

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406





transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 89 - Décembre 1993 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 89

Seizième année

décembre 1993

Editorial

Activités du GTF asbl

Renouvellement des cotisations	6
Nos éditions spéciales de l'année 1993	8
GTF-Distribution	12

Nouvelles de la SNCB

Infrastructure SNCB	17
Dossier TGV	22
Matériel roulant SNCB	38

Rétro

Souvenirs de l'atelier de Latour	47
Les trams vicinaux du Condroz et leur folklore	50
Festival vapeur de Mariembourg	53

Encarts - prochains voyages

16/1/94 : Inauguration traction électrique Gouvy - Troisvierges	
mai 1994 : le GTF asbl en Suisse	

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, J.P. Switten
et autres collaborateurs.

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

Saisie électronique des textes : J.F. 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.



Meilleurs voeux

Nous avons appris avec tristesse le décès,
le 11 novembre dernier, de

Monsieur Louis RENARD

père de Jean, président de notre Association.

* * *

Le GTF asbl, et la rédaction de Trans-Fer, s'associent
à la peine de notre président et de sa famille
et les assurent de toute leur amitié.

Editorial

1993 se termine, dix-neuvième de l'existence du GTF asbl,
et seizième de la parution de Trans-Fer.

Voici un rapide bilan de nos activités de l'année : votre revue trimestrielle est parue à cinq reprises. Notre service Editions a par ailleurs publié un numéro spécial de Trans-Fer, consacré à un sujet original et inédit : "les frontières électriques de la SNCB". Nous nous sommes aussi associés à notre manière au 150e anniversaire de la création de la liaison Liège - Cologne, notamment en publiant "Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen", un ouvrage de 168 pages, rédigé entièrement par des membres de notre Association, parmi lesquels une majorité de cheminots. Si vous ne possédez pas encore ces ouvrages, voyez ci-après : il est encore temps de nous les commander pour les fêtes de fin d'année.

Malgré les difficultés croissantes d'organisation, nous avons continué à mettre sur pied un programme de voyages ferroviaires assez diversifié : une excursion dans la région d'Audenarde, de Tournai et de Quévy, en matériel historique fonctionnel composé d'une locomotive série 59 et d'une rame réversible de type M1, un tour électrique de la province de Liège en automotrice tranche 1955, avec parcours "dieselisé"

entre Welkenraedt et Montzen, et un périple ardennais en auto-rail à Bastogne, Croix-Rouge et sur le raccordement militaire du camp de Marche-en-Famenne. Notre service "voyages à l'étranger", lui, s'est distingué par trois voyages : un long week-end à l'Ile de Man, un autre à Berlin, et une excursion d'un jour sur le réseau des tramways de Cologne. Notre service "distribution", lui, a continué à vous proposer une sélection d'articles consacrés au rail belge.

Merci à tous ceux qui se dévouent bénévolement à la bonne marche de l'Association : au Président, pour son management, à nos secrétaires et trésorier pour leur travail, à l'équipe de Trans-Fer pour ses réalisations, à l'équipe "voyages" pour son imagination, et à tous ceux qui les aident, dans l'ombre, mais sans qui le GTF ne serait pas : que de manutentions, que de déplacements en voiture, le coffre plein de "Trans-Fer" ou d'éditions nouvelles, que d'enveloppes, d'étiquettes-adresse ou de timbres collés, que d'articles déposés à la poste..., quand ce n'est pas la tenue d'un stand, celui du 150e de Liège - Cologne dans la Cité ardente... Merci aussi à l'Atelier Protégé du Perron à Liège, qui assure, depuis quelques années déjà, le conditionnement et l'expédition de Trans-Fer, et d'autres envois. Les frais d'envoi que vous acquittez lorsque vous nous commandez une édition ou lorsque vous vous réaffiliez servent ainsi en partie à soutenir une oeuvre qui consacre tous ses moyens à l'insertion professionnelle de concitoyens que la nature n'a pas favorisés : une manière de leur respecter leur dignité.

Nous espérons garder votre confiance et votre soutien au cours d'une année 1994 qui va démarrer sur "les chapeaux de roues" : nous vous proposons déjà, dans ce numéro, un voyage belgo-luxembourgeois le 16 janvier prochain, avec publication d'une édition spéciale de Trans-Fer et un voyage en Suisse en mai 94. Et ce n'est qu'un début...

Faites-nous le plaisir de vous réaffilier au plus tôt, selon les indications que vous trouverez plus loin.

Nous maintenons la cotisation de base "membre adhérent" à un taux très bas : elle vous donne droit au service de Trans-Fer et à des conditions préférentielles si vous participez à nos activités. Libre à vous néanmoins d'"arrondir" le montant de celle-ci à votre gré, car le montant de base ne couvre que partiellement l'édition de Trans-Fer, dont nous allons entièrement renouveler la mise en pages en 1994, et les frais postaux, majorés à deux reprises en cette fin d'année. S'il vous est possible de nous soutenir de manière plus substantielle, nous serions également heureux de vous compter au nombre de nos membres protecteurs.

Comme l'an dernier, vu le succès de cette nouvelle initiative, et moyennant un supplément très modeste, nous vous proposons également de recevoir quatre fois par an, en plus de Trans-Fer, l'agenda "Febelrail" qui vous documentera sur les activités de tous les clubs ferroviaires belges : un complément idéal à Trans-Fer, pour ceux qui veulent un panorama complet des activités du rail belge.

Comme l'an dernier aussi, et vu le succès de ce service, nous proposons à ceux qui souhaitent d'être informés de nos voyages quelque quinze jours à trois semaines avant la parution de Trans-Fer. Ce service "express" continuera donc à assurer, à nos membres qui s'y abonnent, l'expédition de nos circulaires d'annonce de nos excursions par lettre rapide (envoi clos et timbré à 16F) : ils sont ainsi prioritaires à l'inscription et peuvent ainsi plus aisément gérer leur agenda personnel et familial.

Quelle que soit la solution que vous choisirez, merci de votre soutien, cher Membre. Et déjà, pour vous-même et ceux qui vous sont chers, tous nos voeux pour l'année 1994 : que celle-ci nous apporte surtout une amélioration de la difficile conjoncture économique et sociale que nous subissons en ce moment : nous le savons, beaucoup de nos membres sont actuellement préoccupés pour eux-mêmes ou pour leurs enfants, de garder, de retrouver... voire de trouver un emploi. Qu'ils trouvent ici le témoignage de notre solidarité.

GTF asbl

* * *

Cotisations 1994

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

Tous nos membres voudront bien régler leur cotisation pour 1994 le plus rapidement possible, et en tout cas avant le 31 janvier 1994 (après cette date, les taux de cotisation seront majorés).

TAUX de COTISATION 1994

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

* Membre adhérent avec service de Trans-Fer (code "membre A") : 220 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et le distribution de Trans-fer ; nous vous en remercions déjà).

* Membre adhérent avec service combiné Trans-Fer + Agenda Feberail trimestriel (code "membre B") : 420 BEF minimum.

* Membre protecteur avec service de Trans-Fer (code "membre P"): 500 BEF minimum.

* Membre protecteur avec service combiné Trans-Fer + Agenda Febelrail trimestriel (code "membre C") : 700 BEF minimum

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

==> Si vous habitez l'étranger :

* Membre adhérent avec service de Trans-Fer (code "membre A"): 350 BEF minimum

* Membre adhérent avec service de Trans-Fer + agenda Febelrail (membre "B") : 650 BEF minimum

* Membre protecteur avec service de Trans-Fer (membre "P") : 500 BEF minimum.

* Membre protecteur avec service de Trans-Fer + agenda Febelrail (membre "C") : 700 BEF minimum.

* Supplément "Express" pour réception par courrier rapide de nos circulaires "voyages" : 100 BEF.

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

Comment verser votre cotisation ?

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

=> versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "1994 - membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre" (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) .

Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

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

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

=> par carte de crédit : vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou Eurocard" en utilisant le formulaire que vous trouvez en page 16.

=> par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège : indiquez en communication : cotisation 1994, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

Vous le savez, cher membre, l'envoi des cartes de membre est complètement automatisé, et se fait en une seule fois, à la fin du premier trimestre de l'année 94 : les membres adhérents reçoivent une carte de membre de couleur verte, les membres protecteurs une "gold'n card".

De toute manière, la couleur de l'étiquette-adresse de notre prochain numéro de Trans-Fer (n°90) vous confirmera la bonne réception, par nos soins, de votre cotisation. Celui-ci paraîtra dans le courant du premier trimestre 1994.

* * *

GTF - Editions

Les articles proposés par notre service "Editions" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture. Vous pouvez aussi commander en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou Eurocard", en utilisant le formulaire que vous trouvez en page 16.

Nos deux éditions spéciales de 1993

Avez-vous dans votre bibliothèque nos deux éditions de cette année 1993 ? Il est encore temps de nous les commander.

Les frontières électriques de la SNCB (trans-fer hors série)

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

Toutes les solutions sont décrites dans cette nouvelle édition, où le lecteur trouvera en outre les tableaux chronologiques complets de mise en service des lignes électrifiées de la SNCB.



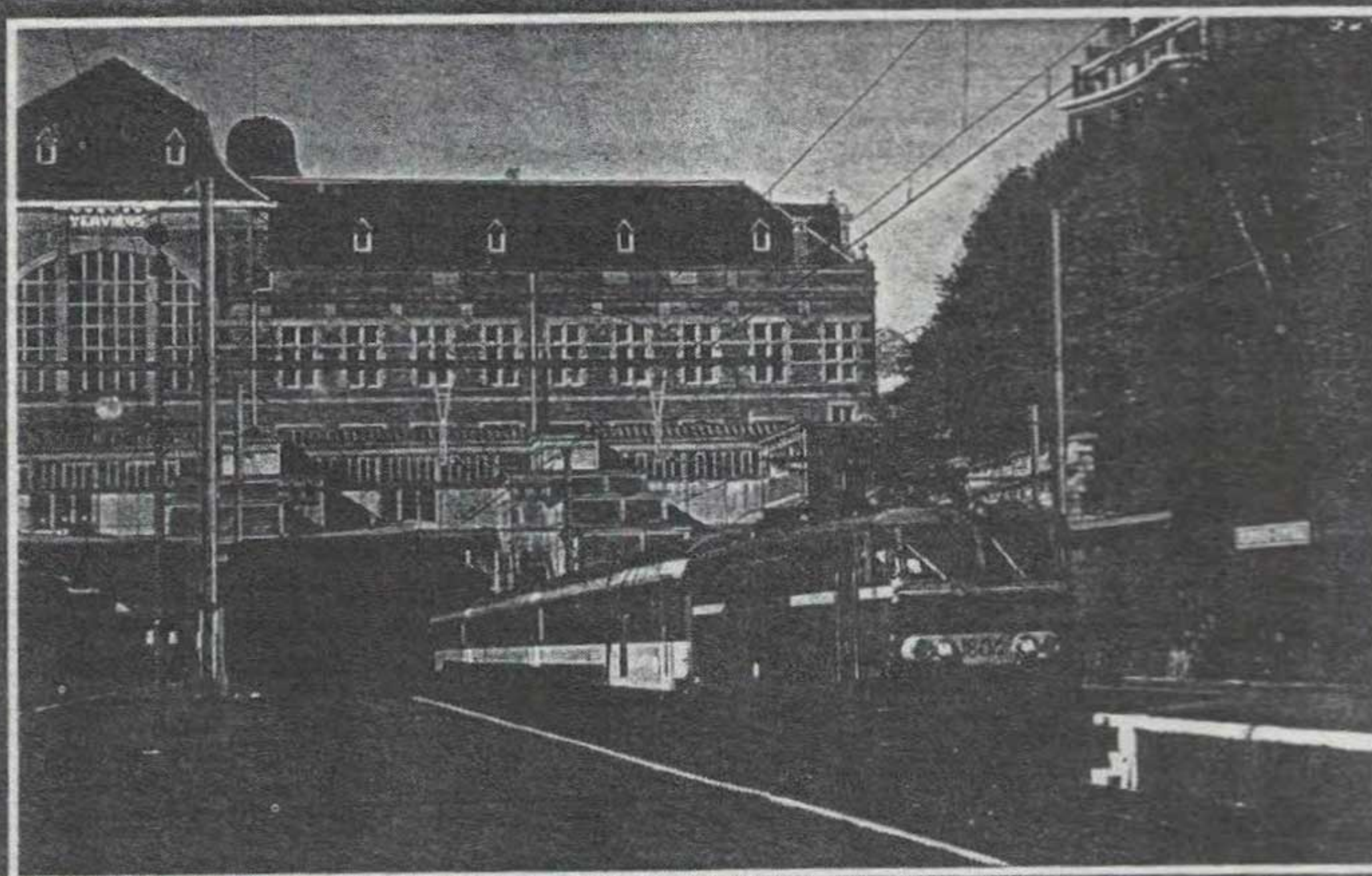
Les frontières électriques de la SNCB, 64 pages format A5, 40 photos et schémas, dont 17 en couleurs. Couverture en quadrichromie.

prix : 460 BEF + 20 BEF (port) = 480 BEF
(étranger : frais de port portés à 40 BEF).

Liège - Cologne
premier chemin de fer transeuropéen

Liège - Cologne premier chemin de fer transeuropéen

sous la direction de
Roland MARGANNE



EDITIONS
GTF
asbl

une nouvelle édition du GTF asbl
à l'occasion du 150e anniversaire
de la ligne de chemin de fer Liège - Cologne

Une équipe du GTF asbl a voulu célébrer à sa façon le 150e anniversaire de cette artère ferroviaire en publiant un ouvrage de 168 pages format 21 x 21 cm, sous couverture en quadrichromie, et illustré par plus de 150 photos dont 25 en couleurs.

L'originalité de ce livre réside dans le fait que ses concepteurs n'ont pas cherché à réaliser une somme historique exhaustive de la relation ferrée Liège - Cologne : au contraire, en une sorte de "chronique bigarrée", des hommes de

métier - cheminots en activité ou en retraite -, épaulés par un géographe et un historien, se sont unis pour retracer, de l'intérieur, les différents aspects de la création, de la modernisation et de l'exploitation de cette grande relation ferroviaire internationale.

