

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 87 - Août 1993 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 87

Seizième année

août 1993

Infrastructure SNCB

Les événements ferroviaires de fin mai 1993	
* électrification Liège - Jemelle	3
* électrification Tournai - Lille	18
* suspension du service entre Bastogne et Libramont	29
Publications officielles	32
Autres nouvelles du réseau	32

Matériel SNCB

Statistiques du matériel moteur	39
Le matériel moteur sous la loupe	40

Service voyageurs d'hiver 1993	49
---------------------------------------	-----------

Nouvelles du GTF asbl

A propos de "Frontières électriques de la SNCB"	51
Nos éditions	55

Divers

Nouvelles des chemins de fer luxembourgeois	65
La "caisse noire"	66

Encart - prochain voyage

C O L O P H O N

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, J. Laterre, P. Lemja,
J-Cl. Léonard, R. Marganne, M. Machine
et autres collaborateurs.

Revue de presse : J. Ferrière, J-Cl. Léonard, A. Tenaerts

Saisie électronique des textes : J. Ferrière

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer
est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

Les événements ferroviaires de la fin du mois de mai 1993

Ligne 43 - Liège - Jemelle : Inauguration en demi-teinte de la traction électrique entre Angleur et Marloie

C'est sans enthousiasme que s'est déroulée, le lundi 24 mai dernier, l'inauguration de la ligne Liège - Jemelle en traction électrique. Pour rappel, sa mise en exploitation électrique avait eu lieu le jour du changement d'horaires, le dimanche 23 mai dernier.

Le lundi 24 mai donc, un train électrique, composé de la locomotive électrique 2756 et de quatre voitures M4, a transporté diverses personnalités dont le Ministre Guy Coëme et Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB, entre Jemelle et Liège-Palais. Notre membre Jean Léonard, chef-garde contrôleur honoraire du dépôt de Liège, a pu apprécier, en connaisseur de la ligne qu'il a sillonné pendant toute sa carrière, les qualités de traction de la locomotive série 27 qui a avalé, à 120 km/h, la sèche rampe entre Jemelle et Marloie, à l'aller, et au retour une montée redoutée du temps de la vapeur entre Bomal et Biron, gravie, elle aussi, à 120 km/h.

A l'arrivée à Liège-Palais, les invités ont été reçus au gouvernement Provincial : certains notaient que la dernière manifestation ferroviaire organisée par les services provinciaux datait de 1976, au moment de l'inauguration de la traction électrique sur la ligne 31 entre Ans, Liers et Liège-Guillemins. Rappelons que cette ligne a aujourd'hui perdu son trafic voyageurs et a été désélectrifiée entre Ans et Liers...

Cette coïncidence historique est-elle de mauvaise augure pour la pérennité de la ligne 43 Liège - Jemelle ? Il ne suffit pas en effet d'électrifier une ligne pour remplir ses trains de voyageurs : rappelons que la ligne 43 avait été citée, l'an dernier, comme l'une des artères les moins rentables du réseau voyageurs, et que sa suppression avait même été évoquée au sein du Comité de Direction de la SNCB...

La désaffection du public pour la ligne 43 est bien connue: outre le développement des moyens de transport individuels, il y a notamment la trop forte gêne causée aux navetteurs ferroviaires par des travaux d'électrification qui ont duré à peu près dix ans, une grille de desserte dogmatique (un train toutes les deux heures en période creuse, un train par heure aux heures de pointe), qui ne semble pas correspondre aux besoins de transport de la population locale, quoique cet aspect n'ait jamais scientifiquement été étudié, et aussi la concurrence du TEC qui met en ligne des bus moins chers, plus fréquents et plus proches des villages à desservir entre Liège et Comblain-au-Pont.

L'électrification amènera-t-elle des améliorations décisives pour le voyageur potentiel de la ligne de l'Ourthe ? Certainement pas au niveau des horaires : on ne gagne que quelque 5 minutes sur la totalité de la ligne, même si le train fait aujourd'hui - et c'est un progrès - terminus au centre-ville, en gare de Liège-Palais. Au niveau du confort, pas d'amélioration significative : le profane ne voit guère de différence entre des voitures M2 tractées par une locomotive diesel et les automotrices électriques classiques à 5 places de front, aujourd'hui engagées sur la ligne.

Au niveau du service à la clientèle, les gares de Marche, d'Esneux et de Tilff ont été fermées le jour même de la mise en service de la traction électrique... Quand on sait que la gare d'Esneux était lauréate du concours "le chemin de la gare" organisé par la Fondation Roi Baudouin, et que la gare de Tilff a été rénovée il y a deux ans à grands frais, il y a là un joli paradoxe, même si les gares de Marloie et de Hamoir, toujours gardées et ouvertes au public, ont bénéficié d'une bonne rénovation : système "Sabin" de vente de billets, nouveau guichet, nouvel espace d'attente et de renseignements à Marloie, reconditionnement de l'intérieur de la gare à Hamoir : outre le renouvellement de la toiture et de la marquise de quai, le sablage et la peinture extérieure de l'édifice, le remplacement des châssis, une modification complète de la disposition des locaux intérieurs.

Et puis, il y a la mise à voie unique de la section Bomal - Marloie, lubie des services concernés du district sud-est de la SNCB il y a quelques années, source de retards en cascades, et qualifiée d' "économies de bout de chandelles" par certains intervenants.

Bref, il y a là un défi commercial de plus à relever pour les responsables du District Sud-Est de la SNCB. Leur dirigeant, Monsieur Clotuche, ne déclarait-il pas qu'il voudrait miser sur le tourisme ferroviaire... et qu'il espérait, au service d'hiver 1993, mettre en place une cadence horaire pendant toute la journée sur la ligne 43 (NDLR : s'il plaît aux technocrates de la rue de France...)?

A propos..., saviez-vous que la gare de Hamoir était l'arrêt "bouillottes", au début du chemin de fer, au temps où la locomotive ne fournissait pas encore de la vapeur pour chauffer les compartiments des voyageurs. A mi-chemin entre Liège et Jemelle sur la ligne de l'Ourthe, la gare de Hamoir avait été dotée d'un gros boiler, installé à côté de la halle aux marchandises, qui alimentait de grosses chaufferettes métalliques. Celles-ci servaient à remplacer l'eau tiédie des bouillottes qui, placées sous un siège de chaque compartiment voyageurs, réchauffait les occupants tant bien que mal...

Ci-après, nous publions in extenso la farde de presse publiée par le service concerné de la SNCB à l'occasion de cette inauguration.

*
* *

LE SERVICE DES TRAINS
SUR LA LIGNE DE L'OURTHE

Le service des trains n'a donc pas subi grande modification sur la ligne de l'Ourthe, de fait de son électrification. En voici une rapide description.

Rappelons tout d'abord qu'il convient de séparer le tronçon Angleur - Rivage, tronc commun avec la ligne 42, dite "de l'Amblève" vers Trois-Ponts, Gouvy et Luxembourg, et le tronçon Rivage - Marloie, exploité en propre pour la ligne 43.

Sur la totalité de la ligne 43 entre Liège et Jemelle, le service de base, composé d'un train omnibus toutes les deux heures, est assuré par automotrices électriques : tous les trains sont composés d'une seule automotrice double classique, à part deux parcours aller-retour qui reçoivent le renfort d'une seconde automotrice. Trois parcours aller-retour, aux heures de pointe, sont composés d'une rame tractée composée d'une locomotive électrique et de cinq ou six voitures de type M2 : les trains 7229-7213, 3641-4641 et 7209-7237.

Seuls deux trains de marchandises aller-retour circulent de bout en bout et de nuit entre la région liégeoise et Jemelle par la ligne 43 : ils sont assurés par locomotives électriques : il s'agit des trains E 42915 Bressoux - Sterpenich frontière et au-delà et E 42918 en sens inverse. Relevons aussi le E 53600 Hasselt - Visé - Kinkempois - Stockem et son parcours d'équilibre E 56400 Stockem - Kinkempois.

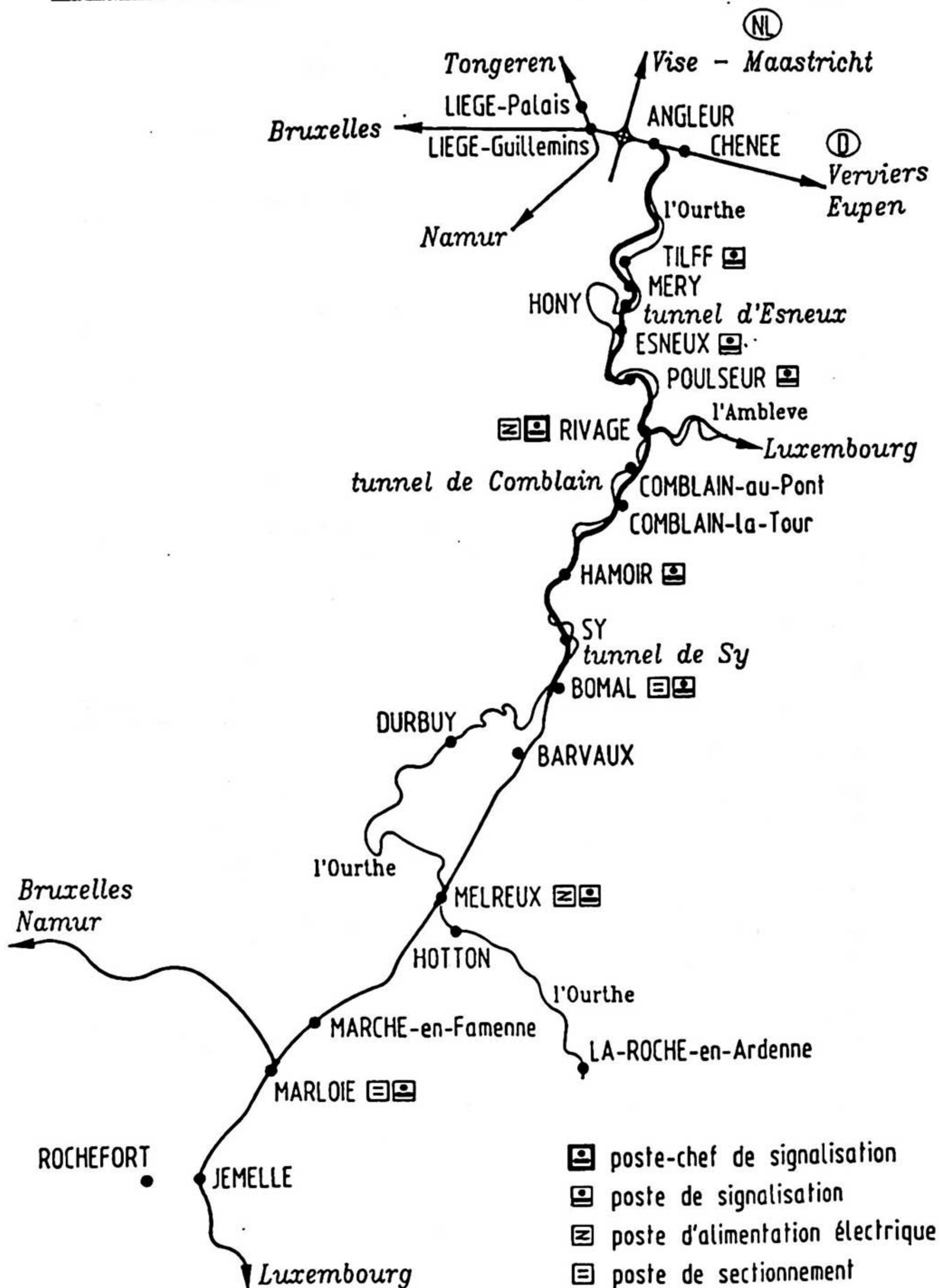
Sur le tronc commun avec la ligne de l'Amblève entre Angleur et Rivage, il faut évidemment ajouter à ces mouvements tout le trafic de la ligne de l'Amblève, qui est actuellement tracté uniquement avec des locomotives diesel, puisque l'électrification en 25 kV de la section Rivage - Gouvy est prévue pour fin 1996, et Gouvy - Kautenbach pour fin de cette année 1993. Il s'agit tout d'abord des trains "IR" Liège - Luxembourg, assurés par locomotives série 55 "bleues" avec génératrice pour chauffage électrique et rame de voitures M4, du seul train international à long parcours Maastricht - Luxembourg - Bâle CFF et retour, et des quelques trains "P" qui circulent entre Liège et Gouvy, assurés eux aussi par locomotives 55 "bleues" et rames de voitures M2 ou M4. Ajoutons-y en saison le trafic de trains auto-couchettes Bressoux - Europe Méridionale, toujours avec des 55 "bleues". Le trafic marchandises, lui, est exclusivement international et assuré par des locomotives diesel série 55 "classiques" et par leurs homologues série 1800 des CFL : une dizaine de sillons sont prévus dans chaque sens de circulation d'Anvers, Gand, Balen ou Visé vers Gouvy et au-delà, mais la plupart de ces trains sont facultatifs et circulent à la demande : il s'agit notamment de minerais pour l'ARBED ou de trains de produits pétroliers.

Signalons, enfin, pour être complets, l'existence d'un train journalier Rivage - Anvers-Nord et retour, notamment pour évacuer les produits des carrières locales.

*

*

*



ANGLEUR - MARLOIE

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 43

mai 1993

A partir de ce dimanche 23 mai 1993, grâce à la mise en service de l'électrification de la ligne 43 Angleur - Rivage - Marloie, tous les trains de la relation Liège - Jemelle vont être assurés en traction électrique. Desservant toutes les gares de la touristique vallée de l'Ourthe, les automotrices électriques utilisées vont offrir à la clientèle de tous les trains cadencés une accélération de 3 à 5 minutes selon les trains sur l'ensemble du parcours, accélération couplée - comme actuellement déjà - à l'arrivée en gare de Liège-Palais, à deux pas du coeur de la cité ardente.

ELECTRIFICATION ET ACCELERATION : LE RENOUVEAU DE LA LIGNE 43

Mise progressivement en service de 1865 à 1866, la ligne 43, longue de 62 kilomètres, relie le bassin liégeois à l'axe Bruxelles - Namur - Luxembourg, qu'elle atteint à Marloie, les trains de voyageurs continuant quant à eux jusqu'à Jemelle.

S'inscrivant depuis Marloie entre le plateau condruzien et le socle ardennais, la ligne rejoint l'Ourthe à Melreux et se faufille dans sa vallée jusqu'à Angleur, où elle vient se brancher pour quelques kilomètres sur la ligne 37 Eupen/Allemagne - Verviers - Liège, avant d'entrer dans la gare des Guillemins, juste au-delà de la Meuse.

Au passage, la ligne 43 dessert plusieurs sites touristiques très attrayants, tant pour les habitants de la région liégeoise que pour ceux d'autres régions du pays voire des Pays-Bas. Les gares d'arrêt des trains permettent d'ailleurs de prévoir des excursions combinant l'approche et le retour en train avec une randonnée pédestre ou par VTT au long des sentiers bordant l'Ourthe ou gagnant par les bus du TEC les remarquables localités avoisinantes telles que Durbuy ou La Roche-en-Ardenne .

A Rivage, la ligne 43 donne naissance à la ligne 42 en direction de Coë - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy et le Grand - Duché jusqu'à Luxembourg via Clervaux et Ettelbruck. Cette ligne doit d'ailleurs être prochainement électrifiée elle aussi,

dans le cadre d'un accord international avec les autorités du Grand-Duché et la participation de la Communauté européenne.

Les travaux de modernisation et d'électrification de la ligne ont commencé en 1984 mais leur calendrier de réalisation a été adapté, du fait d'un étalement nécessaire des crédits d'investissement au cours des années 80. A côté de ces travaux touchant à la ligne proprement dite, plusieurs gares de celle-ci ont fait l'objet de rénovation ou d'aménagement de leurs installations.

Ainsi, l'intérieur du bâtiment de Marloie a été réaménagé en vue d'améliorer sa fonction d'accueil et la gare a vu son parking étendu, celui-ci offrant dorénavant 75 places auxquelles s'ajoutent 150 places aménagées par la commune. De même, à Hamoir, le bâtiment de la gare a lui aussi été rafraîchi et modernisé, de manière à offrir un meilleur service à la clientèle et son parking, également aménagé, offre dorénavant une dizaine de places.

Ailleurs, des aménagements prévus dans le cadre du plan STAR 21 se poursuivent dans les gares de Bomal et de Melreux.

De la sorte, la desserte ferroviaire des localités de la région bénéficie dès à présent d'une amélioration importante, qui sera encore complétée à l'avenir avec l'électrification de la ligne 42. Ces modernisations vont offrir à la population locale des relations accélérées et plus confortables avec l'agglomération liégeoise et devraient permettre en outre à l'économie régionale et plus particulièrement au secteur du tourisme de davantage faire valoir ses atouts.

MUSÉE DE



5630 CERFONTAINE

Tél. : 071/64.48.50

CCP 000-018 64 17-80

Communiqué de presse



Une épinglette de la gare de Cerfontaine

.....

La gare de Cerfontaine, sur l'ancienne ligne 132 Charleroi-Vireux, classée en 1992, est une gare typique pour la bonne raison qu'elle est bâtie sur un pont. Désaffectée pour cause de ...barrage sur l'Eau d'Heure, elle abrite depuis 20 ans, le musée de Cerfontaine.

Ce dernier vient de créer une épinglette (ou pin's; voir notre croquis) sur ce bâtiment original, vendue 115 F (port compris), somme à verser à l'Asbl Musée de Cerfontaine N° 000-018.64.17-80. Avis aux amateurs.

MODERNISATION ET ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 43

L'électrification de la ligne 43 est allée de pair avec plusieurs opérations de modernisation de la ligne.

Une voie moderne

Les voies de la ligne 43 ont été entièrement renouvelées à l'occasion des travaux entrepris. Les voies reposent maintenant sur des traverses en bois ou en béton selon les sections, les traverses étant posées sur un lit de ballast en grès concassé de gros calibre.

Entre Bomal et Marloie, là où les conditions techniques de pose le permettent, les rails ordinaires - d'une longueur de 27 mètres - ont été remplacés par de longs rails soudés, technique très répandue sur le réseau de la SNCB. Ces rails sont assemblés en "barres" de 243 mètres de long à l'Atelier Central du service de l'Infrastructure à Schaerbeek. Ils sont ensuite transportés à pied d'oeuvre par des trains spéciaux. Une fois déchargées, les barres sont soudées sur place par le procédé aluminothermique. De très grandes longueurs de rails continus peuvent ainsi être atteintes, cette continuité n'étant interrompue que par la présence d'appareils de voie, de ponts ou encore de courbes de faible rayon.

