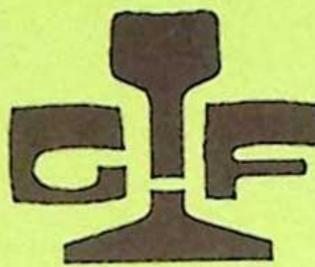


BELGIQUE - BELGIË
P.P.
LIEGE X
9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 90 - Mars 1994 - 60 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 90

Dix-septième année

mars 1994

Editorial

5

Activités du GTF asbl

GTF-Editions : *Electrification Gouvy-Troisvierges*

6

GTF-Distribution

8

Nouvelles de la SNCB

Infrastructure SNCB

13

Matériel moteur SNCB

20

Encarts - prochains voyages

26/3/94 : voyage dans la région de Termonde et Malines

28/5/94 : le GTF asbl à Paris, en TGV

COLOPHON

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-CI. Léonard, R. Marganne, M. Machine, J.P. Switten et autres collaborateurs.

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

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.*

A nos membres...

**... Vérifiez la couleur de l'étiquette adresse
de ce numéro de Trans-Fer !**

Si l'étiquette est BLANCHE :

A la date du 1er mars 1994, nous accusons bonne réception de votre cotisation 1994 : nous vous remercions de votre soutien. Notre particulière gratitude va à nos membres qui ont pu nous soutenir "plus", soit en versant une cotisation "membre protecteur", soit en arrondissant le montant de leur cotisation.

Votre carte de membre vous parviendra au début du mois d'avril.

Grâce à votre soutien, nous avons pu acquérir un nouvel équipement informatique qui nous permet de vous présenter, dans *Trans-fer 90* que voici, une présentation que nous espérons plus claire et plus lisible. Ce n'est qu'un essai : nous ne manquerons pas de nous améliorer encore au fil des numéros, le temps de dominer tous les aspects de notre nouvelle machine. N' hésitez pas à nous transmettre vos remarques et souhaits, pour le fond et la forme de *Trans-fer*. Nous vous en remercions déjà.

Et maintenant, passez directement à la page 5...

Si l'étiquette est JAUNE :

Sauf erreur de notre part à signaler à notre secrétariat, nous n'avons pas reçu votre cotisation 1994 à la date du 1er mars 1994. Sans action de votre part, votre abonnement à *Trans-fer* sera interrompu au prochain numéro.

Espérant vous garder au nombre de nos membres, nous vous prions de verser au plus tôt votre cotisation selon la procédure indiquée en page 4 : faites-le avant le 25 mars prochain, date à laquelle nous préparerons les étiquettes-adresse de notre prochain numéro. Après cette date, le taux de base de notre cotisation passera par ailleurs de 220 à 400 F.

***Pour tout problème relatif à votre cotisation,
voici l'adresse de notre secrétariat :***

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

Pour nos membres dont l'étiquette-adresse est JAUNE...

... voici comment renouveler votre cotisation pour 1994

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

* **Membre adhérent avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail 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 trois cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires "voyages GTF en Belgique" (code "EXPRESS" à faire figurer derrière le code "membre A, B ou P") :** 100 BEF

⇒ 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.

Comment verser votre cotisation ?

a) **vous habitez la Belgique, 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.

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 ci-après.
=> 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.

Adieu Robert Huysman ! Adieu, Fernand Dumont !

C'est en 1976 que nous avons fait la connaissance de Robert Huysman. Alors que nous venions de faire paraître notre première édition, l'*Aide-Mémoire ferroviaire n°1*, épuisé depuis belle lurette, nous avons reçu de Robert Huysman un courrier d'une trentaine de pages dans lequel il nous encourageait à continuer notre démarche, tout en apportant corrections et ajouts à notre premier travail. C'était sa première collaboration à notre association...

C'est que Robert Huysman avait la passion des archives... Secrétaire de Division à la SNCB, il avait tenu attachement, depuis 1940, de tous les événements qui avaient trait au réseau ferré belge. Rapidement, il devint un incontournable spécialiste de la mémoire de la SNCB : histoire des lignes, matériel roulant, exploitation, il n'y avait plus aucun secret pour lui ; il avait la clé de toutes les énigmes.