Voici la table des matières :

- * Liège - Aix-la-Chapelle, le point de vue du géographe, par Robert STEKKE, professeur de géographie
- * Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen, par Roland MARGANNE, professeur d'histoire
- * Les autres liaisons ferroviaires germano-belges, par Roland MARGANNE, professeur d'histoire
- * La physionomie de la ligne Liège - frontière allemande dans les années cinquante, par René GLADE, cheminot honoraire
- * Evocation de la traction à vapeur sur l'axe Liège - frontière allemande, par Robert HUYSMAN, secrétaire de division honoraire à la SNCB
- * Souvenirs d'un chef-garde sur l'axe Liège-Guillemins - Aachen Hauptbahnhof, par Jean LEONARD, chef-garde contrôleur honoraire à la SNCB
- * Les dessous de l'aventure des locomotives polytension sur Liège - Cologne, par Michel VAN USSEL, sous-chef de bureau à la SNCB (Département Transport)
- * La ligne Liège - frontière allemande aujourd'hui par Paul AUGUSTE, premier chef de gare adjoint à Liège-Guillemins
- * Liège - Cologne aujourd'hui, vu par un conducteur, par Roger THIRY, conducteur de trains au dépôt de Liège
- * Des trains réguliers... irréguliers sur l'axe Liège - Aix-la-Chapelle, par Daniel COENEN
- * La Meuse, le Rhin et le rail, par Marcel LAMBOU, rédacteur honoraire à la SNCB
- * Histoire de transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles, par Marcel LAMBOU, rédacteur honoraire à la SNCB

"Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen", est disponible à la librairie Michel Lhomme, rue des Carmes 7 à Liège, à la librairie du Vinâve, rue Grand-Vinâve à Jemeppe-sur-Meuse, chez Hobby 2000, rue du Méan 11 à Liège, et au Musée du Chemin de fer à Bruxelles-Nord.

par correspondance :

prix pour envoi en Belgique : 980 BEF + 90 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 1070 BEF.

prix pour envoi à l'étranger : 980 BEF + 140 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 1120 BEF.

GTF - Voyages

VOYAGE A YORK

Outre le voyage en Suisse annoncé en encart de ce numéro, le GTF asbl envisage également d'organiser un voyage à York. Embarquement prévu à Zeebrugge le vendredi 08/04/94 et retour le lundi 11 à 9 HEURES.

Au programme :

- Visite du National Railway Museum - Vue d'ensemble sur 150 ans d'histoire des chemins de fer de tout le pays : locomotives à vapeur, diesels électriques, voitures et wagons. A remarquer, dans le grand hall, deux plaques tournantes autour desquelles sont groupées quelque 25 locomotives et 20 autres machines ou wagons.
- visite de la ville, aux choix parmi d'autres curiosités : Castle Folk Museum, City Art Gallery, les remparts, la cathédrale, le Yorkshire Muséum, etc ...
- parcours du réseau North Yorkshire Moors Railway en traction vapeur entre Pickering et Grosmont, 18 miles.

Pour tous renseignements, sans engagement, prière d'envoyer une enveloppe timbrée à G.T.F. asbl Voyages- c/o Mr Laterre, 68 rue de Marchienne 6110 Montigny-le-Tilleul.

*
* *
*

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" : utilisez dans ce cas le formulaire que vous trouvez en page 16.

L'automne nous a apporté une moisson d'ouvrages pour tous les goûts et pour toutes les bourses... En voici une sélection : nous vous prions de passer commande à notre service "Distribution" impérativement pour le 15 février 1994. Expédition par nos soins début mars 1994.

=> Carte ferroviaire du réseau du Benelux, éd. 't Nijvere Lezerke (Heerlen-NL). Il s'agit d'une carte papier format 60x90 cm, représentant, sur fond en quadrichromie, toutes les voies ferrées en service du Benelux (situation au 1er janvier 1994), y compris les lignes touristiques. Le GTF asbl vous propose la version pliée de cette carte.

Prix : 550 BEF + 30 BEF (envoi) = 580 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 50 BEF)

=> Histoire des chemins de fer dans la vallée du Geer, par Lucien Vanstipelen, avec collaboration de Marcel Lambou et Armand Bovy (édition du Centre Culturel de Bassenge)

Un livre de 134 pages format A4 édité sur papier semi-mat avec quelque quatre-vingts photos noir et blanc et autres illustrations.

Cet ouvrage se compose de deux parties : la première est consacrée à la portion de la ligne 24 Tongres - Visé - Montzen - Aix-la-Chapelle qui passe dans la région du Geer. La construction de cette ligne pendant la 1ère guerre est évoquée, ainsi que son histoire et sa situation actuelle, avec notamment un chapitre consacré au tunnel de Wonck.

La seconde partie est consacrée à l'histoire des trams dans la vallée du Geer : le tram à vapeur Glons - Kanne - Maastricht, le noeud vicinal de Bassenge, croisement de la ligne précitée avec le vicinal provenant de Riemst et qui, après Bassenge, se dirigeait d'une part vers Liers et Vottem, et d'autre part vers Hermée, Herstal et Liège.

prix : 450 BEF + 90 BEF (envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs) = 540 BEF.

(étranger : frais de port portés à 140 BEF).

* * *

=> Les chemins de fer du pays de Herve, par Georgy LEJEUNE et Didier FUNKEN (édition à compte d'auteur)

Les petites et les grandes histoires de trois lignes de chez nous : Chênée - Battice - Plombières (38), Gemmenich - Moresnet - La Calamine (39-39B), Battice - Verviers (37A).

Un livre format A4 de 203 pages, avec de nombreuses photos noir et blanc, qui devrait intéresser tous les amateurs d'histoire ferroviaire sur un sujet méconnu.

prix : 840 BEF + 90 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 930 BEF

(étranger : frais de port portés à 140 BEF)

* * *

=> Angleur - Verviers. le jeu du rail. des collines et des rivières, par Georges HENRARD (éditions SABEL)

La grande et la petite histoire de chacune des gares de la ligne 37, d'Angleur aux quatre gares de Verviers, en 184 pages, avec 200 photos noir et blanc.

prix : 840 BEF + 90 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 930 BEF

(étranger : frais de port portés à 140 BEF)

=> calendrier Minirex 1994

La Maison d'Editions Ediblanchart signale qu'elle ne publiera pas de calendrier "loco" pour l'année 1994.

Elle propose en compensation le calendrier Minirex 1994, format 36 x 25 cm, bilingue quadrilingue, illustré de locomotives et trains suisses.

Voici les 13 sujets représentés (8 vues couleurs, 5 noir-et-blanc) : locomotive 2000 des CFF près de Bossière, locomotive Ae 3/6 des CFF à Aegerten, locomotive diesel Gm 4/4 du MOB, rame TEE quadricourant CFF près de Zoug, locomotive à vapeur HG 3/4 3 du Blonay-Chamby près de Cornaux, locomotive électrique Ae 6/6 des CFF et train de marchandises, locomotive à vapeur Ed 3/4 2 du Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, locomotive électrique Re 4/4 IV, nouvelles automotrices électriques BDe 4/8 du Wengernalpbahn, locomotive électrique Ae 6/8 du BLS près de Busswil, locomotive Ge 4/4 des RhB en tête du Bernina express, train navette du Val de Travers avec automotrice électrique RBDe 4/4, locomotive à crémaillère HGe 4/4 I de la ligne du Brünig près de Kerns.

prix : 700 BEF + 60 BEF (envoi) = 760 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 100 BEF)

==> Nous vous proposons de commander ce calendrier avant le 15 janvier 1994, afin que nous puissions vous l'expédier immédiatement.

Un calendrier est en effet une denrée périssable...

==> La Maison Ediblanchart signale par ailleurs que le tome 2 de l'ouvrage de Phil DAMBLY, Vapeur en Belgique, est toujours en cours de fabrication (1/3 de l'ouvrage serait techniquement composé à ce jour). Patience...

*
* *
*

=> Olloy - Oignies, par Marc Hélin

Une jolie plaquette, de présentation très agréable, consacrée à l'histoire de la ligne ferrée vicinale aujourd'hui défunte, qui reliait la petite gare d'Olloy, située entre Mariembourg et Treignes, domaine actuel du CFV3V, et le village de Oignies, dans le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Une tranche remarquable d'histoire locale en 82 pages abondamment illustrées.

prix : 690 BEF + 90 BEF (envoi enveloppe matelassée) = 780 BEF
(étranger : ajouter un supplément de 50 BEF)

*
* *
*

=> Eisenbahnen rund um Aachen.

150 ans de relation internationale Köln - Aachen - Anvers. Un livre édité en langue allemande : 200 pages, 300 photos, fac simile d'anciens horaires, plans et cartes. Quelques photos couleurs récentes. Format 20,5 x 27,5 cm.

Les lignes suivantes sont évoquées : Köln - Aachen, Herbesthal - Eupen, Herbesthal - Liège, Aachen - Düsseldorf, Aachen - Maastricht, les lignes industrielles de la région d'Aachen, Aachen - St-Vith - Troisvierges (Vennbahn), Aachen - Montzen - Tongeren, les lignes du noeud de Montzen mais aussi les autres lignes du noeud de Trois-Ponts.

Bien qu'en langue allemande, cet ouvrage retiendra l'attention de tous les amateurs éclairés en raison de la richesse de son iconographie et de la qualité de la reproduction.

C'est pour cette raison que le GTF asbl a décidé de vous présenter ce livre, qui a été mis en vente en Allemagne lors des festivités du 150e anniversaire Liège - Köln.

prix : 1560 BEF + 100 BEF port (enveloppe matelassée)
= 1660 BEF (étranger : prévoir un supplément de 70 BEF)

* * *

=> En train avec John Allen, par Linn H. Westcott, éditions Pro Rail International

Version française de l'album américain consacré à l'oeuvre du grand modéliste John Allen. Il s'agit de l'histoire du fabuleux réseau miniature de ce modéliste qui a influencé ce hobby pendant trente ans.

Le "Gorre & Daphetid Railroad" fut un des réseaux miniatures les plus spectaculaires jamais construits. Edifié dans une cave de 11 mètres sur 8, décoré avec un exceptionnel souci de réalisme, peaufiné avec talent pendant plus de 25 ans, il représentait un paysage de montagne grandiose. Le trajet principal se développait sur 113 mètres et desservait une dizaine de gares et une soixantaine d'entreprises.

L'album publié en français fait, par le texte et l'image, une description complète de ce réseau.

148 pages en quadrichromie, format 28,5 x 24 cm.

prix : 1380 BEF + 90 BEF (envoi sous protection cartonnée) = 1470 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 si vous désirez vous réaffilier ou/et commander nos articles "Editions" ou "Distribution" en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

Renvoyez-nous le présent document (ou une copie) :

=> 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 (avant 21h30)

Je soussigné.....

Rue..... N°.....

Code postal..... Localité.....

commande :

Désignation	prix envoi compris
REAFFILIATION 94 membre n°.....CODE.....	
TOTAL (*)	

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

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

N° _____ EXP _____

Date

Signature

Lignes 45/45A Trois-Ponts - Waimes - Losheimergraben

Quelques nouvelles des travaux effectués ces derniers mois:

A Losheimergraben, la voie d'évitement a été démontée. Il ne reste plus, dans cette ancienne gare frontalière belge, que la seule voie de passage. Celle-ci a été équipée de traverses en béton (monobloc), en remplacement des vieilles traverses métalliques.

A Bullange, on a placé sous la voie d'évitement toujours fonctionnelle les mêmes traverses que celles utilisées à Losheimergraben. Notons que la voie principale, elle, est équipée d'un autre type de traverses en béton.

Il ne reste donc plus que les trois possibilités de croisement suivantes entre Trois-Ponts et la frontière germano-belge :

- Malmédy (une voie principale et une d'évitement : toutefois, celle-ci, n'ayant pas encore été reconditionnée, est considérée comme hors service).
- Wévercé : complexe à trois voies
- Bullange : une voie principale et une voie d'évitement.

Rappelons que ces lignes sont utilisées par la Défense Nationale, pour la desserte du camp militaire d'Elsenborn, et partiellement à titre touristique par les trains de l'asbl "Vennbahn". La SNCB a abandonné tout trafic marchandises commercial sur cette ligne.

Côté allemand par contre, il convient de noter que la Deutsche Bundesbahn dessert à nouveau, depuis la fin de l'été, la section Losheim - Jünkerath pour le trafic des marchandises local (wagons de bois en grume à Losheim par exemple).

d'après A. Ferrière et H. Groteclaes

*
* *
*

Lignes 166/165/167 : Athus-Meuse : qu'en est-il aujourd'hui ?

On le sait, la modernisation et l'électrification de l'Athus-Meuse semblent aujourd'hui remises en question par la SNCB. Les mandataires politiques de la région se sont émus de cette situation. Ainsi, le sénateur Pierre Scharff a-t-il interpellé le 10 novembre dernier Guy Coëme, Ministre des Communications et des Entreprises Publiques sur le sujet. Grâce aux démarches de notre membre J.C. Léonard, de Lamorteau, nous vous livrons ci-après et in extenso le texte de l'interpellation et la réponse du Ministre, afin de vous don-

ner une vue d'ensemble sur ce dossier à la date d'aujourd'hui...

Interpellation du Sénateur Pierre Scharff

A nouveau, la ligne Athus-Meuse, qui avait été considérée par la SNCB comme prioritaire d'ici l'an 2000 pour le transport des marchandises entre la Belgique et le sud, est l'objet de menaces quant à sa modernisation et à son électrification.

Aussi, Monsieur le Ministre veut-il m'apporter les précisions souhaitées :

1.- d'actualisation en actualisation de l'étude Athus-Meuse, la SNCB aurait l'intention de ne pas réaliser la modernisation et l'électrification en 25000 volts à double voie sur l'ensemble du parcours et en particulier sur les tronçons Bertrix - les Epioux et Virton - Halanzy, menaçant ainsi gravement l'existence de la ligne voyageurs Virton - Bertrix et de nombreux emplois, particulièrement des chefs gardes des dépôts de Virton et Bertrix.

Que compte faire Monsieur le Ministre pour obliger la SNCB à respecter ses engagements ?

2.- la fermeture de la ligne 167 Athus - Mont-Saint-Martin depuis le 26 septembre devait être effectuée dans le cadre d'un ensemble de mesures d'accompagnement prévues en 1990 (construction de nouveaux tronçons ferroviaires) afin de ne pas remettre en cause la vocation de l'Athus-Meuse destinée au transport international de marchandises. Or, aucune de ces mesures n'a vu le jour.

Que compte faire Monsieur le Ministre pour que la SNCB en relation avec les CFL et la SNCF décide le maintien de l'utilisation de la ligne Athus - Mont-st-Martin électrifiée en 1988 afin d'éviter le détournement du trafic important de cette ligne via la région flamande et la France, détournement qui aurait des conséquences particulièrement désastreuses pour l'emploi, notamment à la gare d'Athus, et pour le développement du pôle européen de cette région ?

Réponse du Ministre Guy Coëme

(...) La SNCB est soumise à une série d'impératifs en ce qui concerne le transport des marchandises. D'un point de vue réglementaire, les réseaux ferroviaires européens sont tenus de respecter les dispositions de la directive CEE n°91/440 relative au développement des chemins de fer. Cette directive prévoit notamment que les déficits d'exploitation du trafic marchandises ne peuvent être compensés au moyen de subventions allouées par les Etats membres.

Tout naturellement, ces dispositions ont été intégrées dans le premier contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB pour la période 1992-1996. Il en résulte que le transport des marchandises ne relève pas des missions de service public imparties à la SNCB par la loi. Par conséquent, et j'en arrive aux aspects économiques du problème, le résultat des activités du secteur marchandises se doit donc de présenter un équilibre financier, voire être bénéficiaire.