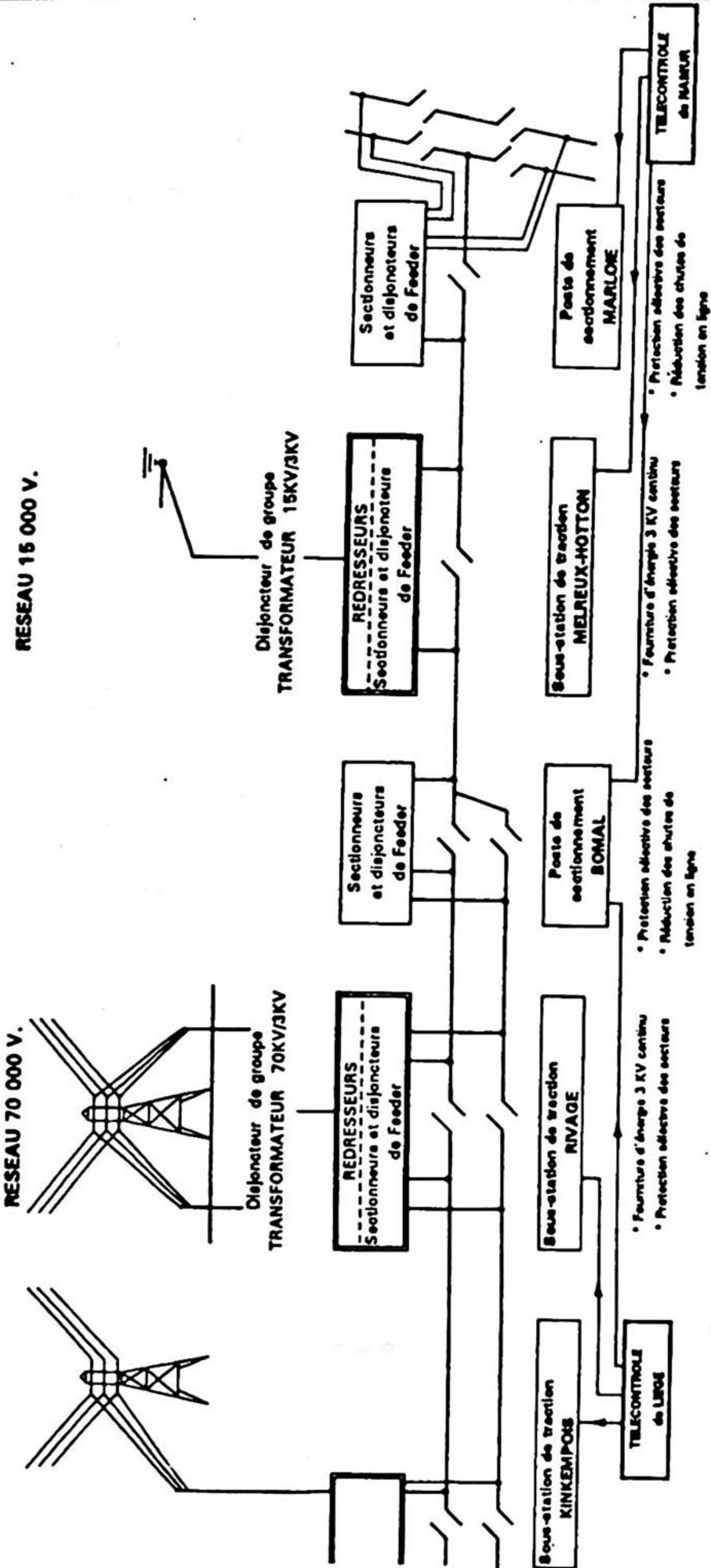
Par rapport aux voies équipées de rails ordinaires comportant des joints de dilatation et de rétraction, les voies équipées de longs rails soudés absorbent les efforts liés à l'échauffement ou au refroidissement naturel des rails par une fixation très performante de ceux-ci sur les traverses et un "ancrage" très ferme de celles-ci dans un ballast de haute qualité.

Grâce à la suppression des chocs aux joints et à la diminution consécutive du bruit, cette technique accroît sensiblement le confort des voyageurs tout en améliorant l'intégration de la voie ferrée dans l'environnement. Elle présente également l'avantage d'une meilleure tenue dans le temps des qualités de la voie et, par conséquent, une diminution importante des frais de maintenance.

A l'occasion de ces travaux, les installations de voie ont été adaptées aux besoins de l'exploitation. Dans ce cadre, le tronçon Bomal - Marloie a été mis à simple voie, tout en maintenant un sas de croisement de 1.500 mètres à Melreux. Cette adaptation a permis de relever la vitesse de cette section de ligne de 90 km/h à 120 km/h, grâce entre autres au fait que l'on a ainsi pu disposer de toute la largeur de la plateforme pour rectifier les courbes à trop faible rayon.

De ce fait, la ligne 43 compte dorénavant 37 kilomètres de double voie et 25 kilomètres de simple voie.

ALIMENTATION DES CATENAIRES DE LA LIGNE 43.



L'électrification proprement dite

L'électrification proprement dite a été réalisée de façon classique, par la pose d'une ligne caténaire aérienne d'alimentation qui fournit l'énergie de traction aux trains, sous la tension de 3.000 volts continu, tension habituelle sur le réseau belge.

La ligne caténaire aérienne est constituée de fils de contact en cuivre supportés par des cables porteurs principaux et auxiliaires en acier inoxydable, eux-mêmes accrochés à des traverses supportées par les poteaux latéraux. Les cables porteurs et les fils de contact sont isolés des traverses et poteaux par des isolateurs en porcelaine.

L'énergie électrique venant du réseau national de distribution d'énergie est transmise à la ligne via des postes d'alimentation appelés sous-stations de traction.

La ligne 43 comporte deux sous-stations: l'une, à Rivage, est alimentée en 70.000 volts alternatif tandis que l'autre, située à Melreux-Hotton reçoit une alimentation en 15.000 volts alternatif. Dans les sous-stations, ces tensions sont abaissées par des transformateurs de puissance et ensuite redressées par un système de diodes pour obtenir une alimentation des lignes caténaires en 3.000 volts continu.

Les sous-stations comportent encore tout un ensemble d'appareillages de distribution vers les différentes sections de ligne à alimenter ainsi que des équipements de sécurité permettant la protection des lignes contre les divers incidents susceptibles de survenir.

La ligne comporte encore deux postes dits "de sectionnement", situés à Bomal et à Marloie, qui assurent des fonctions complémentaires à celles des sous-stations.

Travaux aux ouvrages d'art

L'électrification de la ligne 43 a entraîné d'importants travaux aux ouvrages d'art en général, soit pour en augmenter le gabarit, soit pour améliorer le confort et la régularité du trafic.

Dans ce contexte, le pont ferroviaire situé à la sortie de la gare d'Angleur, constitué par des tabliers métalliques assez vétustes, a été remplacé par une dalle avec poutrelles métalliques enrobées.

D'importants travaux de stabilisation de parois rocheuses ont par ailleurs été exécutés à Sainval, Tilff et Comblain-la-Tour.

Une voirie latérale a été créée à Chanxhe (Comblain-au-Pont), en vue de la suppression du passage à niveau no 24.

Un pont routier a été renouvelé à Comblain-la-Tour. L'ancienne voûte, trop basse, a été remplacée par un tablier en béton précontraint.

Le pont ferroviaire situé à la sortie de la gare de Melreux a lui aussi été modernisé: les anciens tabliers métalliques ont été remplacés par un "pont-bac" en béton.

Divers murs de soutènement ont été rehaussés à Tiff, Bomal et Melreux.

Les trois tunnels que comporte la ligne, c'est-à-dire ceux d'Esneux (612 m), de Comblain (393 m) et de Sy (404 m) ont également été concernés par les travaux. Le gabarit "électrique" des tunnels d'Esneux et de Comblain a été dégagé lors d'opérations de rénovation antérieures tandis que le tunnel de Sy a été traité lors des travaux d'électrification actuels.

Compte tenu des particularités locales et, plus particulièrement, de la proximité d'un pont sur l'Ourthe, l'augmentation de l'ouverture de ce tunnel pour dégager le gabarit électrique a nécessité de travailler à la voûte, dont le diamètre a été porté de 8,00 m à 9,10 m.

L'ancienne voûte en maçonnerie de briques a dû être démolie et le terrain rocheux calcaire encaissant a également dû être rogné. Un arc protecteur en béton armé de 20 cm d'épaisseur a ensuite été mis en place par projection. La SNCB a aussi mis ces travaux à profit pour améliorer l'étanchéité générale de l'ouvrage.

Au total, ce sont 2.100 m³ de briques et béton et 850 m³ de roches qui ont été enlevés tandis que 1.300 m³ de béton étaient mis en oeuvre.

ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ET CENTRALISATION DES COMMANDES DE CIRCULATION

La signalisation de la ligne a elle aussi été modernisée à l'occasion de l'électrification.

Les anciennes cabines de signalisation de Melreux et Bomal ont été remplacées par des postes modernes à relais qui commandent les aiguillages et signaux de ces gares. Le poste de Hamoir sera lui aussi modernisé de cette manière dans un proche avenir.

De plus, les tronçons de pleine voie séparant les différents postes ont été équipés de signalisation lumineuse automatique à voie normale et à contre-voie, l'ensemble de cet équipement procurant une très grande souplesse d'exploitation en cas de travaux, d'opérations d'entretien, etc. En outre, tous les passages à niveau public ont été dotés d'une signalisation routière lumineuse.

Par ailleurs, d'une manière générale, il apparaît intéressant de concentrer en un seul endroit les commandes d'une zone étendue, afin de mieux gérer le trafic et d'optimiser l'utilisation du personnel de desserte.

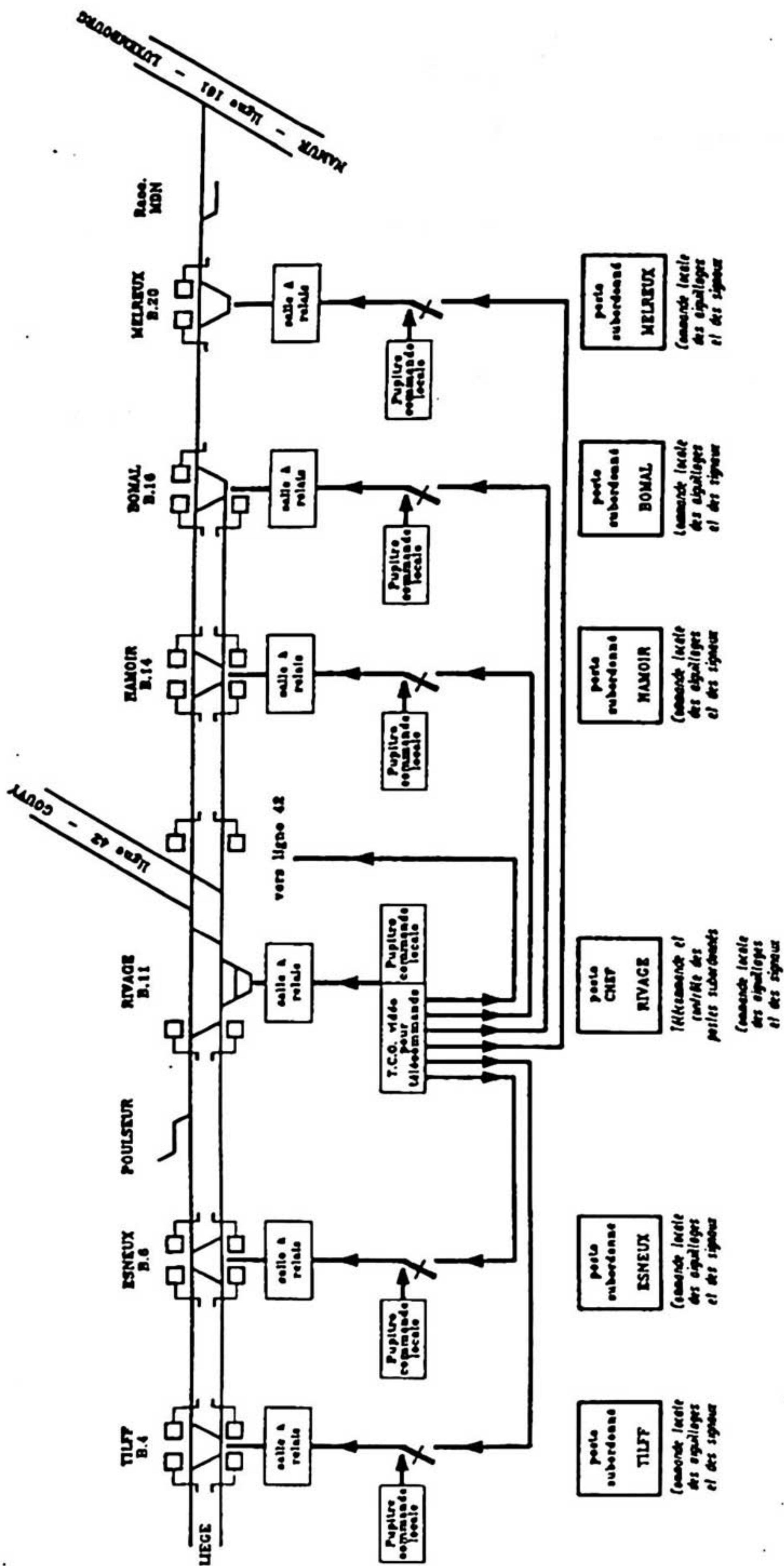
Dans ce cadre, diverses opérations ont déjà été entreprises sur la ligne 43. Ainsi, sur le tronçon Angleur - Rivage, l'ensemble des circulations sont déjà suivies à partir de la gare de Rivage qui, depuis 1978, télécommande les postes à relais de Tilff et d'Esneux.

A terme, il est prévu de commander également à distance les trois postes de Melreux, Bomal et Hamoir à partir de Rivage. Chacune de ces cabines satellites pourra être desservie aussi bien localement qu'au départ de Rivage, qui deviendra ainsi le poste-chef de l'ensemble de la ligne.

La commande à distance des divers postes satellites sera assurée au moyen d'un terminal informatique du type PC relié à des équipements informatiques installés dans les postes satellites.

Cette nouvelle technologie entièrement développée par la SNCB, permet de faire apparaître le tracé des trains et leur annonce automatique (incluant le numéro du train et ses caractéristiques principales) sur l'écran vidéo du poste de contrôle. Ces diverses informations suivent alors automatiquement le convoi durant sa progression dans les zones contrôlées par les différents postes successifs.

Commande de SIGNALISATION



Un Investissement d'importance

Au total, 2 milliards 55 millions de francs ont été consacrés à la modernisation et à l'électrification de la ligne 43, cette somme se répartissant comme suit entre les principaux postes de travaux:

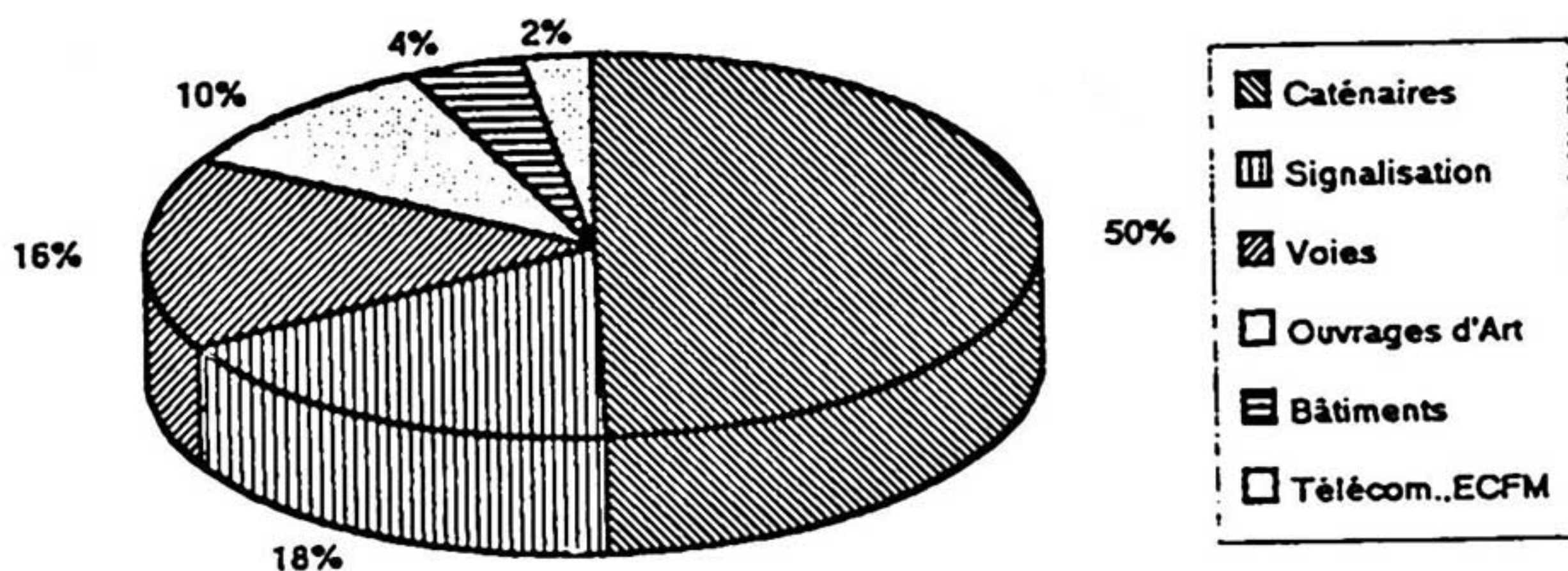
- Equipements caténares:	1,027 milliard
- Signalisation:	357 millions
- Travaux de voie:	334 millions
- Ouvrages d'art:	203 millions
- Bâtiments:	86 millions
- Télécommunications et force motrice:	48 millions

Les entreprises qui ont exécuté ces divers travaux sont, entre autres les sociétés:

- L. DUCHENE pour la pose des caténares;
- SEPUL de STREE pour la mise au gabarit électrique du tunnel de Sy;
- DRIESSEN pour les bâtiments des sous-stations et des postes de sectionnement;
- HOTTON TRAVAUX pour la suppression du passage à niveau de Charxhe;
- REFORME ET NIZET, pour divers murs de soutènement au niveau des ouvrages d'art.

*
* * *

INVESTISSEMENT TOTAL : 2 055 Mio. F.



TRIBULATIONS D'UN MEMBRE EXCURSIONNISTE
SUR LA LIGNE DE L'OURTHE

Lundi 24 mai dernier, j'étais de passage aux environs des Guillemins à Liège, et en tant que bon ferrophile, je m'empressai d'acquérir le nouvel horaire d'été. Quelques mots sympas avec l'employé du guichet aussi sympa, pour aborder en vitesse la promotion offerte par la SNCB concernant l'électrification de la ligne Liège - Jemelle : billet gratuit sur la ligne le dimanche 23 ainsi que le week-end de la Pentecôte, prix unique de 50 F du lundi au vendredi pour toutes les gares de la ligne. Billet d'approche au prix de 150 F pour toutes les gares distantes de moins de 75 km etc... Donc, mon horaire tout frais sous le bras, je rentrai à mon domicile, situé à mi-distance entre Liège et Verviers, fier comme Artaban.

Jusqu'ici, rien de plus banal. Mais lisez plutôt la suite.

Comme le lundi est mon jour de congé hebdomadaire, avec mon épouse, aussi "ferrée" que votre serviteur, nous avons décidé d'essayer la 43 en électrique.

Comme le parking couvert des Guillemins à Liège n'est pas encore opérationnel, notre choix se porte sur Verviers-Central où le parking n'est pas encore trop "vandalisé". A 14h15 précises, je me présente au guichet de Verviers-Central, avec l'intention de prendre l'IC pour Liège à 14h26.

"Deux billets "événement" pour Marloie, svp." Le préposé ayant l'air surpris et n'étant pas visiblement au courant du sujet, je lui explique celui-ci en deux mots. Il tape quelques touches sur le clavier du nouveau système Sabin, mais sans résultat...

L'employé : "vous êtes certain de ce que vous avancez ?" Je lui fais alors part de ce que, dans un grand quotidien verviétois du samedi 22 mai, une publicité expliquait très clairement cette promotion.

Et l'employé de répondre : "Si la SNCB doit prendre en compte tous les articles publiés dans les journaux, où allons-nous ?" Pendant ce temps, mon épouse s'était rendue au kiosque à journaux de la gare, afin d'acquérir un exemplaire de ce journal du samedi ; malheureusement, ceux-ci étaient déjà retournés dans les invendus. De son côté, l'employé, voyant mon obstination, va s'enquérir auprès d'un collègue, mais sans résultat...

Pour ma part, j'étais conscient que la veille, donc le 23, venaient de débiter les nouveaux horaires ; aurait-on par hasard omis d'insérer dans l'ordinateur "Sabin" la promotion pour la ligne 43 ? Je pousse alors l'audace jusqu'à demander au préposé d'essayer avec l'ancien système "Prodata". Il obtempère et me présente deux billets "ancienne formule" pour le prix total de ... 675 F. Billets que je refuse évidemment, puisqu'on était loin du prix promotionnel de 200 F par personne... Par contre, si l'on considère le prix plein d'un ticket Verviers - Liège aller-retour, soit 200 F + le prix de 50

F promotionnel pour la ligne 43, cela fait 250 F par personne, soit 500 F en tout et non 675 F comme réclamé... N'étant pas dans le secret des dieux concernant les tarifs, je n'insiste pas.

Inutile d'épingler que pendant toute cette attrayante discussion, mon train de 14h26 était déjà bien loin...

Je marque alors mon mécontentement ; car il est impensable qu'une gare comme Verviers-Central, située à quelque 30 km de Liège ne soit pas avertie de cette promotion. Je comprendrais éventuellement pour une petite gare située près d'Anvers ou d'Herentals, voire Virton, mais pas Verviers-Central.

