actuel central téléphonique électromécanique SNCB, situé en gare des Guillemins, par un central électronique de plus grande capacité.

*
* *

Ligne 42 - Rivage - Gouvy : le calendrier de l'électrification mis au point par le Conseil d'Administration de la SNCB

Le 20 novembre dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé le principe de l'électrification de la ligne 42 Rivage - Gouvy et défini l'agenda des travaux : nous en avons déjà abondamment traité dans Trans-Fer n°83.

Cet agenda fait suite à un accord entre les Ministres des Communications Luxembourgeois et Belge, puisque l'électrification de cette ligne se fait à frais partagés.

Rappelons que les 820 millions de francs nécessaires à l'électrification de la ligne 42 ont été répartis comme suit : 150 millions à charge des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), principaux demandeurs de l'électrification de cette ligne, 400 millions (= 10.000.000 ECU) à charge de la Communauté Européenne, puisque la ligne 42 a désormais une vocation européenne, en connectant Luxembourg à Liège-Guillemins, point d'arrêt de la ligne TGV Paris - Bruxelles - Köln, et le solde, soit 270 millions, à charge du programme décennal d'investissements de la SNCB.

Calendrier

Le calendrier de l'électrification a été arrêté comme suit:

- fin mai 1993 : mise en service de l'électrification en 3000 volts du tronçon Angleur - Rivage (section de la ligne 43 Liège - Jemelle) ;
- décembre 1993 : mise en service de l'électrification en 25 kV sur la totalité de la ligne CFL n°1 Luxembourg - Trois-Vierges, y compris le tronçon frontalier Trois-Vierges - Gouvy et les installations de la gare SNCB de Gouvy ;
- septembre 1996 : mise en service de l'électrification en 25 kV de la section Rivage - Gouvy.

Les modalités de l'électrification

La ligne 42 Rivage - Gouvy sera électrifiée en 25 kV 50 Hz, comme son prolongement luxembourgeois. La réalisation d'une zone neutre 25 kV / 3 kV sera évidemment nécessaire entre Rivage et Aywaille.

L'actuelle double voie du tronçon Trois-Ponts - Vielsalm sera maintenue jusqu'en 1996 : l'une des deux voies sera utilisée pour les trains de travaux, l'autre permettra la poursuite de l'exploitation de la ligne sans perturber de manière insupportable la régularité des circulations. Rappelons que la section Aywaille - Trois-Ponts a été mise à simple voie il y a quelques années, avec zone de croisement à Stoumont ⁽¹⁾.

Travaux de modernisation prévus

SIGNALISATION

Le programme de base de renouvellement de la signalisation déjà convenu et à réaliser pour 1996 consiste en :

- l'installation du BSRM avec deux sections de block automatique sur chacun des tronçons de la ligne ;
- la télécommande des installations d'Aywaille, Stoumont et trois-Ponts en technologie TCO-vidéo (télécommande du poste par ordinateur de type "PC") ;
- la mise en oeuvre d'un équipement d'annonce automatique des trains dans tous les postes de la ligne avec vue d'ensemble à Rivage.

Ce programme de base sera complété par la mise en oeuvre ultérieure d'un poste EBP (poste à logique programmable à pupitre de commande informatisé) ⁽²⁾ à Rivage, qui télécommandera les installations de signalisation depuis Aywaille jusqu'à Gouvy inclus, ainsi d'ailleurs que les installations de la ligne 43, dite "de l'Ourthe".

TUNNELS ET OUVRAGES D'ART

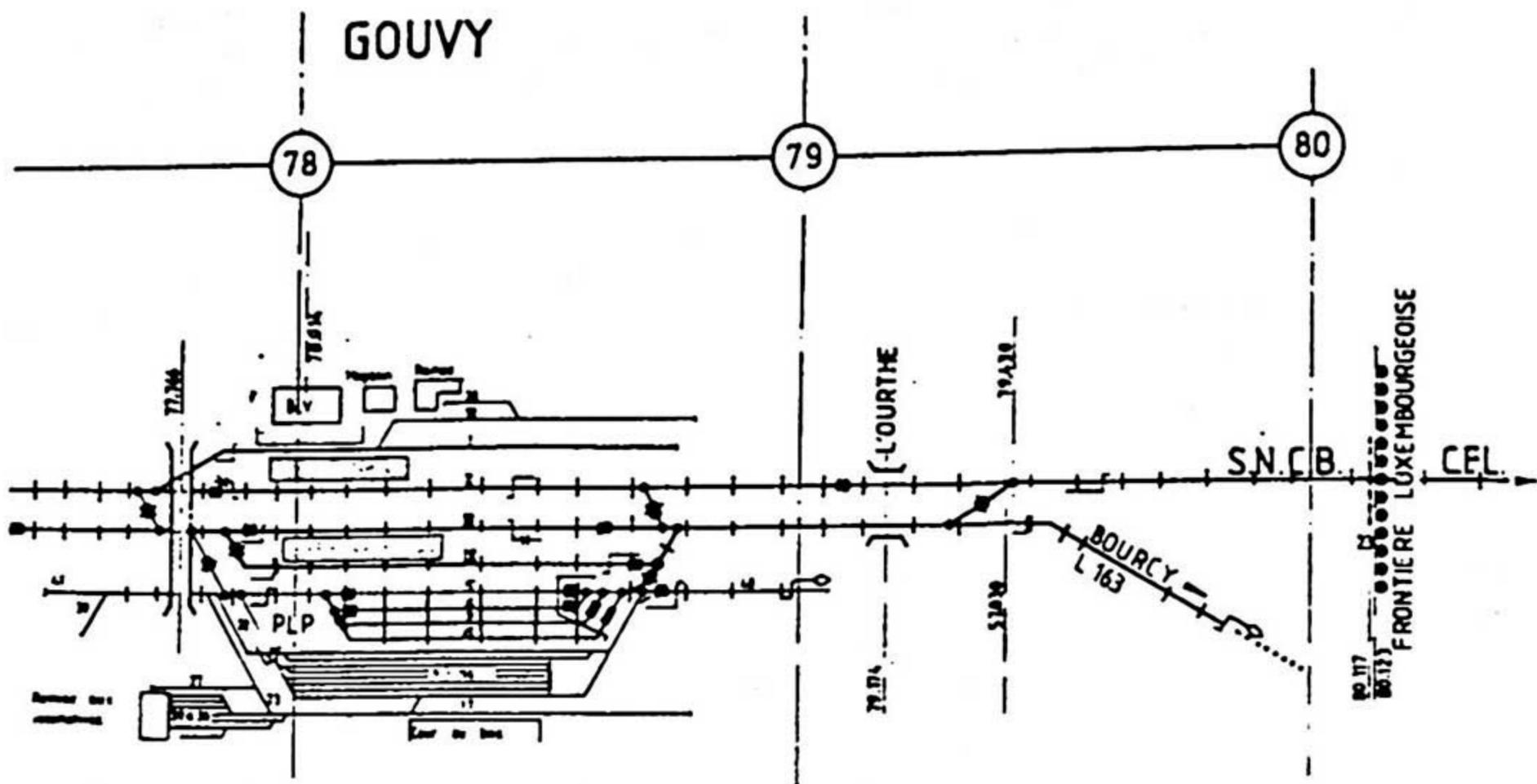
Les travaux de génie civil suivants seront nécessaires avant la mise en service de la traction électrique :

- réfection des tunnels de Targnon, Xhierfomont et Coö ;
- remplacement des passages inférieurs de Bovigny (km 73.025) et de Trois-Ponts (km 53.173) ;
- remplacement des passages supérieurs de Trois-Ponts (km 54.853) et Salm-Château (km 66.982).

(1) - et la section Vielsalm - Gouvy, actuellement à double voie ? Il semblerait que cette double voie serait maintenue, ce qui est logique vu le très dur profil "en dos d'âne" de celle-ci.

(2) - pour une description complète de ce matériel, voir Trans-Fer 83 p. 20.

et Gouvy seront équipées d'une billetterie électronique de type "SABIN".



Et pour conclure...

Il est piquant de constater que la SNCB ait été en quelque sorte "obligée" par un réseau étranger d'électrifier et de moderniser la ligne 42 entre Rivage et Gouvy, alors qu'elle se proposait manifestement d'en... abandonner, à terme, l'exploitation voyageurs.

L'empressement des CFL à électrifier leur "ligne du Nord" entre Luxembourg et Gouvy,... et les démarches financières du gouvernement luxembourgeois à Bruxelles pour forcer la décision de l'électrification de la ligne 42 s'expliquent aisément. Luxembourg est à l'écart du réseau TGV actuellement en préparation en Europe. Afin de désenclaver une ville à vocation européenne, il fallait la relier à de futures gares d'arrêt des TGV européens par des lignes performantes. L'électrification complète de la relation Luxembourg - Liège répond à cet objectif. Elle mettra la capitale grand-ducale en liaison rapide avec la ligne TGV Paris - Bruxelles - Cologne. On sait par ailleurs que les Luxembourgeois ont signé des accord similaires avec le gouvernement français pour être desservis en débranchement de la ligne TGV "Est" le jour où elle sera construite...

Tant mieux pour la pérennité de la très jolie "ligne de l'Amblève" et pour la facilité des déplacements des habitants de la région par ailleurs très touristique, premiers étonnés de cette soudaine sollicitude d'une SNCB qui, sous la férule d'Etienne Schouppe, ne rêve pourtant à nouveau que de suppressions de services ferrés à des fins purement comptables.

Ligne 69 - rénovation de la gare de Comines

La gare de Comines, sur la ligne Courtrai - Poperinge, est en cours de rénovation. Ainsi, le plan de voies a-t-il été simplifié, avec suppression de la 3e voie principale en gare, désormais inutile suite à la suppression de la ligne internationale Comines - Armentières. Suite à la suppression de la dite voie principale, le quai central pour voyageurs a été supprimé et remplacé par deux quais desservant les deux voies principales subsistantes, qui ont par ailleurs été ripées et ainsi rapprochées du bâtiment des voyageurs. Un couloir sous-voies a en outre été aménagé grâce à la pose, en une nuit..., d'un caisson préfabriqué pesant 73 tonnes sous les voies principales. Une aire de stationnement pour voitures, et un abri pour bicyclettes et vélomoteurs ont d'autre part été aménagés. Le bâtiment de gare proprement dit a été rafraîchi intérieurement et extérieurement. La fin des travaux est prévue pour le mois de mai prochain.

d'après Le Soir - 18/1/93

* * *

Ligne 94 - Bruxelles - Tournai - Lille, élevée bientôt au rang de "ligne TGV"

Les travaux d'électrification vont... bon train sur la section bifurcation Proyennes - Lille de la ligne 94. Depuis la fin du mois de septembre 1992, les trains Tournai - Lille de pleine journée étaient remplacés par des autobus pour permettre les travaux d'électrification. L'information brillait par son caractère confidentiel en gare de Tournai : le service de substitution était assuré par un car français de la firme "Cariane". Ces travaux devraient se prolonger plus longtemps que prévu, au moins jusqu'au mois d'avril 1993.

Une fois ces travaux d'électrification réalisés, la ligne 94 sera élevée, à partir de la mi-1994 et pour quelques années, au rang de... "ligne TGV".

Expliquons-nous... L'été 1994 verra, sauf imprévu toujours possible, la mise en service des services TGV Transmanche, qui relieront Londres à Paris et Bruxelles via le tunnel sous la Manche, ouvert entre-temps à la circulation ferroviaire.

A ce moment, les TGV Londres - Bruxelles ne jouiront d'infrastructures à grande vitesse que sur le sol français. Ils partiront de la gare de Waterloo à Londres, dont les installations spécialisées au TGV seront dénommées "London-International". De là, les TGV emprunteront la ligne "classique" Londres-Douvres, électrifiée par 3e rail sous la tension continue de 750 volts, à la vitesse maximale de 160 km/h,

jusqu'à Cheriton, à l'entrée du tunnel sous-marin. Le franchissement de celui-ci, long de 50 km, s'effectuera à 160 km/h. Puis, ce sera la ligne à grande vitesse (LGV) française, parcourue à 300 km/h, jusqu'à la nouvelle gare TGV de "Lille-Europe" (3). Au sud de celle-ci, à Fretin, se trouvera la future bifurcation vers Paris et Bruxelles. Mais, comme la section belge de la ligne TGV à établir entre Antoing et Lembeek ne sera prête, au mieux, qu'en 1996, les TGV transmanche vers Bruxelles emprunteront provisoirement, au départ de Lille-Europe, ... la ligne Lille - Tournai - Hal pour rejoindre la Capitale de l'Europe en gare de Bruxelles-Midi, où un terminal TGV est actuellement en construction. Ils renoueront ainsi avec une vieille tradition : jusqu'il y a quelques années en effet, une voiture-lits directe Bruxelles - Londres et retour, attelée à un train Bruxelles - Tournai - Lille, circulait journallement sur la ligne 94.

A la mi-1994, date de l'établissement probable des premières relations directes Bruxelles - Londres, on prévoit, compte tenu du matériel TGV disponible, baptisé "Eurostar", une desserte toutes les deux heures, pour une durée de parcours totale de 3 heures 15. En 1996, lorsque la totalité des rames commandées sera disponible, la desserte Bruxelles - Londres sera horaire, et prolongée, pour certains trains, au nord de la capitale du Royaume-Uni... A ce moment là, la LGV belge devrait être ouverte au trafic et la ligne 94 retrouvera sa vocation de ligne régionale... (4)

*
* *
*

Ligne 126 Statte - Ciney : il y a trente ans déjà, la ligne voyait passer son dernier train de voyageurs !

Le 11 novembre 1962, la dernière micheline circulait entre Statte et Ciney, dans le désarroi et la peine de voyageurs pour qui les autorails était un lieu de rencontres et de communication, un symbole de la prospérité de l'industrie locale ; grâce au chemin de fer, à l'époque, usines, carrières et commerçants de la région pouvaient à l'époque écouler leurs productions en ville.

La ligne 126 a connu une existence pour le moins mouvementée. La construction de cette ligne de chemin de fer Hesbaye - Condroz, maillon d'un réseau qui allait de Ciney à Landen, a été décidée par Arrêté Royal le 13 mars 1864.

C'était tout d'abord le tronçon Statte - Modave qui a été achevé le 22 novembre 1875. Mais, deux ans plus tard, après de

(3) - l'actuelle gare en cul de sac de Lille prenant le nom de "Lille-Flandres".

(4) - d'après Le Rail, décembre 1993.

nombreuses péripéties et grâce à l'intervention de M. Delloye - Mathieu, bourgmestre de l'époque, la construction a pu être totalement terminée.

La ligne était surtout connue pour le transport des marchandises ; les petites entreprises dont les tôleries Delloye-Mathieu, les nombreuses carrières et les usines de la vallée du Hoyoux en profitaient pour écouler leurs produits, mais cette ligne assurait aussi le transport des voyageurs, car les étudiants descendaient à Huy-Sud ou à Huy St-Hilaire pour se rendre dans les différents établissements scolaires de la ville.

La gare de Clavier était un carrefour important : outre la gare, il y avait une ligne de tram qui ralliait le village à Seraing en passant par Terwagne, Soheit-Tinlot, Villers-le-Temple, Nandrin, Fraineux et le Val-St-Lambert.

La ligne a connu des heures tragiques, comme des déraillements pendant la seconde guerre mondiale. Un système ingénieux avait d'ailleurs été mis au point pour provoquer le déraillement des trains : un coin de bois était disposé en courbe sur les rails, ce qui provoquait à coup sûr le déraillement souhaité. Un sabotage sur une artère principale a même obligé un jour un train express à emprunter la ligne !

De cette ligne 126, il ne reste aujourd'hui que le tronçon Statte - Marchin en exploitation, où, deux fois par jour, un train amène aux tôleries Delloye-Mathieu des marchandises provenant d'Allemagne ou de France. Le reste est maintenu en état pour les besoins de la Défense Nationale, qui a récemment financé la construction d'un nouveau pont... au Pont de Bonne précisément.

La ligne 126 aura ainsi fonctionné pendant quelque nonante ans avant de connaître un bouleversement que la grogne des commerçants, industriels et autres agriculteurs de la région n'a pu empêcher.

Les aînés égrènent leurs souvenirs aujourd'hui. Ainsi, M. Dellery était-il trieur à Huy-Sud : il prenait son service tous les jours à 5h30. Un jour, il reçut une cargaison de cercueils provenant d'Arlon. Après le triage des volumineux "colis" et avant l'arrivée de son collègue, M. Bellery a ouvert un cercueil et s'est installé à l'intérieur en prenant soin de remettre le couvercle. Lorsque le collègue est arrivé, M. Bellery a émis un premier, puis un second bruit, avant de faire subitement sauter le couvercle. On imagine la frayeur de son collègue qui lui en a tenu rancune pendant plus d'un mois.

L'histoire eut un prolongement à Forges, où le passage à niveau était tenu par Madame Blanche Grommen. Un jour, son époux, rentrant d'un enterrement, lui raconta la farce de Monsieur Bellery. Madame Grommen, captivée par le récit de son mari, en oublia de fermer les barrières à l'arrivée du train. Le chef de train, mécontent de cet oubli, fit un rapport, qui valut à la garde-barrière une mise à pied de quelques jours.

A Clavier, gare qui reçut le premier prix du célèbre concours des gares fleuries, le passage du train était, pour

de nombreux petits enfants, un véritable événement. Il n'était pas rare de voir ceux-ci courir au passage à niveau avant d'aller à l'école pour regarder passer le train.

A la halte de Vyle-Tharoul, deux passagers attendaient un jour la "micheline" pour se rendre à Huy. Lorsque celle-ci est arrivée, le chef-garde, qui était barbu, leur a signalé qu'il y avait trop de monde et qu'il était inutile de vouloir y monter. Furieux, l'un des candidats passagers a saisi le chef par la barbe et l'a descendu du train, en lui disant : "Maintenant, il y a une place pour moi..."