Robert Huysman, qui allait devenir membre d'honneur de notre Association, devint rapidement notre conseiller avisé et bénévole : ainsi, depuis une dizaine d'années, relisait-il systématiquement et annotait-il volontiers tous nos manuscrits avant publication. Plus encore, il a collaboré lui-même à certaines de nos éditions. Ainsi, nous nous honorons d'avoir pu publier ses contributions dans *Le rail passe par Liège*, et l'an dernier, dans *Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen*.

Dans sa dernière lettre, datée du début du mois de novembre 93, Robert Huysman, qui se savait atteint d'un mal incurable et dont les dernières années de vie avaient été assombries par la longue et pénible maladie, puis le décès de son épouse, nous encourageait encore à continuer nos recherches. Il est décédé le 24 décembre dernier... Un ami nous a quittés...

Fernand Dumont, lui, n'était autre que l'ancien bourgmestre de Tournai. Bien que non cheminot, il était devenu un des meilleurs spécialistes belges de la locomotive à vapeur. C'était un sujet qui lui avait tenu à cœur toute sa vie, lui qui avait eu le privilège de réaliser le rêve de beaucoup : conduire une machine à vapeur... Il était à la disposition de tous : encourageant l'un dans ses recherches, ouvrant sans se lasser ses archives à l'autre. Fondateur du CFTY, Fernand Dumont était resté un des animateurs du rail tournaisien. Nous le rencontrions occasionnellement à Bruxelles lors des réunions du groupe de travail "*Histoire des Chemins de fer*", où nous avons pu apprécier, non seulement le connaisseur ferroviaire, mais aussi l'homme, profondément philanthrope et désintéressé. Fernand Dumont est décédé au début du mois de février 1994. Un autre ami nous a quittés...

Le GTF vient de perdre deux membres éminents. Robert Huysman et Fernand Dumont étaient croyants : qu'ils trouvent tous deux, "au bout des voies", la paix, la joie et le bonheur, pour l'éternité !

Roland Marganne
coordinateur de Trans-fer

Activités du GTF asbl

Avis important : afin de faciliter vos commandes de voyages, d'éditions ou d'articles proposés par notre service "distribution", nous vous offrons la possibilité de payer à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard". Il vous suffit, dans ce cas, de nous envoyer, par poste ou par fax, le bulletin de commande que vous trouvez en page 12 de ce numéro de Trans-fer .

Si vous nous passez commande en utilisant le système du "phone-banking" (virement par téléphone), vous trouverez désormais un "code-article" à côté de tous les "produits" que nous vous proposons. Il vous suffit désormais de faire figurer ce code à trois chiffres en communication : nous identifierons ainsi sans difficulté ce que vous nous commandez. Si vous utilisez la technique traditionnelle du virement-papier, vous pouvez aussi vous contenter de nous communiquer le code-article : vous vous épargnez ainsi la peine de recopier le titre du produit que vous souhaitez...

GTF - Editions



Un nouveau numéro hors série de Trans-fer...

Électrification Gouvy - Troisvierges

Le 15 décembre dernier, un événement ferroviaire a marqué la région de Gouvy. A cette date, les Chemins de Fer Luxembourgeois ont mis sous tension la courte ligne de chemin de fer internationale joignant la gare belge de Gouvy et son homologue luxembourgeoise de Troisvierges. Désormais, des trains électriques peuvent joindre Gouvy à Luxembourg.

Voulez-vous tout savoir sur cet événement ferroviaire ardennais :

- les circonstances de la création de la ligne ferrée Liège - Luxembourg, qui à l'origine, passait... par Spa !
- la rénovation et l'électrification de la Ligne du Nord, épine dorsale des Chemins de fer Luxembourgeois ;
- les projets des chemins de fer belges entre Rivage, Trois-Ponts et Gouvy ;
- l'électrification et l'exploitation de la section frontalière Gouvy - Troisvierges ;
- les nouvelles missions confiées à l'artère Liège - Luxembourg, à savoir créer une liaison rapide entre le TGV - Nord, qui fera arrêt à Liège avant l'an 2000, et la capitale grand-ducale...