Cet impératif contraint la SNCB à mener une politique rigoureuse lui permettant de consolider sa position sur le marché des trains complets et d'augmenter sa part dans les autres segments du secteur des marchandises.

Les objectifs visant un résultat globalement optimal ne peuvent, bien entendu, être atteints qu'en appliquant des stratégies spécifiques aux diverses activités et en prenant en considération, pour chacune d'elles, les conditions d'exploitation et de concurrence dans lesquelles elles s'exercent. Nul n'ignore, en effet, ni la concurrence impitoyable sans cesse croissante que se livrent les divers modes de transport, ni la situation conjoncturelle particulièrement difficile à laquelle sont confrontées certaines entreprises, ceci étant tout particulièrement perceptible dans le chef des clients traditionnels de la SNCB, tels que la sidérurgie et l'industrie pétrolière.

C'est ainsi que récemment, la SNCB a dû constater qu'à la suite des décisions prises par deux clients importants, l'ARBED et Esso-Suisse, le potentiel de trafic sur lequel se fondait l'étude "Athus-Meuse" de 1988 devait être revu à la baisse dans une proportion importante, de 12 à 9 millions de tonnes par an.

C'est donc cette nouvelle réalité économique et le souci d'une saine gestion qui incitent à présent la SNCB à réévaluer les besoins de capacité futurs de l'axe "Athus-Meuse".

Une étude d'actualisation a dès lors été demandée aux services concernés afin d'éviter de procéder à des investissements lourds en infrastructure qui ne se justifieraient plus complètement et qui grèveraient ultérieurement les charges d'exploitation de la ligne et le bilan financier du secteur.

La Direction de la SNCB m'a fait savoir que cette étude est actuellement soumise aux organes de gestion, qui prendront attitude à son sujet d'ici à la fin de cette année 1993.

Je tiens toutefois à préciser que ceci ne remet pas en cause la philosophie du schéma directeur d'aménagement des axes Nord-Sud. et je confirme donc que le chemin de fer entend bien privilégier un axe marchandises nord-sud, en parallèle avec la ligne Bruxelles - Namur - Luxembourg destinée, quant à elle, à l'acheminement du trafic voyageurs.

J'en ai conclu que la SNCB respectera bien ses engagements, en les adaptant aux besoins réels du trafic prévu, si des éléments neufs apparaissent. Ceci m'apparaît relever d'un souci de bonne gestion que je ne peux qu'approuver.

Pour terminer cette première partie de mon exposé, je vous informe que la Communauté Européenne a décidé d'intervenir pour un montant de 3.100.000 ECU dans les travaux de modernisation et d'électrification de l'axe Dinant - Bertrix - Virton - Athus - Luxembourg, dans le cadre de la mise à gabarit international de neufs tunnels. Ce gabarit permet le passage des wagons de conteneurs standards ainsi que des semi-remorques de 4 mètres de haut et 2,60 mètres de large, placés sur des "wagons-poches".

J'en viens maintenant au deuxième thème de l'interpellation et je vous fais part des informations qui m'ont été communiquées par la SNCB.

La fermeture de la ligne Athus - Mont-St-Martin est liée à la construction d'un raccord direct entre Aubange et Rodange permettant à l'axe Athus-Meuse de se prolonger vers Rodange et Bettembourg dans le réseau grand-ducal et vers la réseau SNCF sans imposer aux convois de changer de front en gare d'Athus, avec les pertes de temps et de compétitivité qu'une telle contrainte suppose.

Ce raccord direct devrait être réalisé selon le programme prévu et donner ainsi à l'Athus-Meuse un atout supplémentaire à sa vocation d'axe marchandises international.

Dans ce cas également, les engagements de la SNCB seront respectés.

La fermeture d'Athus - Mont-St-Martin n'a entraîné aucun détournement de trafic via la région flamande. Il est par contre exact que la SNCF a négocié avec la SNCB l'acheminement de trois paires de trains journaliers via Charleroi - Jeumont, le choix de cet itinéraire s'imposant de manière impérative, pour des raisons de niveau tarifaire permettant d'assurer la couverture des coûts et d'éviter la perte totale de ce trafic par le rail. Quatre (1) de ces paires de trains parcouraient antérieurement l'axe Athus-Meuse, les deux autres acheminent un trafic résultant d'un nouveau contrat.

La SNCB a un intérêt marqué pour l'utilisation du sillon Athus-Meuse puisque cet itinéraire offre la plus longue distance sur le réseau belge. Encore faut-il que le choix de cet itinéraire permette d'offrir un tarif compétitif, qui assure la couverture des coûts ainsi que l'exigent les dispositions du contrat de gestion en matière de tarif marchandises.

Des négociations se poursuivent entre les CFL et la SNCB afin d'atteindre cet objectif par un abaissement progressif des coûts d'acheminement via l'Athus-Meuse. La réalisation du raccord direct Aubange - Rodange y concourra sérieusement.

*
* * *

(1) - sic (NDLR.)

Abonnements transfrontaliers

La SNCF et les CFL viennent de mettre au point un abonnement international du type "Flex-Way". C'est une sorte de carte multimodale Lorraine - Grand-duché de Luxembourg. Il s'agit d'un abonnement de travail mensuel réservé aux migrants journaliers qui effectuent un parcours inférieur à 75 km sur territoire français, et qui se rendent au Grand-Duché de Luxembourg via Bettembourg-frontière ou Rodange-frontière. L'abonnement multimodal est valable sur tous les trains en France et sur tous les modes de transport collectif (trains ou bus) au Grand-duché de Luxembourg. Le prix d'un tel abonnement est très compétitif : ainsi, entre Longwy et Luxembourg, il est de 320 FF (\pm 1900 BEF).

Qu'attend la SNCB, en association - pourquoi pas, avec le TEC et De Lijn, pour proposer à la SNCF ce genre d'abonnement notamment entre la région Nord-Pas-de-Calais SNCF et le Hainaut Occidental (région de Mouscron, Tournai ou Mons) où les frontaliers sont nombreux ? Quand on pense qu'il a fallu tout l'été pour que la SNCB parvienne à négocier un tarif frontalier "avantageux" afin de faire baisser de 100 BEF le trajet en 2e classe entre Tournai et Lille, le ramenant au prix encore excessif de 320 BEF au lieu de 420, on mesure tout le chemin qui reste à faire dans les mentalités de la rue de France...

*
* *
*

Rions un peu...ou "Quand les journalistes déraillent..."

L'entrefilet suivant est paru dans le Soir du 28 octobre 1993, sous le titre "accident de train".

"Blessés légers à Farciennes, et la dorsale wallonne obstruée"

"Jeudi vers 18h40, sur la ligne de chemin de fer Namur - Charleroi appartenant à ce que l'on appelle la "dorsale wallonne" (Liège - Tournai), la dernière voiture du train semi-direct 2116, circulant de Liège vers Charleroi, a dérapé à la sortie de la gare de Franière. A ce moment arrivait en sens inverse le train direct 898 Charleroi - Namur.

L'accrochage n'a pas pu être évité. Les deux voies sont momentanément obstruées, la circulation des trains est détournée par Gembloux. D'après les premières informations, il y a deux blessés légers, soignés à l'hôpital d'Auvelais. La SNCB enquête sur les causes de l'accident." (Belga)

(NDLR) ... Nous laisserons à notre lecteur, érudit en science ferroviaire, le soin de corriger. On sait bien que c'est la chute des feuilles : de là à s'imaginer qu'une voiture M2 ait dérapé... il y a de la marge. De plus, le concept des directs et des semi-directs est dépassé depuis 1984, date de l'instauration du plan "IC-IR" à la SNCB. Tout ceci en dit long sur la connaissance des journalistes, en l'occurrence de l'agence "Belga", de la chose ferroviaire en général...

T G V

Depuis notre livraison précédente, nous avons décidé de créer une rubrique "Dossier TGV" dans notre revue Trans-Fer. Cette nouvelle technologie sera en effet de plus en plus souvent à la une de l'actualité, puisque les premiers TGV vont apparaître sur le réseau belge, en service commercial, dans quelques mois.

Dans ce numéro, vous découvrirez tout d'abord, réaffirmés avec force, les grands axes de la politique d'investissements de la SNCB pour la décennie à venir. Vous trouverez ensuite un descriptif du réseau et de l'offre TGV en Belgique à l'horizon 2000. Enfin, nous publions la documentation éditée par la SNCB à l'occasion des premiers essais d'une rame TGV Transmanche "Eurostar" en Belgique.

*
* *

Les grands axes de la politique d'investissements de la SNCB

Un avis politique

A l'occasion des cérémonies commémorant le 150e anniversaire de la liaison Liège - Cologne, les 16 et 17 octobre dernier, le socialiste Michel Damar, président du Conseil d'administration de la SNCB, a prononcé à Liège un discours fort significatif sur les priorités de la SNCB dans les prochaines années. Nous vous en livrons ci-après les extraits les plus représentatifs, tout en laissant à l'orateur l'entière responsabilité de ses propos : l'actualité toute récente a montré combien la marge de manoeuvres de la SNCB est faible vu l'état catastrophique de ses finances...

*

"Comment la SNCB entend-elle répondre aux défis actuels en matière de mobilité, accroître le rôle du chemin de fer et valoriser les avantages que le rail présente pour la collectivité ? Comment envisage-t-elle de rencontrer les demandes de la clientèle ? Comment enfin oeuvrer pour ne pas manquer le rendez-vous européen de la grande vitesse ?

Le projet que la SNCB entend résolument porter afin de répondre à ces défis s'articule autour de trois axes : la modernisation du réseau intérieur, l'amélioration de la qualité du service et la TGV.

Modernisation du réseau intérieur

Ces dix dernières années, la SNCB a souffert d'un manque d'investissements. Le service à la clientèle en a sérieusement pâti. De 1991 à 2000, ce sont au contraire plus de 170 milliards qui seront investis essentiellement par l'Etat aux fins de modernisation du réseau intérieur.

Ce programme couvre l'ensemble du territoire belge (...).

La SNCB travaille pour l'instant à la réactualisation de ce plan décennal d'investissements et je veux aujourd'hui redire avec force que cette réactualisation, qui nécessitera dans les prochains mois de délicats arbitrages, ne trouve pas sa source dans le projet TGV, mais dans la commande pour un montant de 35 milliards de matériel à voyageurs pour le service intérieur.

Lorsqu'on sait que près de 50 % du parc actuel de matériel à voyageurs a plus de 25 ans d'âge, on mesure mieux encore la nécessité d'une telle commande pour faire face à un défi de qualité à l'égard d'une clientèle de plus en plus, et à juste titre, exigeante.

L'amélioration de la qualité du service à la clientèle

Tel est précisément le second axe sur lequel la Société entend bien porter son effort.

Commencer le voyage en train, le vivre puis le terminer dans des conditions satisfaisantes, c'est la plupart du temps une question d'accueil. Le personnel porte et devra porter plus encore soin attention sur cet aspect fondamental de la relation que la société entretient avec ses clients.

Sa demande s'inscrit dans une approche globale qui comprend aussi, entre autres, la rénovation de la politique de vente, qui intègre désormais un important volet d'information, l'installation d'un service de médiation, le développement de services complémentaires tels que les parkings, qui rendent le train plus attrayant encore.

C'est enfin par le biais de sondages et d'enquêtes à effectuer auprès de la clientèle afin d'en mesurer le degré de satisfaction que la SNCB jettera les bases d'une véritable politique de qualité.

Le TGV

J'en viens maintenant au projet TGV, projet essentiel pour l'avenir de la SNCB, qui bénéficiera à l'essor économique du pays et que la SNCB veut et doit mener à bien dans des délais très courts.

En janvier 1990 et juillet 1991, les décisions politiques tombaient - enfin or-rai-je dire - quant au choix des tracés et la planification des travaux. Depuis lors, la SNCB travaille sans relâche à la réalisation de ces objectifs.

En juin 1992, les premiers permis de bâtir étaient obtenus pour les ouvrages d'art à Antoing et Bierbeek. Aujourd'hui, ce sont des travaux pour plus de 11 milliards de francs qui ont été adjugés. Fin de cette année 1993, les demandes de permis de bâtir seront introduites pour le tronçon entre Bruxelles et Liège et début 1994 pour le tunnel de Soumagne.

Vous le constatez, la SNCB se mobilise début 1994 pour respecter ses engagements et quand j'entends certains commentaires - de moins en moins nombreux heureusement - quant à la viabilité de la branche "est" vers Liège et l'Allemagne, je me demande si certains ont bien intégré dans leur réflexion le fait que le mur de Berlin n'existe plus, que, dans les trente prochaines années, les relations avec l'Europe de l'Est vont considérablement s'amplifier.

Pour les quatre réseaux concernés par le projet, c'est en tout cas très clair. Dans une lettre commune adressée à leur Ministre des Transports respectif, ils viennent, il y a à peine un mois, de rappeler leurs objectifs quant aux dates de mise en service des trains à grande vitesse.

A l'été 1994, Bruxelles accueillera Eurostar, le TGV en provenance de Londres via les lignes existantes sur le réseau SNCB.

En 1996, la ligne nouvelle entre Paris et Bruxelles sera achevée et à cette date déjà, quelques TGV seront prolongés vers Liège sur les lignes existantes, ce qui mettra Liège à 2h30 de Paris.

A partir de 1997, les premiers TGV "PBKA" assureront les relations Paris - Bruxelles - Cologne, tout d'abord sur les lignes existantes en Belgique, ensuite sur la ligne nouvelle dès 1998, mettant alors Liège à 2h10 de Paris contre plus de 3h30 aujourd'hui, et à 1 h de Cologne contre 1h30 aujourd'hui.

Enfin, en l'an 2000, ce sont les relations jusque Francfort qui seront pleinement opérationnelles ; Liège ne sera plus alors qu'à 2 h de Francfort.

Vous le constatez, les projets en matière d'infrastructure et de matériel roulant sont clairement définis (...).

Aujourd'hui, le TGV est à notre porte (...): il nous reste sept années de travail pour recueillir les premiers fruits de cette évolution.

Le TGV: une dynamique nouvelle pour l'Europe et la Belgique

Alors que le processus qui mènera à une intégration plus poussée de l'Europe se poursuit, le problème du développement d'axes de transport capables d'absorber la croissance continue du trafic international se pose chaque jour avec davantage d'acuité.

La grande vitesse ferroviaire constitue certainement la réponse la plus adéquate à cette évolution de notre mobilité, dont on connaît trop bien les effets pervers: congestion du trafic, tant aérien que routier, pollution de l'environnement, accidents,... A tous les égards, les atouts du TGV sont considérables.

Ce n'est d'ailleurs pas sans raison que la création d'un réseau de trains ultra-rapides à l'échelle du continent figure parmi les priorités de la Commission européenne.

La Belgique, idéalement située à la croisée de nombreux axes de communication majeurs, est on ne peut mieux placée pour tirer profit de l'arrivée de ces trains du futur.