Voilà quelques souvenirs parmi bien d'autres. Pour le reste, c'est sûr. Depuis trente ans déjà, la locomotive de la ligne 126 ne sifflera plus !

d'après un article de Ricca PASQUINI
dans Vers l'Avenir, 10/11/92

*
* *
*

Ligne 136A - Florennes - Ermeton-sur-Biert : démontage ; fin d'une époque et d'un rêve

Comme notre lecteur a pu le lire plus haut, un arrêté royal du 2 octobre 1992 autorise à nouveau la SNCB à procéder au démontage des voies de la ligne 136A entre Florennes-Central et Ermeton-sur-Biert.

Ce tronçon représente 10,2 km de voie ferrée.

Desservant les gares de Stave et Biesmerée, la ligne à voie unique Florennes - Ermeton a été construite par l'Etat Belge en 1895. Elle permettait de relier d'une part l'important noeud ferroviaire qu'était Florennes à l'époque, et d'autre part la ligne Tamines - Dinant construite quelques années plus tôt, entre 1879 et 1892, via Mettet, Ermeton et la vallée de la Moline. Le chemin de fer devait permettre l'exploitation des carrières de marbre et des mines de fer de la région.

L'Entre-Sambre-et-Meuse était alors une des régions de Belgique où le réseau ferroviaire était le plus dense. Florennes, par exemple, était relié à pas moins de cinq destinations : Châtelain au nord, Yves-Gomezée et Philippeville à l'ouest, Ermeton à l'est, Doische via Merlemont au sud.

La ligne Florennes - Ermeton n'a toutefois jamais connu de trafic voyageurs très intense. Dans l'Entre-deux-guerres, quatre trains seulement l'utilisaient chaque jour, plus un tôt le matin, le samedi et le dimanche. Le trajet Ermeton - Florennes prenait quelque vingt minutes, avec arrêts à Biesmerée et Stave. Les trains poursuivaient généralement leur route

jusqu'à Senzeille, via St-Aubin, Hemptinne, Jamagne, Philippeville et Neuville-Nord.

Le trafic des voyageurs fut supprimé en juillet 1962. Celui des marchandises subsista jusqu'en décembre 1979, où quelques trains desservaient encore, dans la région, les cours à marchandises de Florennes, pour le bois, et de Merlemont, pour la dolomie.

La ligne a été désaffectée en octobre 1987. Elle est aujourd'hui envahie par la végétation.

Le bâtiment de gare de Biesmerée a disparu. Celui de Stave, par contre, et ses abords, amoureusement entretenu pendant des années par un cheminot qui y habitait, est actuellement encore debout, mais à l'abandon.

En 1988, quelques mordus du rail avaient conçu un projet de création d'un train touristique dans cette région. Celui-ci, au départ de Florennes, où aurait pu être créé un Musée du Rail, aurait rejoint la Meuse (Anhée) via la Moline. Une asbl fut constituée à cet effet, dénommée "TTMM - train touristique Meuse - Moline". Des bénévoles entreprirent alors de travaux de débroussaillage des lignes concernées. En mars 1989, pour aider à la réalisation de ce projet, la commune de Florennes avait acheté, pour la somme de 440.000 F, l'ancienne remise à locomotives en forme de rotonde de Florennes-Central et ses annexes, ainsi que quelques mois plus tard, la plaque tournante, la cabine de signalisation et les terrains environnants.

On rêvait alors aussi d'un musée ferroviaire militaire, à proximité de l'ancienne gare de Florennes-Est.

Le jour de la Saint-Pierre, 29 juillet 1990, une inauguration officielle eut même lieu, en présence de personnalités diverses. Une micheline avait parcouru le trajet Falaën - Stave.

La mise en service régulière de ce train touristique pendant la belle saison fut cependant sans cesse reportée. Des travaux de remise en état n'avaient pu être menés à bien, notamment la remise en état du tronçon Florennes - Stave, où une partie de rails avait été... dérobée ! De plus, un différend avait éclaté entre les responsables de l'asbl TTMM et ceux du CFV3V tout proche...

Ce projet est donc aujourd'hui abandonné, et la décision d'autoriser le démontage de la ligne Florennes - Stave ruine à jamais l'espoir de voir renaître la vie ferroviaire dans la région.

d'après Jean-Fr. Pacco, dans Vers l'Avenir, 9/11/92
recension : M. De Greift

BIENTOT DES CONDUCTRICES DE TRAIN A LA SNCB ?

L'avis SNCB "73 P" du 30.10.92 a modifié les actuelles dénominations "conducteur de traction électrique" et "conducteur de traction diesel" en la dénomination unique de "conducteur de train". De même, la dénomination "élève-conduc-
teur" est remplacée par "aspirant-conducteur".

De plus, l'avis SNCB "76 PS" du 16.11.92 annonce un recrutement d' "aspirants-conducteurs de train". Pour la première fois, les femmes ont accès à ce recrutement. En effet, depuis les réformes de structure à la SNCB, les conducteurs de train appartiennent au service "T" qui bénéficie d'une dérogation ministérielle autorisant le travail de nuit pour les femmes. Lors du dernier recrutement de conducteurs, qui date d'environ dix ans, ce type de personnel relevait de la direction "M" qui ne disposait pas de cette dérogation.

Bientôt des conductrices de train à la SNCB, comme par exemple à la SNCF ? L'avenir nous le dira...

P. Lemja

* * *

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période d'octobre à décembre 1992

1/ SORTIES DE REVISION GENERALE

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

333 - Merelbeke	-16.11 *	335 - Merelbeke	- 30.11*
355 - "	-23.11 *	336 - "	- 9.12*
834 - Schaerbeek	-30.11	356 - "	- 14.12*
2206 - St Ghislain	- 16.12		

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

8452 - Anvers-Dam	- 22.10	8451 - Anvers-Dam	- 19.11
5189 - " "	- 30.10		

2/ MISES HORS-EXPLOITATION

- AM 045 (Schaerbeek): au 1.12.92 (vétusté / manque de pièces de rechange)
- AM 529 (Stockem): au 1.12.92 (vétusté)

RECTIFICATION du Trans-fer n°83:

lire "HORS-EXPLOITATION", ainsi que les nouvelles dates pour:

- AM 116 (Ronet) : au 1.12.92
- AM 061 (St-Ghislain): "

3/ CESSIONS (au 31.12.92)

- Loco 9108 (Merelbeke): au service Infra district Centre (entretien: ATD Schaerbeek) ; remplace loco 9220
- loco 9116 (Ronet): au service Infra District Sud-Est (entretien: ATD Ronet) ; remplace tracteur 708
- loco 9134 (Stockem): au service Infra District Sud-Ouest (entretien: ATD Monceau) ; remplace tracteur 715

4/ REPRISE EN INVENTAIRE

- Loco 9220 (Infra) : au 31.12.92 (pour démolition à l'AC Salzennes)

Mac' Machine (12/92)

* * *

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* La fin prochaine des automotrices Marelli

Les automotrices de la tranche 1953 (035 à 049) dites à "quais hauts" et limitées de ce fait à l'axe ABC (Essen - Anvers - Bruxelles - Charleroi) se répartissent en fait en deux séries : les AM 035 à 044, équipées de bogies Schlieren relativement récents, et les AM 045 à 049 (dites "Marelli", du nom de leur constructeur électricien), à bogies Pennsylvania et moteurs de traction d'origine.

Ce sont précisément ces derniers éléments qui présentent des signes d'usure de plus en plus évidents, tandis que les pièces de rechange commencent à manquer cruellement.

Pour ces raisons, il a été décidé récemment d'arrêter ces cinq automotrices lorsque leur limite de révision sera atteinte: la première à faire les frais de cette mesure fut la 045, retirée de l'exploitation le 1er décembre 1992.

*
* *

* Les "casseroles" modernisées

Par contre, les 21 automotrices de la tranche 1956 (129, 130 et 132 à 150, dites "BUDD", également surnommées les "inox", voire les "casseroles" !) peuvent envisager leur avenir en rose pour un bon bout de temps encore : la SNCB a décidé en effet de leur faire subir une grande révision, qui sera accompagnée d'une remise à jour (un "new look"). Par contre, les 54 automotrices restantes de la tranche 1954 seront "liquidées" selon le schéma prévu, l'apparition des nouvelles automotrices IC (tranche 1993) devant leur porter l'estocade...

*
* *

* Les automotrices triples vont bon train

Après l'effectif des AM 03 de l'atelier de Stockem, c'est à présent le tour de celui de Merelbeke à "grandir" d'une voiture (voyez le tableau des statistiques).

Petite particularité toutefois : comme les voitures ABD des AM 301 à 304 sont équipées de bogies prototypes FIAT (les mêmes qui équipent les voitures intercalaires, d'ailleurs), ces quatre automotrices ne seront "allongées" qu'après toutes les autres. En attendant, elles sont utilisées sur les IC de la dorsale wallonne (entre Herstal et Tournai), tout en restant entretenues à Stockem.

En ce qui concerne les AM 331 à 337, ce n'est que lorsqu'elles quittent l'AC Malines en version triple qu'elles sont officiellement mutées de Stockem ou de Kinkempois vers Merelbeke, pour y être incorporées dans le roulement des IC Gand - Dinant.

*
* *

* Bientôt une nouvelle série de locos bitension à la SNCB ?

On sait qu'un groupe de travail inter-réseaux (SNCB, CFL et SNCF) planche actuellement sur les caractéristiques de la future locomotive polytension 3 kV/25 kV, destinée au trafic marchandises sur l'Athus-Meuse, et aux IC à 200 km/h entre Os-

tende et Verviers. Les premiers engins pourraient apparaître dès 1996.

Surprise : la RENFE (les chemins de fer espagnols) a récemment proposé de céder dix de ses toutes nouvelles locomotives de la série S 252 (à voie large !) à la SNCB et aux CFL! Pour rappel, un de ces engins (de la série à voie normale, cette fois) est venu faire quelques parcours d'essais sur le réseau belge (à la satisfaction générale, semble-t-il), et ce n'est plus un secret que les caractéristiques de ce type de locomotives influenceront fortement le cahier des charges des futures BB bitension belgo-luxembourgeoises...

Il semblerait que la RENFE éprouve des difficultés de paiement, et pourrait de toute façon se passer de ces dix locomotives, leur nombre ayant été quelque peu surévalué lors de la commande !

La SNCB a d'ores et déjà marqué son intérêt : ces engins viendraient utilement renforcer l'effectif des locomotives série 12, actuellement trop faible que pour assurer à la fois les trains de voyageurs IC Lille - Gand - Anvers et les trains de marchandises mis en ligne entre Lille-Délivrance et Merelbeke. D'autre part, l'ouverture du tunnel sous la Manche nécessitera l'utilisation d'engins bitension au départ de Fréthun, sans relais de locomotives jusqu'en Belgique. La première de ces locomotives espagnoles pourrait, en cas d'accord, déjà débarquer en Belgique dès le 1er avril 1993 (sic) !

Seul problème : les bogies de ces dix locos devraient être reconstruits à voie normale par le constructeur allemand Krauss-Maffei. A qui incomberont ces frais d'adaptation ? C'est là qu'est le hic...

* * *

* Des locomotives diesel CC 72000 SNCF en Belgique

Depuis le service d'hiver dernier (27 septembre 1992), des locomotives Diesel CC 72 000 de la SNCF viennent régulièrement à Stockem en tête de trains de marchandises en provenance d'Hagondange (F), via Thionville, Bettembourg et Luxembourg-triage. Ces locomotives sont desservies par des mécaniciens de la SNCF.

Ces puissants et élégants engins bleu et blanc (il ne leur manque plus que le rouge...) assistent les Diesels du type 1800 des CFL, coutumiers de cette relation.

En cas d'indisponibilité, une unité multiple composée de deux BB 63 000 SNCF est susceptible de les remplacer au pied levé.

Voici les trains (de jour) assurés par cette série (sauf dimanches et lundis) - photographes, à vos postes :

49986 Bettembourg 09.16 - Stockem 10.19

44985 Stockem 11.15 - Thionville 13.18
42930 Thionville 17.50 - Stockem 19.13
à vide Stockem 19.34 - Hagondange 22.07

*
* *

* L'interpénétration, encore et toujours...

La suppression des arrêts en frontière, rendue possible par la disparition des contraintes techniques et douanières (grand marché européen), ne fait qu'augmenter le nombre de trains de marchandises susceptibles d'être remorqués toujours plus loin sans changer de locomotive.

Dans cette optique, les CFL ont demandé à la SNCB d'étudier la possibilité de faire circuler leurs Diesel 1800 en unité multiple avec les 52, 53 et 55 de la SNCB, afin d'assurer des trains sur l'axe Athus-Meuse, notamment. Cela permettrait également de rééquilibrer la balance des parcours réciproques entre les engins de traction SNCB et CFL, actuellement en défaveur de ces derniers.

*
* *

* Le 200 km/h en Belgique

En 1990, des essais de croisement à 140 et 160 km/h avaient permis de conclure que l'entrevoie minimum théorique nécessaire pour circuler à 200 km/h devait se situer aux alentours de 2,390 m, avec des profils avant semblables à ceux des automotrices "Break" du moins.

Sur l'axe concerné (Bruxelles - Gand - Bruges), la réalisation pratique de cet entrevoie s'est avérée bien trop coûteuse, voire même impossible au droit de beaucoup d'ouvrages d'art, qui auraient dû être reconstruits.

En juin dernier, de nouveaux essais de croisement (cette fois à 200 km/h) ont été réalisés sur la ligne 75 entre Courtrai et Waregem, où l'entrevoie varie entre 2,263 et 2,287 m.

Conclusions des essais : le profil des automotrices Break s'est révélé très agressif, ce qui laisse supposer que les nouvelles automotrices "1996" n'en hériteront pas...

Moyennant un profilage optimal des futurs engins destinés à circuler à 200 km/h, l'entrevoie minimum actuel (2,200 m en alignement) pourrait par contre suffire pour se croiser à 200 km/h sans précaution particulière.

LE POINT SUR LES COMMANDES DE MATERIEL SNCB

Nous référant au plan d'entreprise de la SNCB pour 1993-1996 actuellement en cours de discussion à la SNCB, nous faisons ci-après le point sur les principaux investissements prévus pour le matériel roulant au cours des prochaines années.

1.- Investissements en cours

- Acquisition de 4 rames TGV "Eurostar" à mettre en service sur la liaison transmanche Bruxelles - Londres. En fait, la commande globale porte sur 34 rames (plus quatre options), commandées en commun par la SNCB (4 rames en propre), la SNCF et les British Railways, qui exploiteront le tout en pool. Il s'agit d'un matériel apte à 300 km/h, tricourant (3 kV SNCB lignes classiques, 25 kV SNCF et SNCB ligne nouvelle et... la grande originalité "insulaire" : 750 volts continu British Railways distribué par 3e rail et capté par frotteurs latéraux). Chaque rame comportera une voiture motrice à chaque extrémité, à poste de conduite central, et 18 remorques intermédiaires (1). L'ensemble de la rame sera séparable en son milieu pour des raisons de sécurité (évacuation par demi-rame en cas de détresse dans le tunnel sous la Manche). Ces rames offriront 794 places assises et 52 strapontins (584 places de 2e classe et 210 de première).

- Acquisition de 140 voitures intermédiaires de 2e classe, avec 4 places de front, destinées à porter les automotrices "Break" doubles série 03, à 3 caisses. Ces voitures sont en cours de livraison depuis le printemps 1992.

- Acquisition de 200 wagons porte-autos

- Construction de 120 wagons trémies à ballast.

2.- Investissements prévus

- Acquisition de 11 rames TGV quadricourant (1,5 et 3 kV continu ; 15 et 25 kV alternatif) pour la future liaison "PBKFA" (Paris - Bruxelles - Köln - Francfort / Amsterdam), à mettre en service à partir de 1996. La commande totale de ce matériel commandé en commun par la SNCF, SNCB, NS et DB, et

(1) - à l'exception de sept rames, parmi celles appartenant en propre aux British Railways, qui composeront une sous-famille dans la mesure où elles ne comporteront "que" quatorze voitures intermédiaires au lieu de 18. Les BR utiliseront ces rames "courtes" pour des services Transmanche desservant des villes situées au nord de Londres (Midlands et Ecosse).

exploité en pool, serait de 27 rames (+ 10 options), dont 11 appartiendraient en propre à la SNCB. Ces rames seraient composées de deux motrices à poste de conduite central (comme les rames TGV Transmanche) et de huit voitures intermédiaires identiques à celles du matériel "TGV-Réseau" actuellement en cours de fourniture à la SNCF.

- Acquisition de 163 voitures "I 11" pouvant circuler à 200 km/h en rames réversibles, à mettre en service entre 1994 et 1996 notamment sur l'axe Ostende - Eupen. Ce matériel est décrit dans notre rubrique "la nouvelle offre voyageurs en 1996" ci-après.

- Acquisition de 120 automotrices triples AM "96". De nouvelle génération, ces automotrices seront limitées à 160 km/h. 50 d'entre elles seront bicourant 3 kV/25 kV (avec une option de 10 autres. Ce matériel devrait être mis en service entre 1995 et 1999. Ce matériel est décrit dans notre rubrique "la nouvelle offre voyageurs en 1996".

- Acquisition de locomotives électriques bicourant pouvant circuler à 200 km/h, à mettre en service à partir de 1997 (2).

- Acquisition de wagons de types divers.

3.- Investissements à prévoir après 1998

Après 1998, il faudra songer à remplacer :

* les automotrices doubles tranche 1962 et suivantes (à partir de 2001).

* les voitures "M 2", datant des années soixante (à partir de 1998).

* divers types de locomotives de manoeuvre (à partir de 1998) et de ligne (à partir de 2000).