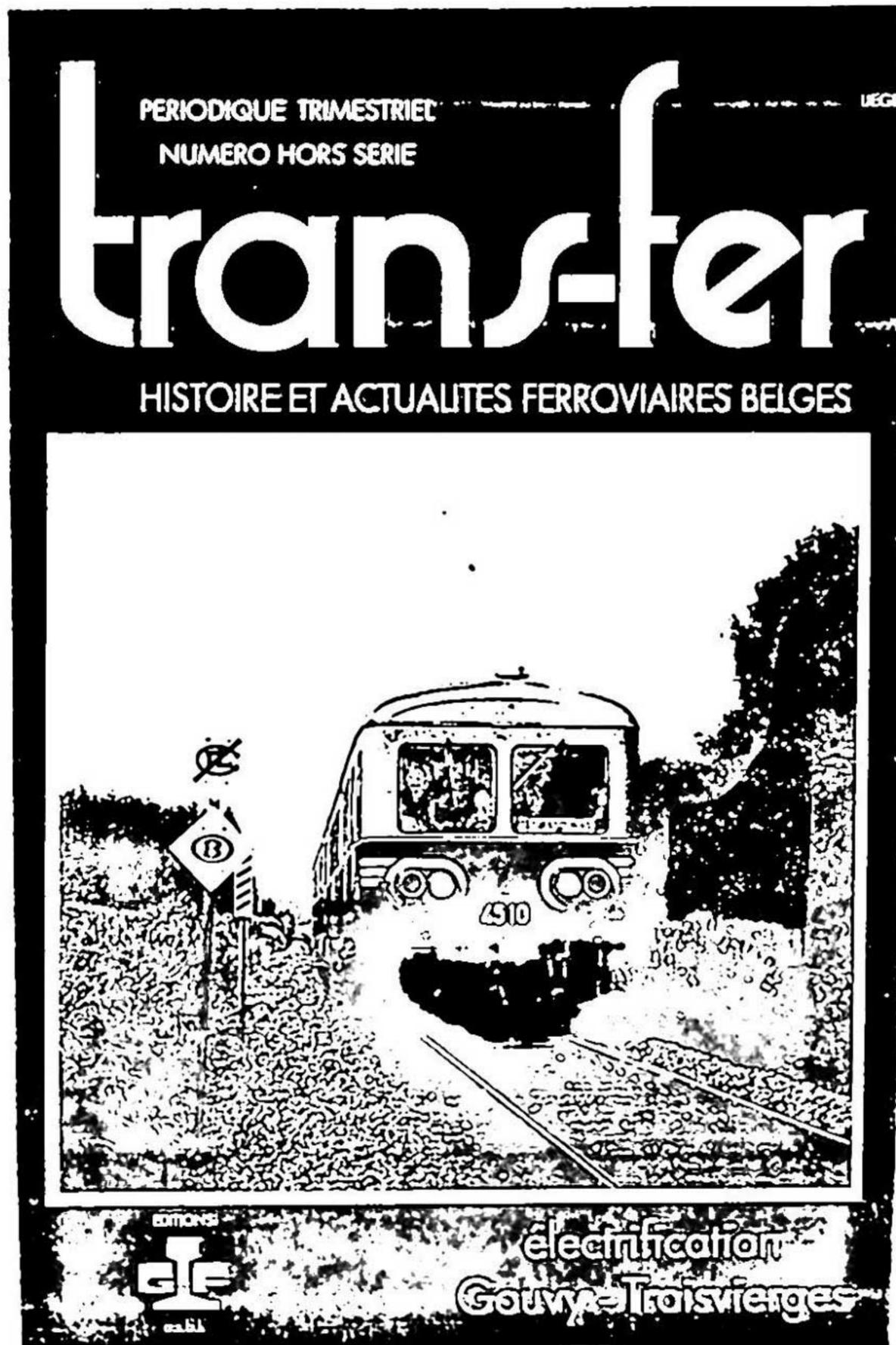
Lisez "Électrification Gouvy - Troisvierges", un numéro hors série de "Trans-fer", revue périodique du GTF asbl. Une élégante plaquette format A5 de 72 pages, avec couverture en quadrichromie. Nouvelle présentation, mise en page et composition. Le texte est illustré d'une cinquantaine de photos en noir et blanc de qualité et d'une dizaine de plans et schémas.

Prix : 300 F (+ 20 BEF port) = 320 BEF

(code-article : 319, qu'il vous suffit de reproduire en communication sur votre virement).

Envoi contre versement à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1 ou par carte de crédit (bon de commande en page 12).

Envoi à l'étranger : 300 BEF (+ frais de port : 45 BEF) = 345 BEF. Modes de paiement en 3e page de couverture de Trans-fer.



Dans la même collection...

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

Histoire complète des lignes Liège - Rivage - Gouvy (*ligne de l'Amblève*) et Liège - Rivage - Jemelle (*ligne de l'Ourthe*). Genèse et construction de ces deux lignes au XIXe siècle, exploitation aux différentes époques, souvenirs de cheminots, situation actuelle des deux artères et perspectives d'avenir.