Un réseau pour l'Europe

Avec l'idée d'un tunnel sous la Manche est née aussi celle de liaisons ferroviaires rapides entre les principales villes du continent. En novembre 1989, les Ministres des Transports de la Belgique, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont réaffirmé la nécessité d'instaurer des relations à grande vitesse entre Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Francfort. Cette volonté s'est concrétisée sous la forme de deux grands projets de TGV nord-européens auxquels la Belgique a tout naturellement été associée.

Deux types de liaisons

C'est ainsi que 1994 verra déjà la mise en service d'une liaison *Eurostar* reliant Bruxelles et Paris à Londres, via le tunnel sous la Manche. Quinze allers retours seront assurés chaque jour entre Bruxelles et Londres (de même qu'entre Paris et Londres). Plusieurs de ces trains marqueront un arrêt en gare de Lille-Europe et à Ashford, dans le Kent. Les autres assureront des liaisons directes entre les deux capitales avec un temps de parcours qui, lorsque l'ensemble des travaux d'infrastructure sera achevé, ne sera plus que de 2 h 30.

La liaison *Bruxelles-Paris*, avec ses prolongements vers Anvers/Amsterdam et Liège, entrera en service deux ans plus tard, en 1996. Dès ce moment, il sera possible de se rendre à Paris en un peu moins d'1 h 30, grâce à l'ouverture de la ligne en site nouveau entre la frontière française et Bruxelles. Dans un premier temps, les villes seront reliées par des TGV Réseau, de conception française, mais adaptés au réseau belge. Ce sont ces mêmes trains qui, en empruntant une boucle de contournement de Paris, assureront des trajets directs vers certaines destinations du Midi de la France, ainsi que vers les Alpes et la Bretagne.

Les rames *PBKA* qui, à partir de 1997, circuleront sur Paris-Bruxelles seront prolongées en alternance vers l'Allemagne et les Pays-Bas. Des correspondances seront assurées à Bruxelles avec les Eurostar et le réseau intérieur.

Un tracé en trois branches

Le réseau TGV belge sera achevé en 1998. La Belgique se trouvera alors intégrée au coeur du premier réseau ferroviaire à grande vitesse de portée internationale, dont elle sera, de par sa situation géographique centrale, l'un des maillons essentiels. Pour accueillir ces trains et les 15 millions de passagers annuels attendus (contre 6 aujourd'hui), 3 gares devront être réaménagées en profondeur: Bruxelles-Midi, qui abritera le terminal Eurostar, Liège-Guillemins et Anvers-Central. L'investissement pour la réalisation de l'ensemble du projet TGV s'élèvera à 118 milliards de francs belges, dont 11,5 milliards (indexés) serviront à la protection de l'environnement à travers le fonds TGV. La SNCB consacrera 16 milliards de francs à l'acquisition de 4 rames Eurostar (sur un total de 38) et de 11 rames PBKA (sur un total de 37).

Le tracé TGV en Belgique se présente sous la forme d'un Y couché et dont Bruxelles est le centre. La branche ouest, longue de 88 km dont 71 en site nouveau, reliera Bruxelles à la frontière française. La branche nord, vers les Pays-Bas, comptera 76 km de lignes modernisées. Quant à la branche est vers l'Allemagne, elle sera longue de 146 km, dont 89 en site propre. Les TGV y utiliseront la ligne actuelle portée à 4 voies jusque Louvain. Ils circuleront ensuite en site nouveau, le long de l'autoroute E40 jusqu'à Bierset, aux abords de Liège. Ils franchiront la ville sur les voies existantes et à partir de Chênée atteindront le plateau de Herve par un tunnel de 7 km. Jusque Welkenraedt, ils circuleront en site nouveau et emprunteront la ligne classique aménagée pour rejoindre ensuite le réseau allemand.

Confort et facilité: l'invitation au voyage

Tant pour le tourisme que pour les voyages d'affaires, le TGV se révèle le moyen de transport idéal sur courtes et moyennes distances. En effet, s'ils trouvent leur terrain de prédilection en filant à 300 km/h sur des voies spécialement conçues, les TGV sont également capables d'emprunter des voies existantes, ce qui leur permet d'accéder directement au coeur des villes.

Les rames PBKA, que l'on pourra prendre à Liège, seront composées de deux motrices encadrant 8 voitures et auront une capacité de 377 places. Aux heures de pointe, elles pourront être accouplées pour transporter 754 passagers.

Question confort, tout sera prévu pour rendre le voyage aussi agréable que reposant, dans un cadre propice à la détente comme au travail. Climatisation et suspension souple, compartiment famille, bar-détente, kiosque à journaux, possibilité de se restaurer, local spécial pour changer les bébés, téléphones, fax: jamais le voyage en train n'aura été aussi attrayant.

Des tarifs évolutifs

Les réservations seront obligatoires pour le TGV. Elles permettront au voyageur de se présenter à l'embarquement avec la certitude d'avoir une place assise. Ces réservations, ouvertes 11 mois à l'avance pour se clôturer quelques minutes avant le départ, pourront se faire depuis n'importe quelle gare belge équipée du système Sabin.

L'homme d'affaires, qui exige un maximum de flexibilité dans l'organisation de ses voyages, appréciera tout particulièrement la souplesse du système de réservation qui sera mis en place, celui-ci étant conçu pour offrir le plus large éventail de possibilités.

De leur côté, les touristes, les familles, les enfants, les seniors et les jeunes pourront bénéficier de tarifs réduits, moyennant la simple prise en considération de quelques contraintes de voyage ou de réservation. Les heures creuses étant les moins chères, il sera ainsi plus avantageux de prendre le TGV hors des périodes les plus fréquentées.

Les handicapés (malvoyants et personnes se déplaçant en chaise roulante) pourront eux aussi, tout comme leurs accompagnateurs, bénéficier de tarifs spécialement étudiés. Un effort tout particulier a d'ailleurs été accompli au niveau des aménagements afin de pouvoir les accueillir avec un maximum de confort.

La dimension européenne

D'ici la fin du siècle, la Belgique sera donc dotée d'un réseau long de 305 km de lignes à grande vitesse, dont 160 en site nouveau. Plusieurs années de travaux auront été nécessaires pour mener à bien un projet qui représente pour la SNCB un véritable défi à la fois sur les plans humain, technique et financier.

Mais les véritables enjeux de cette réalisation dépassent largement le cadre étroit de nos frontières. Demain, c'est un vaste réseau intégré à l'échelle du continent tout entier qui verra le jour: 30.000 km de lignes ferroviaires à grande vitesse qui changeront radicalement les habitudes du voyageur européen. Ancrée au coeur de cet ensemble, la Belgique est appelée à y jouer un rôle de tout premier plan qui ne pourra que renforcer encore sa vocation de plaque tournante internationale.

Création de la S.A Euro Liège TGV
Valorisation des environs de la gare de Liège-Guillemins
Signature officielle

Ce vendredi 15 octobre 1993 a lieu la signature officielle qui fonde la S. A. Euro Liège TGV.

La création de cette société à laquelle participe la SNCB et des partenaires locaux réunis au sein d'une société de développement local permettra la valorisation optimale de la gare de Liège-Guillemins et des terrains situés aux environs de celle-ci.

Ce projet de valorisation du périmètre de la gare liégeoise s'inscrit tout naturellement parmi les objectifs fixés par la SNCB. Dans sa nouvelle dynamique d'approche de la qualité du "voyage", la SNCB en collaboration avec des partenaires et des investisseurs locaux, va également créer dans la gare de Liège-Guillemins et dans ses environs des installations complémentaires aux fonctions de base d'un grande gare de service intérieur et international, qui accueillera aussi le train à grande vitesse (TGV) à partir de 1997.

Ce projet de valorisation de la gare de Liège-Guillemins et de ses environs permettra d'offrir un environnement agréable et attrayant et améliorer ainsi l'accueil des voyageurs et du public, objectif figurant dans le plan d'avenir de la SNCB.

La SNCB participe pleinement à plusieurs projets de cette nature. Après la création d'Eurostation pour la gare de Bruxelles-Midi, c'est donc maintenant la S.A. Euro Liège TG' qui voit le jour.

Cette société anonyme est constituée pour 75 % par la SNCB et pour 25 % par la S.A. "Société de Développement de Liège-Guillemins".

La S.A "Société de Développement de Liège-Guillemins" est elle-même composée des partenaires suivants: la S.A Meusinvest, la Société Coopérative Intercommunale "Société provinciale d'Industrialisation" (SPI), la Société Coopérative Intercommunale "Société de Leasing, de Financement et d'Economie d'Energie (SLF) et la S.A "Crédit Communal de Belgique".

La S.A. Euro Liège TGV dispose d'un capital de 200 millions de BEF et d'un capital autorisé jusqu'à 1,4 milliards de BEF.

III

En créant la S.A Euro Liège TGV, la SNCB et les partenaires unissent leur dynamisme pour faire profiter au mieux la clientèle et le public des nouvelles possibilités offertes par le transport ferroviaire, dans une perspective d'avenir qui permet au rail de faire valoir ses nombreux atouts.

Le premier TGV "Eurostar" est arrivé en Belgique

Grande première... Après la visite et les essais en ligne d'une rame TGV "Réseau" tritension de la SNCF l'été dernier, voici que ce lundi 8 novembre dernier, la rame "TGV-Eurostar" 3203 destinée à circuler dès 1994 entre Paris, Bruxelles, et Londres, est arrivée à son tour en Belgique. Voici le dossier publié par le service de presse de la SNCB à ce sujet.

Depuis ce 8 novembre, une rame TGV EUROSTAR est en Belgique pour y effectuer une série d'essais. Ceux-ci se déroulent en fonction des besoins sur les sections de lignes Tournai - Enghien, Tournai - Mouscron ou Tournai - Lille. Ces tests s'inscrivent dans un programme de vérification des diverses exigences et aptitudes demandées pour cette nouvelle famille de trains et ils constituent en même temps une des phases de la préparation de la mise en service des relations à grande vitesse Bruxelles - Londres à partir de l'été prochain.

Un nouveau mode de voyage entre le continent et la Grande-Bretagne

A partir de 1994, divers types de trains emprunteront, en alternance avec les navettes d'Eurotunnel, le tunnel ferroviaire creusé sous la Manche, entre Calais et Folkestone. Parmi ces trains, les EUROSTAR assureront un nouveau type de desserte ferroviaire directe à grande vitesse entre Bruxelles-Midi et Londres-Waterloo d'une part, entre Paris-Nord et Londres-Waterloo de l'autre. De nouvelles relations rapides de coeur de ville à coeur de ville seront ainsi offertes à la clientèle sur un axe de déplacements extrêmement fréquenté.

Après la phase de démarrage du service, il est prévu qu'une quinzaine de trains aller et retour circulent chaque jour entre Bruxelles et Londres, le même type de service étant également mis en place entre Paris et Londres. Cela reviendra pratiquement à faire circuler un train par heure pendant toute la journée et parfois plus pendant les heures de pointe.

En 1994, la liaison Bruxelles-Midi - Londres-Waterloo sera parcourue en 3 h 10 / 3 h 15 environ, les EUROSTAR circulant entre Bruxelles et Lille via la ligne 94 (Hal - Lille via Tournai) qu'ils emprunteront sans marquer d'arrêt intermédiaire.

A partir de l'été 1996, les EUROSTAR utiliseront la ligne nouvelle à grande vitesse qui sera construite de Lembeek/Tubize jusqu'à la frontière française, où elle se raccordera à la ligne à grande vitesse française permettant de gagner Paris d'une part et Londres via Lille d'autre part.

A ce moment, le temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Londres-Waterloo sera ramené à 2 h 40 environ.

La plupart des trains seront directs entre Bruxelles et Londres tandis que d'autres desserviront au passage les gares de Lille-Europe et - plus tard - Ashford, dans le Kent.

A partir de 1995, cinq trains par jour (2 à partir de Bruxelles et 3 à partir de Paris) et par sens iront au-delà de Londres vers de grands centres britanniques comme Manchester, Birmingham, York, Newcastle, Edimbourg ou Glasgow.

L'exploitation des services Bruxelles - Londres et Paris - Londres et vice-versa s'effectuera à partir d'un centre de gestion unique situé à Lille. Cette ville abritera également le centre nerveux du système informatique intégré de vente et de distribution commun à l'ensemble des relations EUROSTAR. Pour assurer l'exploitation commerciale de ces services, les trois réseaux - SNCB, SNCF et British Rail /EPS (European Passenger Services, filiale des BR pour les services TransManche) - ont créé une structure de gestion commune, le JBMT (Joint Business Management Team).

Au total, 38 rames ont été commandées, dont 7 assureront en outre la desserte des grandes villes situées au nord de Londres (Ces 7 rames sont parfois aussi appelées "NOL" pour North Of London). Sur les 38 rames commandées, 4 seront la propriété de la SNCB. Il convient toutefois de souligner que les rames seront exploitées en commun par les trois réseaux.

EUROSTAR au service du client

Les TGV EUROSTAR ont été développés avec le souci d'offrir un grand confort et de nombreuses commodités à tous les voyageurs, touristes et hommes d'affaires, familles avec enfants ou personnes handicapées en fauteuil roulant.

Chaque train sera composé de 2 motrices encadrant 18 voitures articulées. L'organisation des 9 premières voitures se répète de façon symétrique dans la seconde partie du train. Chacune de celles-ci comporte ainsi 5 voitures de 2^{ème} classe, 1 voiture-bar et 3 voitures de 1^{ère} classe.

Cette composition assez longue (393,4 mètres, soit près d'un double TGV Sud-Est ou Réseau de la SNCF) s'explique entre autres par le souci d'utiliser au mieux les capacités de passage dans le tunnel sous la Manche octroyées aux réseaux de chemins de fer.

Les rames NOL, destinées à desservir les grandes villes situées au nord de Londres, seront toutefois un peu plus courtes, car elles ne posséderont que 14 remorques intermédiaires au lieu de 18.

Pour assurer aux clients un voyage confortable, les concepteurs ont prêté une attention particulière à la suspension, à la climatisation, à la ventilation, à l'insonorisation ainsi qu'à l'éclairage intérieur.

Les sièges, les espaces de rangement, les accessoires et les installations de commodité, tout a été conçu pour rendre le voyage aussi agréable que possible. Certains sièges sont disposés successivement, d'autres sont face à face et séparés par une table, d'autres encore, à l'assise relevable, sont disposés dans les compartiments *family*. Les sièges sont équipés de repose-pieds et ceux de 1^{ère} classe sont inclinables. De nombreux accessoires ont été prévus: lumières de lecture, filets pour journaux, supports pour bouteilles et verres, crochets à vêtements, espaces de rangement, etc.

Des coins *nursery* pour les bébés sont également aménagés. Pour les personnes handicapées et ceux qui les accompagnent, des emplacements et des équipements spécifiques sont prévus.

Les voyageurs disposeront aussi de quatre cabines téléphoniques à bord.

Les 2 voitures-bar permettront aux voyageurs de se restaurer, de boire un verre ou de faire quelques menus achats. Un service minibar ambulant viendra également leur proposer nourriture et boissons. En 1^{ère} classe, des repas seront servis à la place.