R.M.

*
* *

(2) - selon des sources généralement bien informées, ces locomotives, aptes aussi bien au trafic voyageurs à 200 km/h (axe Ostende - Eupen) qu'au trafic des marchandises (axe Athus-Meuse ou tunnel sous la Manche - Belgique) seraient commandées en pool par la SNCB (124 engins), les CFL (30 engins) et la SNCF (31 engins).

DES MODIFICATIONS DANS LES NUMEROS-CODE DES RESEAUX

Des modifications ont été apportées dans la liste des numéros-code identifiant les réseaux propriétaires des voitures et wagons de chemin de fer (à savoir le 3e et le 4e chiffre du numéro UIC normalisé à 12 chiffres immatriculant tout le matériel roulant).

Un "train" de modifications concerne la Suisse. Afin de faciliter la comptabilité nationale par un usage plus important de l'informatique dans les décomptes d'interpénétration entre réseaux suisses à voie normale, le code unique "62" désignant jusqu'à présent l'ensemble des chemins de fer privés suisses est remplacé par les codes suivants :

34	PBr	Pont-Brassus
35	RVT	Régional Val de Travers
36	GFM	Gruyère - Fribourg - Morat
37	STB	Sensetalbahn
38	EBT	groupe Emmental - Burgdorf - Thun
45	SZU	Sichtal -Zürich - Uetlibergbahn
46	MThB	Mittel Thurgau Bahn
47	SOB	Südostbahn
48	BT	Bodensee - Toggenburg
49	RHB	Rorschach - Heiden - Bahn

Ajoutons que les codes suivants sont conservés :

63	BLS	Chemin de fer des Alpes Bernoises
85	SBB/CFE	Chemins de Fer Fédéraux Suisses

D'autre part, les actuels événements survenant en Europe de l'Est ont amené la reconnaissance de deux nouveaux réseaux de l'ex-Yougoslavie (le siège du réseau est entre parenthèses):

78	HZ	Chemins de fer Croates (Zagreb)
79	SZ	Slovenska Zeleznice (Ljubljana)

Cette série de numéros-code verra sans doute encore des modifications - notamment suite à la disparition des CSD (ex-chemins de fer tchécoslovaques) qui feront place à deux compagnies distinctes, l'une pour la Bohême-Moravie et l'autre pour la Slovaquie, même si nous avons peu de chances de voir souvent ces divers numéros passer dans les gares...

P. Lemja

L'OFFRE VOYAGEURS EN 1996

Il y a un an, nous présentions dans Trans-Fer et en exclusivité les grandes lignes de la nouvelle offre voyageurs que la SNCB compte mettre en place à partir de 1996. Depuis notre article, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et l'offre décrite a subi des modifications et aménagements. Aussi, avons-nous décidé d'y revenir, dans ce numéro, afin de présenter à nos lecteurs l'état actuel de la question, tel qu'il est médité dans les bureaux de la rue de France à Bruxelles, et déposé dans les serviettes des membres du Conseil d'Administration de la SNCB.

*
* *
*

Evaluation du plan IC-IR de 1984

La SNCB reconnaît aujourd'hui que le plan IC-IR, introduit en 1984 pour rénover l'offre voyageurs, n'a pu inverser la tendance à la baisse des parts de marché du chemin de fer, malgré une très légère reprise constatée en 1987. Même si quelques adaptations ont permis d'améliorer l'offre de transport sur certaines relations, on constate des taux de fréquentation très différents selon les relations IC-IR. Nous ajouterons, de notre côté, que l'expérience montre aussi que la clientèle qui doit abandonner un point d'arrêt fermé ou un train supprimé est invariablement et définitivement perdue pour la SNCB : elle ne se reporte pas sur une autre solution ferroviaire, la voiture individuelle étant en général la solution toute trouvée.

La SNCB pense aussi que sa clientèle regrette des fréquences trop réduites entre certains grands centres ou villes de moyenne importance, ainsi que des fréquences insuffisantes pendant les débuts et fins de pointe du trafic domicile-travail.

La SNCB constate de plus une rentabilité assez médiocre - au niveau de l'économie d'entreprise - pour la plupart des trains L (omnibus) surtout en heures creuses, ainsi qu'un coût de production élevé pour les trains "P" d'heures de pointe. Enfin, elle remarque que la création de formules de prix nouvelles, plus ciblées, et l'adaptation fondamentale d'autres offres tarifaires, faites ces dernières années, sont de nature à rendre le transport par train plus attractif en matière de prix et de souplesse d'utilisation. Nous ajouterons, quant à nous, que l'augmentation des tarifs voyageurs, à la SNCB, est loin d'avoir été comparable à l'évolution du prix de l'essence à la pompe ; il s'agit là d'un paramètre, certes incomplet, mais pris en compte par beaucoup de voyageurs, lorsqu'il faut

comparer les mérites financiers de la voiture et du train. Si l'essence coûtait en 1982 quelque 30 F à la pompe, soit quelque 10 % de moins qu'aujourd'hui, le prix d'un billet de seconde classe à tarif plein pour effectuer un parcours de 50 km coûtait 125 F, contre 175 F aujourd'hui, soit plus de 40 % de moins !

* * *

L'évolution décidée par la SNCB

Le plan STAR 21 situe l'évolution du transport des voyageurs dans le contexte d'une forte augmentation de la mobilité, de l'ordre d'au moins 35 % d'ici l'an 2020. Dans ce contexte, la SNCB s'est fixé comme objectif un accroissement de la demande de transport intérieur de voyageurs par rapport au volume transporté en 1991 (exprimé en voyageurs/km) de quelque 2 % par an pour la période 1992 à 2010.

* * *

La nouvelle offre de transport "voyageurs" en 1996

Après la mise en service du TGV Transmanche en 1993/1994, la nouvelle conception de l'offre voyageurs de service intérieur correspondra à la deuxième phase de la réalisation du TGV, avec la mise en service de la ligne nouvelle entre Paris et Bruxelles.

Axes de la nouvelle offre

1. - Renforcement de l'offre des trains

La nouvelle offre 1996 s'appuie surtout sur un renforcement de l'offre IC-IR actuelle.

Il convient que les grandes relations directes entre la plupart des grandes agglomérations distantes de 100 km maximum soient assurées par deux trains par heure. Une fréquence d'un train par heure est, en principe, à prévoir dans les autres cas. Sur les lignes à faible trafic, la cadence actuelle d'un train toutes les deux heures sera maintenue.

Pour le transport domicile-travail de et vers Bruxelles, l'attractivité du train devra être renforcée afin de contribuer à la solution des embouteillages routiers sur les voies de pénétration à Bruxelles. C'est indiscutablement LA nouveauté du plan "1996" : il s'agira de trains cadencés d'appoint entre les gares importantes et moyennes de la périphérie de Bruxelles via la Jonction Nord-Midi, et qui circule-

ront uniquement en semaine, de 6 à 10 h. et de 15 à 19 h. (ou 13 à 19 h. sur les lignes où il n'existe qu'une cadence horaire). Ces relations seront dénommées "IB" (Inter-Bruxelles). A noter que l'ensemble du parc actuel des voitures à deux niveaux (soit 130 voitures) sera intégralement et exclusivement affecté à la desserte de ces relations IB.

Pour rencontrer les besoins de transport engendrés par le développement du quartier européen à l'est de Bruxelles, un réseau de desserte spécifique autour de Schuman - Quartier Léopold sera aussi proposé au départ de Bruxelles Schuman : il sera appelé "IS" (Inter-Schuman).

Le but de ces relations IB -IS sera d'offrir au voyageur un cadencement au quart d'heure dans un rayon de 10 à 40 km autour de Bruxelles, pendant une heure de pointe fortement "élargie".

L'offre 1996 tiendra aussi compte des nouvelles possibilités offertes à l'horizon 1996 grâce à la réalisation des travaux d'infrastructure prévus dans le plan STAR 21, à savoir :

- électrification de Boom-Puurs
- électrification de Herentals - Neerpelt
- électrification de Liège - Marloie (1993) ;
- électrification de Tournai - Lille (1993) ;
- électrification de Deinze - La Panne (1994) ;
- électrification de Saint Ghislain - Quiévrain (1994) ;
- pose de la courbe de raccord 36/35 à Louvain (1996) ;
- électrification de l'axe Athus-Meuse
- nouvelle signalisation dans la Jonction (1996) et extension corrélative de sa capacité.

Le tunnel Schuman - Josaphat, lui, ne sera pas réalisé pour 1996.

2.- Résumé de l'offre de transport 1996

Trains	Régime	Période
IC	cadencés	toute la journée
IR		
L	cadencés avec amplitude limitée	pointe domicile/travail
IB/IS		
P	non cadencés	pointe touristique
T		
TGV/INT	-	-

LES NOUVELLES RELATIONS
"1996" -

- Les relations TGV et INT (internationales)

Relations ayant aussi une fonction de transport intérieur :

- Anvers C. - Amsterdam
- * (Paris) - Bruxelles
- Liège G. - Cologne (- Francfort après 1998)

Autres relations

- * Lille - Paris avec correspondances à Lille :
 - direction Courtrai et au-delà
 - direction Tournai - Mons et au-delà

* Bruxelles - Lille - Londres

* Bruxelles - Lille - Paris et au-delà

Trains internationaux (INT)

* Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg - Bâle (1)

* Ostende - Bruges - Gand - Bruxelles - Liège-Guil. - Verviers - Köln (2)

- Les relations IC

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

IC A | ANVERS C - Malines - BRU JNM - Nivelles - CHARLEROI (3)
(matériel : voitures I 11 ou AM 96)

IC B | OSTENDE - Bruges - Gand SP - BRU JNM - Louvain - Liège G
- Verviers Central - EUPEN (4)

(1) - sur cette relation, les trains de jour pourront être progressivement remplacés par des IC "C".

(2) - les trains de jour de cette relation disparaîtront progressivement au fur et à mesure de la mise en service des TGV sur cette ligne.

(3) - le but de cette relation est de réaliser une circulation rapide de trains entre Anvers et Bruxelles, tout en l'intégrant ans l'offre cadencée actuelle de trains chaque demi-heure (l'autre train est le TGV). Le but à atteindre est de relier Anvers et Bruxelles-Nord en 26 minutes, avec arrêt à Malines. La relation Bruxelles - Charleroi doit aussi être très rapide : 36 minutes entre le Midi et Charleroi, avec arrêt à Nivelles. La desserte de Nivelles et/ou Braine l'Alleud n'est pas tranchée.

(4) - l'IC "B" doit être une relation très rapide : Bruxelles-Midi - Gand en 22', Bruxelles-Midi - Bruges en 40', Bruxelles - Liège en 46' (avec arrêt à Louvain). Ce train est le 2e pilier d'une offre de haute qualité sur l'axe Bruxelles - Liège (le premier pilier est le TGV).

(matériel : voitures I 11)

- IC C BRU JNM - Bru Schuman - QL - Namur - Arlon - Luxembourg
- STRASBOURG (- Bâle) (5)
(matériel : voitures I 10, puis autre nouveau
matériel peut-être pendulaire)
- IC D POPERINGE - Ypres - Comines - Wervik - Menin - Wevelgem
- Bissegem - Courtrai - Gand SP - BRU JNM - Aarschot
via courbe 36/35 - Diest - HASSELT (- Genk) (6)
(matériel : AM 96)
- IC E BRU JNM - Braine-le-C - Soignies - Mons - Jemappes -
Quaregnon - ST GHISLAIN - Quiévrain (7)
(matériel : AM Break à 3 caisses)
- IC F LIEGE P - Liège G - Huy - Namur - Charleroi S -
La Louvière S - Mons - TOURNAI
(matériel : AM 96)
- IC G OSTENDE - Bruges - Gand SP - Dampoort - Lokeren
St Nicolas - (Berchem) - ANVERS Central
(matériel : AM Break à 3 caisses)
- IC H ANVERS C - (Berchem) - Lier - Heist o/d B -
Aarschot - Diest - HASSELT
(matériel : AM Break à 3 caisses)
- IC I LILLE - Mouscron - Courtrai - (Waregem) -
GAND SP - Dampoort - Lokeren - St Nicolas -
(Berchem) - ANVERS C (8)

(5) - le but de cette relation est de relier les trois grands centres européens actuels de Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Les horaires de cette relation seraient "à la carte", mais à fréquence minimale (pas d'intervalles de plus de trois heures) et en fonction des besoins de la clientèle. La durée du trajet Bruxelles - Luxembourg sera raccourcie en limitant le nombre d'arrêts et en augmentant la vitesse par l'amélioration de l'infrastructure et l'utilisation d'un matériel performant (rames pendulaires ?). L'objectif est de relier Bruxelles QL à Luxembourg en 1h45. Les trains IC "C" remplaceront les trains internationaux de jour circulant sur cet axe (actuellement 5 par jour et par sens).

(6) - le train IC "D" sera amorcé à Poperinge compte tenu de l'importance du potentiel de trafic de la ligne Poperinge - Courtrai en direction de Bruxelles.

Ce train permettra une meilleure desserte Bruxelles - Hasselt, où on gagnera quelque 20 minutes par rapport à la situation actuelle. Aarschot jouera le rôle de gare de correspondance vers Heist-op-den-Berg et Diest (par train L).

L'IC "D" fera disparaître un nombre identique de trains "P" actuels Bruxelles - aarschot - Hasselt.

(7) - L'IC "E" et l'IR "J" desserviront la relation Bruxelles - Mons par suite de la suppression des trains internationaux Bruxelles - Paris via Mons lors de l'arrivée du TGV.

(8) - les IC "I" et "J" devront être dotés d'automotrices bicourant. Ils pourront être accouplés à Courtrai pour ne plus former qu'un seul train jusqu'à Lille : cette opération pour-

	(matériel : AM 96 bi-tension)
IC J	LILLE - Mouscron - COURTRAI - Izegem - Roulers - Torhout - Bruges - OSTENDE (8) (9) (matériel : AM 96 bi-tension)
IC K	BRU JNM - Malines - (Berchem) - ANVERS C - Kapellen - Kalmthout - Essen -...- NIJMEGEN (10) (matériel : rames Benelux actuelles : HL 11 + voitures réversibles NS)
IC L	BRU JNM - Schuman - QL - Ottignies - Gembloux Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont Marbehan - Arlon - LUXEMBOURG (11) (matériel : AM 96)
IC M	BRU JNM - Ath - Leuze - Tournai - Herseaux - MOUSCRON (12) (matériel : voitures I 10)
IC N	* KNOKKE - Duinbergen - Heist => * BLANKENBERGE => => BRUGES - (Aalter) - Gand SP - BRU JNM - Louvain - Tirlemont - Landen - (Alken) - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - GENK (13) (14) (matériel : AM Break à 3 caisses)

rait néanmoins être malaisée en cas de forte composition. Aussi, on pourrait aussi envisager de limiter l'IC "I" à Courtrai en correspondance avec l'IC "J" qui continuerait jusqu'à Lille.

(9) - A Bruges, ce train devrait être en correspondance avec l'IC Bruxelles - Knokke/Blankenberge afin d'assurer une relation toutes les demi-heures entre Ostende et Bruxelles.

(10) - il semble réaliste de créer une relation directe entre la région, en expansion, située au nord d'Anvers et Malines/Bruxelles. Aussi, il conviendrait de prévoir un arrêt du service IC "K" à Kalmthout et Kappelen. Si ce n'est pas possible, il conviendra de prolonger un autre service IC (ex. le "A") jusqu'à Essen.

(11) - Si Wavre ne peut obtenir une relation directe avec Bruxelles à la suite de contraintes techniques à Ottignies (cisaillement dans le sens Wavre - Bruxelles), une correspondance optimale doit être organisée entre les trains IC "L" et "P".

(12) - par le jeu des correspondances, il faut garantir à Tournai une correspondance entre l'IC M et celui de la dorsale wallonne (F) afin d'assurer une relation Mouscron - dorsale wallonne.

(13) - la relation IC vers Hasselt et Genk est séparée de celle vers Liège et au-delà. De cette manière, on réalise de meilleures relations Bruxelles - Hasselt - Genk et Bruxelles - Liège (suppression du délai d'accouplement à Landen), et les gares de Tirlemont et Landen sont desservies toutes les 30 minutes vers Bruxelles.

(14) - grâce à l'arrêt supplémentaire à Alken, la mise en service d'un train "L" Landen - Hasselt est superflue. L'arrêt de Aalter n'est pas encore décidé.

- IC O Verviers C - (Pepinster) Liège G - Ans - Waremme - Landen - Tirlemont - Louvain - BRU JNM (13) (15)
(matériel : AM Break à 3 caisses)
- IC P GAND SP - Alost - Denderleeuw - BRU JNM - Schuman Quartier Léopold - Ottignies (11) - Gembloux - NAMUR

=> Andenne - Statte - Huy - Flémalle Hte - LIEGE G - LIEGE Palais (16)

=> Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - DINANT
(matériel : AM Break à 3 caisses)
- IC Q Saint-NICOLAS - Lokeren - Zele - Termonde - BRU JNM - Liedekerke - Denderleeuw - Alost - Lede - Wetteren - GAND Saint Pierre
(matériel : AM Break à 3 caisses)

- Les relations IR

- IR a CHARLEROI S - Marchienne a/Pt - Luttre - Nivelles Braine l'A - BRU JNM - Vilvorde - Malines - Nekkerspoel - Wavre St Cat - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel O God - Berchem - ANVERS Central
(matériel : AM quadruples)
- IR b ANVERS C - Berchem - Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - BRU JNM - Hal - Enghien =>

=> Herne - Tollembeek - Galmaarden - Viane M - GRAMMONT

=> Silly - ATH (- Rebaix - Papignies - Houraing - Lessines - Acren - Grammont)
(matériel : AM quadruples)
- IR c BRU JNM - Hal - Tubize - Braine-le-C - Ecaussinnes La Louvière C - La Louvière S - Leval - BINCHE (17)
(matériel : AM quadruples)

(15) - le rôle de ce train est celui de collecteur / distributeur du TGV à Liège. Une relation navette entre Liège et Maastricht en correspondance à Liège avec le TGV ou l'IC "B" sera créée.