Une plaquette de 64 pages sur papier glacé, 60 illustrations, broché.

prix frais d'envoi compris : 275 BEF (étranger : 290 BEF)
(code-article : 313)

Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith

Le saviez-vous ? Saint-Vith a été, au siècle dernier, un noeud ferroviaire important. Cette plaquette présente une étude complète sur les lignes aujourd'hui disparues Waimes - Saint-Vith - Lommersweiler, et ses antennes vers Bleialf et Troisvierges, Saint-Vith - Gouvy et Born - Vielsalm. Elle présente aussi un relevé complet des traces archéologiques encore existantes du chemin de fer dans la région de Saint-Vith : tunnels, ponts et viaducs, sites. Enfin, on y trouve des témoignages et souvenirs de cheminots qui ont desservi ces lignes aujourd'hui oubliées.

Une plaquette de 68 pages, papier glacé, 50 photos et plans, brochée.

prix frais d'envoi compris : 225 BEF (étranger : 240 BEF).
(code article : 317)

compte 240-0380489-59 - GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1

Profitez de notre promotion...

Colis cadeau des trois numéros hors série de Trans-fer :

***Electrification Gouvy - Troisvierges + Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève + Souvenirs ferroviaires du Canton de Saint-Vith ,
envoyés sous enveloppe matelassée :***

750 BEF envoi compris

(n° code article : 399)

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 code-article ou 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 page 12.

Date limite des commandes pour les articles ci-après : 2 avril 1994.

Nouvelle série de cartes-vues en couleurs éditée par le GAR (Groupement des Amis du Rail - Luxembourg)

Une pochette extrêmement originale de 24 cartes-vues, avec une grande variété de sujets luxembourgeois... et étrangers, dans des angles inédits. Jugez plutôt :

Autorail CFL De Dietrich à Wasserbillig (gare Prince-Henri) en 1978 ; train spécial GAR (locomotive 110 DB + voitures Wegmann) à Rüdelsheim (RFA) en 1983 ; locomotive diesel ARBED à Dudelange en 1984 ; train spécial GAR (loco DB 218 + voitures CFL Wegmann) à Landau (Palatinat) en 1987 ; locomotive diesel 857 des CFL et train vers Langengrund à Tétange en 1987 ; vapeur à Burg Ramstein dans l'Eifel en 1988 ; locomotive CFL 1604 et train spécial à Hermeskeil (1988) ; autorails CFL Westwaggon à Bissen en 1989 ; locomotive à vapeur 29.013 de la SNCB et rame SNCB de voitures L à Kleinbettingen en 1989 ; "Samba-Wagen" des KVB à Köln-West en 1989 ; départ du Luxembourg-Blankenberge-Express à Luxembourg en 1990 (en tête loco CFL série 1800) ; locomotive diesel CFL 1603 et voitures CFL Wegmann à Bertrix en 1990 ; locomotives diesel série 202 + CFL 1602 en double traction à Luxembourg en 1990 ; côte à côte autorail CFL Westwaggon et locomotive à vapeur des CFV3V à Treignes en 1990 ; motrice SNCV SJ 9180 à Péronnes en 1991 ; automotrice électrique 2016 des CFL à Strasbourg en 1992 ; rame ET 10.107 des MBS à Schruns en 1992 ; locomotive électrique 1802 de la SNCB et diesel 1802 des CFL à Blankenberge en 1992 ; automotrice électrique 2020 des CFL à Paris-Est en 1993 ; locomotive à vapeur 5621 du GAR à Treignes en 1980 ; autorail CFL Westwaggon à Leudelage en 1981 ; double traction BB 63000 de la SNCF à Luxembourg - Hollerich en 1993 ; automotrice "Break" SNCB "triplette" à Luxembourg en 1992 ; locomotive électrique 3602 des CFL et rame de voitures Wegmann à Athus en 1993.

Prix par série de 24 cartes-vues : 430 BEF (+ 50 BEF envoi sous enveloppe matelassée) = 480 BEF.

(Code-article : 601, à faire figurer en communication sur votre bulletin de virement)

(envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF, soit un montant total de 500 BEF).