Des espaces fumeurs et non fumeurs seront disponibles en 1^{ère} comme en 2^{ème} classe. La majorité des voitures sera attribuée aux non-fumeurs.

Par rame, les EUROSTAR offriront 794 places: 584 en 2^{ème} classe (464 pour les non-fumeurs et 120 pour les fumeurs) et 210 en 1^{ère} classe (132 pour non-fumeurs et 78 pour fumeurs).

EUROSTAR, une première synthèse technique européenne

De délicats problèmes techniques ont dû être résolus pour construire les TGV EUROSTAR. Ceux-ci doivent en effet pouvoir rouler sur trois réseaux ferroviaires nationaux très différents, sans compter la traversée du tunnel sous la Manche. Les solutions mises en oeuvre font de ces rames les premiers TGV vraiment européens.

La taille et la forme des trains doit ainsi être compatible avec le gabarit de chacun des réseaux parcourus et tenir compte également des différentes hauteurs de quais.

Par ailleurs, les motrices doivent pouvoir fonctionner avec trois types différents d'alimentation en énergie électrique:

- 25.000 volts alternatif sur les lignes nouvelles à grande vitesse en France et en Belgique, sur les lignes classiques du nord de la France, dans le tunnel et sur les lignes classiques britanniques situées au nord de Londres;

- 3000 volts continu sur les lignes classiques belges;
- 750 volts continu (capté par des patins rétractables glissant sur un troisième rail latéral) sur le réseau sud de British Rail (entre le tunnel et Londres).

De plus, ces TGV doivent pouvoir prendre en compte les différents systèmes de signalisation utilisés par chacun des réseaux.

Pour atteindre et soutenir la vitesse de 300 km/h sur les lignes à grande vitesse, les EUROSTAR sont équipés de moteurs électriques asynchrones répartis sur chacun des essieux des motrices ainsi que sur les essieux des bogies, côté motrice, de chaque voiture d'extrémité (remorques R1 et R18). Au total, les 12 moteurs développent une puissance de traction de 12.000 kW (soit près de 18.000 cv).

Les rames, composées de deux moitiés symétriques, sont sécables en leur milieu.

Chaque rame représente un investissement de quelque 1,2 milliard de francs belges (aux conditions économiques de juillet 1988).

Elles sont construites par un groupement de constructeurs belges, français et britanniques piloté par l'entreprise GEC - Alsthom. Ce groupement porte le nom de TMSTG (Trans Manche Super Train Group). La fabrication des 38 rames commandées a été répartie dans 17 usines situées en France, en Grande-Bretagne et en Belgique. Dans notre pays, il s'agit essentiellement de deux entreprises:

- ACEC - Transport, filiale du groupe Alcatel - GEC-Alsthom, qui construit certains équipements utilisés dans les motrices;
- BN Bombardier Eurorail, qui construit différentes voitures (les remorques sécables de milieu R9 et R10).

Pour superviser la construction des EUROSTAR, les trois réseaux ont constitué un groupe technique commun, le GPI ou Groupe de Projet International.

Les rames, exploitées en pool, seront entretenues dans les ateliers de Forest (Bruxelles), du Landy (Paris-Nord) et de North Pole International (dans la banlieue nord-ouest de Londres).

Caractéristiques principales du matériel EUROSTAR

Motrices

- Longueur: 22,15 m
- Masse: 68 t
- Charge maximale par essieu: 17 t
- Pantographes spéciaux " très haute vitesse"
- Signalisation de cabine, liaison radio sol/train, ordinateur central de bord
- Moteurs de traction: 4 (triphase asynchrone) par motrice (plus 2 moteurs de traction sur le bogie côté motrice des remorques d'extrémité - R1 et R18)
- Puissance installée sur la rame: 12.000 kW (environ 18.000 cv)
- Freinage: rhéostatique développant la totalité de la puissance maximale de freinage

Remorques

- Longueur: remorques intermédiaires: 18,700 m
remorques extrêmes: 21,845 m
- Masse (avec passagers) : remorques intermédiaires: 33 t
remorques extrêmes: 45 t
- Charge maximale par essieu: 17 t
- Freinage: 4 disques en acier, non ventilés, équipés de garnitures en métal fritté et dispositif d'antienrayage à microprocesseurs
- Suspension pneumatique
- Matériel étanche aux ondes de pression.

Les essais d'EUROSTAR en Belgique

Les essais entrepris à partir du 9 novembre 1993 sur la rame EUROSTAR répondent à un triple objectif:

- contrôler que les équipements de la rame fonctionnent effectivement sous la tension de 3000 volts continu;
- vérifier que ces équipements ne provoquent pas de perturbations dans les installations de signalisation au sol;
- s'assurer que la rame répond effectivement aux exigences prévues dans le cahier des charges de la construction des EUROSTAR, spécialement pour ce qui concerne la circulation en Belgique.

Le fonctionnement sous 3000 volts continu

La construction des rames EUROSTAR s'effectue selon des normes extrêmement précises jusque dans les détails, comme pour l'ensemble du matériel ferroviaire et pour les autres rames TGV en particulier.

Il n'empêche que comme ces rames sont assemblées en France, il n'est pas possible d'y tester leur fonctionnement sous 3000 volts, ce réseau ne possédant pas ce type de courant.

Ceci explique que dans les premiers jours qui ont suivi son arrivée en Belgique, la rame EUROSTAR a tout d'abord subi quelques tests à poste fixe sur une des voies de la gare de Tournai, afin de vérifier le fonctionnement correct de l'ensemble de ses multiples équipements à partir de l'alimentation en 3000 volts continu.

La compatibilité avec les installations de signalisation

Le système de signalisation classique belge fait entre autres appel à des circuits de voie qui génèrent de faibles courants de signalisation injectés dans les rails d'une section de voie déterminée et permettant la détection de la présence d'un train dans cette section ainsi que, consécutivement, la mise en position de sécurité des signaux protégeant celle-ci et les sections précédentes. Tout ce système est conçu et mis au point de telle sorte qu'il fonctionne avec une fiabilité et une sécurité maximale. A cet effet, des critères de sécurité déterminent les sollicitations admissibles par la signalisation et prescrites à tous les types d'engins ferroviaires - et spécialement les engins moteurs - admis à circuler sur les lignes concernées.

Ceci explique que toutes les nouvelles locomotives appelées à circuler sur des lignes belges sont soumises à des tests précédant leur mise en service effecti-

ve. A cette occasion, on vérifie que les émissions électriques et électromagnétiques produites par les équipements des locomotives et rames restent dans les limites prescrites.

De tels tests vont donc très logiquement être également entrepris sur la rame EUROSTAR. Ceux-ci auront lieu dans les tout prochains jours sur la section Silly - Ath de la ligne Bruxelles - Hal - Tournai.

La conformité de la rame par rapport aux exigences fixées

Après avoir vérifié la compatibilité de la rame avec les installations de signalisation au sol, d'autres tests seront entrepris sur les sections de ligne Enghien - Ath - Tournai - Mouscron et Tournai - Lille, afin de contrôler que la rame répond bien aux spécifications prévues dans le cahier des charges en ce qui concerne la circulation en Belgique.

Les tests porteront entre autres sur:

- les divers aspects de la traction sous 3000 volts;
- la commutation entre le 3000 volts continu et le 25.000 volts alternatif et inversement;
- l'examen du comportement du pantographe de prise de courant à la caténaire sous 3000 volts et l'examen du captage du courant de cette tension;
- la vérification du fonctionnement de la liaison radio sol - train;
- diverses mesures complémentaires de compatibilité avec les équipements de signalisation au sol;
- les tests des équipements de signalisation de la rame par rapport aux installations spécifiquement belges, à savoir la TBL (Transmission Balise Locomotive). Les EUROSTAR devront en effet pouvoir fonctionner avec cet équipement d'une part entre Bruxelles et Lembeek, à l'entrée de la ligne nouvelle, et, d'autre part, sur la ligne classique Hal - Tournai - frontière française qu'ils parcourront de 1994 à 1996.

Ces divers tests seront entrepris sous différentes conditions et configurations. Ils s'échelonneront jusqu'en avril 1994.

Un service TGV Namur - Lille - Paris-Nord ?

Rappelons que les autorités wallonnes font actuellement pression auprès de la SNCB pour réaliser une liaison directe par rame TGV entre Namur et Paris, via la dorsale wallonne et Lille.

Les services de la SNCB fournissent les chiffres suivants, qui ont été récemment commentés par Monsieur Maurice Page, administrateur-directeur à la SNCB. Actuellement, le trafic vers Paris se résume à 120 personnes par jour au départ de Namur, 140 au départ de Charleroi et 205 au départ de Mons. La SNCB a calculé par ailleurs que la mise en marche de deux rames TGV directes Namur - Paris via Lille pourrait drainer 530 personnes par jour, tandis que la mise en marche de trois rames intéresserait quelque 705 personnes, compte tenu de l'attractivité de ce nouveau service, mais aussi d'une augmentation prévisible des tarifs... Une rame TGV Réseau tricourant de la SNCF comptant 375 places, le taux de rentabilité, fixé à 40 % des places occupées par rame, est donc loin d'être atteint selon les études de la SNCB.

Mais, le problème mérite une autre approche. Compte tenu du fait que la SNCF impose aux heures de pointe deux rames TGV (2 x 375 places) accouplées par train sur la ligne Paris - Lille, vu les capacités limitées de la gare de Paris-Nord, il faudrait qu'une rame TGV Namur - Paris puisse être accouplée ou désaccouplée en gare de Lille-Flandres à une autre rame TGV (opération qui prend 19 minutes), ce qui pourrait attirer dans la rame "wallonne" des voyageurs de service intérieur français.

Pour conclure, si l'hypothèse d'une rame TGV directe Namur - Lille - Paris-Nord ne tient pas la route, le problème est tout autre si la rame TGV "wallonne" pouvait accueillir des voyageurs de service intérieur français : dans ce cas, la rentabilité ne serait pas nécessairement impossible à assurer. Affaire à suivre.

d'après "Le Soir"

* * *

Numérotation des trains TGV à la SNCB

Depuis le 23.05.93, tous les trains touristiques qui étaient auparavant numérotés à la SNCB dans la tranche des 9000 ont été rebaptisés de 8750 à 8999 : la tranche "9000" est désormais réservée pour numéroté les futurs trains... Eurostar et TGV.

**STATISTIQUES DU MATERIEL
MOTEUR**

Périod. de juin à octobre '93

1/ SORTIES DE REVISION GENERALE

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

8232 - Anvers Dam- 16.06	5540 - Kkpois - 06.09
7330 - Monceau - 02.07	7334 - Monceau - 10.09
2618 - Stockem - 23.07	5508 - Kkpois - 24.09
8201 - Ostende - 03.08	2611 - Monceau - 13.10
5130 - Hasselt - 05.08	5320 - Stockem - 14.10
8461 - Anvers Dam- 26.08	

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

429* - Kkempois - 01.07	425* - Kkempois - 31.08
345* - Hasselt - 07.07	353* - Hasselt - 10.09
352* - Hasselt - 14.07	2381 - Ronet - 22.09
346* - Hasselt - 20.07	426* - Kkempois - 24.09
596 - Schaerbeek- 22.07	301* - Stockem - 05.10
344* - Hasselt - 29.07	369* - Merelbeke - 08.10
427* - Kkempois - 10.08	4401 - Merelbeke - 14.10
1601 - Ostende - 19.08	367* - Merelbeke - 22.10
302* - Stockem - 25.08	376* - Merelbeke - 26.10
	428* - Kkempois - 28.10

(*) - Automotrice "Break" à composition portée à trois caisses

2/ MISES HORS EXPLOITATION

(date limite d'entretien dépassée)

- Au 1.06.93 :

AM 046, 047, 049 (tranche 1953)
AM 062, 065, 088 (tr 1954)
AM 509, 519 (tr 1955)

- Au 1.07.93 :

AM 048 (tr 1953)
AM 051, 057, 073, 075, 098, 103 (tr 1954)
AM 502, 505, 510, 517, 520, 530, 531, 538 (tr 1955)

- Au 1.08.93 :

AM 078, 105, 112, 127 (tr 1954)
AM 518, 527, 532 (tr 1955).

3/ MODIFICATIONS A LA REPARTITION DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE

(au 27.09.93)

- Locomotives électriques (HLE)

1201 à 1212 : de Bruxelles-Midi (Schaerbeek) à Ostende
2001 à 2019 & 2021 à 2025 : de Ronet à Stockem
2551 à 2558 : De Bruxelles-Midi (Schaerbeek) à Anvers-Dam
2111 à 2150 : de Merelbeke à Ostende
2151 à 2160 : de Merelbeke à Anvers-Dam
2601 à 2615 & 2617 à 2635 : de Stockem à Monceau.

- Automotrices électriques (AM)

remarque : (2X = AM Break 03 double ; 3X = AM break 03 triple)

226 & 227 : de Saint-Ghislain à Merelbeke

327 à 330 (3X) : de Stockem à Hasselt
331 à 337 (3X) : de Merelbeke à Hasselt
338 à 342 (3X) : de Kinkempois à Hasselt
344 à 353 (3X) : " " "
354 à 364 (3X) : de Merelbeke à Hasselt
365 à 415 (2X) : d'Ostende à Merelbeke
416 à 419 (2X) : restent (!) à Merelbeke
420 à 440 (2X & 3X) : de Merelbeke à Kinkempois

639 & 640 : de Courtrai à Schaerbeek
723 : de Hasselt à Kinkempois
724 à 730 : de Hasselt à Schaerbeek
752 à 782 : de Hasselt à Ostende

930 à 952 : de Schaerbeek à Hasselt.

4/ MUTATIONS

- Loco 9157 : de Ronet à Anvers-Dam (au 2.08.93)
- HLR 7338, 7339, 7340, 7341 & 7342 : de Ronet à Stockem (au 1.10.93).
- Loco 9143, 9146, 9147, 9151, 9155, 9156 & 9158 : de Ronet à Kinkempois (au 1.10.93).

5/ MISES EN RESERVE RESEAU

- autorails (AR) 4608 & 4609 de Montzen : au 26.09.93.

**LE MATERIEL MOTEUR
SOUS LA LOUPE**

*** Nouvelles répartitions dans les Ateliers Centraux (AC)**

Première application concrète de la nouvelle répartition des charges entre Ateliers Centraux du Matériel : la première locomotive de la série 23 (la 2377 de Ronet) est entrée le 9 septembre à l'AC Salzinnes, pour révision générale.

Rappelons qu'à partir du 1er janvier 1994, Malines s'occupera exclusivement des automotrices, des voitures remorquées et de la partie "caisse" des autorails, tandis que Salzinnes se verra confier toutes les locomotives (électriques et Diesel), ainsi que la partie "motorisation" des autorails.