(16) - on a voulu créer une relation directe entre Huy, Andenne et Bruxelles. La tranche "Liège" de ce train aura priorité sur la tranche "Dinant". Cette mesure permet de limiter l'IR vers Charleroi et au-delà (IR "e") à Namur.

(17) - comparaison IR "c" et "j" : deux variantes doivent encore être examinées : la première consiste à fusionner l'IR "c" et "j" sur le trajet Bruxelles - Braine-le-Comte en mettant en marche l'IB 3 entre Bruxelles et Soignies (mais ces deux relations IR seront alors ralenties, ce qui va à l'encontre de l'objectif poursuivi). La seconde consiste à laisser les IR "c" et "j" indépendants et de ne pas organiser de circulation de l'IB 3 entre Bruxelles et Soignies

- IR d ANVERS C - Berchem - Lierre - Herentals - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - NEERPELT
(matériel : voitures M 4 ou automotrices doubles tranche 78/79 rinnovées et réaménagées)
- IR e NAMUR - Jemeppe s/S - Auvelais - Tamines - Châtelet - Charleroi S - Marchienne a Pt - Forchies - Piéton - Carnières - Morlanwelz - La Louvière S - Mons - Jemappes - Quaregnon - St Ghislain - Blaton - Péruwelz - Antoing - Tournai - LILLE (18)
(matériel : AM 96 bi-tension)
- IR f COURTRAI - Harelbeke - Waregem - Deinze - Gand SP - Wetteren - Termonde - Malines - Nekkerspoel - Lier - Herentals - Tielen - TURNHOUT
(matériel : voitures M 4 ou automotrices doubles tranche 78/79 rinnovées et réaménagées)
- IR g COURTRAI - Vichte - Anzegem - Audenaerde - Zottegem - Denderleeuw - BRU JNM (19)
(matériel : voitures M 4)
- IR h BRU JNM - Schuman - QL - Etterbeek - La Hulpe - Genvai - Rixensart - Ottignies - Louvain-la-Neuve UNIVERSITE (20)
(matériel : automotrices doubles tranche 78/79 rinnovées et réaménagées)
- IR i DE PANNE - Koksijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Gand-St-Pierre - Bru JNM - Aéroport (21)
(matériel : automotrices doubles tranche 78/79 rinnovées et réaménagées)
- IR j BRUXELLES JNM - Halle - Tubize - Braine-le-Comte - Soignies - Jurbise - MONS (Cuesmes - Frameries - Genly - Quévy) (17) (22)

(18) - l'IR "e" est prolongé jusqu'à Lille afin de donner, dès La Louvière, aux villes du Hainaut, la possibilité de rejoindre Lille pour y obtenir des correspondances TGV vers Paris ou Londres. Pour toutes les villes de la dorsale wallonne situées à l'est de La Louvière (Charleroi, Namur ou Liège), il sera plus rapide de rejoindre Bruxelles afin d'y trouver un TGV vers Paris ou Londres.

(19) - les arrêts supplémentaires de l'IR "g" à Vichte et Anzegem permettent la suppression du train L Audenaerde - Courtrai.

(20) - la relation directe Bruxelles - Louvain-la-Neuve Université permet à la ville nouvelle de disposer d'une relation directe avec Bruxelles et aussi de doter les gares de Rixensart, Genvai et La Hulpe, et même éventuellement Boitsfort, d'une relation directe et rapide avec Bruxelles.

(21) - A Lichtervelde, il y aura correspondance depuis Bruxelles vers Roulers avec le train L Bruges - Courtrai en remplacement de la relation IC actuelle Bruxelles - Ostende via Courtrai, jugée trop lente.

(22) - Mons ne bénéficiera plus de desserte actuelle par trains internationaux. Il faut donc organiser une seconde relation horaire avec Bruxelles. Le train IR Bruxelles - Mons -

- (matériel : AM quadruples)
- IR k ST NICOLAS - Tamise - Bornem - Puurs - Willebroek - Malines - (Haacht) - LOUVAIN
(matériel : voitures M 4 ou automotrices doubles tranche 78/79 rénovées et réaménagées)
- IR 1 LIEGE G - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coe - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy -...- LUXEMBOURG
(matériel : voitures M 4)
- Les relations IB - IS**
- IB 1 LUTTRE - Obaix Buzet - Nivelles - Lillois - Braine l'A - Waterloo - Rhode SG - Uccle Cal - Bruxelles JNM - Schaerbeek - Vilvorde - MALINES
(matériel : voitures M 5 à deux niveaux)
- IB 2 TERMONDE - Lebbeke - Opwijk - Merchtem - Asse - Jette - Bockstael - BRU JNM - Liedekerke - Denderleeuw - Erembodegem - ALOST
(matériel : voitures M 5 à deux niveaux)
- IB 3 (SOIGNIES - Braine-le-C - Tubize) - Hal - BRU JNM - Schaerbeek - Zaventem - Kortenberg - Louvain - TIRLEMONT (23)
(matériel : voitures M 5 à deux niveaux)
- IB 4 ZOTTEGEM - Herzele - Burst - Ede - Haaltert - Denderleeuw - Liedekerke - Ternat - Jette - Bockstael - BRU JNM - Hal - Enghien - Herne - Tollembeek - Galmaarden - Viane M - GRAMMONT
(matériel : voitures M 5 à deux niveaux)
- IS 1 NIVELLES - Lillois - Braine l'A - Waterloo - Rhode SG - Etterbeek - QL - SCHUMAN - tunnel Schuman-Josaphat - Schaerbeek - Zaventem - Kortenberg - LOUVAIN (24)
(matériel : automotrices doubles "classiques")
- IS 2 ANVERS C - Berchem - Kontich - Duffel - Wavre St Cat - Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - Schaerbeek - tunnel Schuman-Josaphat - SCHUMAN - QL - Etterbeek - HAL (24)
(matériel : automotrices doubles "classiques")

Quévy permet de doter Braine-le-Comte et Soignies d'une cadence de deux trains par heure et de relier par exemple Frameries et Jurbise directement à Bruxelles. En outre, la mise en marche de ce train permet la suppression du train L Soignies - Quévy, pourrait éliminer la relation cadencée d'heure de pointe IB 3 entre Soignies et Bruxelles.

(23) - Ce train aura Soignies pour point d'origine, si l'IR Bruxelles - Mons est fusionné avec l'IR "c".

24 () - il s'agit de l'itinéraire définitif. En attendant l'ouverture du tunnel "Josaphat" à percer, un autre itinéraire sera à établir dès 1996.

IS 3 | ALOST - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke - Ternat
 - Jette - Bockstael - SCHUMAN - QL - Etterbeek -
 Ottignies - Gembloux - NAMUR
 (matériel : automotrices doubles "classiques")

- les relations L

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

Ligne	Section
12	Anvers C - Essen - (Roosendael) (AM double classique)
15	Anvers C - Lier - Aarschot - Louvain - Herentals (AM 86)
15 bis	Mol - Hasselt (25) (voitures M2)
25	Anvers C - Bru JNM (- Nivelles) (AM double classique)
26	Vilvorde - Mérode - Hal (AM double classique)
35	Hasselt - Aarschot - Louvain
36	Louvain - Landen Louvain - Bru JNM (AM double classique) Liège G - Waremme (AM double classique)
36C	Bruxelles JNM - Aéroport national (26) (AM double classique)
37	Liège P ou G - Welkenraedt (-Aachen HBF) (27) (AM double classique)
40	Liège G. - Visé - Maastricht (15) (AM 86)
43	Liège G - Jemelle (AM double classique)
44	Verviers C - Spa - Géronstère (28) (AM double classique)
50	Bru JNM - Jette - Ternat - Denderleeuw - Alost (AM double classique)
50/90	Gand SP - Alost - Grammont (AM double classique)
50A	Gand SP - Bruges (AM double classique)
52	Anvers C - Boom - Puurs (AM 86)
53	Gand SP - Termonde - Malines (AM double classique)
53bis	Malines - Louvain (AM 86)
58	Eeklo - Gand-St-Pierre (voitures M2)
59	Anvers C - St Nicolas - Lokeren (29) (AM 86)
60	Bru JNM - Termonde (AM double classique)
66	Courtrai - Bruges - Zeebruges (AM double classique)
82	Alost - Burst (autorails)
86	Gand-St-P. - Renaix (voitures M2)

(25) - si l'exploitation "voyageurs" de cette ligne est maintenue à cette date !

(26) - l'aéroport doit être desservi par une, voire deux navettes si des relations ayant Bruxelles comme terminus ne sont pas trouvées en nombre suffisant.

(27) - cette relation sera prolongée vers Aachen Hbf selon les besoins, puisque les trains internationaux Liège - Allemagne, une fois assurés par TGV, ne desserviront plus Verviers. L'horaire de cette relation devra être fixé de sorte qu'à Verviers, elle donne correspondance à l'IC "B" Ostende - Eupen.

(28) - cette relation sera limitée à Verviers-Central.

(29) - la desserte de la relation Lokeren - St-Nicolas se justifie car l'IC "Q" ne fait arrêt ni à Belsele, ni à Sinaai.

89	Denderleeuw - Zottegem - Audenaerde (AM double classique)
92	Ath - Mons (AM double classique)
96	Bru JNM - Braine-le-Comte (AM double classique)
96	Mons - Quévy (AM double classique)
108	Braine-le-Comte - Manage (AM double classique)
112	Charleroi S - Manage - La Louvière C - Mons ⁽³⁰⁾ (AM double classique)
122	Gand SP - Grammont
124	Nivelles - Bru JNM (- Anvers) (AM double classique)
125	Namur - Liège Guil. (AM double classique)
130	Namur - Charleroi-Sud (AM double classique)
130A	Charleroi S - Erquelinnes (AM double classique)
132	Charleroi S - Couvin (voitures M2)
139	LLN Université - Ottignies - Louvain (AM86)
140	Charleroi S - Ottignies - Wavre (AM double classique)
144	Gembloux - Jemeppe s/S (AM double classique)
161	LLN Université - Bru Nord (AM double classique)
161	Ottignies - Namur (AM double classique)
162	Namur - Arlon (AM double classique)
163	Libramont - Virton ⁽³¹⁾ (autorails)
166	Dinant - Bertrix - Libramont (matériel bitension)

Les trains P seront composés à l'aide des 550 voitures M2 et 428 voitures M4.

3.- Un nouveau matériel roulant

Exigences qualitatives pour le transport des voyageurs

Une nouvelle génération de matériel roulant fera son apparition en Belgique dans quelques mois avec la mise en service de la relation directe Transmanche Bruxelles - Londres, desservie par les TGV Transmanche. Dès 1996, on verra apparaître des TGV sur la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam/Köln. Certes, ce matériel très onéreux, conçu pour le transport international, ne peut être utilisé pour les relations de service intérieur.

Néanmoins, le niveau de confort atteint par les TGV constituera une référence par rapport à laquelle le matériel IC de service intérieur sera comparé par la clientèle. La SNCB devra dès lors relever de manière significative le niveau de confort des trains de service intérieur, tout en préservant un coût raisonnable.

Caractéristiques du nouveau matériel

Compte tenu des relèvements de vitesse prévus, la relation Ostende - Eupen sera exploitée à l'aide de rames réversibles constituées de nouvelles voitures à voyageurs de type I 11,

(30) - l'organisation de cette relation entraîne la circulation de trois trains par heure et par sens entre la bifurcation de La Louvière et Mons.

(31) - si l'exploitation "voyageurs" de cette ligne est maintenue à cette date !

dont nous publions les diagrammes ci-après (voiture de 1ère classe, 2e classe, et voiture mixte 2e classe/fourgon/cabine de réversibilité).

La sécurité pour la circulation à 200 km/h sera assurée par l'installation d'un frein électro-magnétique, tandis que locomotives et voitures-pilotes seront équipées d'un système d'arrêt automatique de type "TBL 2", qui assurera le contrôle de vitesse du train lors des arrêts et ralentissements imposés par la signalisation.

En sa séance du 16 décembre 1992, le Conseil d'administration a marqué son accord pour la passation d'une commande de 163 voitures de ce type I 11 à la société Bombardier-Eurorail (anciennement Brugeoise et Nivelles). Livraison entre 1995 et 1997. Pour les locomotives, il faudra attendre la définition d'un nouveau type de machine bi-courant apte aussi bien à la traction des trains de voyageurs à 200 km/h sur l'axe Ostende - Eupen qu'à celle des trains de marchandises sur l'Athus-Meuse notamment.

Pour toutes les autres relations IC, la SNCB compte faire appel à une nouvelle génération d'automotrices électriques, dénommée AM 96. Ces automotrices triples seront limitées à 160 km/h ; nous en publions ci-après le diagramme.

En sa séance du 16 décembre 1992, le Conseil d'administration a marqué son accord pour la passation d'une commande de 120 automotrices triples "AM 96", en deux versions : 70 automotrices monocourant 3 kV continu, et 50 automotrices bicourant 3 kV continu / 25 kV alternatif. L'association momentanée BN-ACEC sera chargée de la livraison de cette commande entre 1995 et 2000.

Les automotrices bi-courant circuleront sur les relations Ostende - Lille, Anvers - Lille, Charleroi - Lille et Athus-Meuse. Elle devraient être accouplables par un seul conducteur.

Ces deux matériels nouveaux (automotrices AM 96 et voitures I 11) auront les caractéristiques de confort suivantes : 3 sièges individuels de front en 1ère classe, 4 en seconde classe (32). Chaque siège sera équipé d'une petite table basculante. Une attention particulière sera apportée à une bonne isolation acoustique et à une suspension de qualité. Le matériel sera climatisé et muni de lampes liseuses individuelles en 1ère classe. Ce matériel sera conçu pour la meilleure information du voyageur : des displays informeront le voyageur sur l'itinéraire du train à l'extérieur (de manière simplifiée) et à l'intérieur de la voiture (avec indication des points d'arrêt du train) ; une sonorisation efficace sera installée. Les voitures de 1ère classe seront systématiquement conçues pour le transport de personnes à mobilité réduite. Des

(32) - par rapport à l'actuelle disposition des sièges à 4 de front en 1ère classe et 5 en seconde classe, cette mesure conduit à une réduction du nombre de places assises d'environ 20 % par voiture.

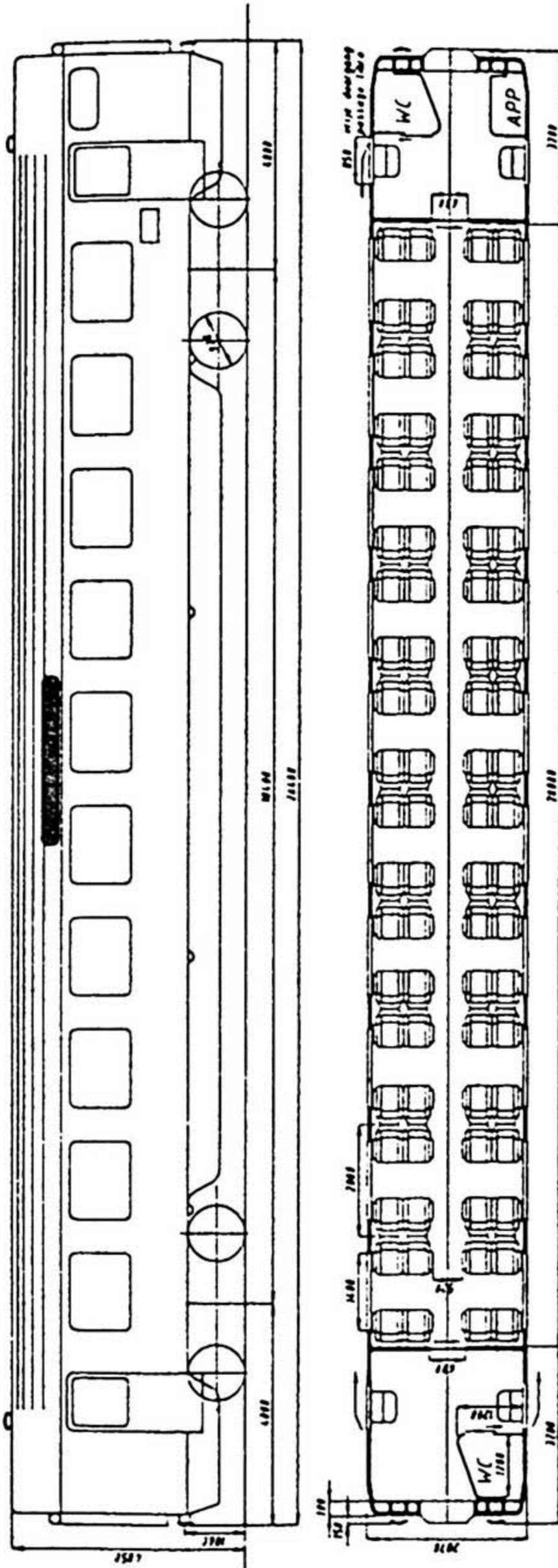
toilettes chimiques seront prévues pour le matériel apte à rouler à 200 km/h. Ultérieurement, ce système, plus coûteux mais plus adéquat pour l'environnement pourrait être généralisé. Enfin, un système de diagnostic permettra de localiser et de pallier rapidement une panne.