PIN'S ferroviaire de Gouvy

L'Amicale des cheminots de Gouvy vient d'éditer un nouveau pin's consacré à la série originale de machines qui fréquente la gare : les locomotives diesel "bleues" série 55 de la SNCB, aptes au chauffage électrique des trains de voyageurs. C'est la 5531 qui est représentée, en couleurs.

prix : 150 BEF (+ 45 BEF envoi) = 195 BEF.

(Code-article : 602, à faire figurer en communication sur votre bulletin de virement)

*
* *
*

Quatre nouvelles séries de photos Jacques Bazin

Voici quatre nouvelles séries de photos que notre membre et ami français Jacques Bazin met à la disposition des amateurs via notre service "Distribution". L'une ou l'autre des photos de ces séries peuvent comporter des clichés très semblables à des photos déjà parues précédemment, simplement par le fait que les clichés en questions ont été pris le même jour, d'un angle légèrement différent...

série BRUX 78 (code-article : 578)

ligne 90 - motrice 3427 et remorque Pl. Rogier (25/9/67)
ligne 90/91 - motrice 3418 et remorque - Nord (25/9/67)
ligne 91/90 - motrice 1264 et remorque gare du Nord (12/7/58)
ligne 90 - motrice 1125 avenue Rogier (place Meiser) (12/5/61)
ligne 90/91 - motrice 1121 et remorque bd. de la Cambre (2/7/60)
ligne 90 - motrice 1127 suivi d'un 24 - motrice 3476 bd de la Cambre (2/7/60)
ligne 91 - motrice 1124 et remorque place Albert (23/12/57)
ligne 90 - motrice 3433 et remorque barrière de St-Gilles (6/7/56)
ligne 90 - motrice 1136 et remorque av. Fonsny (18/6/57)
ligne 90 - motrice 1451 et remorque 2196 - Midi (21/9/57)

série BRUX 79 (code-article : 579)

ligne 90/91 - av. Rogier (place Meiser) - motrice 1128 et remorque (12/5/61)
ligne 90 - motrice 1098 et remorque pl. Meiser (12/5/61)
ligne 90 - motrice 1272 et remorque - bd. de la cambre (23/12/57)
ligne 91/90 - motrice 1127 et rem. chaussée d'Alsemberg (pl. Albert) 23/12/57
ligne 91 - motrice 1286 et remorque 995 - barrière de St-Gilles (13/7/60)
ligne 91 - motrice 1269 et remorque gare du Midi (av. Fonsny) (1/2/58)
ligne 94 - motrice 1890 Bondaël (13/7/58)
ligne 94 - motrice 1828 vue d'arrière - Evere pl. de la Paix (20/1/58)
ligne 98 - motrice et remorque - Boitsfort (31/12/56)
motrice de travaux 266 - porte de Ninove (15/9/53)

série B 160 - Vicinaux province de Liège (code-article : 580)

ligne Liège - St-Trond, motrice standard le 11/8/52
dépôt d'Oreye - motrice standard + rem. (Liège) le 12/11/55
place St-Lambert le 22/11/57 - motrice type S
dépôt d'Oreye le 12/11/55

Liège dépôt de St-Gilles - la Sibérie - motrices S et standard le 23/12/56
dépôt de Verlaine - motrice standard + remorque le 23/3/55
Jemeppe - motrice type S à l'entrée de la station vicinale le 28/6/59
Liège dépôt de St-Gilles - motrice type S devant l'atelier le 29/12/56
Liège carrefour St-Gilles le 28/6/59 - motrice type S
Liège dépôt de St-Gilles, intérieur, motrices S et standard le 29/12/56

série B 161 - Vicinaux de Bruxelles (code-article : 561)

stade du Heysel le 6/7/56 - motrice type N
place Bockstael le 5/2/60 - motrice type N
place Rogier le 23/12/57 - motrice type N
idem
Stroombeek le 13/2/59 - motrice type N + remorque
site propre de Laeken (Gros Tilleul) - motrice type S le 19/6/58
Laeken gros Tilleul, motrice N le 12/7/57
Laeken gros Tilleul, motrice N le 23/12/52
Laeken gros Tilleul, motrice N le 2/7/57
Heysel remorque le 10/8/55

Prix par série "Bazin" indivisible de 10 photos noir et blanc 10 x 15 cm, papier glacé : 400 BEF envoi compris (expédition en Belgique uniquement).

Indiquez bien sur votre bulletin de versement le titre de l'article souhaité (le code-article à trois chiffres suffit !)

Date limite de commande : 2 avril 1994. Les séries seront envoyées deux mois environ après la date limite de commande.