Encore une fois, n'étant pas dans le "sacro-saint" de la SNCB, je fais état que normalement, chaque gare, grande ou petite, reçoit un telex concernant les événements. Notre brave employé consulte alors une farde où ceux-ci sont insérés : il tombe effectivement sur le "telex" concernant la ligne 43. Enfin... Malheureusement, aucune mention de la promotion pour parcours d'approche ! Me souvenant alors de ma conversation avec l'employé "sympa" des Guillemins, je conseille alors à mon fonctionnaire de donner un coup de fil à son collègue liégeois. Mais il refuse alors, prenant le motif qu'il ne peut se référer qu'au telex. Bref, comme dans toute administration qui se respecte, le règlement est le règlement. Eh oui...

Mon employé très poliment s'excuse de ne pouvoir me satisfaire et l'incident est ainsi clos. Etant tenace de nature, je prends alors la direction du bureau des renseignements. Le préposé, fort poli et courtois, me montre le même telex sans mention de la promotion pour parcours d'approche...

Mon épouse et moi étions très déçus : non seulement pour ce parcours vers Marloie qui nous "filait sous le nez", mais surtout de la désinvolture apparente de certains membres du personnel de la gare : cela "sentait le fonctionnaire" à 100%.

Encore heureux que la SNCB soit un service public ; car, s'il s'agissait d'une firme privée et que celle-ci ne respectait pas les promotions publicitaires qu'elle lance par affiche ou dans les journaux, il y a belle lurette qu'elle aurait reçu la visite d'un huissier...

Bref, vu l'heure avancée, nous décidons de reporter notre prospection sur la ligne 43 à un prochain lundi, mais à plein tarif... Afin d'éponger cette blessure que seul l'amateur ferroviaire peut ressentir, nous changeons de cap, direction Valkenburg afin d'oublier... mais en voiture !

Le lendemain, je me sentais toujours frustré. Il fallait mettre cette affaire au clair. Je me mets d'abord en relation avec le rédaction du journal qui avait publié la promotion de la SNCB. J'apprends que celle-ci émanait de la SNCB et des Offices du Tourisme des provinces de Liège et de Luxembourg : le rédacteur au bout du fil n'était pas content du tout. Il disait que son quotidien était lu par des dizaines de milliers de personnes et que, si mon aventure était arrivée ne fut-ce qu'à une cinquantaine de lecteurs, la crédibilité de son journal en pâtirait...

Le surlendemain, j'ai alors pris contact avec le chef de gare de Verviers, un homme très serviable qui a patiemment écouté mon "laïus" et qui a promis de tirer mon affaire au clair.

Et en effet, dans le courant de la journée de jeudi, un ami ferroviathe m'informait qu'une grande publicité promotionnelle pour la ligne 43 se trouvait désormais bien visible dans la salle des pas-perdus de la gare de Verviers-Central... Mais jusqu'alors, combien de voyageurs se sont-ils vu refuser le bénéfice de cette promotion ?

Que faut-il penser de tout cela ? Incompétence du personnel ? Je ne le pense pas : celui-ci a suivi les instructions qu'il possédait. Mauvaise coordination entre les différents services de la SNCB ? Je le croirais plutôt... Et pourtant, je ne demandais pas un billet pour Athus ! Tout est bien qui finit bien, mais mon épouse et moi garderons un souvenir amer de l'inauguration de l'électrification de la ligne 43...

A. Martin

*
* *
*

**Ligne 94 - Tournai - Lille : Inauguration
sans enthousiasme de la traction électrique
entre Tournai et Lille**

C'est sans aucun enthousiasme que s'est déroulée, le mardi 25 mai dernier, l'inauguration de la ligne Tournai - Lille en traction électrique.

La mise en service commerciale de la traction électrique sur cette ligne avait eu lieu l'avant veille, dimanche 23 mai 1993. Néanmoins, plusieurs parcours "techniques" préalables avaient été organisés en traction électrique avant cette date : une première circulation électrique et le passage de la voiture "Vulcain" de la SNCF attelée à une locomotive diesel pour la vérification des circuits de retour traction avaient eu lieu le 12 mai. Des essais en vitesse avec vérification de la captation du courant se sont déroulés le 17 en présence des techniciens de la SNCB et de la SNCF : ce train était composé d'une locomotive bitension SNCB (n°1210), de la voiture SNCF d'observation des caténaires et de quatre voitures Corail de la SNCF. Le 19, un train identique a effectué le parcours Lille - Tournai et retour pour la signature officielle du procès-verbal de reconnaissance des installations de traction électrique dont la portion en 25 kV en territoire français et belge (soit 6 km jusqu'à la jonction de pleine voie 25 kV/3 kV à 800 mètres en aval de la bifurcation de Froyennes) est ali-

mentée par la nouvelle sous-station SNCF de La Flamengrie, mise en service le 8 mai pour toute la zone de Lille (1).

Revenons au 25, à Tournai, où plusieurs mandataires politiques boycottaient ostensiblement la manifestation d'inauguration : le train mis en ligne entre Tournai et Lille était composé de la locomotive bitension 1207, et d'une rame réversible de voitures M4 (2 A + 1 AD). On craint en effet que la nouvelle desserte Tournai - Lille soit trop peu attractive, et que la SNCB en profite pour la supprimer dans quelques années, lorsqu'il ne sera plus nécessaire d'y faire passer les rames TGV "Eurostar" Bruxelles - Londres et TGV Bruxelles - Paris, à l'achèvement de la ligne belge à grande vitesse Antoin - Lembeek.

**

Résumons les reproches faits à la SNCB à l'occasion du nouveau service Tournai - Lille :

1.- la vitesse moyenne de la liaison Tournai - Lille est vraiment faible : quelque 60 km/h pour la plupart des trains, qui circulent en fait en régime omnibus sur la partie française de la ligne où ils marquent l'arrêt à Baisieux, Ascq, Annapes, Pont-de-Bois, Hellemmes et Lezennes, alors qu'ils circulent sous le régime direct en Belgique (où certains marquent l'arrêt à Froyennes). La SNCB se défend en indiquant que les trains Tournai - Lille ont une philosophie de desserte tout à fait différente selon qu'ils circulent en Belgique ou en France : pour la SNCB, il s'agit de se relier à Lille... et notamment au TGV, pour la SNCF, il s'agit avant tout de desserte locale et de trains de "navetteurs".

2.- le schéma de desserte de la ligne, qualifié par la presse de "abracadabran", ne correspond pas aux désirs des utilisateurs belges potentiels de la ligne. Il ne tient que trop imparfaitement compte des correspondances à assurer à Tournai avec les trains IC vers Bruxelles et les trains IC de la dorsale wallonne vers Mons, Charleroi et au-delà.

Ici, la SNCB argue en premier lieu du manque de matériel bicourant. La SNCB ne dispose en effet que d'une seule locomotive bitension série 12 et d'une seule rame réversible "M4" (2) pour engager sur la ligne. Les 11 autres locomotives (3) sont intensivement utilisées soit en service voyageurs sur la liaison cadencée Lille - Courtrai - Gand - Anvers, soit en service marchandises pour les trains directs Lille - Délivrance - Merelbeke, liaison où la SNCF a dû engager depuis le 23 mai dernier des locomotives diesel BB 67400 afin de libérer une locomotive SNCB série 12 justement pour le service Tournai - Lille. Les deux administrations sont ici pénalisées par un manque chronique de matériel polytension... Il est donc

(1) - voir à ce sujet l'article de Bernard COLLARDEY, La petite ligne qui verra passer les Eurostars, dans La vie du Rail, n° 2398 (2 juin 93), page 10.

(2) - composée de 2 voitures B (2e classe) et d'une voiture AD (1ère classe/fourgon) avec cabine de conduite.

(3) - dix actuellement, une locomotive de cette série étant actuellement en réparation après un accident.

paradoxalement prévu qu'une bonne moitié des allers-retours Tournai - Lille continueront à être assurés par des autorails diesel doubles X 4500 de la SNCF, ou une rame "Nord-Pas-de-Calais" réversible, avec locomotive diesel BB 66400 de la SNCF, familiers de ce service avant l'électrification.

★★

A la suite de pressions, notamment politiques, la SNCB vient néanmoins de promettre de "faire mieux" dès le mois de septembre 1993. A cette date, elle mettra en ligne quatre liaisons directes par jour entre... Mons, Tournai et Lille. Leur objectif sera de permettre une liaison entre Mons et Paris via Lille en deux heures dix, en profitant de l'ouverture totale de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris - Lille à cette date. En fonction de l'attractivité de cette relation, la SNCB verra s'il est opportun en 1994 de prolonger cette liaison directe au-delà de Mons sur la dorsale wallonne : on sait que Namur, capitale de la Wallonie, et fief de Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB, revendique une liaison rapide avec Paris en TGV...

D'autre part, la SNCB promet une amélioration des correspondances avec Bruxelles à Tournai, par diminution du temps de battement.

La SNCB signale ensuite les difficultés de réception de trains de voyageurs dans la gare en cul-de-sac de Lille-Flandres, dont la capacité est limitée, et qui doit déjà recevoir tout le nouveau trafic TGV et en outre, toutes les deux heures, un train IC de la SNCB provenant d'Anvers.

Elle indique enfin la volonté de la SNCF de desservir les points d'arrêt intermédiaires de la ligne Lille - Baisieux aux heures de pointe, ce qui pourrait en partie expliquer que la grille-horaire en vigueur ne corresponde qu'à des besoins internes français et n'assure les correspondances à Tournai que très imparfaitement.

3.- le prix du billet Tournai - Lille est actuellement prohibitif : 210 FB l'aller-simple en 2^e classe pour... 24 kilomètres, soit le double du prix normalement indiqué au barème officiel de la SNCB. Ici, le voyageur est victime de la structure même du billet de chemin de fer international, dont le prix est calculé par simple addition du barème du billet intérieur SNCB et SNCF jusqu'à la frontière. Quand on sait que toutes les administrations ferroviaires prévoient un barème plus lourd sur petite que sur moyenne distance, et une lourde "taxe terminale" sur chaque billet (quelque 35 FB à la SNCB par exemple), on peut comprendre... sans approuver. Ici, la SNCB et la SNCF devraient négocier un accord pour la vente de billets aller-retour à tarif réduit entre les deux villes, à condition que l'aller-retour ait lieu le même jour, comme c'est par exemple le cas entre Liège et Maastricht, ou entre Verviers et Aix-la-Chapelle. Dommage que le services commerciaux de la SNCB n'y aient pas pensé avant le 23 mai dernier... Aux dernières nouvelles, des négociations sur le sujet auraient été entamées fin juin 1993 entre la SNCB et la SNCF.

4.- la presse belge s'est livrée à des spéculations sur la point de savoir si, au départ de Bruxelles, il était désormais avantageux de se rendre à Paris en passant par Lille et en empruntant le TGV "Nord-Europe" Lille - Paris, mis en service le 23 mai. Rappelons d'abord que la voyage Bruxelles - Paris via Aulnoye et par train "classique" revient à 2800 F aller-retour en 2e classe, pour 3 heures de voyage, à moins d'emprunter l'un des quatre TEE qui relie quotidiennement les deux capitales en 2h20, moyennant un supplément de 180 ou 360F.

Via Lille, il faut jongler avec les horaires et "bien calculer son coup", d'autant plus que l'indicateur international de la SNCB conseille, selon l'heure de départ, de changer à Tournai ou à Mouscron. Par Tournai, il faut d'abord prendre l'IC Bruxelles - Tournai (50 minutes). Puis, une fois arrivé, il faut attendre la correspondance pour Lille (battement de 6 à 35 minutes). Puis, nouveau train, le plus souvent omnibus vers Lille (28 à 35 minutes de trajet). A Lille, il faut encore attendre la correspondance pour le TGV, qui, lui mettra 80 minutes pour rallier Paris (60 dès fin septembre 1993). Bref, un temps de parcours d'environ 3 heures, pour un prix de 2.940 F aller-retour, agrémenté d'un supplément SNCF à géométrie variable selon l'heure de départ du train TGV (1740 F en moyenne).

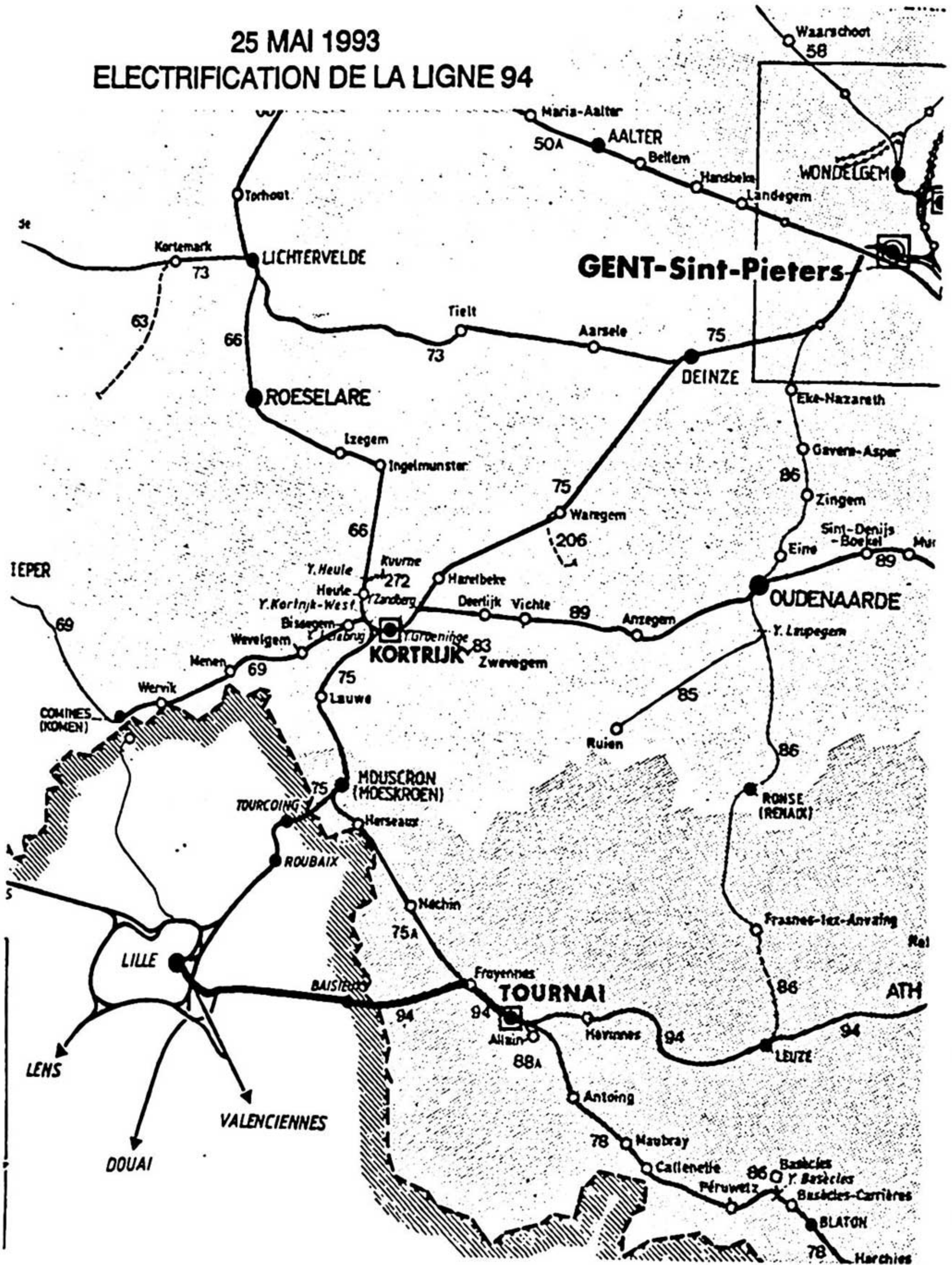
Avec de tels horaires, il n'y a dès lors aucun intérêt pour un Bruxellois d'aller prendre le TGV à Lille pour se rendre à Paris pour le moment, sinon pour satisfaire sa curiosité, par ailleurs bien légitime...

Bref, il serait temps que SNCB et SNCF revoient leur copie pour l'exploitation de la ligne Tournai - Lille et de ses correspondances. L'aspect commercial local et régional de cette électrification est manifestement passé à l'arrière-plan au mois de mai dernier, quelles que soient les explications emberlificotées qu'ait pu fournir à la presse Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB...

**

Ci-après, nous publions la farde de presse que la SNCB avait publiée à l'occasion de l'inauguration de la traction électrique entre Tournai et Lille : que Monsieur Gillieaux, chef du service "Presse et Relations Publiques" de la SNCB, soit ici remercié de l'empressement qu'il a mis à nous fournir ce document.

25 MAI 1993
ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 94



TOURNAI - BAISIEUX - LILLE

Une ligne modernisée et électrifiée

mai 1993

La relation ferroviaire Tournai - Lille, longue de 21 km, relie le Hainaut occidental à la grande métropole du Nord de la France. Mise en service en 1865, elle se débranche, à Froyennes, dans la banlieue nord-ouest de Tournai, de la ligne 75, qui relie cette ville à Mouscron et, au-delà à Courtrai. Les mises en service réalisées parachèvent la modernisation des lignes ferroviaires classiques dans la région, puisque, outre la relation Mouscron - Tournai, les lignes partant de cette ville vers Mons d'une part, et vers Bruxelles via Ath d'autre part, avaient elles aussi été modernisées et électrifiées il y a quelques années.

Perspective TGV et nouvel avenir

Dans le cadre du projet TGV en Belgique, l'Etat belge et la SNCB ont décidé, en concertation avec la SNCF et les autorités françaises, de moderniser et d'électrifier la liaison Tournai - Lille. La réalisation de ces travaux permettait en effet d'obtenir un excellent itinéraire pour les rames TGV EUROSTAR devant relier Bruxelles à Londres via Lille et ce, de la mi 94 jusqu'à la mi 96, moment de l'entrée en service complète de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Tubize et la frontière française.

Néanmoins, dès à présent, les travaux réalisés ont permis d'intensifier la desserte de la liaison qui offre dorénavant une quinzaine de relations par jour et par sens entre Tournai et Lille. En outre, cette réalisation offre aussi la

possibilité de créer des relations directes entre les grandes villes situées sur la dorsale wallonne et Lille.

Modernisation complète

En Belgique, nombre de travaux importants ont été entrepris sur la section Tournai - Blandain-frontière, longue de 6,8 km.

Les installations de voies ont été modernisées. Dans cette optique, les rails et les traverses existants ont été remplacés par des traverses en béton supportant de longs rails soudés.

A cette occasion, la plate-forme des voies a été drainée et légèrement élargie, permettant d'aménager des pistes le long de celles-ci ainsi que la pose d'un caniveau à câbles pour les installations de signalisation et de télécommunications.

Parallèlement, la bifurcation de Froyennes - où la ligne de Lille quitte celle de Mouscron - a fait l'objet d'importants aménagements en vue de porter la vitesse de la branche déviée (vers Lille) de 60 à 90 km/h, ce qui permet une accélération appréciable des circulations. Les aiguillages de la bifurcation ont en outre été équipés d'un chauffage afin de pouvoir en assurer l'exploitation en tout temps.

Les quais du point d'arrêt de Froyennes, situé juste à côté de la bifurcation, ont été déplacés et réaménagés à cette occasion. La halte a aussi été dotée d'un couloir sous-voies, ce qui améliore très nettement la sécurité des voyageurs et piétons.

Dans le cadre des travaux de modernisation, quatre passages à niveau ont été supprimés, les voiries étant adaptées pour amener la circulation vers les points de croisement subsistant.

Les installations de signalisation ont elles aussi été adaptées compte tenu entre autres des caractéristiques techniques des trains qui emprunteront à l'avenir celle-ci, parmi lesquels les TGV EUROSTAR.

De même, les installations de la gare de Tournai ont fait l'objet de divers travaux de voies et d'adaptation des caténaires et de la signalisation, afin que les TGV EUROSTAR puissent la traverser à la vitesse de 60 km/h, sans y marquer d'arrêt.

En France, la ligne, à double voie également, compte 12 kilomètres depuis la frontière belge jusqu'à la bifurcation d'Hellemmes, où elle rejoint les voies principales d'entrée en gare de Lille.