4. - Adaptations de matériel

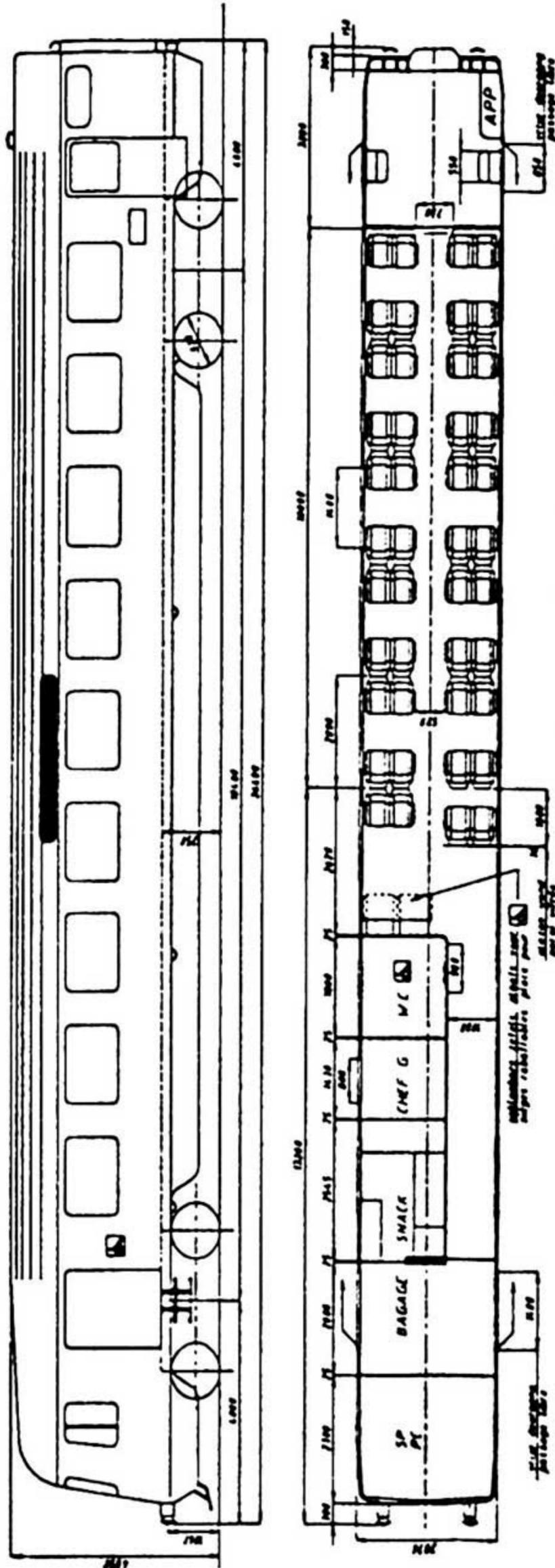
L'adaptation des voitures M4 et des automotrices "Break" aux nouvelles normes relatives au nombre de sièges de front sera reconsidérée à l'occasion de la grande révision (effectuée à la mi-vie du matériel). Les automotrices doubles et quadruples utilisées pour les services IR seront rénovées à l'occasion d'une révision (peinture extérieure et aménagement intérieur).

Normes de qualité du matériel de transport des voyageurs
objectifs par catégorie de train pour tout nouveau matériel

Normes	Catégorie de train					
	IC	IR	L	P	T	IB/IS
Vitesse	HV=200 AM=160	160	140	160	160	140
Siège le cl 2e cl type	2+1 2+2 indiv	2+1 2+2 indiv	2+2 2+2 indiv	2+1 2+2 indiv	2+1 2+2 indiv	2+2 2+2 indiv
Téléphone	oui	oui				
Climatisat.	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Portes int.	autom.					
Portes ext.	norm.	norm.	norm.	norm.	norm.	larges
WC/voiture	2	1	1	1	1	1 par AM
Minibar	oui				oui	
Sonorisat.	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Annonces	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Accès le cl handicapé	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Intercircul	oui	oui	oui	oui	oui	oui



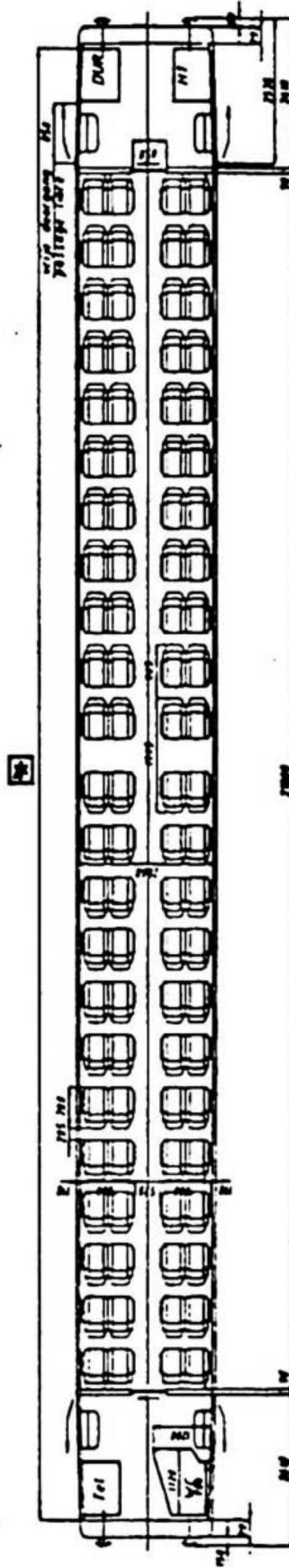
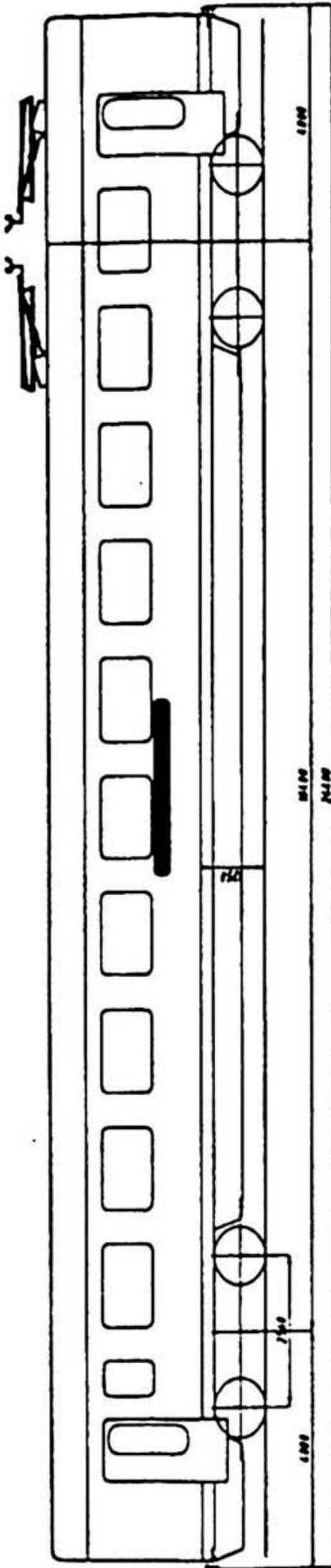
Reeks - Série	Dud nr - Ancien n°	Nieuw nr - Nouv n°	Type	Zitplaatsen - Pl assise	Tara Tare	Totaal gew - Tonnage	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Disk /nr.
111			B 10	80				125/75m	200 km/h	6860001
Modèle	70105/97	05/10/97	M20 423 (B)							
firmwijzing										
voiture I 11 - 2ème classe - 686-0-001M										



**voiture I 11 - 1ère classe
fourgon + cabine de conduite**

Reeks-Série	Old nr - Antien n°	Nieuw nr - Nieuw n°	Type	Zitplaatsen - Pl assise	Taraire - Tare	Totaal gew - Tonnage	Aantal - Quantity	Bocht - Curve	Snelheid - Vitesse	Disk /nr
111			BDKx	46				125/75m	200 km/h	6870001
Modific	1945/92	05/10/92					M20 423			
Gewijzigd							(B)			687-0-001M

automotrice triple "AM 96"
voiture intermédiaire



Reeks-Série	Oud nr - Ancien n°	Nieuw nr - Nouv. n°	Type	Zitplaatsen-Places	Totaal gew.-Tonnage	Aantal Quantité	Becht Courbe	Snelheid Vitesse	Disk.fer.
MR96			B	92 B			125/75m	160 km/h	4250015
Modific Gewijzigd	6/11/92					M20.423	(B)	425-0-015M	

Le nouveau service des voyageurs en mai 1993

Les "fuites" provoquées dans la presse par la discussion du plan d'entreprise SNCB pour 1993-96 ont provoqué bien des remous dans la presse. A la lumière du contenu de ce plan d'entreprise de la SNCB, et des décisions prises par le Conseil d'Administration de la Société en date du 29 janvier dernier, nous voudrions dans cet article faire le point sur les modifications que la SNCB compte réaliser en service "voyageurs" pour le prochain service d'été, qui entrera en vigueur, rappelons-le, le 23 mai prochain.

Le service international

Rappelons d'abord que l'instauration des services TGV "Transmanche" entre Londres et Bruxelles est prévue pour juin 1994, tandis que la mise en circulation des TGV entre Paris et Bruxelles et Amsterdam/Liège est prévue pour juin 1996. Dans cette perspective, les améliorations suivantes seront introduites dès fin mai 1993 :

Bruxelles - Paris : une nouvelle paire de trains sera mise en circulation, sans que du matériel supplémentaire soit nécessaire : surcharges et dédoublements ne seront ainsi plus nécessaires.

Belgique - Allemagne : une amélioration sensible de l'offre est prévue, afin de créer des relations de qualité (Eurocity) entre la Belgique et la Ruhr, qui seront ultérieurement mises en correspondance avec le TGV Transmanche. Concrètement :

- le train Eurocity actuel 48/49 Memling Ostende - Cologne sera prolongé vers Düsseldorf - Dortmund.

- le train 238/239 Paris - Bruxelles - Cologne deviendra l'Eurocity 38/39 et sera prolongé lui aussi vers Düsseldorf et Dortmund.

- un train Eurocity de jour sera créé entre Bruxelles, Cologne, Dortmund et Berlin (48/47).

- un nouveau train Eurocity matinal Cologne - Bruxelles (36) sera mis en service, avec son parcours vespéral d'équilibre (37).

Ces trains seront assurés par du matériel de qualité, avec possibilité de restauration.

Belgique - Suisse - Italie

Le train Eurocity actuel 94/95 "Iris" Bruxelles-Midi - Bâle circulera désormais comme "train bloc" entre Bruxelles et Zurich, avec passage direct à Bâle (sans contrôle de police ou de douane à Bâle). Relevons aussi que le train Bruxelles - Milan et retour (297/298) sera accéléré.

Le service intérieur

Etienne Schoupe l'a maintes fois déclaré : il n'y aura pas de bouleversements de l'offre "voyageurs" de service intérieur mai 1993, mais des retouches ça et là compte tenu des travaux en cours à l'infrastructure... et des suppressions.

Voici, ligne par ligne, les aménagements qui sont actuellement prévus pour le service d'été 1993..

Ligne 36C - Bruxelles - Zaventem/Aéroport National

En raison des adaptations apportées au service des trains empruntant le tronçon Bruxelles - Hal de la ligne 96 (voir ci-dessous), la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National sera modifiée. Les nouveaux horaires établis et les possibilités réduites de réception et de stationnement à l'aéroport (1) nécessitent de limiter à Schaerbeek les actuels trains IC "I" provenant de Saint-Ghislain et qui étaient prolongés jusqu'à présent à l'aéroport. Dès lors, une troisième navette horaire Bruxelles-Central - aéroport sera instaurée. Une de ces trois navettes desservira la gare de Zaventem (ligne 36), la deuxième Diegem ; la troisième sera directe.

Ligne 43 Liège - Jemelle

La mise sous tension de cette ligne interviendra pour le nouveau service d'été 1993. La mise en service de trains électriques sur cette ligne permettra un maigre gain de 5 minutes sur la durée de parcours actuelle par rames tractées par locomotives diesel.

Lignes 75 et 94 : desserte de Lille

La desserte par trains entre Courtrai et Lille et Tournai et Lille sera renforcée et mise en correspondance avec le nouveau service TGV Lille - Paris que la SNCF mettra en vigueur dès le 23 mai prochain.

(1) - impossibilité de recevoir un train composé de deux automotrices quadruples à Bruxelles-National, nécessitant jusqu'à présent le scindage de ce type de trains à Schaerbeek.

Ligne 89 : axe Bruxelles - Courtrai

La durée de parcours de l'IC "G" Bruxelles - Courtrai - Bruges - Ostende sera réduite de 4 minutes suite à l'achèvement des travaux à Audenarde et à l'entrée de Denderleeuw. Ce train fera désormais son terminus à Schaerbeek au lieu de Bruxelles-Nord. Par ailleurs, le train "L" actuel Termonde - Bruxelles-Midi sera prolongé jusqu'à Denderleeuw et continuera ensuite sous régime "L" entre Denderleeuw et Zottegem.

Ligne 96 : tronçon Hal - Bruxelles

La réalisation des grands travaux d'infrastructure liés au TGV entraînera pendant plusieurs années un allongement de 4 minutes environ des temps de parcours des trains empruntant la ligne 96 entre Bruxelles et Hal. De ce fait, la desserte des quatre gares intermédiaires sera temporairement modifiée : deux gares continueront à être desservies par les trains "L", les deux autres le seront respectivement par l'IR "b" (Grammont) et l'IR "o" (Binche).

Ligne 161/161 D : Bruxelles - Ottignies - Louvain-la-Neuve

Un nouveau service de train de type "semi-direct" sera assuré entre Bruxelles, Ottignies et Louvain-la-Neuve grâce au détournement/prolongement de l'IR "o" Binche - Schaerbeek à partir de Bruxelles-Nord. Ce train fera arrêt à Bruxelles Schuman - Quartier-Léopold, Etterbeek, Boitsfort, La Hulpe, Genval, Rixensart et Ottignies, avant de faire terminus à Louvain-la-Neuve.

Voici maintenant les suppressions à l'ordre du jour.

Ligne 163 : Libramont - Bastogne-Nord

On le sait, la SNCB avait l'intention de supprimer le service des voyageurs sur trois lignes de son réseau à partir de mai 1993 : les lignes 15bis Mol - Hasselt, 165 Bertrix - Virton et 163 Libramont - Bastogne-Nord. Les arguments avancés sont connus : sur ces trois lignes desservies par trains L toutes les deux heures, la clientèle est peu importante, le potentiel de croissance jugé quasi inexistant, et le taux de couverture des charges directes par les recettes de trafic ne dépasse pas 25 %, selon les calculs de la SNCB.

Devant le tollé de protestations que l'annonce de ces suppressions a provoqué à la fin de l'année dernière, la SNCB a fait marche arrière, provisoirement du moins, pour les deux premières lignes, où il le service voyageurs obtient un sursis de deux ans ⁽²⁾. Par contre, la suppression de la ligne 163

(2) - voici la situation actuelle des lignes 15 Mol - Hasselt et 165 Bertrix - Virton.

reste à l'ordre du jour en mai 1993, vu l'état de son infrastructure, délaissée par la SNCB depuis des années. La remise en état de cette ligne coûterait, quatre-vingts millions de francs. La SNCB n'est pas disposée à consentir cet investissement.

Rappelons l'état actuel du dossier, vu par la SNCB.

La ligne 163 est une section de 30 km en antenne, raccordée à Libramont à l'axe Bruxelles - Luxembourg. Elle ne comporte plus actuellement que deux gares situées à son extrémité est : Bastogne-Sud (183 voyageurs embarqués par jour ouvrable moyen en 1991) et Bastogne-Nord (63 voyageurs).

"En panne d'idées" pour la desserte ferroviaire de cette ligne, le Conseil d'Administration de la SNCB a finalement décidé, en sa réunion du 29 janvier dernier, de "suspendre" l'exploitation ferrée de la ligne Bastogne - Libramont, à partir du 23 mai prochain. Il semble que l'on se donnerait, à la SNCB, ce délai d'un an pour examiner les possibilités de financement du renouvellement des voies et du déficit d'exploitation de la ligne par la Région Wallonne, éventuellement grâce à un fonds européen de développement des régions défavorisées... Langue de bois ou réelle possibilité de renaissance de la ligne... l'avenir nous le dira, mais ne soyons pas trop optimistes.

La SNCB propose d'instaurer au 23 mai un service d'autobus directs entre Bastogne et Libramont, qui sera exploité pour le compte de la SNCB ! Pour le trafic résiduel des marchandises de cette ligne, toutes les mesures sont déjà prises. B-Cargo fermera la cour à marchandises de Bastogne-Sud, utilisée jusqu'à présent par un grossiste en produits pétroliers et par des forestiers : ces clients seront priés "d'aller voir ailleurs". De son côté, la Commission Interministérielle des Chemins de fer a été priée de renoncer à garder la ligne Libramont - Bastogne - Gouvy dans son inventaire de lignes à maintenir pour les besoins de la Défense Nationale...

La SNCB estime l'économie nette résultant du remplacement des trains par des autobus entre Libramont et Bastogne à 55.500.000 francs par an.

La ligne 15 Mol - Hasselt longue de 43 km, compte 5 gares intermédiaires : Balen (138 voyageurs embarqués par jour en 1991), Bourg-Léopold (251), Beringen (56), Heusden (61) et Zolder (40). Le nombre moyen de voyageurs par km de ligne s'élève à 425. La ligne Mol - Hasselt est aussi utilisée pour le trafic des marchandises. Au 23 mai prochain, les trains de voyageurs circuleront encore sur cette ligne, mais ne desserviront plus Beringen et Zolder.

La ligne 165 section Bertrix - Virton, longue de 45 km, est exploitée en antenne au départ de Bertrix. Outre Bertrix, également desservie par la ligne 166 venant de Dinant et la 165 venant de Libramont, la ligne comporte 3 gares : Florenville (121 voyageurs embarqués par jour ouvrable), Pin (28) et Virton (223). Cette section fait partir de l'Athus-Meuse, exploitée et actuellement modernisée pour le trafic des marchandises. Au 23 mai prochain, les trains de voyageurs circuleront encore sur cette ligne, mais ne desserviront plus Pin.