* * *

Thèmes de nos prochaines réunions à Liège

Vous le savez, le GTF asbl organise des réunions tous les deuxièmes mardis du mois à 20h (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins (accès par le quai n° 6, le mess est au bout du quai côté Ans).

Voici le sujet des prochaines réunions : il y aura une projection de diapos :

le mardi 8 mars : lignes 42 et 43 SNCB - ligne 1 CFL Troisvierges - Luxembourg

le mardi 12 avril : tramways belges

le mardi 10 mai : ligne Liège - Rivage depuis 1974

le mardi 14 juin : matériel belge à l'étranger ; matériel étranger en Belgique

Tous les membres qui veulent apporter des documents complémentaires à projeter sont bienvenus...

**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 :

Code-article	Désignation	prix	envoi	compris
TOTAL (*)				

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

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

N° EXP

Date

Signature

Infrastructure SNCB

Publications officielles

Modifications à la nomenclature des lignes

ligne 98 - Warquignies - Dour (BK 15.784) (2) devient (3)

ligne 98B - Warquignies - St-Ghislain (2) devient (3)

ligne 112A- Roux - Courcelles-Centre (3) devient HI

ligne 119 - Gilly Sart-Allet - Châtelet (3) devient HI

ligne 126 - tronçon Marchin - Ciney (3) devient HI

ligne 127 - tronçon Landen - Moha (3) devient HI

ligne 210 - Ans - Glain - raccord. Espérance (St-Nicolas) (3) devient HI

ligne 266 - BK 2.790 - Courcelles - Centre et Courcelles-Centre - Puits Périer (3) devient HI.

(notes SNCB des 31/8/93, 14/12/93 et 20/12/93 publiées le 15/1/94)

P. Lemja

Rappel des renvois :

(2) = ligne à exploitation simplifiée. Circulation exceptionnelle de trains de voyageurs non autorisée sans avis favorable de l'infrastructure.

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

HI = ligne hors inventaire SNCB.

La SNCB par ligne

Ligne 26 - Hal - Vilvorde : préfiguration d'un futur RER bruxellois

La ligne 26 est la tangente orientale du réseau ferroviaire bruxellois. Deux de ses gares, Merode et Delta, sont en correspondance avec la ligne 1 du métro. Son "antenne européenne", Etterbeek - Schuman, l'est aussi, en gare de Schuman. Depuis 1991, par convention passée entre l'Etat et la Région

bruxelloise, la ligne est devenue une sorte de banc d'essais d'une meilleure desserte de Bruxelles.

Ainsi, depuis septembre dernier, cette ligne a vu son exploitation "voyageurs" omnibus étoffée: à terme, lorsque toutes les modifications prévues auront été réalisées, les circulations auront triplé sur la ligne.

L'avant septembre 1993 de la ligne 26, c'était une desserte en deux demi-lignes : Etterbeek - Vilvorde au nord, Bruxelles-Schuman - Hal au sud. Toutes les heures, un train parcourait chaque demi-ligne dans chaque sens. Ce train est maintenu.

A la date du 27 septembre 1993, on a renforcé ce service d'un train omnibus par heure et dans chaque sens, de Hal à Vilvorde, sans passer par Etterbeek et Bruxelles-Schuman.

En décembre 1993, un deuxième train supplémentaire a été mis en ligne entre Hal et Vilvorde encore. Toutefois, et pour une période qui ira jusqu'à la mi-1996, la circulation des trains sur la ligne 26 sera supprimée entre Hal et Huizingen, travaux TGV obligent. Des autobus de substitution prendront le relais des trains limités à Huizingen.

Fin mai 1994, une dernière phase entrera en application. A ce moment, la desserte horaire en demi-ligne sera remplacée par un troisième train Hal - Vilvorde : on obtiendra ainsi une cadence de 20 minutes sur la ligne. En outre, la SNCB créera une liaison horaire Braine l'Alleud - Alost via Quartier-Léopold, qui empruntera la ligne 26 entre Boodael et Saint-Job. Ainsi, l'antenne "européenne" de la ligne 26 continuera à être desservie.