Compte tenu des caractéristiques de la desserte de la ligne en France, les travaux ont surtout consisté à des adaptations des installations de voies et de signalisation dans les gares de Ascq et de Baisieux, dans le cadre de l'électrification de la ligne.

En outre, la SNCF a fait procéder à la pose d'un câble souterrain pour les installations de télécommunication. Cette opération est allée de pair avec la mise en câble des circuits de signalisation et de télécommunication existants.

Electrification

Le réseau belge est électrifié sous la tension de 3.000 volts continu tandis que le réseau SNCF du nord de la France ainsi que les lignes à grande vitesse le sont en 25.000 volts alternatif.

Pour la liaison Tournai - Lille, il a donc fallu prévoir une électrification qui réalise la jonction entre les tensions belge et française. A cette fin, il a été convenu que la ligne serait électrifiée en 3.000 volts continu sur une distance de 800 mètres au-delà de la bifurcation de Froyennes. Suit alors une courte section "neutre" (non alimentée) de quelque 150 mètres qui est parcourue par les trains sur leur lancée, après quoi commence la section alimentée en 25.000 volts alternatif.

Ce courant est fourni par un poste d'alimentation situé en région lilloise, un dispositif de comptage d'énergie étant installé à la frontière de façon à répartir les charges entre les réseaux.

Dans le cadre des travaux d'électrification, le pont dit du "Vent de bise" a été supprimé tandis que le pont "Sory" a été reconstruit à proximité immédiate de l'ouvrage ancien qui a été enlevé. Ces travaux sont dus à la nécessité de dégager le gabarit requis pour les lignes caténares d'alimentation électrique des trains. En outre, la reconstruction du pont "Sory" a permis une rectification de la voirie qui améliore nettement la sécurité de la circulation routière locale.

En France, l'opération d'électrification s'est déroulée de manière classique, compte tenu du fait que le réseau encadrant est déjà électrifié en 25.000 volts alternatif et que la ligne partant de la bifurcation d'Hellemmes vers la frontière belge constitue en fait une antenne. De ce fait, l'électrification a consisté à équiper de caténares 25.000 volts alternatif les deux voies principales depuis cette bifurcation jusqu'au point frontière à Baisieux, de même que des liaisons entre ces voies à Ascq et Baisieux ainsi qu'une voie de garage dans cette gare.

Davantage de trains et plusieurs correspondances

Avant son électrification, la relation Tournai - Lille voyait circuler 11 trains dans chaque sens. Depuis sa mise en service, 15 trains la parcourent quotidiennement. Comme le montre l'extrait du tableau horaire ci-joint, certains d'entre eux effectuent la relation en 20 minutes seulement.

La desserte et son intensification offrent en général de bonnes correspondances avec les trains IC de la dorsale wallonne, assurant ainsi pour nombre de villes de cette région, des relations fréquentes avec la métropole lilloise.

Les correspondances de et vers Bruxelles via Leuze et Ath n'ont actuellement pas pu être toutes optimisées et cela, pour différentes raisons:

- la grille de desserte doit tenir compte des caractéristiques de circulation de nombre de ces trains en France, lesquels ne sont pas tous cadencés pour des raisons d'organisation des services propres à la SNCF. En outre il a fallu tenir compte des possibilités de réception des trains en gare de Lille-Flandres, qui est une gare dite "en cul-de-sac" et qui accueille maintenant davantage de trains depuis la mise en service des TGV en provenance de Paris;
- les horaires de la ligne 94 Mouscron - Tournai - Ath - Bruxelles ont dû être un peu adaptés pour quelques années afin de permettre le déroulement, à partir du second semestre de cette année, de travaux d'infrastructure destinés au projet TGV sur la section Bruxelles - Hal.

Correspondances TGV

Par ailleurs, la relation Tournai - Lille donne maintenant correspondance en gare de Lille à 9 TGV vers Paris et elle y relève la correspondance de 5 d'entre eux en provenance de la capitale française. Grâce à ces nouvelles possibilités, Tournai et l'ouest du Hainaut se trouvent ainsi dorénavant plusieurs fois par jour à 2 heures ou 2 heures 20 minutes de Paris selon les trains. Ces intéressantes perspectives vont encore s'améliorer au mois de septembre, lorsque le temps de parcours entre Paris et Lille passera de 2 heures 15 minutes en moyenne actuellement à 1 heure 20 minutes.

En outre, d'autres correspondances avec le réseau TGV viendront encore s'ajouter à l'avenir à Lille:

- à partir de 1994, vers la Grande-Bretagne avec les TGV EUROSTAR;
- peu de temps après, vers diverses régions de France au-delà de Paris, grâce aux TGV Réseau de la SNCF qui emprunteront la ligne TGV Nord et celle dite "d'interconnexion" contournant par l'est la région parisienne.

Les travaux de modernisation et d'électrification de la ligne correspondent à un investissement total de 538 millions en Belgique et de 51 millions de francs français (+/- 300 millions FB) pour la seule électrification en France. Ceux-ci étant pris en charge à raison d'un tiers par la SNCF, par l'Etat et par le Conseil Régional.

Dans ce pays, les travaux ont débuté en 1992 car ils consistaient essentiellement en une opération d'électrification. Par contre, en Belgique, compte tenu de travaux de génie civil plus importants, ils ont commencé en 1991 et ont été confiés aux entrepreneurs suivants:

- pour les travaux d'électrification : association momentanée CEI - ABAY TS;
- pour les travaux d'adaptation de la bifurcation de Foyennes et le remplacement du pont Sory : s.a MOENS;
- pour les travaux de voirie relatifs à la suppression des passages à niveau : s.a DESWEBO et TOURNAI - TRAVAUX
- pour les travaux de drainage de la plateforme : TRAMO

Les travaux de voie et de signalisation ont été pour la plus grande part effectués par les services de la SNCB.

**Ligne 163 - Libramont - Bastogne (Nord) :
suspension "temporaire" du service ferré**

Comme nous l'avons annoncé dans notre livraison précédente, le service des voyageurs et des marchandises a été temporairement supprimé sur cette ligne, pour un an, au 23 mai 1993.

**L'ultime adieu des Bastognards
au dernier train pour Libramont**

Couronne de fleurs et faire-part de décès : l'ambiance était funèbre, samedi 22 mai au soir, à la gare de Bastogne-Sud. C'était l'ultime adieu au train qui a relié pendant si longtemps la bourgade ardennaise et Libramont. Nostalgie, tristesse et même quelques larmes au fond des regards...

"Ce samedi 22 mai à 20 heures, décède notre ligne de chemin de fer." Samedi soir, ce message sous forme de nécrologie annonçait à tous, voyageurs par train ou simples curieux, que la gare "campagnarde de Bastogne" fermait ses portes, probablement à jamais. Ce faire-part de décès, les cheminots l'avaient déposé au pied des rails, devant la salle d'attente, non loin d'une grosse couronne de lilas blancs. Un geste symbolisant leur tristesse, mais aussi leur colère, de voir leur gare fermée et leur ville quasi coupée du reste du monde, du moins par voie ferroviaire.

Et les Bastognards étaient là. Prêts à consoler les hommes du rail, à les soutenir moralement, à se joindre à leur colère. Prêts aussi à dire un dernier adieu à leur gare qui "fait partie de notre histoire, celle de nos aïeux". Et la tristesse se lisait dans les yeux de certains. Un sentiment peut-être puéril pour les étrangers à cette manifestation mélancolique, mais un sentiment que ces Bastognards ne cachaient cependant pas. Tant ils étaient désolés de cette fermeture probablement définitive. Et tous attendaient en silence que soit annoncé le dernier train. Ce fameux train de la ligne 163 qui a relié pendant des années et des années la bourgade ardennaise et le terminus de Libramont.

19h55, plus que quatre minutes et le train entrera en gare. Pour la dernière fois, après avoir débarqué ses quelques passagers, il se dirigera vers Bastogne-Nord pour repasser près d'une demi-heure plus tard à la gare du Sud. Et puis, pour la dernière fois, il s'en ira vers Libramont. En attendant de le voir là-bas à l'horizon, les commentaires se suivent et... se ressemblent tous. "On vient dire au revoir à notre train. Il nous manquera beaucoup." raconte Françoise, de Bastogne. Et Robert, de Vaux-sur-Sûre, de lui répondre : "Même les vaches s'étaient habituées à voir le train passer. Cette gare, elle était la mémoire des gens. Et maintenant, on leur enlève leur histoire."

Les yeux tout embués de larmes, Edouard, de Bourcy, a du mal à cacher sa tristesse. "J'ai travaillé pendant 23 ans comme poseur de voies à la gare de Bourcy, puis à celle-ci.

Ils ont promis de la rouvrir dans un an, mais c'est pour calmer les esprits. C'est bien fini..." Et ses copains de la Poste, tout en tentant de lui remonter le moral : "Les colis taxipost venaient par cette ligne. Maintenant, on devra se débrouiller avec nos voitures." Non loin d'eux, quelques enfants s'amuse à sauter de rail en bille, tout contents de ne pas se faire gronder. Pour eux, c'est un peu jour de fête.

Puis, le chef de gare annonce l'arrivée du train, alors que les Bastognards l'aperçoivent déjà à l'horizon. Vite, ils préparent appareils photos et caméras afin d'immortaliser ce moment. Et le dernier train entre en gare. Quelques passagers, qui sont montés à Libramont spécialement pour faire ce dernier voyage, descendent du train. Puis, l'autorail 4510 s'élance à nouveau vers la gare du Nord. Et l'attente recommence. Pour la faire passer plus vite, le personnel de la gare et les syndicalistes du SCCC (Syndicat Chrétien des Communications et de la Culture) offrent au Bastognards sandwiches et tasses de café (4).

20h42, le train siffle dans le lointain. Et tous se précipitent sur le quai. Lentement, alors que des pétards éclatent sur son passage, le train s'arrête une dernière fois à la gare de Bastogne-Sud. Les Libramontois grimpent dans les wagons. Un monsieur dépose quelques fleurs à l'avant du train, alors que les portes déjà se ferment. Puis, le train redémarre et s'éloigne en sifflant. Sur le quai, les Bastognards font un dernier signe "au revoir" et lentement rentrent une dernière fois dans la salle d'attente."

Les bus ne "remplacent" pas le train

"Bastogne vient donc de vivre un week-end de "deuil ferroviaire" marqué par diverses manifestations. D'aucuns voulaient garder l'espoir. Ainsi, les cheminots socialistes, qui ont offert, samedi, à Libramont, un billet de retour à tous les voyageurs en provenance de Bastogne. Un billet symbolique valable pour la journée du 22 mai 1994, date à laquelle les trains pourraient être remis en service entre Libramont et Bastogne. Quant aux écologistes, le sénateur Bougard en tête, ils ont donné dimanche, devant la gare de Bastogne-Sud, une démonstration particulièrement concluante. "Micheline ! Micheline !", s'époumonèrent-ils ; mais la célèbre micheline de la ligne 163 n'est pas revenue autant sur ses pas, après son dernier trajet sur Libramont. Les Ecolos, équipés de bicyclettes ont ensuite pris d'assaut l'autobus de remplacement, en bombardant le chef-garde de multiples questions : "Avez-vous des multi-pass, des go-pass ?" "Où sont les toilettes ?" "Où devons-nous mettre nos vélos ?" Le chef-garde dut bien concéder qu'un bus n'était pas un train et qu'il ne pouvait, en effet, pas offrir tous les services souhaités par les usagers. C'est bien sûr ce que voulaient lui faire avouer les manifestants qui se dirigèrent ensuite vers la gare pour emprunter la ligne

(4) - NDLR : il s'agissait en fait là d'une parodie du repas funèbre qui réunit traditionnellement les participants après un enterrement.

ferroviaire vers Libramont, à pied et à vélo. Une manière originale d'exprimer leur attachement à la ligne condamnée..."

d'après C. DUCHATEAU
L'Avenir du Luxembourg - 24/5/93
recension : J.C. Léonard

En guise d'épilogue...

Quelques jours auparavant, lors de l'inauguration de la traction électrique sur la ligne 42 Liège - Jemelle, Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB, interrogé sur son sentiment concernant la fermeture de la liaison ferrée Libramont - Bastogne, confiait à un journaliste de l'Avenir du Luxembourg (5) "C'est renversant, quand on calcule le nombre de navettes du TEC qui doubleraient les trains entre les deux villes. Il y a, manifestement, une absence de collaboration entre les transporteurs et on peut, dès lors, comprendre pourquoi la fréquentation est si faible. C'est tout cela qu'il faut corriger."

Et alors... Monsieur Damar, au travail que diable !

Suite du feuilleton de la ligne 163....

Le guichet de la gare de Bastogne-Sud est rouvert !
un coupon de voie a été enlevé à Bastogne-Nord

L'Avenir du Luxembourg des 5 et 6 juin dernier relatait l'organisation d'une réunion de concertation SNCB - collège échevinal de Bastogne en date du 4 juin. Lors de cette réunion, la SNCB a accepté de rouvrir le guichet de la gare de Bastogne-Sud dès la semaine suivante : celui-ci sera à nouveau habilité à délivrer des billets intérieurs ou internationaux et gardera son dépôt de "vélos touristiques". La gare sera équipée du système "Sabin" de distribution de billets, qui avait d'ailleurs été prévu. Pour le reste, l'IDELux a été chargée d'étudier toutes les possibilités de financement pour la maintien d'une infrastructure et d'une liaison ferroviaire entre Bastogne et Libramont.

Signalons aussi que notre membre Claude Gillen a remarqué au mois d'avril dernier qu'un coupon de voie de quelques dizaines de mètres a été enlevé sur le passage à niveau situé immédiatement en amont du heurtoir de la gare de Bastogne-Nord. Notre membre Michel Georis nous signale par ailleurs que les autres passages à niveau de la section Gouvy - Bastogne sont en cours d'asphaltage avec enlèvement simultané des rails. Il n'est donc désormais plus possible de parcourir la totalité de la ligne 163 entre Libramont et Gouvy...

*
* *
*

(5) - l'Avenir du Luxembourg, 29/5/93.

Publications officielles

Suppression de lignes de l'inventaire de la SNCB

20	Y Beverst - Lanaken
83	Y Groeninge - Zwevegem
141	Baulers - Nivelles-Nord
247	Faisceau Criquelion - Ghlin
275	Veurne - Lovaart

La ligne 242 Faisceau Criquelion - Darse Sud, elle, est hors service.

Note T du 27-04-93

Enfin, la note T du 25-05-93 précise que la ligne 11 A Y Stabroek - Anvers BE (Zandvliet) (6) a sa vitesse de référence fixée à 60 km/h. La ligne 94 tronçon Proyennes - Blandain - Baisieux, elle, a sa vitesse de référence portée à 140 km/h.

Changement de nom de gares

Au 01-06-93, les gares suivantes ont changé de nom (ainsi que leur appellation symbolique) :

Genk-Ford (FKGF) devient Genk-Zuid-Linkeroever (FKGL)
Genk-Kolenhaven (FKGK) devient Genk-Zuid-Rechteroever (FKGR)
Winterslag (GWI) devient Genk-Goederen (FKGG)

En outre, deux nouvelles appellations symboliques apparaissent :

FDU pour Dudzele
LKL pour Kallo

Autres nouvelles du réseau

Lignes 52 et 52/2 - remise en service et électrification des sections Boom - Puurs et Boom - Willebroek

Dans son "Journal des Travaux Inutiles" qui égaya naguère les téléspectateurs de la SNCB, le journaliste Jean-Claude Defossé s'est gaussé de l'histoire du pont ferroviaire mobile surplombant le canal maritime à Ruisbroek.

En 1980 en effet, à la demande des Voies navigables, le pont ferroviaire mobile jeté sur le canal maritime et qui livrait passage à la ligne SNCB 52 section Boom - Puurs et 52/2 Boom - Willebroek fut démonté aux fins de remplacement par un autre ouvrage d'art, qui aurait permis le passage de plus gros bateaux. Les travaux de remplacement commencèrent : on construisit deux nouvelles têtes de pont et une tour

(6) - ligne anciennement numérotée 228.

d'observation et de levage. Puis, à la suite d'aventures administrativo-politiques dont la Belgique a le secret, les travaux furent arrêtés pendant plus de dix ans. Résultat : la SNCB, qui avait rénové la gare de Boom en 1975 et électrifié la ligne Anvers - Boom en 1980 dut l'exploiter en cul-de-sac, dans l'impossibilité de la relier à la ligne 54 électrifiée en gare de Puurs et de Willebroek, à quelques kilomètres de Boom. La fréquentation des voyageurs chuta sur la ligne 52 à tel point que la SNCB supprima les trains le week-end, et est en train de se demander si elle maintiendra dans l'avenir la desserte ferroviaire sur cette ligne.

La situation vient cependant d'évoluer favorablement avec de nouveaux interlocuteurs, nés de la Fédéralisation de la Belgique : La Région Flamande d'une part et la NV Zeekanaal d'autre part, qui devraient prendre à leurs frais respectifs l'achèvement du travail et le lancement d'un nouveau pont ferroviaire sur le canal maritime. Selon l'échéancier actuel, la mise en service de ce nouveau pont est fixée à la fin de l'année 1994.

Il reste donc à la SNCB à électrifier à la même époque les quelques kilomètres de voie unique qui séparent Boom d'une part de Puurs, d'autre part de Willebroek, sur la ligne 54 Malines - St-Nicolas, afin de rétablir une liaison "L" Anvers - Boom - Puurs, en correspondance dans cette dernière gare avec les trains IR Louvain - Mailnes - St-Nicolas.

Nous publions ci-après le plan de voies de cette région. En haut, la situation actuelle, où les tronçons Boom - Puurs (ligne 52) et Boom - Willebroek (52/2) sont partiellement hors service. En bas, la situation future, où les voies sont entièrement rétablies et électrifiées.