Bref, voilà un dossier ... bien ficelé en vue d'un abandon pur et simple de cette ligne...

Fermetures de gares et points d'arrêt non gardés à faible fréquentation

La SNCB se proposait de fermer les 34 points d'arrêt suivants, dont elle jugeait la fréquentation trop faible. Il s'agit des gares où moins de cinquante voyageurs embarquent sur une journée dans les trains qui s'y arrêtent : selon la SNCB, cette norme correspond à la couverture à raison d'un tiers des frais directs liés à l'exploitation d'un point d'arrêt.

Voici la liste des points d'arrêt qui n'auraient plus dû apparaître dans le prochain indicateur SNCB à paraître en mai prochain (3) ; nous y avons ajouté le nombre de voyageurs montés par jour ouvrable en 1991... et en 1983, juste avant l'application du plan IC-IR : chacun constatera que la chute du trafic voyageurs sur moins de 10 ans est vertigineuse pour ces points d'arrêt.

Point d'arrêt à supprimer	ligne	nombre voyageurs montés par jour	nombre 1983
Aarsele	73	35	95
Aigremont	125	48	109
Antwerpen Noord.(?)	12	42	122
Basècles-Carières	78	35	308
Beignée	132	47	28
Bléret	36	34	55
Chapois	162	43	46
Cuesmes (?)	94	43	231
Florée	162	19	32
Habay (*)	162	48	121
Haren (?)	26	41	80
Hautrage	78	33	129
Herentals-Kanaal	15	29	71
Hermalle-sous-Huy	125	41	59
Hourpes (*)	130A	39	?
Jabbeke	50	9	159
Landskouter	122	30	65
Leignon	162	40	43
Liège Haut-Pré	36	6	156
Machelen	26	34	72
Marchienne-Est (?)	118/124	18	141
Meiser (*)	26	37	92
Néchin	94	41	206
Onoz-Spy	144	26	182
Oudenburg	50	13	102

(3) - que notre lecteur nous permette de noter en passant que deux points d'arrêt, qui n'atteignent pas le seuil de 50 embarquements par jour ouvrable moyen ont été épargnés par le couperet de la fermeture : Coe (ligne 42) et Gendron-Celles (ligne 166), car les comptages de voyageurs sont traditionnellement faits en octobre, en dehors de la saison touristique, qui est la raison d'être de ces points d'arrêt.

Paliseul (*)	166	49	69
Pin	166	28	87
Pondrôme	166	33	62
Pry	132	34	53
Stockem	162	43	?
Viville (?)	162	41	125
Vonèche	166	28	53
Zolder	15	40	40
Zwijndrecht-Fort	59	7	93
Perte de voyageurs		TOTAL 1991	1983
		1134	3286

(*) = points d'arrêt finalement maintenus au delà du 23 mai 1993, selon décision du Conseil d'administration du 29/1/93.

(?) = points d'arrêt dont la suppression est "laissée en suspens", le temps, pour la SNCB, de procéder à un recomptage de leur fréquentation moyenne en semaine...

De plus, la SNCB se propose de fermer 13 autres gares et points d'arrêt dont le trafic est compris entre 50 et 100 voyageurs embarqués par jour ouvrable moyen, et qui sont situées à moins de 2 km d'un autre point d'arrêt SNCB resté ouvert au trafic.

gares	ligne	nombre voyageurs	point d'arrêt voisin
Baulers	124	81	Nivelles
Comblain-au-Pont	43	53	Comblain-la-Tour
Droeshout	60	74	Merchtem
Haine-St-Pierre	118	89	La Louvière-Sud
Ham-sur-Sambre	130	92	Jemeppe-sur-Sambr
Hoboken	52	66	Hoboken-Polder
Jemeppe-Froidmont	144	53	Jemeppe-sur-Sambr
Kapellenbos	12	65	Heide/Kapellen
La Villette	130A	53	Charleroi-Sud
Leeuwegem	89	76	Hillegem
Maffle	92	89	Ath
Tergnée	130	60	Aiseau/Parciennes
Tilleur	125	51	Pont-de-Seraing

La SNCB estime, sur base de ses propres calculs, que les économies nettes annuelles résultant de la suppression des diverses gares et points d'arrêt énumérés ci-dessus lui permettraient de gagner 102.000.000 F par an.

Suppressions de trains omnibus pendant le week-end

La SNCB se proposait de supprimer le samedi et le dimanche les relations omnibus, dites "L", où le nombre moyen de voyageurs par train ne dépasse pas 20. Devant les pressions locales, le Conseil d'Administration semble avoir quelque peu fait marche arrière : seules les sections soulignées dans le tableau ci-après ne seront plus desservies par trains omnibus de week-end, voire... A la SNCB, on parle maintenant de "moduler" l'offre des trains "L" le week-end sur les lignes

désignées en fonction des fréquentations constatées. Les autres sont en sursis...

N° ligne	tronçons sans train "L" le week-end
15	Lier - Herentals
36	Liège-Guillemins - Waremme
50	Gent-St-Pieters - Brugge
53	Dendermonde - Mechelen
53 B	Mechelen - Louven
86	Gent-St-P. - Oudenaarde - Ronse
89	Zottegem - Denderleeuw
89	Oudenaarde - Kortrijk
92	Mons - Ath
96	Bruxelles-Midi - Tubize
98	Saint-Ghislain - Quiévrain
108	Tubize - Manage
112	Charleroi-Sud - La Louvière
122	Gent-St-Pieters - Geraardsbergen
130	Namur - Charleroi-(Sud
139	Leuven - Wavre
161	Namur - Ottignies
161 D	Ottignies - Louvain-la-Neuve-Université
162	Ciney - Arlon
162	Namur - Ciney

La SNCB compte poursuivre par ailleurs dans cette voie et remplacer ultérieurement les trains "L" cadencés sur les axes secondaires les jours ouvrables par des trains "P" (ce qui revient à supprimer les trains omnibus, sauf aux heures de pointe).

R. Marganne

* * *

Le ticket de quai est supprimé à la SNCB

Un arrêté royal du 9 novembre 1992, qui entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur Belge, soit le 2 février 1993, supprime définitivement l'obligation pour toute personne se trouvant sur le quai d'une gare SNCB et ne disposant pas d'un titre de transport, d'acheter un "ticket de quai" (4).

Ce type de billet avait été instauré par un "arrêté royal du 5 novembre 1895 relatif aux tickets d'entrée dans les stations de chemin de fer". Il s'agissait, à l'époque, d'offrir à toute personne fréquentant une gare une assurance contre les accidents. On avait en effet constaté à l'époque

(4) - "arrêté royal abrogeant l'arrêté royal du 5 novembre 1895 qui est relatif aux tickets d'entrée dans les stations de chemin de fer."

que seul le voyageur était couvert par ce type d'assurance. Les premiers tickets de quai coûtaient 10 centimes, pour 10F une centaine d'années plus tard.

Le ticket de quai avait connu une chute d'utilisation depuis la suppression, par la SNCB, du contrôle des billets avant l'accès aux quais. En 1985, on avait encore vendu 342.000 tickets de quai, pour 102.000 l'an dernier.

Juridiquement, la suppression du ticket de quai ne modifie pas la responsabilité de la SNCB, qui reste tenue d'indemniser, en cas d'accident, toute personne fréquentant une gare, dans la mesure bien entendu où sa responsabilité est établie.

recension : A. Tenaerts

*
* *
*

Une nouvelle billetterie le système SABIN

La SNCB a développé un nouveau système de délivrance électronique de titres de transport, dénommé SABIN (pour Système d'Automatisation de la Billetterie en Service Intérieur). Il offre la particularité d'être relié en temps réel à un ordinateur central, et de pouvoir délivrer, dans un format unique et immédiatement, tous les titres de transport actuellement en usage à la SNCB, aussi bien en trafic intérieur (première étape) qu'en trafic international (deuxième étape).

Concrètement, les premières machines à billets "SABIN" ont été mises en service le 8 décembre à 12 heures à Bruxelles Quartier-Léopold, Charleroi-Sud et St-Niklaas.

Cette période de test dure 55 jours. Ensuite, à partir du 1er février 1993, les machines en service sont autorisées à émettre les "cartes-train" (= abonnements) sur la champ et à réaliser des réservations de groupes.

Ensuite, le système SABIN équipera progressivement les 258 gares qui ont été retenues, car elles réalisent 98,3 % des ventes en trafic intérieur et embarquent 91 % de la clientèle : elles devraient toutes être équipées pour le 1er septembre 1993, à l'aide de 566 terminaux, pour une facture totale de 700.000.000 F. Dans les autres gares non retenues, dès le 23 mai 1993, la délivrance de titres de transport sera purement et simplement supprimée.

1994 verra d'autres perfectionnements. Dès le 1er janvier 1994, SABIN sera introduit dans le système "ARI" (système informatisé de renseignements horaires et tarifs) et sera aussi chargé des produits TGV. Dans un premier temps, cette dernière possibilité sera limitée à Bruxelles-Midi. Enfin, le 1er juillet 1994, SABIN permettra la vente et la réservation internationale, actuellement assurées par le système "RESELEC".

Le système SABIN de chaque gare est relié à un complexe ordinateur central, sis à Bruxelles ; cette particularité permettra d'introduire facilement une offre ponctuelle, de centraliser les recettes et d'obtenir des renseignements statistiques.

Les billets "SABIN" vont changer les habitudes des voyageurs, car ils sont d'un format international normalisé (203 x 82 mm) et posséderont une piste magnétique au verso, dont les possibilités ne seront cependant pas exploitées provisoirement. Ce titre de transport unique servira de billet à l'unité, de Go-Pass, de Multi-Pass, de Golden-Railpass, de carte-train, de billet collectif, de contremarque, puis plus tard de billet international selon la demande du voyageur. Petit inconvénient pour la SNCB : la fourniture de papier pour ce type de billets occasionnera une facture plus élevée de plusieurs millions de francs par an, vu le format agrandi par rapport au billet "Prodata" actuel par exemple.

Nous publions en annexe des fac-similé de titres de transport "SABIN" de service intérieur (en format réduit vu la technique de publication de Trans-Fer), la liste des gares qui seront équipées du système SABIN, et les autres... Notons que le système "SABIN" pourra à l'avenir imprimer sur le billet délivré des mentions qu'on n'avait pas l'habitude d'y voir, comme l'itinéraire à suivre ou même l'horaire des trains à prendre...

P. Lemja

*
* *
*

Autres perspectives en matière de billetterie

Si l'on en croit le plan d'entreprise 1993-96 de la SNCB, la SNCB compte doter tous ses gardes et chefs-gardes d'un appareil électronique portable pour la délivrance des billets à bord des trains dès 1994. Ce modèle, qui remplacera les obsolètes carnets à souches actuels et simplifiera la comptabilité, sera entièrement compatible avec le système "SABIN", et permettra un travail plus aisé au personnel des trains de la SNCB.

L'installation d'automates de distribution de billets attendra les conclusions des essais actuellement en cours notamment à Charleroi et à Louvain.

Billet SABIN - Significations

→ Gare de destination
→ Gare de départ

Point d'émission
No d'émission

Code-tarif
Date-heure d'émission

180100024480
ASSESE

30/11/1992 10:11
009

(B)

(B)

Valable pour un voyage

De: ZONE NAMUR
à: ZONE MONS

VOLET A

LE TRAIN C'EST

VOLET B

DEJA UN GOUT

DE VOYAGE

Aller le: 30/11/1992
Retour au plus tard le: 30/11/1992
De: BRAINE-LE-COMTE

Aller-Retour

2e CLASSE

Red.: 50%

88883008F

CLASSE

Taux réduction

PRIS

simple / Aller-Retour
Retour alternatif éventuel
L'usage valide dit "Retour"
Date du voyage "Simple" ou "Aller"
Via éventuel.

Éventuellement
"Enfant", "Mineur",
"Petit animal", "Électeur"

180100023773 ASSESE	30/11/1992 08:58 000	(B)	(B)
Valable pour un voyage			
De: ZONE BRUXELLES à: ANSERENNE		LE TRAIN C'EST	
Aller le: 30/11/1992		DEJA UN GOUT	
Simple		DE VOYAGE	
2e CLASSE	Red: 00%	88882908F	

180100024076 ASSESE	30/11/1992 10:04 000	(B)	(B)
Valable pour un voyage			
De: ZONE BRUXELLES à: ANSERENNE		LE TRAIN C'EST	
Aller le: 30/11/1992 Retour au plus tard le: 30/11/1992		DEJA UN GOUT	
Aller-Retour		DE VOYAGE	
1e CLASSE	Red: 00%	8888708F	

180100024682 30/11/1992 10:19
 ASSESSE 000



Valable pour un voyage

De : ZONE NAMUR
 à : MARIENBOURG

LE TRAIN C'EST

Aller le: 30/11/1992

DEJA UN GOUT

DE VOYAGE

Simple

ENFANT

2e CLASSE

Réd.: 50X

####160BEF

Printed in Denmark - ASAS - BORDING INTERNATIONAL

180100024985 30/11/1992 10:25:
 ASSESSE 090



Valable pour un voyage

De : ZONE NAMUR
 A : BLANKENBERGE

LE TRAIN C'EST

Aller le: 04/12/1992
 Début du retour au plus tard le: 07/12/1992

DEJA UN GOUT

1 Voyageur(s) WEEK-END

DE VOYAGE

Aller-Retour

2e CLASSE

####600BEF

Printed in Denmark - ASAS - BORDING INTERNATIONAL

180100025086 30/11/1992 10:27:
 ASSESSE 092



Valable pour un voyage

De : ZONE BRUXELLES
 A : DE PANNE

LE TRAIN C'EST

Aller le: 30/11/1992
 Retour le même jour de toute gare du littoral

DEJA UN GOUT

UN JOUR A LA MER

1 Voyageur(s)

DE VOYAGE

Aller-Retour

2e CLASSE

####580BEF

Printed in Denmark - ASAS - BORDING INTERNATIONAL

180100025288 30/11/1992 10:30:4
 ASSESSE 101



Valable pour un voyage

De : ZONE NAMUR
 a : ANTWERPEN-CENTRAAL

LE TRAIN C'EST

Aller le: 04/12/1992

DEJA UN GOUT

Retour le même jour

B-EXCURSION No 101

DE VOYAGE

Aller-Retour

2e CLASSE

####680BEF

Printed in Denmark - ASAS - BORDING INTERNATIONAL

60 PASS 180100027918 Valable jusqu'au: 29/05/1993 812
 8 VOYAGES SIMPLES 2e CLASSE 30/11/1992 HHH9908EF

	DATE	JOUR	DE	A
1	.. / .. / ..			
2	.. / .. / ..			
3	.. / .. / ..			
4	.. / .. / ..			
5	.. / .. / ..			
6	.. / .. / ..			
7	.. / .. / ..			
8	.. / .. / ..			

LE 60 PASS EST VALABLE:
 contre deux gares bréges (en
 aucun cas de au vers Le tran-
 libre pour autant que tu sois
 âgé de 12 à moins de 25 ans -
 après 8 heures les samedis,
 dimanches et jours fériés et
 tous les jours en juillet et
 août heure de départ libre!
 Tu remplis une ligne par
 voyage suivant l'ordre chro-
 nologique.
 Tu indiques, avant d'accéder
 au quai, à l'ordre valable:
 la date en chiffres et le jour
 du voyage ainsi que les
 gares de départ et de
 destination.

180100028019 30/11/1992 10:57:1 VR. 108/19: 29/01/1993
 ASSESSE 813 HHH9908EF
 MULTI PASS valable pour 2 voyages simples 2e CLASSE

	DATE	DE	A	Nombre
1				
2				

Le 15 juillet, vous et trois de vos amis décidez d'aller de Liège
 à Brabant. Avant d'accéder au quai, vous complétez le Multi Pass:
 Jeudi
 15 07 93 LIEGE KNOCKE 4

LE MULTI PASS EST VALABLE
 pour un groupe de 2,3 ou 4
 personnes, voyageant ensemble
 - au moins une est âgée de 12
 ans ou plus.
 - après 3 heures les samedis,
 dimanches et jours fériés et
 tous les jours en juillet et
 en août, départ à n'importe
 quelle heure.
 contre deux gares bréges, à
 effectuer ordinairement 2 fois à
 compter de la date d'achat.
 Avant d'accéder au quai,
 veuillez compléter, au style
 à bille, en cas de retour ou
 surcharge, l'inscription
 n'est pas valable.

180100028120 30/11/1992 10:56 1 814 HHH9908EF
 ASSESSE 814 HHH9908EF
 GOLDEN RAILPASS: 6 VOYAGES SIMPLES 2e CLASSE

	DATE	JOUR	DE	A
1	.. / .. / ..			
2	.. / .. / ..			
3	.. / .. / ..			
4	.. / .. / ..			
5	.. / .. / ..			
6	.. / .. / ..			

Nom:
 Duquet Marcel

(B)

LE TRAIN C'EST
 DEJA UN BOUT
 DE VOYAGE

180100033473 30/11/1992 11:39 000 **(B)**

Valable pour 10 voyages simples
 de: ZONE NAMUR
 à: ZONE LEUVEN

1	.....	.. / .. / ..	.....
2	.....	.. / .. / ..	.....
3	.....	.. / .. / ..	.....
4	.....	.. / .. / ..	.....
5	.....	.. / .. / ..	.....
6	.....	.. / .. / ..	.....
7	.....	.. / .. / ..	.....
8	.....	.. / .. / ..	.....
9	.....	.. / .. / ..	.....
10	.....	.. / .. / ..	.....