Seules les locos en cours de traitement à l'AC Malines y resteront jusqu'à leur achèvement : ainsi, la 1505 est entrée le 17 septembre, pour y recevoir une nouvelle armoire à redresseurs, et la rendre - enfin ! - apte à (re)circuler sous 25 kV. Eu égard au caractère particulier de cette opération, la 1504 (également concernée) devrait aussi être traitée par l'AC Malines.

*
* *

*** Parc électrique : la période des transferts...**

L'entrée en vigueur des roulements d'hiver le 26 septembre dernier est allée de pair avec de très importantes modifications dans la répartition de l'entretien des engins de traction électrique.

En ce qui concerne les automotrices, l'engagement des "triples" entre Maastricht/Genk et la Côte a bouleversé l'affectation de pratiquement tout l'effectif des AM "Break", sauf à Stockem. En contrepartie, des "doubles" sont réapparues sur l'axe Gand - Dinant (IC "H"), une mesure qui durera jusqu'à l'achèvement de la transformation de l'ensemble des "doubles" en "triples".

En ce qui concerne les locomotives, c'est la fermeture prochaine de l'ATD Ronet qui a été la cause de nombreux transferts : si les "23" y fêteront la fermeture en janvier prochain, les "20" sont désormais entretenues à Stockem (bonne

chance, les gars !..), et les "26" à Monceau, pour qui l'arrivée d'engins électriques à l'entretien constitua une première, d'ailleurs totalement... imprévue!

D'autre part, la charge de travail de l'ATD Schaerbeek se devait d'être allégée à brève échéance, pour pouvoir libérer le personnel issu de Bruxelles-Midi : celui-ci doit bientôt investir son nouvel atelier flambant neuf, Eurostar oblige. D'où la nécessité de transférer quelques locomotives vers d'autres ateliers : les "12" sont allées rejoindre le club très sélect des "15" et "16" à Ostende, tandis que les "25-5" faisaient une apparition très remarquée à Anvers-Dam, tout aussi peu préparé que Monceau à l'arrivée de locomotives électriques !

*
* *

* Une motrice de réserve pour "Eurostar"

Les trois futurs réseaux exploitants des TGV Eurostar (SNCB, SNCF et EPS) ont acheté en commun une motrice de rechange pour les rames Transmanche. Numérotée 3999, elle évitera de devoir immobiliser toute une rame en cas d'avarie importante à une motrice, et servira aussi d'élément de réserve en cas d'accident.

*
* *

* Vente prochaine d'une automotrice triple SNCB aux CFL ?

Les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) ont récemment manifesté leur intention d'acheter une ou deux automotrices du parc de la SNCB, afin de pouvoir plus aisément compenser en nature les prestations d'interpénétration entre les deux réseaux.

Si initialement, une automotrice double de la tranche 1962 semblait la plus indiquée (afin d'assurer une partie des trains omnibus entre Arlon, Sterpenich et Luxembourg), on semblerait plutôt se diriger actuellement vers la vente d'une automotrice triple (la 325 de Stockem figure parmi les candidates), voire de deux automotrices.

Engagés sur l'axe Luxembourg - Bruxelles-Midi, ces engins permettraient de parcourir un kilométrage bien plus élevé sur le réseau belge qu'une automotrice tranche 1962, ce qui est précisément le but recherché par les CFL.

*
* *

*** Les condensateurs au PCB**

Depuis le 8 janvier 1993, plus aucun engin moteur du parc de la SNCB n'est équipé de condensateurs au PCB. Seules les voitures M4 et I6 en sont encore pourvues.

Le PCB, qui dégage de la dioxine lors de sa combustion, avait défrayé la chronique à l'époque, notamment à l'occasion d'un début d'incendie dans la salle des machines de la 2709, il y a quelques années.

*
* *

*** Après les Espagnoles, des Tchèques ?..**

La firme tchèque Skoda vient d'achever une commande de 60 locomotives électriques BB aptes à 3 kV, du type 71E. Commandées en leur temps par les Chemins de fer tchécoslovaques, elles allaient y constituer la série CSD 163.

La partition de l'Etat tchécoslovaque le 1er janvier 1993, entraînant ipso facto la scission des CSD, vient de jouer un bien vilain tour à Skoda : ni les CD (Chemins de fer tchèques), ni les ZSR (Chemins de fer de la République slovaque) n'ont plus les moyens pour payer la facture, et les engins à peine sortis d'usine sont garés à l'air libre dans les emprises du constructeur à Pilsen, en attendant un acquéreur éventuel !

Précisément, la SNCB se serait vu récemment proposer la vente de ces locomotives, à des conditions défiant toute concurrence (environ le quart du prix d'une locomotive neuve de performance équivalente, construite chez nous !)

Ces machines semblent toutefois peu évoluées du point de vue technique (conception électrique peu fiable, puissance continue inférieure à nos "27", etc...) et sont de plus limitées à la vitesse maximale de 120 km/h.

Pourtant, la SNCB envisagerait l'achat de quelques exemplaires, qui viendraient remplacer prématurément certaines "22" à bout de souffle, et dont on économiserait ainsi le passage en révision générale. Pas bête, non ?..

*
* *

*** Les autorails série 46**

Pour des raisons d'économie (!), les célèbres navettes destinées au personnel entre Montzen, Welkenraedt et Verviers Central et assurées par les autorails 46 de Montzen ont été supprimées dans la plus grande discrétion, et remplacées par... des taxis (sic), depuis le début du service d'hiver.

Les 4608 et 4609 sont désormais inutilisés, à l'instar de leurs deux autres frères de lait, les 4601 et 4603. Des quatre engins, seul un exemplaire devrait être conservé au titre de patrimoine roulant ; les trois autres seront vraisemblablement revendus.

*
* *

*** Les Diesel "à boule"**

Sous ce curieux vocable, on entend les locomotives Diesel de route (HLD) qui ne sont plus aptes à chauffer les trains de voyageurs à la vapeur, soit parce que leur chaudière a été déposée, soit parce que ladite chaudière a été (temporairement ou définitivement) mise hors service.

Afin de repérer aisément ces engins à distance, leur numéro matricule est précédé d'un gros point (ou d'une boule) réalisé à la peinture.

Voici la liste des engins concernés, actualisée à 21.09.1993.

Série 51

- Anvers-Dam : 5154, 5155, 5157 à 5160, 5162 à 5164, 5166, 5167, 5170 à 5175, 5177, 5178, 5180 à 5184, 5186, 5189
- Hasselt : 5127, 5129, 5130, 5133, 5136, 5138, 5141 à 5145, 5151 à 5153, 5179, 5185, 5187, 5192, 5193
- Merelbeke : 5110, 5112, 5113, 5115, 5116, 5119, 5125, 5128, 5132, 5134
- Monceau : 5117, 5120, 5121, 5123, 5126, 5131, 5135, 5139, 5140

Séries 52-53-54-55 & 59

- Stockem : 5202, 5209, 5211, 5213, 5215, 5216
5301 à 5320 (toutes)
5407

44 - TRANS-FER 89 - Matériel roulant SNCB

- Kinkempois : 5502 à 5504, 5507, 5509, 5512, 5519, 5527, 5530, 5532 à 5534, 5537
- Merelbeke : 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947, 5950 (toutes)

Série 62

- Kinkempois : 6215, 6303, 6309, 6319, 6323, 6328, 6329
- Hasselt : 6260, 6321, 6327, 6330, 6331
- Merelbeke : 6203, 6205, 6210, 6227, 6300, 6305, 6312
- Monceau : 6217, 6242, 6244, 6250, 6254, 6257, 6262, 6269, 6273, 6275 à 6277, 6286, 6287, 6314, 6320

*
* *

* Bientôt des 55 "long courrier" ?

Les soutes à eau des huit locomotives Diesel 55 "bleues" (aptées à chauffer électriquement les trains de voyageurs) sont inutilisées, depuis la dépose de la chaudière vapeur. Un membre du personnel a émis la suggestion de transformer ces cuves en soutes à gasoil, ce qui permettrait un allongement important du rayon d'action de ces engins, et partant, un meilleur rendement de ceux-ci. Les fastidieuses rentrées en atelier pour prise de combustible en seraient réduites d'autant, au bénéfice de la disponibilité de la locomotive.

Cette idée lumineuse - aisément réalisable à la faveur d'un passage en révision - pourrait d'ailleurs être étendue à une bonne partie du parc des engins Diesel de ligne, rendus inaptés au chauffage vapeur (voir notre liste ci-dessus).

*
* *

* Les "73" et "91" de Ronet

Après un long processus de démantèlement, le "dernier carré" de l'effectif Diesel de Ronet a finalement vidé le plancher à son tour : les cinq locomotives de manoeuvre de la série 73 et les huit locotracteurs 91 de cette remise ont été mutés, dans le cadre de la fermeture définitive de l'atelier en janvier 1994.

Les 73 sont allées remplacer les 84 de Stockem (qui sont à bout de souffle !), les trois services "73" à Ronet étant désormais assurés par des 73 de... Kinkempois.

Sept locotracteurs 91 ont rejoint Kinkempois, où leur utilisation est désormais prévue comme suit : manoeuvres sur la

cour de l'ATD (2), manoeuvres au car-wash (1), manoeuvres à Jemelle (1), manoeuvres à Marloie (1), et réserve (2).

Mention particulière pour le huitième loco (le 9157), déjà muté en août dernier à Anvers-Dam, où il a rejoint trois autres coreligionnaires : un des quatre sera quotidiennement chargé des manoeuvres dans l'enceinte de l'AC Malines, en remplacement d'une locomotive de manoeuvres de la série 85.

*
* *

*** Belle promotion pour la 8001**

La locomotive de manoeuvres 8001 de Schaerbeek a été dernièrement équipée d'un "sécheur d'air", destiné à assécher l'air comprimé fourni par son compresseur. Ainsi équipée, elle assurera les transferts des rames "Eurostar" entre la gare de Hal et l'atelier TGV de Forest pendant la période des essais, aussi longtemps que la cour de ce dernier ne sera pas électri-
fiée.

*
* *

*** Une nouvelle venue : la... 8070 !**

Seuls les plus attentifs l'auront "entre-aperçue" dans la formation à Schaerbeek, ou plus rarement encore, en ligne dans la banlieue bruxelloise : la 8070, une locomotive de manoeuvre à transmission hydrostatique de Cockerill Mechanical Industries (CMI à Seraing), mise à l'essai pour une période de six mois sur le réseau de la SNCB.

Bien que jeune (et... jaune !), cette locomotive a déjà toute une histoire : première d'une commande de trente exemplaires, elle a été refusée par les Chemins de fer danois, qui l'ont jugée trop... lourde ! Plutôt que de réaliser de coûteux travaux d'adaptation, CMI a préféré construire un 31ème exemplaire, et de garder le prototype malheureux à des fins de démonstration. Initialement désignée "MJ 501" par les DSB, la machine a été rebaptisée "8070" pour la durée des essais à la SNCB, un procédé qui n'est pas sans rappeler la célèbre "Vietnamienne", alias 6084 de Saint Ghislain !

Arrivée dans la nuit du 2 au 3 août à Schaerbeek, la 8070 s'est de suite mêlée aux 39 rescapées de la série 80 (mais dont la série était auparavant numérotée de 8001 à 8069, ce qui explique cela !), et devrait assurer les tâches normalement dévolues aux 80 de Schaerbeek, jusqu'à fin janvier 1994.

*** A propos du "train royal"**

On sait que la SNCB dispose d'une rame spéciale composée de six voitures et réservée aux déplacements royaux. Si celle-ci est maintenue en état de marche par la SNCB, elle n'a en fait plus été utilisée depuis de longues années par les Souverains : il est vrai que les spécifications techniques des voitures spécialisées à cet effet sont depuis longtemps dépassées et que leur aménagement intérieur a un goût de suranné, comme les visiteurs de l'exposition de matériel organisée les 16 et 17 octobre dernier à Liège-Guillemins ont pu le constater.

Il semble que la SNCB s'oriente vers une désaffectation définitive de cette rame. Le prochain déplacement royal en train, sans doute en 1994 vers Luxembourg, serait assuré par les voitures les plus récentes du parc international de la SNCB, soit des voitures de type I 10.

* *
* *

*** A propos de numérotation de trains...**

Assez amusante, la catégorie dans laquelle ont été classées les quatre nouvelles paires de trains rapides Mons - Tournai - Lille, créés depuis le 26 septembre dernier pour assurer les correspondances entre le Chef-Lieu du Hainaut et les TGV Paris - Lille. Victime sans doute du dogmatisme des concepteurs du plan "IC-IR" de 1984, la SNCB a dû classer les trains en catégorie "L" (anciennement omnibus), alors qu'ils roulent sans arrêt entre Mons et Tournai, voire entre Tournai et Lille. Rappelons que ces trains sont assurés par une locomotive électrique bitension série 12 de la SNCB et une rame réversible de voitures de type "M4", et que la SNCB offre désormais un tarif "frontalier" plus favorable pour les billets à l'unité valables entre Tournai et Lille.

* *
* *

Rétro

Souvenirs de l'atelier de Latour

Notre membre Jean-Claude Léonard nous envoie une coupure de presse bien intéressante : il s'agit d'un petit dossier de presse publié dans la Meuse, édition luxembourgeoise, du 16 septembre dernier, réalisé par Georges van den Ende, et consacré au défunt atelier gaumais de Latour. Nous extrayons ci-dessous les éléments les plus intéressants de ce dossier.

31 mai 1992 : la plupart des derniers cheminots des ateliers SNCB de Latour ont été transférés à Stockem. C'est en quelque sorte la fin d'une tradition "chemindefériste" (c'est le mot que l'on employait là-bas), bien implantée dans la région de Virton, depuis six générations. 1924 avait vu naître un immense espoir économique et social avec la mise en service de la gare de formation de Latour. Un an plus tard, c'était au tour des ateliers d'entretien et de réparation de locomotives et de wagons d'entrer en fonction. En 1942, en pleine guerre, 142 cheminots travaillaient dans des ateliers capables d'entretenir 80 locomotives en même temps. Le village de Chenois s'agrandissait d'une cité et d'une énorme église. Les commerces de Virton faisaient de bonnes affaires. Pourtant, dès 1939, la fermeture de l'usine de Halanzy écrivait le premier chapitre d'un déclin inexorable.

D'espoirs déçus en espoirs déçus

1918 : avec la fin de la première guerre mondiale, les usines de Lorraine, qu'elles soient belges, françaises ou luxembourgeoises, connaissent un regain d'activité pour passer très vite au plein rendement. C'est le coke allemand qui, à titre de réparation de guerre, viendra alimenter les hauts-fourneaux. Il s'ensuit une recrudescence du trafic ferroviaire du sud-est de la Belgique. L'Etat belge est amené à mettre la ligne Athus-Meuse à double voie. La ligne Luxembourg - Bruxelles est déjà saturée.

Embouteillages

Rapidement, ce dédoublement devient insuffisant. Il faut faire face à la constante progression du trafic des marchandises aux points frontière de Sterpenich, Athus et Lamorteau. Les gares de triage et de formation d'Arlon, Athus et Virton-

Saint-Mard n'arrivent plus à digérer dans les délais un volume moyen de 5000 wagons, vides ou chargés.