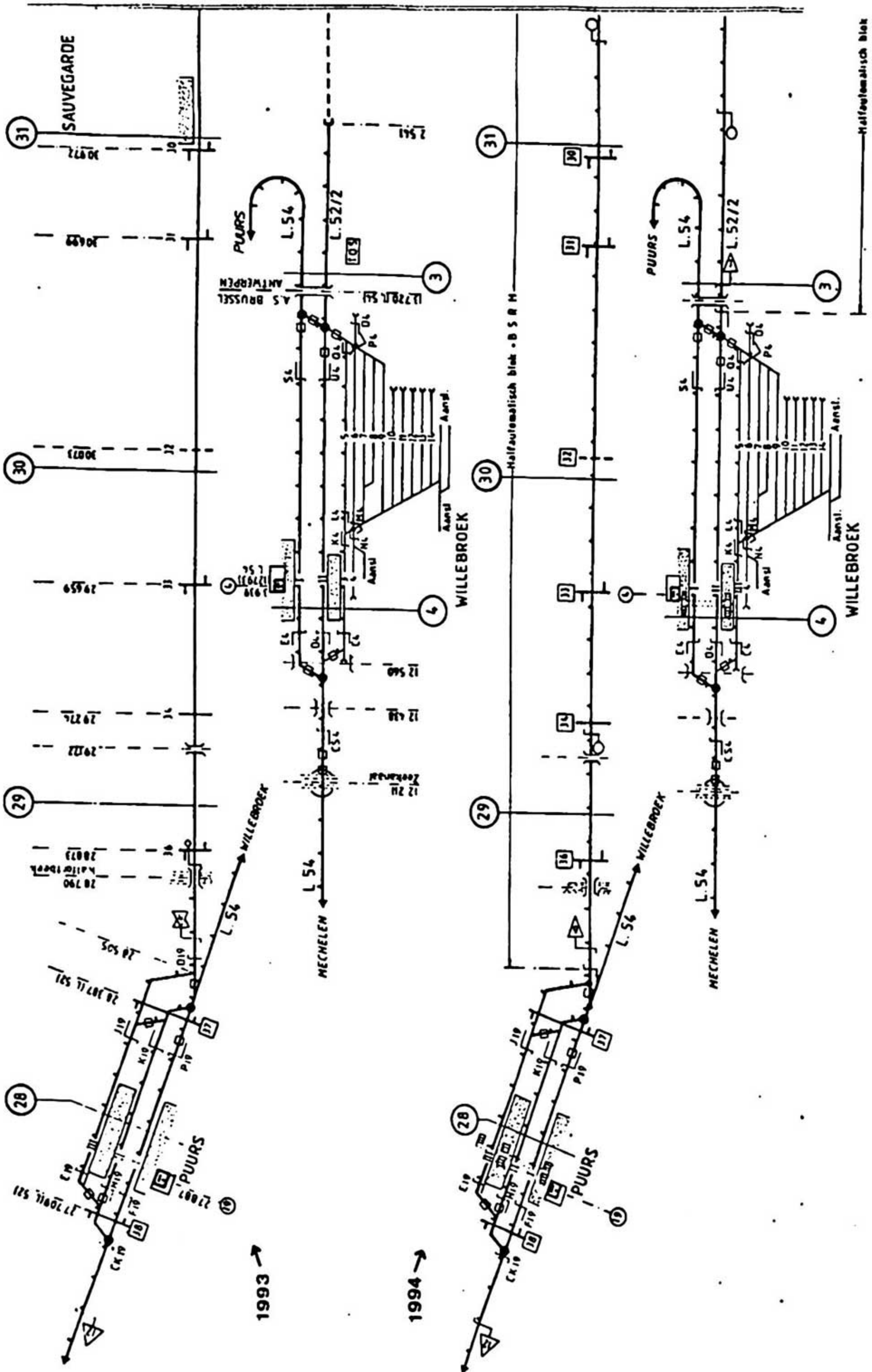
* * *

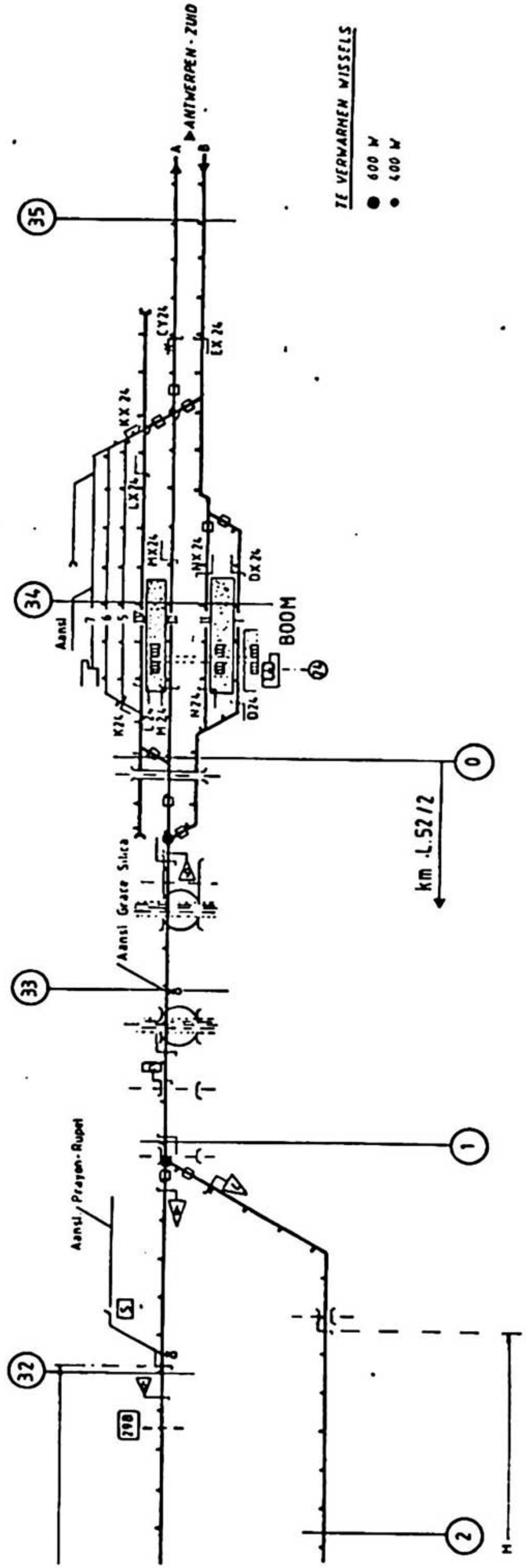
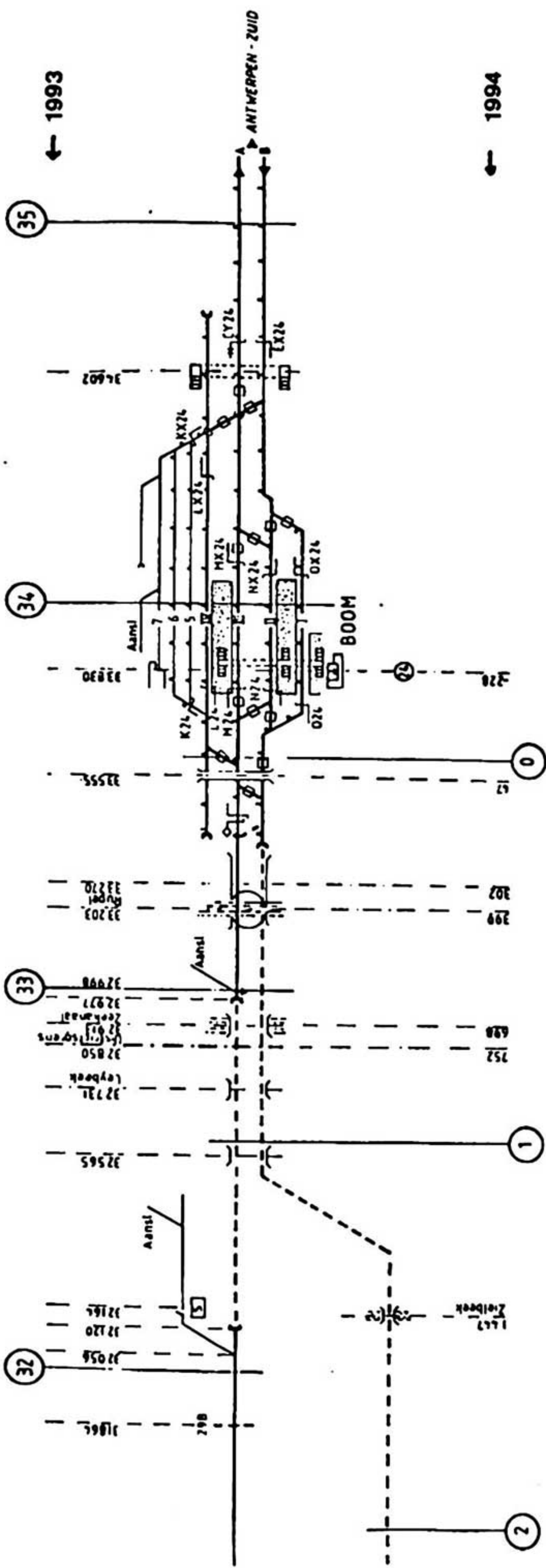
Ligne 161 - établissement de la 3e voie entre Bruxelles et Ottignies

La 3e voie prévue par le plan Star 21 sera posée dans le sens Bruxelles - Ottignies à droite jusqu'à Genval inclus, puis passera à gauche. La SNCB étant propriétaire de la plupart des terrains concernés, il y aura peu d'expropriations. La gare de Genval, qui date de 1910, sera malheureusement détruite. Mais l'originalité se trouvera à Rixensart. La SNCB étudie en ce moment un vieux projet de la commune, à savoir la pose d'une dalle au dessus des voies, un peu plus au nord de la gare actuelle ; la hauteur des remblais est telle que les voies resteraient au même niveau qu'aujourd'hui. Cette dalle diminuerait ainsi l'effet barrière de ce dernier. La nouvelle gare se trouverait sur la dalle même, tandis qu'un parking serait situé entre la dalle de la gare et les rails.

Rappelons que, d'après un comptage d'octobre 1988, la gare de Rixensart compte 1515 voyageurs embarqués par jour (en semaine).

d'après F.DOBRUSZKES





TE VERWARMEN WISSELS

● 600 M

● 400 M

**Ligne 171 - fermeture du point frontière
d'Athus (SNCB) - Mont-St-Martin (SNCF)**

Dans notre livraison précédente (Trans-fer 86 pages 27-28), nous avons fait état des rumeurs de fermeture de ce point frontière et des espoirs que l'on nourrissait dans le Luxembourg du fait de la consistance du trafic marchandises qui y transitait.

Il faut aujourd'hui déchanter. Sauf retournement de la situation, la SNCB et la SNCF fermeront bien définitivement ce point frontière électrifié au trafic des marchandises, au 25 septembre 1993.

Cette décision de fermeture aura des implications directes pour l'axe "Athus-Meuse", actuellement en pleine modernisation. En effet, quatre trains de marchandises journaliers de chaque sens, qui empruntaient à ce jour l'axe Athus-Meuse pour pénétrer en France par Athus - Mont-St-Martin, seront détournés vers Erquelinnes et Aulnoye, pour poursuivre leur route via l'artère française passant par Mézières-Charleville, Montmédy et Longwy. Dans le sens nord-sud, ces quatre trains transportent du minerai de fer et de charbon en provenance du port d'Anvers, et à destination des centrales électriques et usines métallurgiques de la vallée de la Moselle, dans la région de Metz. Dans l'autre sens, le trafic d'équilibre est constitué de soude caustique en provenance de la région de Nancy, d'eau minérale d'Evian et de produits métallurgiques.

On comprend sans peine l'insistance de la SNCF à fermer le point frontière d'Athus - Mont-St-Martin : cette mesure détourne les trains précités par Erquelinnes et allonge de quelque 125 kilomètres le parcours de ceux-ci sur le réseau français, augmentant dans la même proportion les recettes de la SNCF... Tout ceci au détriment de la SNCB, et du trafic de l'Athus-Meuse. La SNCB se serait-elle fait gruger dans l'affaire ? Certains le pensent et le disent dans la province belge du Luxembourg.

*
* *

**La modernisation de l'Athus-Meuse
remise en question ?**

Dans la région de Virton, déjà sinistrée au point de vue ferroviaire par la fermeture de la liaison Ecouvies - Lamorteau - Virton et l'abandon des installations de l'atelier de Latour, on craint que cette nouvelle baisse effective de trafic sur l'Athus-Meuse, couplée aux difficultés que connaît actuellement la sidérurgie grand-ducale, un des principaux clients de l'axe Athus-Meuse, ne remette en cause une partie des investissements prévus d'ici l'an 2000 pour moderniser et électrifier l'axe.

Il est un fait que, dans les bureaux de la rue de France à Bruxelles, le sujet est discrètement à l'ordre du jour dans les départements concernés de la SNCB : on s'y serait donné

trois mois pour étudier la réelle capacité à donner à l'Athus - Meuse et pour réorienter le cas échéant certains des investissements prévus.

Il serait question de simplifier le projet à l'extrême. Dans cet ordre d'idées, la SNCB pourrait reporter la réouverture et l'électrification du tronçon Fleurus - Auvelais de la ligne 147 aux calendes grecques, ne pas poser la troisième voie prévue entre Tamines et Ronet, et mettre le tronçon Bertrix - Athus à simple voie avant électrification, condamnant du même coup le trafic des voyageurs arrivant actuellement par autorail à Virton (rappelons que le dossier du trafic voyageurs entre Bertrix et Virton sera réévalué dans deux ans, en 1995). In fine, on pourrait même ne pas électrifier du tout l'Athus-Meuse...

Dans le Sud-Luxembourg, on égrène les différentes restructurations positives (+) et surtout négatives (-) que le rail de la région a subi ces dix dernières années :

- 02.06.1984 : suppression du trafic voyageurs entre Athus et Virton, et Bastogne et Gouvy, suppression de 48 autres arrêts (plan IC-IR).
- 01.08.1985 : fermeture de l'atelier de Bertrix et transfert de 32 hommes et du charroi vers Latour.
- 29.09.1985 : fermeture du point frontière de Lamorteau-Ecouvies.
- 29.05.1988 : suppression du trafic voyageurs entre Arlon et Athus.
- + 26.10.1988 : décision de la SNCB de reconnaître l'Athus-Meuse comme grand axe pour le transport des marchandises Nord-Sud.
- + 28.05.1989 : réouverture du point d'arrêt de Bastogne-Nord et de celui de Pin.
- + 18.06.1989 : mise en service de l'électrification de la ligne Athus - Mont-St-Martin en 25 kV.
- 28.05.1989 : détournement de 4 trains de marchandises de l'axe Athus-Meuse vers l'axe Ettelbrück - Gouvy.
- 28.05.1992 : fermeture de l'atelier de Latour et transfert de 88 hommes et du charroi vers Stockem.
- 23.05.1993 : "abandon provisoire pour 1 an" de la ligne Libramont - Bastogne-Nord.
- + 07.06.1993 : réouverture du guichet de la gare de Bastogne-Sud... sans trains.
- 26.09.1993 : fermeture du point frontière Athus - Mont-St-Martin. Fermeture des points d'arrêt (voyageurs) de Pin, Ponderôme, Stockem, Vonèche.
- et on en passe : fermeture de cours à marchandises, du Centre Routier d'Arlon...

Interpellé dernièrement au Sénat à ce sujet, Guy Coëme, Ministre des Communications, a tout d'abord rappelé le schéma directeur de la SNCB concernant l'Athus-Meuse. Mais il a aussi fait remarquer que le transport des marchandises par rail n'était pas concerné par les missions de service public de la SNCB. Il devait donc être en équilibre financier. La SNCB est donc tenue de mener une politique lui permettant de consolider sa position sur le marché des trains complets et d'augmenter sa part de marché dans les autres segments du transport des marchandises.

Le Ministre a aussi ajouté que dans l'hypothèse d'une dégradation catastrophique du trafic marchandises, un ajustement des capacités de l'axe pourrait s'imposer compte tenu des impératifs commerciaux. De toute façon, il ne pourrait s'effectuer que dans le cadre de la clé de répartition des investissements entre la Wallonie et la Flandre. Si des transferts devaient s'opérer à long terme, ceux-ci ne pourraient jouer qu'en faveur d'autres projets wallons, mais ceci n'est pas à l'ordre du jour, concluait le Ministre.

Les cheminots du sud-Luxembourg sont en plein émoi... On peut les comprendre.

d'après J.C. Léonard
Lamorteau

Un indicateur SNCB ... d'hiver en septembre 1993

Les suppressions d'arrêts et de dessertes longuement annoncées dans nos dernières éditions entrant en vigueur le 26 septembre 93, plus de la moitié des tableaux-horaires de l'indicateur devront être remaniés. La SNCB a dès lors décidé de publier une édition d'hiver de l'indicateur.

Nous avons le grand regret de vous annoncer le décès d'un de nos fidèles membres, Monsieur Ernest JOURDAN. Il est décédé à l'âge de 68 ans d'une congestion survenue lors du récent voyage GTF à Charleroi. Plusieurs membres s'étaient inquiétés de son état de santé lors de ce voyage. Monsieur JOURDAN était un des plus fidèles à répondre présent lors des inscriptions annuelles à la permanence du Musée des Transports de la Région Liégeoise. Ancien professeur de Mécanique à l'Ecole Provinciale de Herstal, et ancien engagé volontaire des brigades d'Irlande, il habitait Jupille. Le GTF asbl est fort triste et présente à toute sa famille et à ses amis leurs plus sincères condoléances.

R. STEKKE.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

période de mars à juillet 1993

1. SORTIES DE REVISION GENERALE

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

2376	STOCKEM	03.03	434£	MERELBEKE	04.05
681	KINKEMPOIS	08.03	347£	KINKEMPOIS	12.05
364£	MERELBEKE	09.03	349£	KINKEMPOIS	18.05
342£	KINKEMPOIS	17.03	350£	KINKEMPOIS	02.06
303£	STOCKEM	24.03	351£	KINKEMPOIS	08.06
339£	KINKEMPOIS	31.03	435£	MERELBEKE	14.06
340£	KINKEMPOIS	06.04	178	COURTRAI	15.06
599	SCHAERBEEK	08.04	2551	SCHAERBEEK	16.06
341£	KINKEMPOIS	14.04	433£	MERELBEKE	24.06
338£	KINKEMPOIS	22.04			
2379	STOCKEM	27.04			
304£	STOCKEM	28.04			

(£) = composition d'automotrice portée à 3 caisses.

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

5401	STOCKEM	24.03	6262	MONCEAU	03.05
8224	KINKEMPOIS	24.03	8236	ANVERS DAM	12.05
5145	HASSELT	25.03	1802	KINKEMPOIS	28.05
8467	ANVERS DAM	20.04	5407	STOCKEM	02.06
7327	MONCEAU	27.04	7376	MERELBEKE	02.06

2. MISE HORS INVENTAIRE (au 01.05.93)

2219 (St-Ghislain) - suite tamponnement à Quévy en juin 1988.

3. MODIFICATIONS A LA REPARTITION DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE

au 23.05.93

AM 153 à 164 (12 automotrices "tranche 1962") : de Ronet Stockem
 AM 153 à 164 (12 automotrices "tranche 1962") : de Ronet Stockem
 AM 165 à 167 (3 automotrices "tranche 1962") : de Courtrai Stockem
 AM 053 (tranche 1954) : de Stockem à Saint-Ghislain
 AM 104, 106 à 108, 113, 114, 119, 121, 122, 124 et 12 (tranche 1954) : de Ronet à Saint-Ghislain.
 AM 129, 130, 132 à 150 (les 21 automotrices "tranche 1956" inox) : de Ronet à Saint-Ghislain.

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

* Radiation massive d'automotrices

A partir du 23 mai dernier, non moins de trente automotrices doubles ont graduellement été mises hors service, lorsqu'elles ont atteint leur date limite pour entretien courant.

Il s'agissait des quatre "Marelli" 046, 047, 048 et 049 (tranche 1953), de treize "tranche 1954" : 051, 057, 062, 065, 073, 075, 078, 088, 098, 103, 105, 112 et 127, ainsi que les treize survivantes de la tranche 1955, à savoir les 502, 505, 509, 510, 517, 518, 519, 520, 527, 530, 531, 532 (celle du train spécial GTF asbl de juin dernier !) et 538.

Conséquences de cette vague de radiations massives : les automotrices de la tranche 1955 auront toutes disparu pour le 1er août 1993.

Les "Marelli" seront garées à l'AC malines, où elles seront démontées, afin de récupérer les pièces de rechange pour les automotrices de la tranche 1950.

Les automotrices 062, 073, 075, 078, 098 et 517 seront garées en bon état à l'ATD Saint-Ghislain : elles pourraient être revendues de seconde main au réseau privé italien ATCM, qui possède déjà les automotrices ex-SNCB 056, 058, 061, 064, 072 et 099 (tranche 1954) et 529 (tranche 1955).

Quant aux autres, elles seront garées à Muizen, en attente de démolition.

Par ailleurs, l'ATD Ronet a perdu l'entretien de toutes ses automotrices au 23 mai dernier : "ses" 1954 non radiées et ses inox ont été transférées à Saint-Ghislain, tandis que "ses" 1962 se retrouvent à Stockem. Le transfert des locomotives encore entretenues à Ronet devraient suivre en septembre de cette année, date à laquelle l'atelier de Ronet sera fermé.

*
* *
*

* Les futures automotrices triples "tranche 1996"

Sauf changement, les 120 automotrices triples ⁽¹⁾ commandées par la SNCB en décembre 1992 seront numérotées de la manière suivante :

(1) - NDLR : dans une de nos éditions précédentes, nous avons publié un plan de ces automotrices. Notons cependant que la revue Le Rail de juillet 1993 précisait que ces automotrices seraient dotées de l'intercirculation entre elles, notamment pour faciliter le contrôle des billets et le passage

- * les 50 AM bitension 3 kV/25 kV : 441 à 490
- * les 70 AM monotension : 501 à 570.

Il était donc grand temps de... radier les dernières "1955", qui étaient numérotées de 501 à 538 !

Déplorons toutefois le manque de cohérence que présentera cette nouvelle numérotation : les automotrices "Break" triples actuelles étant numérotées de 301 à 440, il aurait peut-être été plus logique de les faire suivre par les 70 nouvelles automotrices "monotension"...

*
* *

* Les rames réversibles "Benelux" en service intérieur NS

Du 29 août 1983 au 28 mai 1994, la rame réversible (locomotive SNCB série 11 + voitures ICR des Nederlandse Spoorwegen) du trafic IC Bruxelles - Amsterdam, actuellement maintenue en réserve à Amsterdam, sera utilisée en service intérieur sur le réseau des Nederlandse Spoorwegen du lundi au vendredi, pour assurer les trains :

- 4017 Amsterdam (05.20) - Rotterdam (06.35)
- 4020 Rotterdam (07.20) - Amsterdam (08.41).