2e CLASSE Red.: 001 HHH21508EF

Avant d'accéder au quai, la
 voyageur doit compléter la
 carte, à l'encre indélébile et
 dans l'ordre indiqué, à raison
 d'une ligne par voyage par
 l'inscription du jour de la
 semaine, la date en chiffres et:
 ALLER, lorsque le voyage s'ef-
 fectue dans le sens de la carte
 RETOUR, lorsque le voyage
 s'effectue en sens inverse
 Le jeudi 02/12/93 RETOUR

Toute rature ou surcharge
 rendant l'inscription non
 valable

180100028322 MXXX500 BEF
 ASSESSE
 30/11/1992 10:57:3 821

CARTE 10 VOYAGES SUR LA LIGNE 26

Date	Destination
1. / /	
2. / /	
3. / /	
4. / /	
5. / /	
6. / /	
7. / /	
8. / /	
9. / /	
10. / /	

2e CLASSE

Avant d'accéder aux quais le voyageur doit compléter la carte, à l'encre indélébile et dans l'ordre indiqué, à raison d'une ligne par voyageur par l'inscription de la date en chiffres et du point de destination.

Le voyage doit être effectué entre les points ci-après :

BEERSSEL, BOONHOF, BORDET, BRUXELLES-NORD, BRUXELLES-QUARTIER-LEOPOLD, BRUXELLES-SCHUMAN, DELTA, EPEGEN, ETTERBEEK, EVERE, HALLE, HARTH, HOFSTADE, HUIZINGEN, PACHELEN, RECHELM, REISER, TERODE, MOENSBERG, NUIZEN, SAINT-JOB, VILVORDE.

Détacher la billet de validation selon le pointillé et insérez le dans la pochette de la carte train.

En cas de non-utilisation, restituez le immédiatement à une gare pour un éventuel remboursement.

(B)

LE TRAIN C'EST

DEJA UN GOUT

DE VOYAGE

194000000

VALABLE DU: 30/11/1992 **(B)**

AU: 29/12/1992

MXXX500 BEF Km.: 60

180100033675 30/11/1992 11:32

(B)

(B)

LE TRAIN C'EST

DEJA UN GOUT

DE VOYAGE

(B)

180100034079 30/11/1992 11:44:3
 ASSESSE

BILLET COLLECTIF - Service intérieur

CONTREMARQUE POUR BILLET COLLECTIF

No : 180100000434

NOM DU GROUPE : SCOUTS MARCHÉ-EN-FAMENNE

Nombre de participants : 32

Classe : 2e CLASSE

Printed in Germany - AGAS - BUREAU INTERNATIONAL

180100027716 30/11/1992 10:44 **(B)**
 ASSESSE 810

B-TOURRAIL 2e CLASSE **(B)**

Valable 5 jours à choisir

du: 30/11/1992 au: 16/12/1992

Avant le voyage, noircir la date du jour d'utilisation

30	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Dujardin Jean-Paul
 Bruxelles

Signature

BBB1800BEF

Printed in Germany - AGAS - BUREAU INTERNATIONAL

180100027817 30/11/1992 10:52 **(B)**
 ASSESSE 811

CARTE DE REDUCTION 50% **(B)**

088

du: 30/11/1992 au: 29/12/1992

Permet d'obtenir des billets 1e ou 2e classe au tarif 50%. Aucune réduction n'est accordée sur le prix minimum fixé par les tarifs.

Desruelles Christine
 Vielsalm

Signature

BBB550BEF

Printed in Germany - AGAS - BUREAU INTERNATIONAL

Liste des gares SABIN

□ REGION BRUXELLOISE

Bockstael
Boitsfort
Bruxelles-Midi
Bruxelles-Central

Bruxelles-Congrès
Bruxelles-Nord
Bruxelles-Quartier-Léopold
Bruxelles-Schuman

Etterbeek
Jette
Schaerbeek
Uccle-Calevoet

□ REGION WALLONNE

Amay
Andenne
Angleur
Ans
Anseremme
Antoing
Aron
Assesse
Ath
Auvélais
Aywaille

BONAL

Bastogne-Sud
Beauraing
Bertrix
Berzée
Binche
Blaton
Boussu
Braine-l'Alleud
Braine-le-Comte
Bressoux
Charleroi-Sud
Chastre
Châtelet
Ciney
Comines
Courcelles-Motte
Court-Saint-Etienne
Couvion

Dinant

Ecaussinnes
Enghien
Erquelinnes
Eupen

Flémalle-Haute
Fleurus
Florenville
Frameries

Gedinne

Gembloux
Genval
Godinne
Gouvy

Hamoir
Herseaux
Herstal
Houyet
Huy

Jambes
Jemappes
Jemelle
Jemeppe-sur-Sambre
Jurbise

La Hulpe
La Louvière-Centre
La Louvière-Sud
Lessines
Leuze
Libramont
Liège-Guillemins
Liège-Palais
Lillois
Limal
Lobbès
Louvain-la-Neuve-Université
Luttre

Manage
Marbehan
Marchienne-au-Pont
Mariembourg
Marloie
Melreux-Hotton
Mons
Mont-Saint-Guibert
Mouscron
Moustier

Namèche
Namur
Naninne
Neufchâteau

Nivelles

Ottignies

Pepinster
Péruwelz
Philippeville
Piéton
Poix-Saint-Hubert
Poulseur

Quaregnon
Quévy
Quiévrain

Remicourt
Rivage
Rixensart

Saint-Ghislain
Silly
Soignies
Spa
Statte

Tamines

Theux
Thuin
Tilly
Toumai
Trois-Ponts
Tubize

Verviers-Central

Vielsalm
Virton
Visé

Walcourt
Waremme
Waterloo
Wavre
Welkenraedt

Yvoir

REGION FLAMANDE

Aalst	Hasselt	Neerpelt
Aalter	Heide	Nijlen
Aarschot	Heist	Ninove
Antwerpen-Centraal	Heist-op-den-Berg	Oostende
Antwerpen-Zuid	Herentals	Opwijk
Anzegem	Heme	Oudenaarde
Appelsterre	Herzele	Poperinge
Asse	Heverlee	Puurs
Beernem	Hove	Roeselare
Berchem	Idegem	Ronse
Beveren	Ieper	Scheldewindeke
Bilzen	Ingelmunster	Schellebelle
Blankenberge	Izegem	Schoonaarde
Boom	Kalmthout	Sint-Genesius-Rode
Bornem	Kapellen	Sint-Katelijne-Waver
Brugge	Knokke	Sint-Niklaas
Brussel-Nationaal-Luchthaven	Koksijde	Sint-Truiden
Buggenhout	Kontich	Temse
Burst	Kortemark	Ternat
Deinze	Kortenbergh	Testelt
Denderleeuw	Kortrijk	Tielt
Dendermonde	Landegem	Tienen
De Panne	Landen	Tongeren
De Pinte	Lebbeke	Torhout
Diest	Lede	Turnhout
Diksmuide	Leopoldsburg	Veurne
Dilbeek	Leuven	Viane-Moerbeke
Duffel	Lichtervelde	Vilvoorde
Ede	Liedekerke	Waregem
Eeklo	Lier	Weerde
Erembodegem	Lierde	Wervik
Essen	Lokeren	Wetteren
Galmaarden	Lommel	Wevelgem
Gavere-Asper	Londerzeel	Willebroek
Geel	Mechelen	Wondelgem
Genk	Mechelen-Nekkerspoel	Zaventem
Gent-Dampoort	Melle	Zedelgem
Gent-Sint-Pieters	Menen	Zeebrugge
Geraardsbergen	Merchtem	Zele
Groenendaal	Merelbeke	Zingem
Haacht	Mol	Zottegem
Haaltert	Mortsel-Oude-God	Zwijndrecht
Halle	Munkzwalm	
Harelbeke		

Liste des gares où la vente est supprimée le 23 mai 1993

□ REGION BRUXELLOISE

Berchem-Sainte-Agathe
Forest-Est

□ REGION WALLONNE

Ampsin	Floreffe	Morlanwelz
Blanmont	Franière	Paliseul
BARVAUX	Graide	Pondrôme
Bracquegnies	Hennuyères	Rhisnes
Brugelette	Hermalle-sous-Huy	Roux
Carnières	Jamioux	Solre-sur-Sambre
Courrière	Lustin	Tiff
Engis	Marche-en-Famenne	Tilleur
Esneux	Marche-les-Dames	Trooz
Fexhe-le-Haut-Clocher		Vonèche

□ REGION FLAMANDE

Antwerpen-Oost	Hansbeke	Okegem
Balegem-Dorp	Hemiksem	Ruisbroek
Balen	Herent	Sinaai
Berlaar	Kapelle-op-den-Bos	Sint-Denijs-Boekel
Boortmeerbeek	Lembek	Sint-Joris-Weert
Buizingen	Linkebeek	Sint-Martens-Bodegem
Diegem	Lot	Wijmaal
Drongen	Mortsel	Zandbergen
Duinbergen	Niel	Zichem
Eine	Nieuwkerken-Waas	Zolder
Eppegem		
Essene Lombeek		

180100033877 30/11/1992 11.44.3
ASSESSÉ

(B)

(B)

BILLET COLLECTIF - trafic intérieur

No : 180100000434

Nom du groupe : SCOUTS MARCHÉ-EN-FAMENNE

Nombre de participants : 32

Prix : 8884350 BEF

Classe : 2e CLASSE

LE TRAIN C'EST

DEJA UN GOUT

Aller 30/11/1992 De : JAMBES
A : ZONE BRUSSEL

DE VOYAGE



GTF - Editions

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

Le trolleybus à Liège

Le trolleybus... un véhicule original destiné au transport en commun, qui, par sa physionomie et sa technologie, évoque à la fois le tramway et l'autobus. Il tient de l'autobus la carrosserie et les pneumatiques. Du tramway, il garde le moteur électrique à courant continu, et un système d'alimentation en énergie adapté : perches, ligne aérienne bifilaire et sous-station.

Couramment utilisé en Belgique, et notamment à Liège depuis la fin des années vingt, le trolleybus fut délaissé un peu vite durant les années septante, lorsqu'il fut supplanté par l'autobus. De nouveau mis à la une de l'actualité depuis quelques années grâce aux réalisations novatrices de réseaux de transport en commun suisses, allemands ou français, le trolleybus pourrait constituer demain à Liège, une alternative propre, confortable et silencieuse à l'actuel réseau de transport en commun par autobus.

Dans ce cadre, une équipe de chercheurs liégeois du GTF asbl vient de publier une plaquette évoquant le réseau de trolleybus liégeois de jadis, et les perspectives d'avenir de ce mode de transport.

Cette nouvelle édition comporte une étude historique illustrée des anciens réseaux de trolleybus de Liège et Seraing, mais aussi de Bruxelles, Anvers et Gand. Dans une deuxième partie, trois lignes de trolleybus liégeoises typiques sont évoquées : le 10 "Liège - Fléron", vitrine technologique de l'industrie wallonne des années cinquante, le 20 "Cathédrale - Cointe", la première ligne de trolleybus de Liège, et le 36 "Cathédrale - Sainte-Walburge", une ligne urbaine typique.

Le texte est illustré de quelque quarante-cinq photos anciennes et grand format de la région liégeoise. Bref, une élégante plaquette de 56 pages sur papier glacé, sous couverture en quadrichromie.

Prix : 430 BEF envoi compris sous enveloppe matelassée (étranger : 450 BEF) à verser à notre compte. Cette brochure est aussi disponible à Liège à la librairie Michel Lhomme, rue des Carmes 9 ou à la Maison du TEC rue Saint-Gangulphe 21

Photos GTF rétro la SNCV liégeoise

La SNCV est aujourd'hui entrée dans l'Histoire. Le GTF asbl en profite pour vous proposer un "paquet original" comprenant 8 planches en quadrichromie grand format sur papier glacé "extra-strong" et auto-collant de surcroît et représentant les vingt meilleurs clichés couleurs disponibles des tramways vicinaux vapeur et électriques de la province de Liège des années cinquante et soixante, ainsi qu'un fac-similé de tous les films et autres pancartes indicatrices de lignes portés par les tramways SNCV en région liégeoise.

Extrait du tome 2 des Tramways au Pays de Liège, ce lot indivisible de 8 planches couleurs, emballé sous enveloppe matelassée anti-chocs coûte 300 BEF envoi compris (étranger : 315 BEF). Commande par versement à notre compte "Editions" ci-dessus : indiquez en communication "photos rétro SNCV liégeoise".

* * *

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.

Benelux Rail 7

L'éditeur 't Nijvere Lezerke vient de faire paraître le 7e volume de Benelux Rail, qui compte 144 pages, 182 photos noir et blanc, 81 photos en couleurs et 7 schémas.

Cette édition fait le point en images légendées bilingues (français/néerlandais) sur l'actualité ferroviaire (trains, trams, métros) de Belgique, des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg pendant la période 1990-1991. La qualité des photos et leur originalité s'améliorent d'édition en édition. Les légendes bilingues des photos présentent par contre deux défauts : le texte original en néerlandais contient plusieurs erreurs techniques. Quant à la traduction française des légendes, pourtant effectuée par un bureau spécialisé, elle est franchement défectueuse aussi bien pour les termes techniques... que pour la stylistique française.

prix : 880 BEF (+ 80 BEF envoi boîte anti-chocs) = 960 BEF.

(envoi à l'étranger : frais portés à 130 BEF).

Les commandes sont reçues par versement préalable de la somme correspondante à notre compte "GTF-Distribution" ci-dessus.

Date limite de commande : 10 mars 1993.

Livraison : fin mars 1993, sauf imprévu chez l'éditeur..

Service photos J. Bazin

Nous prions nos membres souscripteurs des dernières séries "Bazin" de noter que leur commande a été scrupuleusement enregistrée par les soins de notre service "Distribution". La reproduction des séries correspondantes a pris un certain retard, suite à des problèmes techniques. Nous vous prions de nous excuser de ce retard, et remercions nos membres de leur patience. Ils seront servis dans les meilleurs délais.

*
* *
*

Nouvelles diverses

Rions un peu...

A la suite de notre article "rions un peu" paru dans notre précédente édition de Trans-Fer, nous avons reçu une mise au point d'un membre carolorégien. Rappelons d'abord que nous avons indiqué dans cet article qu'ABX, successeur de SNCB-Colis, avait pris la décision de ne plus accepter de transporter du poisson frais à la date du 1er septembre 1992, sur base de sa circulaire 15 BC - 63 T du 14/8/92.

Cette décision avait été largement répercutée dans la presse quotidienne. A-t-elle fait des mécontents ? Il reste que la direction d'ABX s'est fendue d'une nouvelle circulaire, datée cette fois du 8 septembre 1992, et précisant qu'ABX revenait sur sa décision antérieure. Désormais, le transport par route de poissons frais et congelés reste autorisé à condition que l'emballage soit inodore et étanche et suffisamment résistant pour satisfaire aux manutentions ordinaires. ABX insiste même pour que ses manutentionnaires contrôlent scrupuleusement l'emballage des envois présentés à l'expédition, et précise qu'il a donné des directives strictes au Centre Routier d'Ostende, point d'acceptation le plus important de ce type de produit.

Que les amateurs de poisson se rassurent donc... ABX ne jette plus l'anathème sur leur mets favori.

Reprenons tout de même notre sérieux pour signaler que le transport de poisson était devenu marginal chez ABX, qui ne possède d'ailleurs pas d'infrastructure spécialisée pour le conditionnement d'envois surgelés, et qui ne souhaite pas investir dans ce créneau pour lui tout à fait marginal...

Histoires de poisson sur la ligne 42 Liège - Gouvy

La parution de l'article "rions un peu" précité nous aussi a valu une lettre de notre honoré membre et ami Jean Léonard, chef-garde contrôleur honoraire à Liège Guillemins, dans laquelle il a bien voulu consigner ses souvenirs sur l'acheminement des colis de poisson sur la ligne 42. Nous nous faisons un plaisir de la publier in extenso ci-après.

"Aux environs de 1950, et heureusement encore quelques années plus tard, le chemin de fer était toujours un service public au service du public et pour les "cheminots" que nous étions encore, le client restait "le client".

Plus tard, hélas, vers les années 1975 - et cela n'a pas arrêté depuis - des "politiciens" qui prônaient la rentabilité des capitaux selon des méthodes inspirées des USA, qui désiraient favoriser le transport routier et ses annexes à n'importe quel prix, mais rentable, se sont laissés inspirer par des technocrates certes valables, mais pour qui le service public, donc à la clientèle, était le dernier de leurs soucis. Et cela continue...

Vers 1950, nous étions encore "un peu cheminots sur les bords". Au train omnibus 4864 Liège (départ 5.38) - Gouvy (arrivée 7.55), célèbre dans la mémoire des cheminots liégeois, on nous chargeait effectivement des caisses de poissons enrobés de glace, venant d'Ostende-Minque par le train GV qui arrivait vers 4 heures du matin à Liège-Guillemins.

Nous classions ces colis par destination sans toutefois les placer trop près des autres envois, odeur oblige... Heureusement, tôt le matin, il faisait encore frais.

De plus, à certaines périodes de l'année, nous devions aussi embarquer deux ou trois tonneaux de viande avariée, ... avec beaucoup de "jus", pour un client détenteur d'une meute de chasse à courre. Cela puait... puait ; c'était atroce ! Les couvercles des tonneaux, qui avaient jadis été étanches, ne l'étaient plus depuis belle lurette. Nous ne pouvions dès lors accepter un tel chargement dans le compartiment fourgon de la voiture GCI de service sur le train. Nous le faisons placer sur la plate-forme ouverte de ce type de véhicule. Ces colis odorants étaient déchargés à Vielsalm, où le client venait prendre livraison... Tout le monde était content... (l'histoire le dit pas ce que les chiens en pensaient).