En 1924, l'Etat décide la construction d'une nouvelle gare à Latour. Elle desservira la ligne Athus-Meuse. Quant à la gare au coke et aux minerais d'Arlon, elle déménagera quelques kilomètres plus loin, sur le site de la nouvelle gare de Stockem.

On construit, on agrandit

En 1925, tous les espoirs sont encore permis. En moins d'une année, un immense terrain marécageux a été nivelé et viabilisé à Latour, au pied de la colline du bois de France. D'une superficie de 160 ha, il s'étend sur l'ancienne commune de Latour, mais déborde largement sur Ruelle et Saint-Mard. On a posé les égouts. Des cabines, des châteaux d'eau et une pompe ont été construits. Le 2 janvier 1925, un imposant faisceau comprenant quatre voies de réception et quatorze de triage est mis en service. La gare de formation de Latour existe.

Mieux. Onze mois plus tard, le 31 octobre, deux faisceaux supplémentaires de 29 et 32 voies sont opérationnels. D'emblée, on enregistre un trafic moyen de 2800 wagons.

Première déception

Restait encore à construire une voie de circulation à sens unique qui devait contourner toutes les installations grâce à deux ponts surplombant les voies principales, l'un à Ruelle, l'autre à Chenois.

Premier espoir déçu : la crise économique de 1929-30 stoppa net le projet. Les deux ponts furent construits, mais le pont de la Raquette (Ruelle) ne fut jamais utilisé.

Un matériel roulant aussi important nécessitait la mise en place d'un service d'entretien. La SNCB décide donc la construction d'une grande remise pour l'entretien et la réparation des locomotives : les ateliers.

Ceux-ci sont opérationnels le 11 novembre 1929, terminant ainsi le gigantesque ensemble ferroviaire de Chenois-Latour.

1942 : 720 cheminots

1942, en plein milieu de la seconde guerre mondiale. On compte jusqu'à 720 cheminots travaillant dans les ateliers de Latour. Près de 80 locomotives de divers types y sont entretenues en même temps. La guerre apporta aussi le premier lot de misères. Un incendie ravagea une partie de la remise et la totalité du faisceau "B". Quatre voies du faisceau "C" furent démontées par l'armée allemande qui se servit du site comme

champ d'aviation. En 1947, les ateliers ne comptaient déjà plus que 564 cheminots.

Le premier coup porté à la gare de formation et par conséquent aux ateliers de Latour fut la fermeture de l'usine de Halanzy en 1939. Le second coup fut le transfert de 78 cheminots de l'atelier de Latour vers Stockem, l'électrification de Bruxelles - Luxembourg (lignes 161/162), détournant déjà une partie importante du trafic marchandises de l'Athus - Meuse.

La fin

Le véritable choc viendra à partir de 1967 avec la fermeture de la mine et de l'usine de Musson. En 1977, l'atelier de Latour ne compte déjà plus que 198 cheminots au moment où se ferment les portes de l'usine d'Athus. L'effectif ne cesse de se réduire. En 1987, malgré le transfert de 38 agents de Bertrix, les "Latourois" ne sont plus que 160.

Pour le 60^e anniversaire de la création des ateliers SNCB de Latour, la brochure des "Amis du rail" de Virton avait la littérature amère : "En ce 11 novembre 1989, 102 cheminots travaillent encore à Latour dans un atelier qui entre aujourd'hui dans le club des 3 x 20. Alors que le Pôle Européen de Développement laisse augurer des perspectives prometteuses, et que d'autre part la ligne Athus-Meuse a été désignée officiellement pour assurer l'acheminement de tout le trafic des marchandises, la SNCB projette de supprimer cette importante branche économique de Gaume pour le transfert des activités et du personnel de Latour vers l'atelier de Stockem."

Au printemps 1992, les "Latourois" n'étaient plus que 84. La plupart d'entre eux furent transférés à Stockem. Pour d'autres lendemains ?

"Aujourd'hui - écrivent les Amis du Rail - il ne reste que quelques vestiges de cette grande gare de formation et de triage. Les voies furent enlevées et les bâtiments rasés pour faire face à un zoning industriel où sont venues s'établir de nouvelles usines qui, bien que raccordées au rail, l'ignorent superbement." Quant aux ateliers, ils ont été repris par l'usine Ravago qui devait, dans son contrat, reprendre les ouvriers de la SNCB ayant préféré rester à Latour. Encore un espoir déçu ?

Les trams vicinaux du Condroz avaient leur folklore

Notre membre Alain Tenaerts, lui, nous transmet des coupures du journal toutes boîtes "Ourthe-Amblève" des jeudi 9 et 30 septembre 1993, où le rédacteur de service a eu l'idée de solliciter les souvenirs de ses lecteurs sur les tramways vicinaux de leur jeunesse. Cela donne ceci...

Ayant 57 ans, j'ai eu l'occasion de prendre ce fameux tram à vapeur ainsi que l'autorail pour me rendre à l'école à Seraing, terminus du Val-St-Lambert gare, témoigne M. Alfred Champon de Nandrin. Je me souviens fort bien des deux machinistes, et précisément de leur visage tout noir de charbon. C'était à la fin de la guerre. Je me souviens également d'un certain Valentin Moreaux qui fermait le fameux frein à main de la dernière voiture, avant de descendre la courbe. A cet endroit, se trouvait le café dit "de l'arrêt du tram", qui disparut quand on fit la route à trois bandes. La première fois que j'ai pris ce tram, j'avais cinq ans. Je vois encore le percepteur, lampe de poche à la main, pour délivrer les tickets, pour ne pas se faire repérer des avions ennemis. Ensuite, c'était en 1952, on prit le bus. On gagnait du temps, on évitait les pannes, mais on perdit beaucoup de ce que l'on appelle "le bon vieux temps".

Il n'y avait pas de toilette à bord !

M. Jacques Bastin, de Heyd, se rappelle du tram à vapeur Ouffet - Ougrée. Ses souvenirs remontent à la période de la dernière guerre. Pratiquement chaque semaine, les parents du narrateur se rendaient à Ouffet. Habitant le quartier du Lavu, c'était pour eux une véritable expédition. Avant de pouvoir prendre place dans le tram à vapeur, à Ougrée, il fallait emprunter deux trolleybus, puis marcher deux bons cents mètres !

Au début de l'occupation allemande, cette liaison vicinale était, en général, assurée par un autorail, peinturé en jaune, à moteur diesel, lequel tirait un ou deux wagons du même genre. Le carburant devenant de plus en plus rare, et le nombre de voyageurs ayant considérablement augmenté, cet autorail fut vite remplacé par un convoi tiré par un "tchouf-tchouf" à vapeur beaucoup plus lent.

Le chauffage de chaque voiture était assuré par un petit poêle au charbon - installé sur une large tôle assez épaisse car le plancher de la voiture était en bois - que le percepteur ou un dévoué voyageur se chargeait d'alimenter de temps

en temps au moyen du combustible qui était, à cet effet, placé dans un bac contigu audit poêle. en ce qui concerne les toilettes... il n'y en avait pas et quand, au cours du voyage, il fallait satisfaire un petit besoin naturel, la seule solution était de descendre de voiture en prévenant le percepteur - très bon enfant - d'un rien patienter, de se soulager bien vite le long de la voie et ensuite de reprendre place dans le convoi. Seuls les hommes, sur ce plan, étaient favorisés ; les dames devaient prendre leur "mal" en patience et attendre la fin du voyage...

Comment on rattrapait le tram après l'avoir raté à Ougrée...

Les voyageurs, sur les plates-formes, qui se penchaient pour jeter au dehors un bref coup d'oeil dans le sens du déplacement du tram, était invariablement agressés par de petites escarbilles qui piquaient bien vivement les yeux, trouaient parfois certains vêtements fragiles et souillaient, si l'exposition se prolongeait, les chevelures.

Juste avant son départ, à Ougrée, ce tram vicinal gagnait Boncelles en serpentant longuement et poussivement, via la Chatqueue, autour du gros terril qui flanque, en montant, une bonne partie du côté droit de la route qui va d'Ougrée à Boncelles. Cette longue pente qu'il lui fallait parcourir, permettait aux gens, qui l'avaient raté à Ougrée, de la rattraper le plus souvent, à condition d'accepter d'un peu vivement se remuer, à un arrêt suivant qui était situé "au sommet" dudit terril. Il était d'ailleurs très habituel et assez comique de voir ces longues files de malchanceux retardataires, un rien intrépides, résolument gravir, les uns péniblement, les autres quatre à quatre, ce flanc plus que raide, du terril en question, ensuite parcourir, à la queue leu leu, les uns ventre à terre, les autres véritablement pantelants, la dernière longue ligne droite bien plane menant à cet arrêt suivant, et ainsi rattraper, après une course éperdue, le convoi. Tout ceci laisse deviner à quelle "effarante" vitesse se déplaçait notre fameux train dans les chemins en pente. Mais il faut honnêtement reconnaître que le percepteur était complice, lui qui, volontairement, tardait à donner le signal du départ... D'habitude, ces voyageurs ainsi récupérés se confondaient en remerciements à l'adresse du percepteur compréhensif, dès qu'ils le pouvaient physiquement. J'ai une seule fois entendu déroger à cette bonne habitude, de la part d'une dame, assez jeune encore, à l'embonpoint naissant, arrivée bonne dernière, qui envoya froidement en wallon, une fois sur la plate-forme, après avoir un peu repris son souffle, à l'adresse du percepteur : "Dji vøreû qui ç'mâssi tram-chal pètahe ! (1)". Cette exclamation, totalement déplacée, provoqua une vive réprobation générale, et le percepteur rétorqua tout de go : "Dji v'rimèrcih' bin, nosse dame : li còp qui vint, nos n'irons sins vos ! (2)".

(1) - Je voudrais que ce sale tram-ci pêtât !

(2) - Je vous remercie, chère Madame, la prochaine fois, nous partirons sans vous !

Le tram et la grand-messe

C'était le temps où les chauffeurs de tram, personnages alors très populaires, considéraient un peu "leurs voyageurs" comme des amis. Il est vrai que les machinistes prenaient le temps de vivre et de converser avec les passagers, surtout lors des voyages "très spéciaux" du dimanche matin, où le respect de l'horaire n'était pas le souci principal du machiniste, comme on va le voir...

Le dimanche matin donc, le tram, qui s'en allait chercher ses voyageurs à 8 heures du matin à Ougrée, arrivait à Tavier à l'heure... de la grand-messe. Le machiniste arrêta alors le convoi pour permettre aux voyageurs pratiquants de suivre l'office religieux à l'église du village. Les non pratiquants n'y trouvaient rien à redire, car pendant ce temps, ils allaient boire un demi au café d'en face... Un peu plus loin à Ouffet, nouvel arrêt prolongé : les voyageurs descendaient pour... faire du shopping. Il fallait bien faire vivre le commerce local, indiquait le machiniste. Mieux encore : pendant le trajet, une radio de bord diffusait de la musique dans le tram...

Les déraillements ne faisaient pas vraiment problème...

Cette ligne était à voie unique, car il n'y avait jamais qu'un seul convoi en circulation, soit dans un sens, soit dans l'autre ; c'était d'ailleurs toujours le même tram qui assurait la liaison.

En semaine, lors du dernier voyage Ougrée - Ouffet, le mécanicien du train avait souvent un peu trop tendance, pour faire plaisir aux abonnés en écourtant la durée de l'habituel long voyage, de vraiment "cravacher" sa locomotive, ce qui de temps en temps donnait lieu à de très fâcheux déraillements, sans faire de victimes néanmoins. Seule la locomotive sortait des voies, tout en restant debout. Le mécanicien, assisté d'une pléiade de dévoués voyageurs, bricoleurs de nature, tous armés d'une impressionnante série de grands leviers les plus divers, s'appliquaient, parfois durant de longues heures, à remettre la machine sur les rails. Cette dernière repartait alors gentiment comme si rien ne s'était passé, mais il arrivait qu'en lieu et place de rentrer à l'heure à Ouffet, c'est à dire un peu avant 22 heures, les abonnés n'arrivaient qu'après minuit, soit nettement après l'heure du couvre-feu décrété par l'occupant, sur tout le territoire..."

Echos du "festival vapeur de Mariembourg"

septembre 1993

Comme j'en ai pris l'habitude, je me suis rendu au festival de la Vapeur du CPV3V à Mariembourg, en ces derniers jours de septembre, malgré un temps de chien.

Ce qui m'a particulièrement marqué cette année, c'est la présence de cette magnifique réplique de la machine de Marc Seguin.

Comme elle paraissait fragile et insignifiante à côté de la belle luxembourgeoise ! Et les commentaires qu'elle suscitait !

Il est bien évident que Mariembourg attire les vrais amateurs nostalgiques, mais aussi des béotiens en training fluo et casquette "top-gun", la caméra vidéo sur le plastron. J'en ai vu qui se bidonnaient devant le petit engin, comparant son tender à une moissonneuse-batteuse, et pourtant...

La machine de Seguin, c'est "Jurassic-Park" chez les locos. Conçue en 1828 par un ingénieur français apparenté aux frères Montgolfier, elle portait en elle les germes de la machine contemporaine.

Seguin, qui avait construit avec succès un bateau à vapeur à chaudière tubulaire, appliqua celle-ci à la locomotive, mais sans renoncer au foyer à retour de flamme, qui fait que la porte de chargement et la cheminée sont du même côté du corps cylindrique. Les deux cylindres, verticaux, communiquent le mouvement à de grosses roues en bois au moyen d'une tringlerie assez complexe. La distribution est évidemment à pleine pression et l'inversion du sens de marche se fait en déplaçant les tiroirs au moyen de deux petits leviers. L'échappement de la vapeur se fait directement par les cylindres. De ce fait, le foyer est activé par deux ventilateurs placés sur les parois latérales du tender en bois et entraînés par les roues de celui-ci.

Voici donc la machine qui, par des améliorations successives, allait engendrer des milliers de types de locomotives. Le premier à la réaliser fut Stephenson qui, en 1829, dota sa "Rocket" d'une chaudière tubulaire, complétée par l'échappement, par la cheminée, ce qui lui permit de remporter le concours de Rainhill. Un peu plus tard, le même perfectionna la distribution par la coulisse qui porte son nom, mais fut en fait inventée par Howe, un de ses ouvriers.

Au fil des ans, chacun apporta sa contribution : Giffard et son injecteur, Walschaerts avec sa distribution et son modérateur, Crampton, Belpaire, Flamme... et en quelques décennies, nous arrivons aux types 10, 1 et 12, par exemple.

Permettez-moi donc de m'émouvoir en voyant évoluer l'ancêtre avec ses roues de bois et ses grandes bielles verticales qui lui donnent une démarche d'araignée, son roulement silencieux et ses cylindres qui chuintent en postillonnant sur les badauds.

C'est la mère du chemin de fer qui passe !