Particularité : ces trains ne circulent pas par l'itinéraire classique des IC Bruxelles - Amsterdam, mais via Breukelen et Gouda.

*
* *

* La 1602 roule à nouveau

Quasi complètement détruite par un incendie à Köln Ehrenfeld le 28 juin 1992, la locomotive quadritension 1602 a subi une reconstruction totale à l'AC Malines, et en est ressortie comme neuve, le 10 juin dernier.

Les dégâts étaient énormes : tout l'intérieur de la salle des machines avait brûlé. Les pompiers allemands avaient littéralement laissé la locomotive se consumer en pleine voie, personne sur place n'étant capable de leur confirmer l'absence de PCB à bord...

Ce genre de malentendu ne devrait toutefois plus se produire : à la suite de cet incident, une mention ad hoc a été apposée à l'intérieur et à l'extérieur (!) de toutes les locomotives des séries 16 et 18, et en trois langues encore bien !

du service "minibar" tout le long de la rame. L'esthétique de ces automotrices et la disposition du poste de conduite devraient être radicalement modifiées à la suite de cette décision.

*
* *

*** Pas de locomotive S 252 espagnole en Belgique...**

Finale­ment, la location ou l'achat envisagé d'une dizaine de locomotives S 252 de la RENFE par la Belgique et le Luxembourg n'aura pas lieu : les prétentions financières de la firme Siemens, constructrice, ont été jugées trop élevées, et un gros problème de compatibilité entre la locomotive et certains types de relais de circuits de voie avait été mis en lumière lors des essais de la 252 001 en Belgique, en juin 1992.

*
* *

*** Les futures locomotives bitension SNCB/CFL**

On connaissait l'existence d'un groupe de travail tripartite SNCB-SNCF-CFL chargé d'élaborer le cahier des charges des futures locomotives 3kV/25 kV.

Début mai, sept constructeurs ferroviaires ont présenté leur candidature à la construction de ces locomotives : ACEC Transport (Charleroi), BN Eurorail (Bruges), ABB Henschel (Mannheim), SLM (Winterthur), Ansaldo Transporti (Breda), Siemens et AEG.

Comme il ne s'agit que d'une présélection des fournisseurs potentiels, il est donc faux de dire qu'une quelconque commande aurait déjà été passée, comme l'a écrit une certaine presse...

Grosse surprise par ailleurs, en avril dernier : la SNCF s'est retirée du groupe de travail tripartite !

Suite à la baisse généralisée du trafic marchandises par rail en Europe, la SNCF n'estime plus nécessaire d'acquérir un parc commun de locomotives avec la SNCB et les CFL. Les locomotives SNCF BB 26000 "Sybic" déjà livrées (88) et en commande (176) dépasseront déjà les besoins prévisibles de la SNCF. Aussi, les commandes en option (44 engins) ne seront pas confirmées, et une partie de la dernière tranche des "Sybic" commandée par la SNCF pourrait être rendue tritension (1,5/3kV continu / 25 kV alternatif), ce qui leur permettrait de remplir les missions initialement prévues pour les locomotives "tripartites". Contre toute attente, on verrait alors des "Sybic" en Belgique, mais pas sous bannière belge, il est vrai...

*
* *

* La 2130

Contrairement à ce que nous avons toujours cru, cette locomotive, en cours de transformation en engin bitension 2 kV/25 kV à l'AC Salzinnes, ne serait pas du tout destinée à servir de prototype à la nouvelle série (13 ?) envisagée de manière commune par la SNCB et les CFL (voir ci-dessus), mais plus simplement appelée à renforcer l'effectif actuel des douze locomotives de la série 12 !

La transformation en cours porte en fait sur le placement d'un transformateur 25 kV (livré par la division britannique de GEC Alsthom à Stafford), et le remplacement des moteurs de traction à courant continu par des asynchrones.

Si les essais devaient donner satisfaction, il est même prévu de transformer quelques exemplaires supplémentaires de la série 21, ce qui reviendrait en tout état de cause moins cher que l'achat de nouvelles locomotives...

Domaine d'activités envisagé pour cette future série (sans doute la "vraie" nouvelle "13") : les futurs trains IC Liège - Lille (via la dorsale wallonne) en mai 1996.

*
* *

* La 2140

Depuis le début mars et pour une durée d'un an, la locomotive électrique 2140 de Merelbeke a été équipée, à titre d'essai, d'un pantographe Brecknell-Willis, de même type que celui qui équipera les motrices TGV "Eurostar".

Ce pantographe a déjà une histoire : il s'agit en réalité de celui qui avait équipé la 1805, lui permettant de porter le record belge de vitesse sur rail à 218 km/h le 16 mai 1990.

*
* *

* Des 1800 CFL sur l'Athus-Meuse

Depuis le 23 mai dernier, une paire de locomotives du type 1800 des Chemins de Fer Luxembourgeois assure des trains de marchandises en unité multiple sur l'Athus-Meuse, afin de compenser en nature l'excédent des kilométrages parcourus par les engins belges de traction sur le réseau des CFL. Les locomotives restent toutefois desservies par des conducteurs de la SNCB.

Pour l'instant, deux allers-retours sont concernés :

1) sauf les lundis :

ZZ 49918 N1 Athus (00.27) - Ronet (03.49)
ZZ 48909 N1 Ronet (05.12) - Virton (08.52)

2) sauf les dimanches :

ZZ 49910 N17 Athus (11.14) - Ronet (14.42)

ZZ 48915 N7 Ronet (17.55) - Athus (22.01).

=> les lundis, les deux locomotives se rendent à vide d'Athus à Ronet, le ZZ 49910 ne circulant pas.

Dans l'avenir, des remorques "mixtes" sont même prévues : à cet effet les 1800 luxembourgeoises ont toutes été modifiées afin de pouvoir circuler en unités multiples avec les locomotive série 52, 53, 54 et 55 de la SNCB.

*
* *

*** Des BB 67400 SNCF en Belgique...**

Toujours depuis le 23 mai (une date décidément fertile en nouveautés), un service "marchandises" auparavant dévolu aux locomotives belges série 12 a été "refilé" à la SNCF, qui l'assure au moyen de locomotives diesel du type 67400, faute de mieux... Ces locomotives restent desservies par des mécaniciens SNCF du dépôt de Lille-Délivrance qui, pour la petite histoire - ont suivi une formation spéciale en langue néerlandaise, comme le prévoit la réglementation de l'UIC !

Les trains concernés figurent en page 47 de cette édition, sous la rubrique "à propos des prestations des conducteurs SNCF en Belgique". Remarquons que les locomotives SNCF ne circulent pas sur l'itinéraire belge le dimanche ; par ailleurs, la chute vertigineuse du trafic marchandises rend le respect de ce roulement assez aléatoire : avis aux photographes...

*
* *

*** Et des CC 72000 SNCF !**

Depuis le... 23 mai dernier (!), une deuxième locomotive CC 72000 de la SNCF est venue épauler sa collègue sur l'axe Stockem - Thionville, en trafic "marchandises". elles circulent séparément, mais dans des sillons assez proches : il n'est pas rare de les voir côte à côte à Stockem par exemple.

La deuxième locomotive circule du mardi au samedi en tête des trains suivants :

42959	Arlon 00.50 - Hagondange 02.48
49936	Bettembourg 04.34 - Stockem 05.37
49713	Stockem 06.35 - Thionville 08.54
à vide	Thionville - Stockem
44943	Stockem 10.40 - Woippy 13.05
42956	Hagondange 22.03 - Stockem 23.43

*
* *

*** Les besoins TGV en locomotives diesel**

Début septembre débiteront - enfin - les chantiers TGV en Belgique. Au début, il ne s'agira que de travaux de génie civil (terrassements, construction d'ouvrages d'art) ne faisant appel qu'à un charroi routier spécialisé.

Par après, soit dès le premier semestre 1994, la construction de la voie nécessitera la mise en route de "trains de route" pour :

- l'acheminement de ballast ;
- le piquetage de la voie et des points singuliers ;
- la pose des rails et des appareils de voie ;
- la pose de la caténaire ;
- l'équipement en signalisation.

Au plus fort de la pointe (de mars à août 1995), les besoins en moyens de traction nécessaires pour assurer la simultanéité des travaux ont été estimés à pas mois de 124 (sic) locomotives diesel, dont 52 seront attachées à la base de Saint-Druon (près d'Antoing), 48 à la base de Coucou (près d'Ath) et 24 utilisées entre Lembeek et Bruxelles.

Ce nombre comprendra 104 locomotives de ligne et 20 locomotives de manoeuvres, ces dernières n'intervenant que dans les emprises des bases-travaux.

Des 104 locomotives de ligne, 42 d'entre elles seront plus spécialement affectées à la remorque des trains de ballast, et devront être du type "lourd" : 28 d'entre elles devront en outre être utilisables en unités multiples.

Seules les séries 51, 52, 53, 55 et 59 répondent à ces conditions. A défaut d'engins de ces séries, il faudrait remplacer les 42 "lourdes" par 56 plus légères, comme des 62 ou même des... 60 !

La conclusion s'est imposée d'emblée : les moyens actuels de la SNCB suffiront à peine pour assurer le transport des matériaux jusqu'aux bases-travaux. Rien ne sera disponible pour assurer le trafic entre les bases et les chantiers situés sur la ligne nouvelle...

Il semble donc acquis que la SNCB louera des engins à l'étranger, à l'instar de la SNCF, qui avait loué 10 locomotives diesel série 59 à la SNCB.

Les 44 locomotives diesel ex-Nederlandse Spoorwegen de la série 2400, achetées d'occasion par la SNCF, sont déjà citées : elles sont disponibles depuis peu, et aucun projet de construction de ligne nouvelle n'est prévue en France pendant la période de pointe en Belgique.

D'autre part, certains engins loués par TML (2) deviendraient également disponibles, à l'achèvement des travaux du tunnel sous la Manche.

(2) - société du Tunnel sous la Manche.

*** La 8035 spécialisée "TGV"**

Depuis l'automne de l'année dernière, la locomotive de manœuvres 8035 de Schaerbeek est spécialisée à la desserte des trains de travaux sur les chantiers du TGV à Bruxelles : construction du terminal à Bruxelles-Midi et installation de la nouvelle voie du car-wash à la Petite Ile.

Les principales adaptations techniques - relativement peu visibles - concernent les rambardes de sécurité (qui ceintureront désormais entièrement les passerelles d'accès à la cabine de conduite) et les marchepieds de l'engin, qui ont été rabotés pour réduire leur encombrement. Ces adaptations ont pour but de réduire les risques d'accrochage du personnel (tant sur l'engin qu'au sol), les voies parcourues ayant parfois un gabarit libre plus réduit.

Mac'Machine (07/93)

*
* * *

**Les locomotives polytension série 18
de la SNCB à Dortmund**

Depuis le 23 mai dernier, une locomotive polytension de la SNCB dépasse pour la première fois la gare de Köln-Deutz, terminus actuel des locomotives série 16 et 18 de la SNCB, pour se rendre à Dortmund.

Ce nouveau service est normalement dévolu à une locomotive série 18 de la SNCB. Il s'agit du train "EC" 49 "Memling" Ostende - Dortmund, assuré de bout en bout, via Aachen et Köln Hbf, par une locomotive belge. A Dortmund, la locomotive belge, arrivée à 22h09, passe la nuit afin d'être en tête du train d'équilibre numéroté 48, qui quitte Dortmund à 7h48, pour arriver à Ostende à 12h48.

En cas d'indisposition d'une locomotive série 18, une locomotive série 16 peut bien sûr assurer ce service !

*
* * *

**A propos des prestations des conducteurs
de la SNCF en Belgique**

Chacun sait que, outre le trafic frontalier, entre Lille et Tournai, ou Longwy - Athus par exemple, les conducteurs de la SNCF parcourent aujourd'hui de plus longues sections de ligne sur le territoire belge, aux commandes tantôt de locomotives de leur administration, tantôt de locomotives de la SNCB. Ainsi, les conducteurs de Paris-La Chapelle pilotent-ils depuis belle lurette les locomotives polytension CC 40100 SNCF, mais aussi 15 et 18 de la SNCB entre Paris-Nord,

Bruxelles-Midi d'une part, Paris-Nord et Liège-Guillemins d'autre part.

Depuis quelques années, on trouve aussi des conducteurs français du dépôt de Hellemmes (Lille) aux commandes des locomotives SNCB bitension série 12 entre Lille et Merelbeke près de Gand.

Depuis la fin du mois de mai dernier, on les trouve aussi, sur la même relation, aux commandes de locomotives diesel BB 67000 de la SNCF. Ce roulement pallie le nombre trop peu important (12) de locomotives électriques bitension, d'autant plus qu'une de celles-ci est actuellement gravement accidentée, et une seconde spécialisée à la nouvelle relation électrifiée Tournai - Lille. A ce sujet, notre membre R. Balot, chef de gare adjoint à Gand-St-Pierre, nous fait l'amitié de nous transmettre la liste des trains assurés par des locomotives diesel BB 67000 de la SNCF, qui passent par Gand-st-Pierre. Merci à notre membre. Photographes, à vos postes !

N° train	circ.	gare départ	gare arrivée	passage Gand-S-P
Z 44768	N 17	Merelbeke D. 01.54	Lille-Délivrance A. 03.43	02.06
Z 49727	N 17	Lille-Délivrance D. 04.31	Gent-Zeehaven A. 06.22	06.11
Z 43864	N 17	Antwerpen-Noord	Lille-Délivrance A. 09.50	07.55
Z 49731	N 17	Lille-Délivrance D. 10.59	Gent-Zeehaven A. 12.44	12.34
Z 44750	N167	Antwerpen-Noord	Lille-Délivrance A. 14.46	17.09
Z 43335	N 17	Lille-Délivrance D. 16.48	Gent-Zeehaven A. 18.40	18.30
Z 47782	N 67	Merelbeke D. 19.58	Lille-Délivrance A. 21.36	20.06
Z 49735	N 17	Lille-Délivrance D. 22.58	Gent-Zeehaven A. 00.48	00.36

circ. = jours de circulation : ex.: N1 = ne roule pas le lundi
N 6 = ne roule pas le samedi N 17 = ne roule ni lundi, ni dimanche, etc...

Rappelons enfin que, depuis quelques mois, des conducteurs de la SNCF du dépôt de Thionville visitent quotidiennement la gare de triage belge de Stockem (près d'Arlon), aux commandes de locomotives diesel CC 72000 de la SNCF en provenance de Thionville ou d'Hagondange.

Et les conducteurs des autres administrations ?

Les CFL

Les conducteurs luxembourgeois fréquentent depuis belle lurette les lignes 43 et 42 de Gouvy jusqu'à Liège, en tête des trains de voyageurs et de marchandises, soit aux commandes des locomotives diesel luxembourgeoises série 1800, soit de leurs homologues belges série 55. Outre ce très long service, on les retrouve bien entendu à Athus ou Stockem...

La DB

Les conducteurs allemands, eux, se contentent d'un service purement frontalier. Les agents de conduite du dépôt d'Aachen reprennent systématiquement la commande des locomotives polytension de la SNCB série 16 ou 18 en gare d'Aachen Hauptbahnhof, pour les conduire jusqu'à Köln-Deutzerfeld. Ils ne font normalement donc pas d'incursion en Belgique par la ligne 37 Aachen - Welkenraedt - Liège.

Pour le trafic des marchandises, ils pilotent les locomotives diesel de leur administration d'Aachen-West à Montzen, gare où ils laissent les commandes à leurs homologues belges du dépôt de Montzen.

Les NS

Les conducteurs néerlandais desservent la moitié des trains IC Liège - Maastricht assurés par des automotrices belges "Break".

Sur la ligne Bruxelles - Amsterdam, ils relayent les conducteurs belges soit à Anvers-Central, soit à Roosendaal, aux commandes des locomotives belges bitension série 11 ou 25.5.

*
* *

Prestations hors frontière des locomotives de la SNCB

A la date du 25-05-93, une circulaire "T" interdit désormais aux locomotives monotension série 23 de la SNCB de parcourir la section Essen - Roosendaal. Comme nous le signalions en page 15 note (13) de Trans-Fer hors série "Les frontières électriques de la SNCB", la circulation de ce type de locomotives est désormais interdite sur le réseau des Nederlandse Spoorwegen à cause d'un poids à l'essieu jugé trop lourd par nos voisins néerlandais.

Par contre, les locomotives bitension série 12 sont forcément autorisées à se rendre à Lille via la ligne 94 Tournai - Lille depuis le 23 mai 1993.

**Service voyageurs
d'hiver 1993 à la SNCB**

Voici un rappel des modifications prévues par la SNCB au service des trains de voyageurs à la fin du mois de septembre. Elles sont tellement nombreuses que la SNCB va imprimer à cette occasion une nouvelle édition de l'indicateur.

Suppressions de points d'arrêt

Aigremont	Leeuwegem
Basècles-Carières	Liège-Haut-Pré
Baulers	Machelen
Comblain-au-Pont	Maffle
Cuesmes	Marchienne-Est
Droeshout	Néchin
Gelrode	Onoz-Spy
Haine-St-Pierre	Oudenburg
Hautrage	Pin
Herentals-Kanaal	Pondrôme
Hermalle-sous-Huy	Stockem
Hoboken	Tergnée
Jabbeke	Tilleur
Jemeppe-Froidmont	Vonèche
Kapellenbos	Zolder
La Villette	Zwijndrecht-Port

Points d'arrêt désormais seulement desservis pendant les heures de pointe

Aarsele, Beignée, Bléret, Calenelle, Chapois, Florée, Ham-sur-Sambre, Landskouter, Leignon, Maubray, Pry, Ville-Pommeroeul.

Suppression totale de services omnibus

Tous les trains omnibus seront supprimés entre Audenarde et Courtrai (ligne 89) et entre Tubize et Manage (ligne 117).

Réductions de fréquence

Les omnibus Ciney - Arlon circuleront toutes les 4 heures les samedis et dimanches. Les omnibus Liège - Waremme auront le week-end une cadence toutes les deux heures, mais sur une amplitude s'étendant de 12h45 à 20h.

50 - TRANS-FER 87 - Service voyageur d'hiver

Ligne 26 (embryon de "RER" bruxellois)

Suite aux insistances de la région de Bruxelles-Capitale, un train par heure sera ajouté entre Hal et Vilvorde. Au moment où les travaux TGV commenceront à Hal (début décembre 1993), ce deuxième train sera limité à Huizingen : des autobus seront prévus entre cette gare et Hal.

Ligne 89 Bruxelles - Courtrai

Correspondance train L Zottegem - Denderleeuw vers Gand

On avancera de 5 à 6 minutes le train entre Zottegem et Denderleeuw pour assurer une correspondance immédiate pour Gand.

Ligne 94 section Tournai - Lille

On rétablira les correspondances entre Lille et Bruxelles pour les trains quittant Lille à 6h54, 14h07 et 18h09. Idem dans l'autre sens pour le train quittant Bruxelles-Midi à 17h07.

Les trains suivants seront créés entre Mons et Lille, avec locomotive série 12 et rame M4, utilisée plus intensivement.

Mons	5.50	12.25	16.00	17.39
Lille	6.50	13.14	16.54	18.36
Lille	13.09	14.56	19.50	21.47
Mons	14.02	15.45	20.42	22.36

Ligne 96 section Mons - Quévy

Avec les moyens existants, un nouveau train Mons - Quévy sera créé (départ de Mons à 18h18) pour relever la correspondance des trains quittant Bruxelles vers 17h15.

Lignes 162 Bruxelles- Arlon et 154 Namur - Dinant

Sur la ligne 162, une meilleure gestion des trains P permettra de pallier en partie les irrégularités de cette ligne, qui provoquent depuis belle lurette une levée de boucliers chez les navetteurs et des pressions sur le Namurois Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB.

Sur la ligne 154, une détente d'horaire de 2 minutes est prévue pour permettre les travaux de gabarit aux tunnels de Lustin et de Fide Voye.

Nouvelles du GTF asbl

A propos de notre nouvelle édition

Trans-Fer hors série "Les frontières électriques de la SNCB"

La publication de notre nouvelle édition nous a valu un abondant courrier, dont nous extrayons ci-après les passages les plus intéressants.