Le soir par contre, le fourgon du train omnibus qui quittait Liège pour Gouvy vers 17 heures était généralement vide, à part quelques colis "express".

Parmi ces colis express, il y en avait un qui attirait particulièrement notre attention.

Près de l'ancienne gare de Lorcé-Chevron, devenue déjà à l'époque point d'arrêt non gardé (PANG), se situait l'hôtel Thonard, de célèbre réputation dans la région. Il pouvait arriver que l'hôtelier doive satisfaire une clientèle imprévue. Il faisait alors appel à un traiteur voire un poissonnier de Liège pour garnir sa table. Ces provisions étaient acheminées par train.

Pourtant, un envoi, même express, ne pouvait être livré directement à un client dans un point d'arrêt non gardé. Dans le cas de l'hôtelier de Lorcé-Chevron, le colis aurait réglementairement dû être remis à Trois-Ponts, à 20 km de là, où le client aurait dû l'enlever. Pour pallier cet inconvénient, un accord "régional" avait donc été passé entre le client et la SNCB, et les chefs-gardes étaient autorisés à remettre le colis à Lorcé-Chevron.

Lors du passage du train à Aywaille, nous prévenions donc l'agent de service dans cette gare, qui se chargeait de prévenir l'hôtel Thonard par téléphone. Dès l'arrêt du train à Lorcé-Chevron, nous remettions le colis au cuistot en toque blanche qui attendait sur le quai, contre décharge sur document jaune d'accompagnement. Le document était alors remis à Trois-Ponts.

C'est ainsi que nous, cheminots, comprenions le service à la clientèle."

J. Léonard.

* * *

150e anniversaire du rail carolorégien

La SNCB compte organiser diverses manifestations dans la région de Charleroi à l'occasion de ce jubilé, au courant du mois de mai 1993. En voici un programme provisoire :

gare de Châtelet : présentation de la grue de Ronet, du train-école de la signalisation et du matériel d'un club de radio-amateurs.

gare de Charleroi-Sud : présentation de matériel voyageurs, réseau de modélisme de l'AFCC, visite du block 20 et expositions diverses dont celle de matériel de l'ASVi. Présentation envisagée d'une rame TGV ou Eurostar Transmanche.

gare de Monceau : visite du poste de triage, exposition de diesels SNCB et de matériel roulant Cockerill-Sambre, exposition de photos et de képis.

=> Des parcours vapeur SNCB et/ou CFV3V relieront en navette Charleroi-sud et Châtelet. la gare de Monceau sera accessible au départ de Charleroi-Sud par autorails qui circuleront à l'aller par la ligne industrielle 260.

* * *

Les touristiques

Nouvelles du CFV3V - Un Musée Ferroviaire à Treignes

Le CFV3V va ériger à Treignes un Musée "Paul Delvaux" destiné à mettre en valeur le patrimoine ferroviaire de la Communauté Française. Le terrain destiné à recevoir le bâtiment est situé en face de l'actuelle gare de Treignes, au-delà des voies, au terminus de la ligne-musée du CFV3V Mariembourg - Treignes. Il coûtera 40 millions, dont huit seront issus des crédits d'infrastructure culturelle de la Communauté.

Il comportera trois sections : un atelier de réparations, un grand hall d'exposition avec quatre voies intérieures de 110 mètres de long et une cafétéria. Les pièces présentées feront partie des collections de l'asbl CFV3V. Les travaux devraient démarrer incessamment afin que le gros oeuvre au moins soit terminé pour l'automne prochain.

Profitons de l'occasion pour faire un sort à certaines rumeurs qui ont circulé à propos d'un projet du CFV3V de remettre en service touristique la section internationale Treignes - Vireux-Molhain de la ligne 132. En fait, l'idée était séduisante, mais irréalisable : il faudrait consentir des dépenses disproportionnées pour notamment remettre en état le tunnel de Najauge ou stabiliser des tranchées. De plus, il faut franchir une frontière, ce qui n'est pas évident même avec le grand marché européen, et négocier avec la SNCF, ce qui est une autre paire de manches...

Nouvelles de l'asbl "Vennbahn"

Une locomotive à vapeur en service prochainement sur la Vennbahn

Rappelons tout d'abord que l'asbl "Vennbahn" a pris en charge l'exploitation touristique de l'ancienne ligne 48/45A Raeren - Sourbrodt - Wévercé - Bullange.

Ce samedi 12 décembre dernier, l'asbl Vennbahn a reçu sa locomotive à vapeur série 50, rachetée d'occasion en ex-RDA.

Construite en 1942 par la société Franco-Belge à La Croyère près de La Louvière, cette locomotive faisait partie d'un programme de construction de locomotives à vapeur que l'industrie belge était forcée d'exécuter pour le compte de l'occupant nazi.

Avant son transfert en Belgique, la locomotive à vapeur a été révisée en Allemagne, à Meiningen, l'un des rares ateliers européens encore compétents pour l'entretien de locomotives à vapeur.

De type 2-10-0, cette locomotive à vapeur à tender indépendant, d'une longueur de 23 mètres, pèse 78,9 tonnes à vide et 147 tonnes à pleine charge, pour une puissance totale de 1625 CV. Elle offre la particularité d'être chauffée au fuel. Il était en effet impensable de faire circuler une locomotive à vapeur chauffée au charbon sur la ligne des Hautes Fagnes, une région si sensible aux incendies de forêt.

L'asbl Vennbahn espère bien mettre cette machine en service touristique dès la printemps de cette année. Gageons qu'il s'agira là d'une attraction qui déplacera beaucoup de monde entre Raeren et Bullange...

Organisations ASVi en 1993

Voici une liste des voyages à thème que l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal asbl compte organiser en 1993 :

8 mai : visite du sidérurgiste Boël à La Louvière

12 juin : visite guidée de la ville de Binche (musée du Masque, remparts, brasserie artisanale)

17 juillet : visite du site de Bois-du-Luc (ancien charbonnage transformé en Musée de la mine)

18 septembre : canal du Centre (ascenseurs hydrauliques)

Toutes ces visites sont des voyages spéciaux organisés en tram historique au départ de Charleroi. Pour tous renseignements, envoyez une enveloppe timbrée et auto-adressée à ASVi asbl, c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68, 6110 Montigny-le-Tilleul.

*
* *
*

Les associations

Musée de Schepdaal

Au cours de la saison 1992, ce Musée a accueilli 2.543 visiteurs. Le contrat de gestion conclu entre la VVM et la Région Flamande prévoit l'obligation pour la première citée de présenter chaque année un programme de restauration de matériel historique. Dans ce cadre, un dossier de restauration du train composé de la motrice 9004 et de la remorque 1836 est en cours d'élaboration.

Musée d'Edegem (Anvers)

Il y eut 10.123 visiteurs dans ce Musée anversoïis. Celui-ci sera agrandi en 1993-1994.

La motrice 9714 a pris place au Musée en décembre 1992. La restauration de la motrice 181 (ex-5851) est terminée. La restauration de la motrice 305 (ex-5855) ne sera achevée que pour Pâques 1994.

De nombreuses manifestations sont prévues à Anvers en 1993:

- une exposition sur le thème "120 ans de tramways à Anvers" se tiendra au Musée pendant la saison 1993 ;
- une exposition relative aux "Expositions Universelles" de 1885, 1894 et 1930 aura lieu au "Bouwcentrum" à Anvers de mai à septembre 1993 : y seront exposées la remorque vicinale A1209 en souvenir du tram à vapeur présenté en 1885 ainsi que la locomotive Cockerill à chaudière verticale appartenant au BVS ;
- une exposition statique de matériel tramway et autobus sera organisée à la Groenplaats réaménagée vers Pâques 1993 ;
- une circulation de matériel historique (motrice 181), de tramways actuels et rénovés, et de la motrice articulée à plancher surbaissé des tramways de Saint-Etienne (France) effectuant à ce moment des essais à Anvers, aura probablement lieu le 22 mai 1993 (week-end de l'Ascension).

Un "pin's" ferroviaire édité par l'AFCC

L'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi vient d'éditer un pin's (ou une épinglette si l'on préfère) représentant la première locomotive électrique de la SNCB.

Ce pin's est disponible au pris de 115 F envoi compris au compte 001-1849649-32 de AFCC, boîte postale 1596, 6000 CHARLEROI 1 (indiquez en communication "PIN'S LOCO. ELECTRIQUE - trans-fer 84).

24e grande bourse internationale de l'AS.MO.CO

A Aywaille, le dimanche 25 avril prochain de 9h30 à 15h, le club ferroviaire AS.MO.CO présente sa 24e grande bourse internationale de trains miniature, autos, modèles réduits et jouets anciens. Salle St-Raphaël, 40, avenue de la Porralée (à 100 mètres de la sortie 46 de l'autoroute Liège - Luxembourg). Renseignements et inscriptions : 086/38 91 14 ou 041/69 24 74 le soir.

Exposition des "Amis du Rail Halanzy" des 11 et 12 septembre 1993

Dans le cadre de son huitième anniversaire, l'association "Amis du Rail Halanzy" organisera les 11 et 12 septembre 1993 à l'hôtel de ville de Halanzy une exposition consacrée au modélisme ferroviaire belge et européen. Pour tous renseignements et demande de participation, contacter M. Ambroise, rue du Bois, 14 à 6792 HALANZY, tél 063/67.52.57 (après 17 h).

Un nouveau journal d'entreprise au TEC

Le TEC, Société Régionale Wallonne du Transport, vient de créer un nouveau journal d'entreprise.

"TEC-Echos", tel est son titre, se compose de 8 pages de format A4, imprimées en quadrichromie sur papier glacé. Il est publié quatre fois par an.

L'abonnement à TEC-Echos coûte 300 F par an. Pour s'abonner, il suffit d'en faire la demande à S.R.W.T., TEC-Echos, avenue Gouverneur Bovesse, 96, 5100 JAMBES en signalant sa qualité de membre du GTP asbl, et de verser simultanément une somme de 300 F au compte 091-0109154-58 de la SRWT à 5100 JAMBES, avec la mention "TEC-Echos 1993".

Petites annonces

* J.P. Regibo, rue de la Cure 52, 1430 REBECQ vend ou échange vieux règlements Etat Belge, SNCB + divers. Liste contre enveloppe timbrée à son adresse.

* M. Jean-François HOGU, 46, rue du Danemark à F-72100 LE MANS recherche photos et documents sur l'exploitation du GLT sur les sites "Heysel" et "Jemelle-Rochefort". Merci de prendre contact avec lui à son adresse.

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 1993, 210FB pour les membres belges, 320 FB 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**

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

Février 1993

AVEC LE GTF asbl SUR L'ILE DE MAN

DU MARDI 18 au LUNDI 24 MAI 1993

A l'occasion des festivités du centième anniversaire du Manx Electric Railway, le GTF asbl organise un voyage vers l'île de Man du mardi 18 (en fin d'après-midi) au lundi 24 mai 1993 (au matin). Nous vous invitons à y participer nombreux. Ce voyage, nous semble-t-il, mérite d'y consacrer quelques jours de congés. A vous de juger !

En plus de la découverte des 5 réseaux de chemins de fer et tramways de l'île, équipés de matériel de l'époque victorienne, vous jouirez de la beauté naturelle de l'île et du charme des nombreux et pittoresques villages et villes traversés par les diverses lignes ferroviaires

Parce qu'ils ont pu conserver leur authenticité et leurs traditions, les chemins de fer de l'île de Man sont considérés comme tout à fait remarquables par les amateurs ferroviaires.

LE MANX ELECTRIC RAILWAY (M.E.R.)

Le M.E.R., la plus longue (17 3/4 miles) ligne ferroviaire à double voie de 3 Ft, reconnue par le Guinness-Book, conduit du nord de Douglas à Ramsey. Tout au long de son parcours, d'abord en plaine, ensuite en montagne qu'elle gravit au moyen de courbes serrées, elle offre à ses voyageurs de magnifiques vues sur la mer. Comme il y a un siècle, ce chemin de fer inter-urbain fonctionne toujours en utilisant une technique de l'époque victorienne, le matériel étant toujours d'origine. 18 trams et remorques sont toujours en service.

SNAEFELL MOUNTAIN RAILWAY. S.M.R.

Inauguré le 21/08/1895, le S.M.R. est toujours en activité avec ses 6 voitures originales. De Laxey, en correspondance avec le M.E.R., le S.M.R. grimpe jusqu'au sommet du Snaefell, situé à 2.036 Ft., le point le plus élevé de l'île d'où l'on peut apercevoir les "6 royaumes" : L'Angleterre, le Pays de Galles, l'Ecosse, l'Irlande et l'île de Man. A Laxey, ne pas oublier de jeter un coup d'oeil sur la plus grande roue à aube du monde !

"Lady Isabella" fut construite en 1854 pour faire fonctionner le système de pompage destiné à l'exhaure des eaux des mines de plomb.

HORSE TRAMWAY

Depuis 1876, le plus ancien tram à traction chevaline a fonctionné sans interruption sauf pendant la période des guerres. La ligne, longue de 2 miles, utilisée comme transport public, relie le terminus du M.E.R., Derby Castle au Sea Terminal. La promenade le long de la côte est très agréable. 42 chevaux et 23 voitures assurent le service.

GROUDLE GLEN RAILWAY

Cette ligne inaugurée en 1893 fut d'abord utilisée comme attraction touristique pour relier la vallée à un zoo situé au sommet d'une colline. Après être tombée en désuétude, elle fut restaurée par des amateurs et de nos jours elle est exploitée en totalité en traction vapeur.

VICTORIAN STEAM RAILWAY

Longue de 15 1/2 miles, la V.S.R. unit Douglas et Port Erin et traverse de nombreux et pittoresques villages. C'est le plus long réseau à voie étroite d'Angleterre.

PROGRAMME

Le 18/05 : embarquement à 17 H sur l'un des navires de la compagnie "North Sea Ferries" - repas du soir, 5 services - logement en cabine intérieure avec douche et wc.

Le 19/05 : transfert du terminal vers la gare de Hull, continuation en train vers Liverpool. Vol vers Douglas - logement en 1/2 pension à l'hôtel. Toutes les chambres sont avec douches et wc.

Les 20, 21 et 22/05 : visite des différents réseaux.

Le 23/05 : le matin vol vers Liverpool - continuation en train vers Hull. - transfert vers le terminal North Sea Ferries et embarquement - repas à bord et logement en cabine extérieure avec douche et wc.

Le 24/05 : débarquement à Zeebrugge à 08.30. H.

PRIX : adulte : 20.970 BEF par personne.

enfant de 6 à 12 ans : 10.490 BEF (partageant la chambre des parents).

supplément chambre single : 2.500 BEF

cheminot : prix sur demande. - parcours à préciser lors de la demande.

Ce prix comprend :

- Les prestations reprises ci-dessus.
 - Le logement en 1/2 pension à l'hôtel sur base de chambres occupées par deux personnes.
 - Les réservations, les frais d'organisation et la TVA
- => Ce prix, arrêté au 29/1/93, est d'application même si des informations antérieures annonçaient un prix inférieur.

CONDITIONS GENERALES :

- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler ce voyage si au 28 février 1993 le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas l'acompte sera remboursé intégralement.
- Notre prix a été établi en fonction des conditions économiques en vigueur au 29/1/93 (taux de change, transports, hôtels etc ...) Toute modification de ces conditions peut entraîner un changement de prix dont le participant sera obligatoirement informé dans les délais les plus brefs. Si tel était le cas, seul entrerait en ligne de compte la date de départ, et non la date d'inscription.
- Notre prix ne comprend pas : les boissons, les repas de midi, les frais exceptionnels survenant à la suite

d'événements fortuits (tels que grève, mauvais temps etc..) et toute dépense à caractère personnel.

- Assurances : Lors de l'inscription, il est indispensable de fournir au GTF asbl une preuve (photocopie) d'une assurance de type "Europe Assistance", "Mondial Assistance" etc ...) valable pour la durée du voyage et pour chaque participant.

- en cas d'annulation de l'inscription par le participant, le GTF asbl n'assurera un remboursement qu'en fonction des possibilités, dont il est seul juge, et en tenant compte des frais déjà encourus.

FORMULE COMPLEMENTAIRE : (déplacements "tout-avion")

Le GTF asbl étudie la possibilité de constituer un second groupe dont les déplacements vers l'Ile de Man auraient lieu par avion. Le départ aurait lieu de Bruxelles le mercredi 19/5, avec retour à Bruxelles le dimanche 23/5. Le prix, en cours d'élaboration, sera évidemment plus élevé, tout en permettant de gagner certaines nuitées d'hôtel.

INSCRIPTIONS :

Le plus vite possible et avant le 28/02/93 : il suffit de demander un bulletin d'inscription à GTF asbl-Voyages, c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL, en précisant éventuellement si vous êtes intéressés par la formule "avion". Un acompte de 4.000 BEF par personne sera demandé à l'inscription définitive, le solde sera réclamé pour le 30/3/93. Après cette date, les inscriptions seront majorées de 1000 BEF par dossier s'il reste des places disponibles.

Clôture définitive : le 31/03/93.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES :

auprès de GTF asbl-Voyages c/o Mr Jean Laterre, 68, rue de Marchienne à 6110 Montigny-le-Tilleul. tél : 071.51.66.03 (entre 19 et 21 h).

Voyage à Berlin

Le GTF asbl envisage également d'organiser un voyage ferroviaire à Berlin. Départ prévu par train de nuit le vendredi 10 septembre 1993 ; retour par train de jour le dimanche 12 septembre.

Au programme : visite en car de la ville réunifiée avec commentaires en français, visite du métro, d'un musée des transports, et temps libre.

Pour tous renseignements, sans engagement, prière d'envoyer une enveloppe timbrée à GTF asbl-Voyages c/o Monsieur Jean Laterre, 68, rue de Marchienne, 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