Jean-Pierre SWITTEN

* * *

Appel aux collectionneurs

ARCHACEC (Archives Industrielles des ACEC) recherche tout élément permettant de reconstituer la liste du matériel de transport (tramways, systèmes d'alimentation...) fourni par les ACEC aux réseaux belges et étrangers entre 1910 et 1945.

Contact : Jean FAUVELLE (071/36.81.36 en soirée).

Note de la rédaction de Trans-Fer

Nous constatons depuis un certain temps que certaines revues spécialisées vendues par ailleurs dans le commerce reprennent textuellement des informations livrées en primeur dans Trans-Fer, sans prendre la peine de faire mention de leur source.

Outre les problèmes de déontologie et d'honnêteté intellectuelle que pose cette singulière manière de travailler, nous y voyons un manque de respect pour ceux de nos collaborateurs qui prennent la peine d'informer bénévolement nos membres et lecteurs.

Aussi, nous avons décidé d'appliquer, dès ce numéro, un "copyright" sur le contenu rédactionnel de Trans-Fer.

Le coordinateur de votre revue

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.

(c) **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications, avec leur autorisation, 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 1994, 220FB pour les membres belges, 350 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**

**Voyage spécial d'inauguration
mise sous tension
section internationale Gouvy - Troisvierges**

Dimanche 16 janvier 1994

Dans quelques jours, les Chemins de Fer luxembourgeois vont procéder à la mise sous tension (25000 volts 50 Hz) de la section internationale joignant la gare frontalière belge de Gouvy, sur la ligne 42 Liège - Rivage - Trois-Ponts - Gouvy et son homologue luxembourgeoise de Troisvierges (ligne du Nord vers Luxembourg).

En collaboration avec nos amis luxembourgeois du *Groupement des Amis du Rail (GAR)*, le GTF asbl vous propose de parcourir cette section fraîchement électrifiée dans le premier train de voyageurs qui la parcourra, un parcours spécial d'inauguration en quelque sorte.

Le programme mis au point par le GTF et le GAR est exceptionnel : jugez plutôt.

Nous vous donnons rendez-vous le dimanche 16 janvier à Gouvy à 10h30, à l'arrivée du train 113 Liège - Luxembourg, où nous rejoignons une rame voyageurs spéciale en provenance de Luxembourg : affrétée par le GAR, elle se composera d'une locomotive électrique série 3600 des CFL et de voitures SNCB de type I 10 (rame du "Grand-Ducal").

A Gouvy, une mini-exposition-parade internationale aura lieu à la remise à locomotives : le "clou" en sera une locomotive polytension série 18 de la SNCB, du dépôt de Kinkempois, qui remorquera précisément notre "train inaugural". Elle sera donc mise en tête de la rame de voitures I 10 arrivée de Luxembourg, avec la locomotive électrique monotension des CFL en deuxième position.

Une sympathique cérémonie d'inauguration, avec verre de l'amitié, réunira alors à Gouvy tous les participants au voyage.

Vers midi, le train électrique inaugural, dans lequel vous aurez pris place, quittera Gouvy pour Troisvierges : un arrêt-photo est prévu à la frontière géographique. A Troisvierges, chacun pourra visiter la nouvelle gare.

Si vous le souhaitez, vous pourrez prendre un repas chaud, servi à bord du train inaugural, dans la voiture "Rendez-Vous" du GAR qui sera attelée à la rame : moyennant réservation sur le bulletin d'inscription joint, le GAR vous servira un menu typiquement local : choucroute garnie et dessert, au prix démocratique de 360 BEF (TVA et service compris, boissons NON comprises).

De Troisvierges, le train inaugural poursuivra sur la ligne du Nord vers Kautenbach et Ettelbrück, et parcourra les antennes électrifiées en cul de sac Kautenbach - Wiltz et Ettelbrück - Diekirch. Plusieurs rebroussements étant nécessaires, le train circulera à partir de Kautenbach encadré de la locomotive polytension série 18 de la SNCB et de la locomotive monotension série 3600 des CFL, mises alternativement à contribution pour la traction...

Le train GTF/GAR sera de retour à Troisvierges vers 17 heures, afin de donner correspondance au train régulier 116 (*Troisvierges 17h07 - Liège-Guillemins 18h36 : correspondances garanties dans toutes les directions*).

L'intérêt exceptionnel de cette organisation ne vous échappera pas : les amateurs de chemin de fer seront comblés, mais aussi les amateurs de tourisme... Les arrêts du train inaugural ne seront pas trop fréquents et les sites traversés sont de toute beauté. On peut même espérer de la neige... ce qui ne serait pas exceptionnel à cette époque de l'année. N'hésitez donc pas à inviter votre famille...

Le GTF asbl publiera un **numéro spécial de Trans-Fer**, daté du 16 janvier 1994 et consacré à cet événement. Cette édition sera disponible dans le train spécial.

* Nos prix

Ils comprennent le parcours en train inaugural de Gouvy à Kautenbach, Wiltz, Ettelbrück et Diekirch, et retour à Gouvy, les frais d'organisation et la TVA.

- * Adulte membre du GTF asbl en ordre de cotisation pour 1994, épouse, enfant ou ascendant sous le même toit : 710 BEF
- * Adulte non membre GTF 1994 : 800 BEF
- * Enfant moins de 14 ans : 450 BEF
- * Enfant moins de 6 ans : gratuit
- * Repas de midi (choucroute garnie + dessert) servi à bord de la voiture "Rendez-Vous" du GAR : 360 BEF

* Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre Gouvy en train régulier SNCB. Le train inaugural peut être rejoint à l'aller par le train 113, qui quitte Liège-Guillemins à 9h08 (ce train relève les correspondances en provenance de Ostende-Bruxelles, Tournai-Charleroi, Verviers...). Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à Gouvy est de **280 BEF** ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

* Inscriptions

Le plus tôt possible, car le nombre de places est limité. Date limite d'inscription : lundi 10 janvier 1994 ; il vous suffit de suivre les indications contenues sur le bulletin de participation ci-après.

date rentrée	n° inscription
<i>cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.</i>	

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage inaugural Gouvy - 16.01.94

A renvoyer avant le 10/01/94 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL => envoi par fax possible au 071/51.66.03 (avant 21:30)

Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

inscrits au voyage inaugural du 16/01/94

(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF asbl à 710 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte non membre GTF asbl à 800 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)	
<input type="checkbox"/>	repas de midi (choucroute/dessert) à 360 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 280 BEF	.....

TOTAL

J'effectue simultanément le paiement :

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

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

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
- 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
- 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
- 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
- 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
- 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
7. **Recommandations générales :**
 - * la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB, des CFL et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leurs parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou des CFL.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
- 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

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

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

Décembre 1993

**Le GTF asbl en Suisse
du mercredi 11 au dimanche 15/5/93**

"Un joyau dans son écrin : c'est l'impression inoubliable que laisse à ses visiteurs le Canton suisse (ou plutôt les deux demi-cantons) d'Appenzell. A l'harmonie et à la variété du paysage s'allient l'amabilité des habitants, l'authenticité des traditions, un climat bienfaisant, une tranquillité inusitée et des richesses culturelles de valeur".

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre voyage annuel à l'étranger. Nous aurons l'occasion de visiter une région en général méconnue de nos compatriotes, la Suisse du Nord, mais qui mérite cependant d'y consacrer quelques jours tant ses aspects ferroviaires et touristiques méritent notre intérêt et notre attention.

PROGRAMME

Mercredi 11/05/94 : Départ de Bruxelles-Midi : 22:06 H
de Liège-Guillemins : 22:07 H

= > correspondance à Namur. - Installation en couchette, T3 ou double selon vos désirs.

Jeudi 12 : arrivée à Bern à 07:12 H. Par le "chemin des écoliers", nous atteindrons St Gallen en fin d'après-midi, lieu de notre séjour, via Solothurn, Solothurn - Langenthal (2 lignes à voie métrique) Langenthal - Luzern - Goldau, parcours aller et retour sur le chemin de fer du Rigi (première montagne d'Europe, 1800 mètres, à être gravie par la voie ferrée - écartement normal doté d'une crémaillère Rigggenbach). Par la ligne du BT, Bodensee - Toggenburg Bahn nous atteindrons St Gallen (pentes de 50°/00 et tunnel de 8 km de long). Installation à l'hôtel "Walhalla", *** situé à proximité des gares. Apéritif offert par l'hôtel. Repas.

Vendredi 13 : Après un copieux petit déjeuner, et un aller et retour en tramway sur la ligne de Trogen, nous parcourrons les lignes à voie métrique de l'Appenzeller-Bahnen à bord de 2 véhicules "Nostalgie" : St Gallen - Gais - Alstätten Stadt - Gais - Appenzell - Wasserauen - Gossau. Après une courte visite d'un dépôt de cette compagnie, retour par la voie directe à St Gallen et visite de cette ville. Avec ses 75.000 habitants, St Gallen est le centre économique et culturel de la Suisse orientale. Ses curiosités sont célèbres : cathédrale baroque, bibliothèque de l'Abbaye comprenant plus de 2.000 manuscrits, musées, galeries et vieille ville pleine de charme où il fait bon vivre.

Samedi 14 : Après un aller et retour sur la ligne Rorschach - Heiden qui présente la particularité d'être une ligne à voie normale à crémaillère en service régulier voyageurs, nous gagnerons Steim-Am-Rheim en longeant le lac de Constance. Visite de cette dernière localité (cité édifée sur la rive droite du Rhin qui présente de belles maisons à colombages dont les soubassements baignent dans le fleuve - l'on peut voir aussi : la place de l'hôtel de ville, l'hôtel de ville, le Couvent St Georges, les portes de la ville et le château Hohenklingen.) et embarquement sur une vedette pour une courte croisière sur le Rhin vers

B

Schaffhausen - temps libre pour la visite de la ville, pittoresque cité qui fait partie des villes moyenâgeuses les mieux conservées : la forteresse du Munot, le couvent de Tous les Saints datant du 11^{ème} siècle qui abrite aujourd'hui un musée et naturellement les chutes du Rhin : la largeur des chutes : 150 m, hauteur des chutes : 23m. Retour à St Gallen par une ligne directe CFF.

Dimanche 15/05 : Retour en Belgique via Romanshorn, Zurich, embarquement à 12:00 dans l'IC 96 vers Bruxelles (places réservées) arrivée à Namur à 18:37 h - correspondance vers Liège à 18:50 et arrivée à 19:35 h - arrivée à Bruxelles-Midi à 19:28 h.

Nous invitons cordialement les épouses à se joindre à leur conjoint. Le programme de ce voyage ménage beaucoup "d'espaces" touristiques. Vous pouvez constater qu'il a été conçu aussi en fonction des divers intérêts.

NOS PRIX

- * prix par personne membre GTF asbl, conjoint, enfant ou ascendant vivant sous le même toit sur base de chambre double occupée par 2 personnes : 19.600 BEF
- * prix pour les personnes non membres GTF asbl : 20.100 BEF
- * supplément par place lit en compartiment T3 : 960 BEF
- * " " " " " double : 2.690 BEF
- * " " pour occupation d'une chambre single : 1.200 BEF
- * billet SNCB parcours d'approche aller-retour valable de toute gare belge à la frontière luxembourgeoise : 310 BEF
- * prix "cheminot" : 9.990 BEF (hôtel et suppl. voit. "Nostalgie", couchette et réservation place.

pour les enfants : prix sur demande.

Nos prix comprennent :

- Les parcours en chemin de fer sur les réseaux CFL, SNCF, les CFF, le Rigi Bahn, le supplément pour la voiture "Nostalgie", la couchette entre la Belgique et Berne et les réservations.
- Le logement en 1/2 pension à l'hôtel Walhalla à St Gallen.
- Pour le supplément "double", le parcours SNCF entre Basel et la frontière luxembourgeoise en 1^{ère} classe est inclus.
- Les frais d'organisation et la TVA .

Frais à charge des participants :

Les boissons, les repas de midi, les entrées éventuelles aux musées, les dépenses personnelles, ainsi que les frais exceptionnels survenant à la suite d'événements fortuits (tels que grève, mauvais temps etc ...)

INSCRIPTIONS

L'inscription préalable est obligatoire dès que possible (nombre de places limité) et avant le 28/02/94 au moyen du bulletin d'inscription ci-joint. Passé ce délai, l'inscription est encore possible, s'il y a encore de la place, et ce, jusqu'au 31/03/94, mais un supplément de 500 BEF par dossier sera perçu pour les frais supplémentaires.

ACOMPTE

Le versement d'un acompte de 4.000 BEF est payable au moment de l'inscription.

SOLDE

Le solde du voyage est payable dès le 1er appel du GTF.

AUTRES CONDITIONS GENERALES

- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler ce voyage si au 28/02/94, le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas, l'acompte sera remboursé intégralement. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation du voyage par le GTF asbl.
- Notre prix a été établi en fonction des conditions économiques en vigueur au 1er novembre 93. (taux de change, transport, hôtels, etc). Toute modification de ces conditions peut entraîner un changement de prix dont le participant sera obligatoirement informé dans les délais les plus brefs. Si tel était le cas, seule entrerait en ligne de compte la date de départ et non la date d'inscription.
- **Assurances** : Lors de l'inscription, il est requis de fournir au GTF asbl une preuve (photocopie) d'une assurance voyage de type "Europe Assistance", "Mondial Assistance" etc ... valable pour la durée du voyage et pour chaque participant.
- En cas d'annulation par le participant, le GTF asbl n'assurera un remboursement qu'en fonction des possibilités, dont il est seul juge, et en tenant compte des frais déjà encourus.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES : auprès de GTF asbl - Voyages

c/o Mr Laterre 68, rue de Marchienne - 6110 Montigny-le-Tilleul. Tél et fax : 071/51.66.03.

Un voyage à York : le GTF asbl se propose également d'organiser un voyage à York du 8 au 11/4/93 (voyez un descriptif en page 12 de ce numéro de Trans-Fer). Tous renseignements complémentaires à l'adresse précitée.

D

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

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage en Suisse - 11-15/05/94

A renvoyer avant le 28/2/94 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL Ce bulletin peut aussi être envoyé par fax au 071/51.66.03

* Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N° N° bte....

N° postal..... Localité.....

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

* inscris au voyage en Suisse du 11 au 15/05/94 :
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF asbl à 19.600 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) non membre GTF asbl à 20.100 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément(s) place-lits T3 à 960 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément(s) place-lits double à 2.690 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément occupation chambre single à 1.200 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours SNCB 2e cl. de tte gare belge à 310 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) prix "cheminot" à 9.900 BEF	.....

TOTAL

J'envoie simultanément un acompte de 4000 BEF :

par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl

en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte
VISA ou **EUROCARD** belge ou étrangère [n° ci-dessous]

n° _____ EXP _____

par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191,
4000 LIEGE 1.

(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles
000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

***J'enverrai le solde à la première demande du GTF asbl ; je déclare par ailleurs avoir pris connaissance des conditions de participation figurant dans la notice de ce voyage et y adhérer entièrement.**

(date et signature)