Relations électrifiées belgo-luxembourgeoises

Notre membre Marcel Barthel, par ailleurs Chef du Groupe Traction au service "Matériel et traction" des Chemins de Fer Luxembourgeois, nous fournit quelques précisions sur les deux types d'électrification (25 kV et 3 kV) du réseau luxembourgeois.

Sens de circulation au Grand-Duché de Luxembourg (page 24)

La plupart des lignes CFL sont aujourd'hui "banalisées", c-à-d qu'on peut circuler indifféremment sur la voie de droite ou de gauche. mais, il est indispensable de savoir que, sur la ligne Luxembourg - Kleinbettingen-frontière ⁽¹⁾, la côté réglementaire d'implantation des signaux est le côté gauche, tandis que c'est le côté droit pour toutes les autres lignes.

La disposition actuelle des voies en gare de Luxembourg-Ville (page 41)

Les voies en gare de Luxembourg-Ville se présentent comme suit : outre les voies 1, 2, 3, 4 et 5 décrites dans notre édition, il y a la voie 6 non à quai, voie de manoeuvres et de garage, située entre les voies 5 et 7, qui est évidemment intégralement électrifiée en 25 kV. Le nouveau quai (4e quai) de la gare est encadré par les voies 9 et 10. La voie 11, longeant le bâtiment des ateliers, est utilisée pour les manoeuvres et le passage des trains de marchandises qui se dirigent vers la ligne de Nord.

Il n'est pas exact que la voie 4, commutable, puisse être alimentée "à volonté" en courant alternatif et continu. Il faut qu'un certain nombre de conditions de sécurité soient remplies en cabine de signalisation avant qu'on puisse alimenter la voie 4 en courant électrique. En cas d'erreur de tracé d'itinéraires, ces sécurités provoquent le déclenchement auto-

(1) - qui compte une longueur de 18,8 km et non 12 km comme indiqué.

matique des installations électriques de toute la gare de Luxembourg.

A propos de sectionnements, il faut savoir qu'un sectionnement existait autrefois à la frontière des réseaux CFL et SNCB entre Kleinbettingen et Sterpenich. Il est devenu aujourd'hui "transparent" pour les conducteurs des engins à courant continu. Il avait été restauré pour une courte durée en 1992 suite à une avarie à la sous-station CFL de Hollerich.

Les sectionneurs alimentant la voie 4 commutable en gare de Luxembourg sont commandés par le poste directeur de signalisation de la gare de Luxembourg, ce qui rend obligatoire l'abaissement de tout pantographe avant une quelconque manœuvre d'alimentation électrique. De plus, un train sortant de la voie 4 annule automatiquement son itinéraire et provoque la coupure automatique de l'alimentation électrique de cette voie.

La jonction de pleine voie de Luxembourg-triage (page 42)

A l'heure actuelle, deux voies avec section neutre existent à la sortie de l'ancien triage de Luxembourg côté Bettembourg. Ces deux voies sont unidirectionnelles.

La gare d'Athus (pages 43 et 44)

La gare d'Athus a statut de "gare commune" SNCB/CFL. Cela signifie que même si le personnel de la gare est fourni par la SNCB, les CFL contribuent aux frais d'exploitation de cette gare particulière dont on ne trouve les horaires des trains de voyageurs CFL dans aucun indicateur belge.

Notons que la branche "française" du triangle Rodange - Athus - Mont-St-Martin est alimentée en courant de traction par la sous-station CFL d'Esch-Belval.

L'avenir des installations électrifiées du Luxembourg

Avec la mise en service du nouveau poste directeur de la gare de Luxembourg au début de l'année prochaine, non moins de quatre voies commutables, deux au secteur voyageurs, et deux au secteur marchandises deviendront opérationnelles. Cette nouvelle disposition permettra d'opérer les changements de locomotives électriques aux trains de marchandises en transit. En outre, les installations de Luxembourg-Ville seront conçues pour pouvoir y faire circuler des locomotives polytension, où le changement de tension se fera en roulant, sans arrêt.

Ainsi, au secteur "voyageurs", la voie 3, qui longe le bâtiment de la gare, sera rendue commutable pour la réception des trains internationaux. Toutes ces voies seront équipées d'une signalisation lumineuse indiquant aux conducteurs la tension réelle de l'itinéraire tracé. Des sas commutables permettront l'évolution des locomotives. La signalisation "spéciale" de la gare de Luxembourg disparaîtra.

La ligne du Nord Luxembourg - Trois-Vierges

En fait, la ligne du Nord est et sera électrifiée en 50 kV, c'est à dire qu'entre le fil de contact et un feeder isolé règne une tension de 50 kV, feeder et fil de contact étant branchés en opposition de phase. A l'aide d'autotransformateurs installées à Mersch, Kautenbach et Trois-Vierges, le feeder est relié avec le fil de contact, la borne centrale du transformateur étant fixée au rail. Ce montage présente deux avantages sur l'électrification monophasée pure : la tension en ligne est plus stable, et les courants de retour sont drainés effectivement le long des voies et ont ainsi beaucoup moins d'effets perturbateurs sur les câbles de télécommunication par exemple.

Nous remercions Monsieur Barthel de toutes ces précisions.

Relations électrifiées belgo-françaises

Le cas de Mouscron (page 53)

Nous avons signalé que la voie I bis en cul-de-sac et à quai de Mouscron, sorte de gare latérale électrifiée en 25 kV, et prévue pour recevoir des rames à voyageurs du trafic intérieur français, n'avait jamais servi à notre connaissance. Notre membre Monsieur Radermecker nous signale avoir vu et photographié, l'année de l'électrification de cette relation internationale, une rame française du type RIB/RIO donnant correspondance aux trains IC venant d'Anvers, et qui, à cette époque, étaient limités à Mouscron.

Tableau chronologique des électrifications de la SNCB

Monsieur Robert Huysman nous envoie les éléments que voici, afin de compléter notre tableau à partir de l'année 1989. Nous en profitons pour le compléter pour les électrifications intervenues en 1993.

Ligne	Section et date de mise en exploitation électrique	
--	Antwerpen-Schijnpoot - Antwerpen -Stuyverberg/ATD Antwerpen-Dam	28.05.89 (54b)
154	Namur - Dinant	29-04-90 (55)
27C	Y Schijn - Zandvliet (5 km)	26-05-91 (56)
43	Angleur - Rivage - Marloie	23-05-93 (57)
94	Y Froyennes - Blandain-frontière	23-05-93 (58)

(54b) - électrification importante : la caténaire, qui passait en face depuis 1950, pénètre enfin à l'atelier d'Anvers-Dam.

(55) - pour service au 27-05-90. Inauguration 31-05-90.

54 - TRANS-FER 87 - Nouvelles du GTF asbl

(56) - pour service au 02-06-91. En dépit de sa faible longueur, cette ligne est importante car son électrification a permis la reprise en traction électrique de nombreuses charges "minerais" acheminées jusqu'alors en traction diesel entre Zandvliet et Louvain.

(57) - inauguration le 24-05-93.

(58) - inauguration le 25-05-93.

Autres rectifications au tableau publié.

Ligne 96 Mons - Quévy : si la mise en exploitation électrique de la gare bicourant de Quévy date du 28-07-63, les voies III et IV de la gare étaient en tout état de cause parcourables et parcourues en traction électrique à partir du 14-07-63.

Ligne 96 Bruxelles - Mons : le renvoi (19) se rapporte à l'électrification de Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte le 06-01-63. Pour la section Braine-le-Comte - Mons, la date exacte est le 25-05-63 et non le 28-05-63.

Ligne 31/34 Liège - Liers - Ans : complétons le renvoi (30) page 60 en précisant qu'une exploitation partielle Liège - Palais - Ans via Liers a été organisée en traction diesel et rames réversibles M1 à partir du 18-05-75. A ce moment, la section Liège-Guillemins - Liège-Palais était encore en période de neutralisation pour mise au gabarit et réfection des tunnels.

Lignes 118 Mons-La Louvière - Manage et 116/1 Y Familleureux - Y Bois d'Haine (date de mise en exploitation électrique le 28-09-80) : le renvoi 34 est erroné car un service omnibus cadencé Mons - Manage était assuré par automotrices électriques dès le 28-09-80.

Ligne 36 3e voie Schaerbeek - Diegem : le renvoi (37) n'a pas d'objet. Il n'y a pas eu d'inauguration. Cette troisième voie avait par ailleurs été ouverte en traction autonome le 20-12-81.

Ligne 112 nouveau tracé : la date exacte est le 21-12-83 et non le 16-01-84 comme indiqué.

Rappelons que Trans-fer hors série "Les frontières électriques de la SNCB" est toujours disponible au prix de 480 F envoi compris (étranger : 490 F). Vous pouvez le commander par virement à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1 (pour nos membres étrangers, référez-vous à la troisième page de couverture). Vous pouvez aussi commander par carte de crédit en utilisant notre bon de commande ci-après en page 64.

Notre catalogue "éditions"

Voulez-vous de la lecture pour la fin de l'été ? Nos éditions peuvent meubler agréablement vos loisirs. Vous trouverez ci-après toutes les publications du GTF asbl actuellement disponibles.

Pour commander :

Par virement bancaire ou postal

Versez la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 "GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1".

Si vous habitez l'étranger, utilisez notre CCP Bruxelles 000-0896641-70.

Par carte de crédit

Si vous disposez d'une carte de crédit "Visa" ou "Eurocard", envoyez-nous par la poste ou par fax le bon de commande signé que vous trouverez en page 64.

CARTOGRAPHIE

Carte des voies ferrées de Belgique par G. Close

Carte murale 800x1000mm reprenant l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé en Belgique, à voie normale ou étroite. Pour la SNCB, la carte distingue les lignes existantes, à simple ou double voie, électrifiées ou non, hors service ou démontées. Pour la SNCV, les lignes sont simplement tracées. En cartouche, agrandissement des lignes du Centre et du Borinage.

Impression offset 1 face, avec cadre et repaires permettant la recherche aisée d'une station. Echelle : 1 cm = 3 km.

La carte est livrée avec 3 dépliant annexes :

N° 1 : répertoire alphabétique des stations, haltes et points d'arrêt SNCB avec code télégraphique ancien et nouveau. Ce répertoire fait office d'index de repérage pour la carte.

N° 2 : régime d'exploitation des lignes SNCB et description du réseau SNCV.

N° 3 : nederlandse tekst, errata et mises à jour.

La carte se présente roulée sous tube carton :

envoi en Belgique : 260 BEF + 40 BEF (envoi) = 300 BEF

envoi à l'étranger : 260 BEF + 70 BEF (envoi) = 330 BEF.

Carte du réseau ferré des Fagnes Belges

Carte format 75 x 75 cm des lignes Eupen- Sourbrodt - Wévercé - Trois - Ponts, Raeren - Walheim, Wévercé - Losheimergraben, avec indication des bornes kilométriques, tunnels, pentes, rayons de courbure, identification des passages à niveau et ouvrages d'art...

prix : version pliée au format A4

envoi dans tous pays : 160 BEF + 40 BEF (envoi) = 200 BEF

LIBRAIRIE

Les tramways au Pays de Liège

tome 1 : les tramways urbains (ouvrage épuisé)

tome 2 : les tramways vicinaux de la province de Liège

Luxueux ouvrage format 310 x 297 mm contenant 400 pages, avec plus de 750 photos, plans, schémas, huit pages en quadrichromie, jaquette en quadrichromie. Reliure pleine toile.

Synthèse historique et technique de toutes les lignes de chemin de fer vicinales de la Province de Liège.

Au sommaire : les lignes à voie normale (Poulseur - Trooz et Dolhain - Eupen), les lignes de Hesbaye, du Condroz, le vicinal à Liège, les lignes d'Andenne, Vielsalm - Lierneux, Comblain - Manhay, les lignes de l'Est (Verviers - Spa et le réseau d' Eupen), l'infrastructure et l'énergie, le matériel roulant thermique et électrique...

Expédition automatique par recommandé sous boîte anti-chocs.

prix : 2700 BEF + envoi en Belgique 240 BEF = 2940 BEF

+ envoi à l'étranger 350 BEF = 3050 BEF

Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB

(en collaboration avec l'ARBAC)

Ouvrage en 2 volumes, format A4 (210x297mm), papier couché satiné 100 gr, reliure solide au fil de lin, couverture en 2 couleurs.

tome 1 par W. PYPEN (320 pages, 350 photos et dessins)
étude des étapes de l'évolution du matériel voyageurs de 1926 à nos jours, morphologie de la voiture à voyageurs, étude historique de nos grandes entreprises de construction ferroviaire, étude comparative des grandes familles de voitures de tout type, perspectives d'avenir.

tome 2 par G. CLOSE & M. THIRY (450 pages, 500 photos, 220 plans)

Vaste encyclopédie iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB : étude du marquage des véhicules, analyse des versions diverses de voitures, étude de chaque modèle de voiture, étude des bogies, index général des numéros de voitures...

Les deux volumes forment un ensemble indissociable. le tome 1 est disponible en version française ou néerlandaise au choix (à préciser à la commande). Le tome 2 est bilingue.

prix : envoi recommandé en Belgique : 2750 BEF + 280 BEF
(port) = 3030 BEF

envoi recommandé à l'étranger : 2750BEF + 510 BEF
(port) = 3260 BEF.

Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV

Ouvrage de 168 pages format A4, illustré de 220 photos et plans, avec couverture en quadrichromie, entièrement consacré au chemin de fer en région liégeoise : histoire, actualité technique, avenir. Au sommaire : le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838 par M. Lambou; les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans par R. Marganne ; panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle par R. Huysman ; trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB par M. Van Ussel ; aperçu des automotrices électriques de la SNCB : un bond technologique de cinquante ans, par P. Van Geel ; l'importance du rail en région liégeoise aujourd'hui et demain par J. Cornet, directeur général adjoint de la SNCB ; Liège-Guillemins, le TGV de l'Europe entre en gare, par le Baron P. Clerdent, sénateur.

versions disponibles :

version BROCHEE :

envoi en Belgique : 1140 BEF + 100 BEF (port) = 1240 BEF

envoi à l'étranger : 1140 BEF + 160 BEF (port) = 1300 BEF

version de luxe, RELIEE pleine toile bleue, dorée à l'or fin, avec jaquette illustrée en quadrichromie, envoi recommandé :

envoi en Belgique : 1800 BEF + 220 BEF (port) = 2020 BEF

envoi à l'étranger : 1800 BEF + 350 BEF (port) = 2150 BEF.

Histoire du chemin de fer de Landen à Statte.

par Didier Funken et Christian Lamby

L'ouvrage relate l'histoire de l'artère Landen - Hannut - Statte qui traversait la Hesbaye : une page d'histoire d'une société de transport, mais aussi une tranche d'histoire locale de la Hesbaye.

Une première section du livre évoque chronologiquement tous les aspects de la vie de cette ligne, depuis sa création jusqu'à sa mise hors service. Une seconde section passe en revue toutes les gares, haltes et points d'arrêt ayant jalonné la ligne : pour chacun, de nombreux témoignages historiques sont rassemblés sur la gare, et son exploitation, avec le cas échéant plans de voie et photos d'ambiance du chemin de fer inséré dans la vie locale.

Le tout est très abondamment illustré de 150 cartes-vues anciennes et autres photos de toute époque, la plupart du temps inédites, évoquant souvent en grand format la Hesbaye de jadis et d'aujourd'hui.

De présentation luxueuse, l'ouvrage compte 144 pages au format 210 x 210 mm, sur papier couché glacé 115 gr/m² avec reliure cousue fil de lin.

Prix: envoi en Belgique : 750 BEF (+ 80 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 830 BEF.
envoi à l'étranger : 750 BEF (+ 140 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 890 BEF.

Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy, par Jean-Claude Léonard

Jusqu'il y a quelques années, le point frontière gaumais de Lamorteau - Ecouvriez, à l'extrême sud de la Belgique, avait une intense activité ferroviaire pour le trafic des marchandises. Aujourd'hui, toutes les installations du chemin de fer y ont disparu.

Jean-Claude Léonard, originaire de Lamorteau, a voulu évoquer dans cette plaquette l'histoire du rail dans son village. A travers l'évocation du chemin de fer à Lamorteau, il retrace toute l'histoire d'une ligne internationale franco-belge aujourd'hui défermée et oubliée : Marbehan - Virton - Montmédy.

Une élégante plaquette de 54 pages au format 210 x 210 mm, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré d'une quarantaine de photos noir et blanc grand format et schémas.

Prix: envoi en Belgique : 350 BEF (+ 50 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 400 BEF.
envoi à l'étranger : 350 BEF (+ 70 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 420 BEF.

Le trolleybus à Liège,

par Jacques Braive, Jean Evrard & Roland Marganne

Une évocation de l'histoire des trolleybus à Anvers, Bruxelles, Liège, Seraing et Gand, avec l'histoire détaillée de trois lignes liégeoises significatives : le 10 Liège - Fléron, le 20 Cathédrale - Cointe et le 36 Cathédrale - Sainte-Walburge.

Une élégante plaquette de 52 pages au format 210 x 210 mm, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré de quarante-cinq photos noir et blanc grand format.

Prix: envoi en Belgique : 380 BEF (+ 50 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 430 BEF.
envoi à l'étranger : 380 BEF (+ 70 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 450 BEF.

T R A N S - F E R

Revue périodique de notre Association, envoyée gratuitement et trimestriellement à tous nos membres.

Numéros hors abonnement parus et encore disponibles

FRAIS D'ENVOI A AJOUTER A CHAQUE TRANS-FER COMMANDE

repérage	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
trans-fer marqué (*)	20 BEF	40 BEF
trans-fer marqué (**)	25 BEF	50 BEF
trans-fer marqué (***)	30 BEF	75 BEF

Trans-Fer spécial n° 2 - 118 pages, 110 photos et plans
Monographie historique complète sur la ligne SNCB Charleroi -
Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies,
Laneffe, Florennes, Ermeton-sur-Biert, Couvin, par R. Mar-
ganne. Présentation du chemin de fer à vapeur des 3 vallées
avec catalogue descriptif de tout le matériel roulant par J.M.
Warzée.

prix : 300 BEF + port (**)

Trans-Fer spécial n°3 - 250 pages, 200 photos et plans
10 articles : le chemin de fer dans le Canton de St-Vith, par
R. Marganne ; le déclin des lignes ferrées de Clabecq par Ph.
Janssens ; chronique de la gare de Liège-Longdoz, par F.
Braive ; derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire,
histoire d'une occasion manquée, Tournai 1971-1981, par F.
Lemaire ; le chemin de fer militaire à voie de 60 cm.
Elsenborn-Sourbrodt par R. Marganne ; le matériel standard
tramway au Littoral belge par P. Auguste ; la motrice
électrique n°1 des RELSE par J. Renard ; trams du Namurois par
A. De Preter et J. Fivet ; aspects ferroviaires de Couvin.

prix : 425 BEF + port (***)

Trans-Fer spécial n°4

"Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben"

Les coins les plus originaux du réseau ferré belge, comme si
vous y étiez... Une étude historique, technique et touristique
complète et abondamment illustrée des régions suivantes :
Bastogne (avec étude de la ligne 163 Gouvy - Libramont), les
lignes ferrées oubliées du Borinage et du Valenciennois, la
Haute-Meuse (avec étude complète de la ligne 154 Dinant -
Givet), les lignes du Courtraisis et de la région de La Panne-
Dunkerque, les lignes des Cantons de l'Est (situation actuelle
et perspectives d'avenir).

Nouveau format 21x27,5 cm, 56 pages, 87 photos.

prix : 450 BEF + port (***)

TRANS-FER HORS SERIE (ETUDES THEMATIQUES REGIONALES)

Musée des transports en commun du pays de Liège

Présentation de ce musée liégeois et étude historique et tech-
nique des véhicules qui y sont exposés.

84 pages papier glacé, 70 photos, couverture bi-chrome, relié

prix : 250 BEF + port (**)

Aspects ferroviaires du pays de Charleroi

Histoire complète de la ligne de chemin de fer Charleroi -
Fleurus - Ottignies et de la ligne vicinale aujourd'hui dispa-
rue qui reliait Charleroi, Gosselies, Souvret et Fontaine
l'Evêque. Evocation du Command Car de l'US ARMY et de ses dé-
placements en Belgique.

120 pages, couverture quadrichrome, 5 photos couleurs et 100
autres en noir-et-blanc.

prix : 390 BEF + port (**)

Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève

Histoire complète des lignes SNCB n° 42 Rivage - Trois-Ponts - Gouvy - frontière luxembourgeoise, dite "ligne de l'Amblève" et n° 43 Angleur - Rivage - Marloie (Jemelle), dite "ligne de l'Ourthe". Genèse et construction de ces deux artères ferroviaires, exploitation aux différentes époques, situation actuelle et perspectives d'avenir.

64 pages papier glacé, 60 illustrations, couverture bi-chrome, broché.

prix : 250 BEF + port (**)

Le Fagnard - histoire d'une ligne internationale -

Trois-Ponts - Hévercé - Jünkerath (2e édition augmentée)

Histoire complète de la ligne Trois-Ponts - Malmédy - Waimes - Losheimergraben - Jünkerath ; situation actuelle et perspectives d'avenir.

40 pages, 30 illustrations, broché

prix : 100 BEF + port (*)

Dossier TGV

Un dossier complet et officiel sur toute la problématique du TGV en Belgique, les décisions politiques qui ont été prises, le tracé détaillé, les infrastructures, le matériel et les coûts

68 pages, broché

prix : 100 BEF + port (*)

Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières

Histoire, situation actuelle et avenir de toutes les voies ferrées oubliées qui franchissaient ou franchissent la frontière belgo-néerlandaise ou belgo-allemande dans la région des Trois Frontières : Hasselt - Lanaken - Maastricht, Montzen - Aix-la-Chapelle (Ouest), bifurcation Geulthal - bifurcation Ronheide, Welkenraedt - Eupen - Raeren, le noeud ferroviaire de Raeren et ses antennes vers l'Allemagne (vers Walheim - Stolberg et surtout vers Montjoie - Kalterherberg, ce célèbre et pittoresque tronçon de la Vennbahn, ligne belge en territoire allemand dont toutes les particularités juridiques sont étudiées).

80 pages papier glacé, 60 photos et 10 plans, couverture bi-chrome, reliure cousue fil de lin

prix : 370 BEF + port (**)

Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith

Histoire de l'établissement et de la disparition progressive du réseau de chemin de fer de la région de Saint-Vith (Vennbahn Waimes - Lommersweiler et antennes vers Bleialf et Trois-Vierges ; lignes adjacentes St-Vith - Gouvy et Born - Vielsalm). Relevé complet des nombreux témoignages archéologiques encore existants du rail (tunnels, ponts et viaducs, sites). Témoignages de cheminots ayant participé, dans les années cinquante, à l'exploitation du noeud ferroviaire de Saint-Vith. 68 pages papier glacé, 50 photos et plans, broché.

prix : 200 BEF + port (**)

Athus-Meuse, an 2000

Photographie de la ligne Athus-Meuse en 1992, planning des travaux de modernisation et d'électrification jusqu'en 1998, l'avenir de la desserte "voyageurs", l'avenir de la ligne Athus - Mont-Saint-Martin. 48 pages, 15 photos et plans, broché.

prix : 100 BEF + port (*)

Les frontières électriques de la SNCB

[NOUVEAUTE]

Pourquoi la SNCB a-t-elle fait le choix du courant continu 3000 volts pour l'électrification de son réseau ? Quelles sont les solutions utilisées aux frontières pour le passage du réseau électrifié belge aux réseaux néerlandais, allemand, luxembourgeois et français où la tension d'alimentation est différente ?

Tous ces problèmes sont vulgarisés et décrits dans cette nouvelle édition où l'on trouve aussi des tableaux chronologiques complets de toutes les lignes électrifiées de la SNCB. 64 pages, 40 photos dont 17 en couleurs, couverture en quadrichromie.

prix : 460 BEF + port (*)

Numéros épuisés de Trans-Fer :

Trans-Fer spécial n°1 ; Trans-Fer hors série : "Tous les chemins mènent à Anvers" ; "Le pays de Herve en train, tram et trolleybus" ; "Le rail en Gaume" ; "Balade au Pays Noir" (Monceau/Piéton).

I C O N O G R A P H I E

Colis-cadeau

1 exemplaire de toutes les séries de cartes-vues publiées par notre Association, soit les séries suivantes :

Cartes-vues série 52 Tramways Belges
8 sujets SNCV, 1 sujet RELSE et 3 sujets chemins de fer touristiques

Cartes-vues série 53 Chemins de fer belges

9 sujets SNCB, 3 sujets chemins de fer touristiques

Cartes-vues série 54 Le rail dans la région du Centre

12 sujets, évoquant lignes de chemin de fer et de tram de la région de La Louvière - Manage

Cartes-vues série 55 Aspects du rail belge

6 sujets SNCV - Côte Belge, 5 sujets SNCB, 1 sujet TEPC

Cartes-vues série 56 Le rail au pays de Liège

4 sujets SNCB, 3 sujets STIL, 1 sujet RELSE et 1 sujet SNCV

Cartes-vues série 57 Aspects de la SNCB

9 sujets SNCB : traction vapeur, diesel et électrique

Cartes-vues en couleurs série 59

12 cartes-vues avec trains et trams belges

Au total : 68 cartes-vues dont 12 en couleurs.

prix : envoi en Belgique : 650BEF port compris

envoi à l'étranger : 750BEF port compris

NB : chaque série de cartes-vues peut aussi être obtenue séparément au prix de 100 BEF (200 BEF pour la série 59 en couleurs) + 30 BEF d'envoi par série.

Diapositives série 71 épuisé

D I V E R S

Maxi-autocollants SNCV

Tiré à part sur papier blanc extra fort autocollant des 8 pages couleurs contenues dans le tome 2 des Tramways au Pays de Liège, consacré aux tramways vicinaux de la Province de Liège. Ces 8 pages format A4 contiennent 20 photos couleurs de divers formats et la reproduction des plaques indicatrices de direction des tramways SNCV du groupe de Liège.

prix par série indivisible de 8 feuillets différents :

envoi en Belgique : 250BEF (+ 40BEF port) = 290 BEF

à l'étranger : 250BEF (+ 65BEF port) = 315BEF

Photos historiques Transports en commun belges

12 reproductions couleur sépia de cartes-vues anciennes au format 34 x 16 cm : Virton-St-Mard, tram vicinal à Paliseul, Ekeren, tram RELSE à Tilleur, Bastogne-Nord, Herck-la-Ville, gare de Spa, tram vicinal à Ostende, Anvers-Central, gare vicinale de Poulseur, Athus, Libramont, Graide.

prix pour 12 : pour la Belgique : 250 BEF + 50 BEF (port) = 300 BEF

étranger : 250 BEF = 100 BEF (port) = 350 BEF

Ces photos sont présentées sous forme d'un calendrier 1985.

Tarif en vigueur au 01-06-1993
Ce tarif annule tous les précédents

* * *

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. Vous pouvez aussi commander en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard" en utilisant le bon de commande que vous trouverez en page 64.

=> Les articles proposés ci-après peuvent nous être commandés jusqu'au 25 septembre 1993. Livraison courant octobre ou novembre, sauf imprévu chez l'éditeur.

* Couleurs SNCB 1961-1970 (éd. Ediblanchart)

Max Delie a réuni pour notre plus grand plaisir 102 photos couleurs des tractions vapeur, diesel et électrique de cette décennie à la SNCB. C'est une documentation unique dans la mesure où, à l'époque, le film "couleurs" n'était pas parfait. De plus, les voies et dépôts des chemins de fer étaient encore interdits aux photographes dépourvus d'une autorisation écrite de la SNCB.

Un ouvrage bilingue français-néerlandais de 164 pages au format 21 x 25 cm avec 102 photos couleurs des "Golden Sixties".

prix : 1980 BEF + 100 BEF (envoi) = 2080 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 160 BEF)

* World Gazetteer of Tram, Trolleybus and Rapid Transit Systems, tome 3, Europe, par Robert PESCHKES

Une publication de notre confrère anglais "Rapid Transit Publications". Ce recueil offre une recension unique de tous les réseaux de trams, trolleybus et autres systèmes de transports en commun rapides d'Europe.

L'ouvrage en anglais compte 119 cartes et 58 photos rares. Il y a une introduction pour chaque pays, des tables et statistiques diverses.

200 pages format A5 ; une documentation unique.

prix : 490 BEF + 80 BEF (envoi) = 570 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 110 BEF)

NB : les tomes 1 (Amérique Latine) et 2 (Asie, Australie, Afrique) peuvent aussi être commandés dans les mêmes délais via notre service "Distribution". Pour tous renseignements concernant ces deux autres volumes relatifs aux autres continents, veuillez nous écrire à GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.

* Chemins de traverses par Gilbert Perrin (co-édition RTBF/Fondation Roi Baudouin)

Un ouvrage extrêmement original où Gilbert Perrin, réalisateur à la RTBF, décrit tous les itinéraires pédestres et cyclistes qu'il y a moyen de parcourir sur l'assiette de 1500 km d'anciennes lignes SNCB ou SNCV aujourd'hui déferées, dans toutes les régions du pays. La description du paysage est agrémentée de l'agréable inventaire de tous les vestiges ferroviaires qu'il y a encore moyen d'y découvrir.

Un ouvrage indispensable pour tous les amateurs de promenade et d'archéologie ferroviaire. 264 pages format "à l'italienne" 22 x 19 cm. Nombreuses photos noir et blanc.

prix : 695 BEF + 90 BEF (envoi/enveloppe matelassée) = 785 BEF.
(étranger : frais d'envoi portés à 140 BEF).

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

Bon de commande par carte de crédit

=> Utilisez ce bon de commande **UNIQUEMENT** si vous désirez comander nos articles "Editions" ou "Distribution" en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

Renvoyez-nous ce bon de commande :

=> soit par la poste à notre adresse :
GTF asbl - Editions, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> soit par fax au n° 071/51 66 03

Je soussigné.....

Rue..... N°.....

Code postal..... Localité.....

commande les éditions suivantes :

Désignation	prix envoi compris
TOTAL (*)	

J'autorise le débit de cette somme totale (*) de ma carte

VISA	EUROCARD
------	----------

N° _____ EXP _____

Date

Signature

Nouvelles des chemins de fer luxembourgeois

Electrification de la ligne du Nord

L'inauguration de la traction électrique entre Kautenbach et Troisvierges sera fêtée le samedi 25 septembre 1993. A cette occasion, une grande fête sera organisée les 25 et 26 septembre en gare de Troisvierges. La mise sous tension de la ligne sera réalisée quelques jours auparavant, afin de pouvoir procéder aux essais, mais la date de celle-ci n'est pas encore connue à ce jour. A partir du 26 septembre (changement horaire été/hiver aux CFL), une majorité des trains du service intérieur de cette ligne sera assurée par des automotrices électriques des CFL.

La mise en exploitation électrique du tronçon international entre Troisvierges et Gouvy est prévue environ trois mois après celle de la section Kautenbach - Troisvierges.

*
* *
*

Achat de nouveaux autorails diesel

Les Chemins de Fer Luxembourgeois ont acheté 2,2 (sic) autorails diesel de la série VT 628-4 de la Deutsche Bundesbahn. Ces autorails seront affectés au dépôt allemand de Kaiserslautern, qui en assurera la maintenance (d'où la justification de l'achat du surplus 0,2 autorail).

Les nouveaux autorails diesel des chemins de fer luxembourgeois tourneront dans un roulement commun avec ceux de la Deutsche Bundesbahn et assureront la liaison cadencée Luxembourg - Trêves (prolongée à Coblenze pour certains trains) à partir de l'horaire d'été 1994 (1).

Les autorails CFL ne se distingueront pas dans leur livrée de leurs homologues de la Deutsche Bundesbahn.

Nous remercions notre membre M. Marcel Barthel, chef du Groupe Traction aux CFL, de ces informations.

*
* *
*

(1) NDLR : selon les informations de la rédaction de Trans-Fer, les CFL ont pensé que cette solution était la plus avantageuse pour l'exploitation de la ligne Luxembourg - Trêves, électrifiée en 25 kV jusqu'à la frontière germano-luxembourgeoise à Wasserbillig et en 15 kV au delà vers Trêves, plutôt que l'achat d'une toute petite série d'automotrices électriques bi-fréquence 15 kV 16 2/3 Hz / 25 kV 50 Hz, pour la seule exploitation de cette ligne.

La caisse noire

Il est curieux de constater que certaines expressions populaires ont pu changer de sens en un temps relativement court.

Il en est une qui évoquait jadis la solidarité et l'altruisme et qui ne symbolise plus aujourd'hui que le louche et le douteux, une expression qui fait régulièrement surface, sur fond de scandales et autres magouilles...

Lorsqu'on s'intéresse aux conditions de vie des cheminots au début des chemins de fer, on peut constater que le personnel était soumis à un régime particulièrement rude.

Le machiniste et le chauffeur, sur leur plate-forme dépourvue d'abri, rôtis devant par le foyer et glacés derrière par le vent et la pluie, étaient tenus par des horaires de prestations défiant parfois le bon sens.

En France notamment, survinrent plusieurs accidents graves, dus au fait que machiniste et chauffeur s'étaient écroulés de sommeil sur leur locomotive, ou même que le machiniste, surmené, manquait de vigilance à une époque où la signalisation était rudimentaire.

Il n'était pas rare de voir un machiniste, impliqué dans un accident, emprisonné du fait d'une action pénale, puis ruiné pour le restant de ses jours par des réparations civiles.

De même, rien n'était prévu pour venir en aide aux membres du personnel blessés ou éclopés des suites d'un accident.

Comme les organisations du type "mutuelle" n'étaient pas en odeur de sainteté sous le Second Empire, les cheminots se mirent à faire circuler une boîte en bois dans les dépôts, afin de collecter des fonds de solidarité en cas de coup dur.

Au fil du temps, cette humble boîte de bois, qui passait par des dizaines de mains maculées de suie et de cambouis, allait être désignée par les gens du rail sous un vocable particulier.

Dans tous les dépôts de France, on l'appelait "la caisse noire"...

Jean - Pierre SWITTEN

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
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

Train spécial à BASTOGNE et à CROIX-ROUGE.

Samedi 4 septembre 1993.

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à une nouvelle excursion du GTF réalisée dans sa plus grande tradition.

Un autorail spécial nous emmènera de Libramont vers Bastogne en parcourant en aller et retour la ligne 163. Ensuite, il se dirigera vers Marbehan pour rouler sur la ligne 155 vers Sainte Marie et Croix-Rouge. Le retour aura lieu à Marloie.

Programme.

Les données précises d'organisation de la journée seront communiquées dans la circulaire de confirmation d'inscription.

Toutefois, il est acquis que nous rejoindrons la belle province de Luxembourg par le train 955 qui quitte Bruxelles à 07h31 et Namur à 08h22.

Le retour est prévu à Bruxelles vers 21h00 au plus tard.

Des arrêts-photos sont évidemment prévus là où la chose est possible.

Il s'agit sans aucun doute d'une excellente occasion de reparcourir, à l'aube de l'automne, la ligne de Bastogne dont l'avenir est particulièrement incertain.

Repas de Midi.

Nous organiserons un repas collectif facultatif au prix de 550 BEF service et TVA compris. (entrée, plat principal et dessert).

Parcours d'approche.

Nous vous invitons à rejoindre le point de départ de l'autorail en utilisant les trains réguliers, et de même de retourner du point de fin d'excursion vers votre gare, au tarif exceptionnel de 240 BEF.

Nos prix.

Ils comprennent le parcours en autorail spécial (départ Libramont) et retour à Marloie, ou inversement, les frais d'organisation, les frais liés à la réouverture de certaines lignes et la TVA.

* Adulte membre GTF asbl, conjoint, ascendant ou enfant vivant sous le même toit : 910 BEF.

* Adulte non membre GTF asbl : 960 BEF.

* Enfants moins de 14 ans : 500 BEF. (Participation limitée aux enfants accompagnant parents ou grands-parents, et voyageant sous leur autorité).

* Enfant moins de 6 ans : déconseillé.

Inscription.

Le plus vite possible et avant le 30.08.93 en renvoyant le bulletin d'inscription joint à l'adresse indiquée. Faites simultanément le paiement selon un des modes prévus.

=> Vu le court délai disponible, il est possible d'envoyer le bulletin d'inscription par télécopieur au N° 071/51.66.03 (Secrétariat 2 du GTF) au plus tard à 21h30. Si vous utilisez ce procédé, vous n'utilisez pas en sus la voie postale. (Double emploi à éviter).

Remarques.

Ce type de voyage est réservé à un nombre limité de participants en fonction de la capacité limitée des véhicules utilisés.

Les conditions de participation évoquées sur le bulletin de participation sont les mêmes que celles du voyage "Tour électrique en province de Liège" du 19 juin 1993 (voir Transfer N° 86).

Une journée bien remplie justifiant l'horaire matinal et peut-être une surprise.

Documentation.

Par commande préalable sur le bulletin de participation ci-après, nous vous remettons en mains propres dans l'autorail spécial l'ouvrage que nous avons publié il y a quelques mois : "Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan, Virton, Ecouvies".

Vous y trouverez toute l'histoire de la ligne dont nous parcourrons le 4 septembre le dernier tronçon praticable entre Marbehan et Croix-Rouge. 54 pages format 21 x 21 cm, couverture en quadrichromie, quarante photos noir et blanc. (350 BEF.).

date n°

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Bastogne/Croix-Rouge

Bulletin à renvoyer avant le 30/08/93 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean LATERRE
rue de Marchienne, 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
FAX N° 071/51.66.03.

***Je soussigné.....** (nom et prénom)
Rue N°.... N° bte....
N° postal..... Localité.....
Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

***Inscris au voyage du 4 septembre 1993**
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 910 BEF
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 960 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 500 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans (déconseillé)	
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 550 BEF
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 240 BEF
<input type="checkbox"/>	Trans-fer "Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan-Virton-Ecouvies (Supplément B) à 350 BEF	

TOTAL

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

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

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

(date et signature)

Autres informations.

—① Le prochain voyage du GTF aura lieu le samedi 29.09.93. Il s'agit d'un voyage en autorail spécial ou autre train spécial au départ de Liège-Guillemins vers Trois-Ponts et les lignes de l'Est de la Belgique.

Il s'agit d'un voyage "grand public" pour permettre de visiter l'exposition temporaire qui se tient à Stavelot : "Véhicules liégeois de 1890 à 1960 ... autour de la collection FN" dans le cadre prestigieux de l'ancienne abbaye.

Cette exposition temporaire de cet été 1993 sera à cette époque déjà fermée, mais sera réouverte pour l'occasion.

Elle montre divers aspects particuliers de l'archéologie industrielle liégeoise qui firent la fierté de la Belgique à travers le monde.

D'autres centres d'intérêts seront disponibles à Stavelot.

A l'heure actuelle, les modalités d'organisation de cette journée ne sont pas encore connues. Les membres intéressés doivent adresser au GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1, une enveloppe timbrée à 15 BEF portant leur nom + adresse et la mention "Stavelot" dans le coin supérieur gauche.

A eux seuls, nous enverront en temps utile les renseignements nécessaires.

—② TEC Hainaut.

La ligne de tramway 90 : Anderlues (Pétria) - Binche et La Louvière sera supprimée le dimanche 28.08.93 au soir.

—③ ASVI - Ligne Lobbes -Thuin.

Le festival de tramways organisé habituellement par cette association aura lieu cette année les 11 et 12 septembre 1993.

—④ Table ronde sur les transports urbains dans l'agglomération liégeoise le 13.09.93 par le CEFÉ asbl (Centre d'études et de formation en écologie) au Palais des Congrès de Liège de 09h00 à 16h30 avec traduction en français, en néerlandais et en allemand.

Interventions de diverses natures dont :

Villes de Maastricht, Aix la Chapelle, Liège, M. MALVAUX Directeur Général du TEC Liège-Verviers. Participation gratuite (repas en sus).

Renseignements : Tél: 081/22.58.48 du CEFÉ à Namuur.

—⑤ Le petit train à vapeur de Forest, Chaussée de Neerstalle, 327 à 1190 Bruxelles.

Grande fête de la vapeur les 18 et 19 septembre 1993 de 10h00 à 19h00. Renseignements : 02/640.94.88.