* * *

Ligne 31 - Ans - Liers : les coûts de la "désélectrification"

Nos lecteurs se souviennent du cas de la ligne à voie unique 31 Ans - Liers, dans la banlieue liégeoise. Longtemps abandonnée, cette ligne avait été reconditionnée et électrifiée en 1976, afin de l'intégrer dans une sorte de RER liégeois. Bien que la ligne retrouva son trafic "voyageurs" en 1976, le grand projet de RER ne se concrétisa pas, et la ligne ne connut pas le trafic voyageurs banlieue espéré. En juin 1984, dans le cadre de l'application du plan "IC-IR", le trafic voyageurs fut supprimé sur cette ligne. Quelques années plus tard, les services de l'infrastructure du District Sud-Est de la SNCB désélectrifièrent la ligne, ne laissant sur place que les poteaux caténaires, sans doute trop difficiles à récupérer.

Un député liégeois a eu l'idée de demander au Ministre des Communications quels montants avaient été investis depuis 1970 pour moderniser, électrifier, puis désélectrifier la ligne.

Voici la réponse (1).

70 millions de francs ont été investis entre 1972 et 1976 pour la modernisation et l'électrification de la ligne 31. Deux millions de francs ont été nécessaires pour le démontage des consoles et des fils caténares. Ce montant comprend également l'adaptation des gares adjacentes de Ans et Liers.

Précisons que la ligne Ans - Liers est maintenue à la demande de la *Commission Interministérielle des chemins de fer (CICF)*. Le tronçon Ans - Rocourt est actuellement parcouru uniquement par les trains de desserte de l' Arsenal du Ministère de la Défense Nationale, situé à Rocourt.

* * *

Ligne 42 : électrification Gouvy - Troisvierges

C'est le 15 décembre dernier que les Chemins de fer Luxembourgeois (CFL) ont mis sous tension, en 25 kV 50 Hz, la section internationale à voie unique Troisvierges - Gouvy de l'artère Luxembourg - Liège. Les CFL ont aussi pris à leur charge l'électrification de quatre voies principales en gare de Gouvy et de deux voies secondaires. Le programme luxembourgeois d'électrification de la "*ligne du Nord*" était ainsi parachevé, dans l'attente de son prolongement sur parcours belge, jusqu'à Rivage, promis pour 1996, et partiellement financé par les CFL.

Une première locomotive électrique CFL d'essais est parvenue à Gouvy le 16 décembre. Par ailleurs, une mini-inauguration a eu lieu, en présence des présidents des CFL et de la SNCB le 22 décembre dernier, où les syndicats belges n'ont pas manqué de rappeler leur opposition à toute suspension du trafic entre Rivage et Gouvy pendant les futurs travaux d'électrification...

L'électrification entre Gouvy et Troisvierges n'a en fait été réellement mise à fruit par les CFL que le 23 janvier 1994. A partir de cette date, trois trains de marchandises sont amenés ou repris en traction électrique à Gouvy par des locomotives électriques série 3600 des CFL. De même, un train Luxembourg - Gouvy de pointe de soirée est désormais assuré par automotrice électrique luxembourgeoise de la série "2000". Pour le reste, la desserte de l'artère Liège - Luxembourg n'est pas modifiée. On continuera donc à voir les trains IR Liège - Luxembourg remorqués par des locomotives diesel "*bleues*" série 55 de la SNCB, et composés de voitures M4 tant que la totalité de la ligne ne sera pas électrifiée.

Il convenait de saluer ce sauvetage de la ligne Rivage - Gouvy que constitue la première phase de son électrification. C'est ce qu'on fait deux associations-soeurs, la belge GTF et la luxembourgeoise GAR, qui ont uni leurs forces pour faire circuler le premier train électrique de voyageurs au départ de Gouvy vers le Grand-duché de Luxembourg...

(1) Chambre des représentants, bulletin des Questions et réponses, question n°460 du 10 mars 1993.

C'était le dimanche 16 janvier dernier : en matinée, un train électrique spécial, tracté par la locomotive luxembourgeoise 3602, arriva de Luxembourg, après une marche tendue et sans arrêt entre la capitale grand-ducale et Troisvierges, longue de seulement 50 minutes ! Outre la locomotive, le train était composé de la rame ordinairement attribuée au "Grand-ducal" (Bruxelles - Luxembourg), des voitures I6 et I10 de la SNCB, et des deux voitures rendez-vous du GAR, où l'on offrit une restauration rapide pendant toute la journée.

C'est à Gouvy que les 150 participants du GTF attendaient la rame, en tête de laquelle fut accrochée, outre la locomotive luxembourgeoise, ... une locomotive électrique polytension série 18 de la SNCB, arrivée la veille à Gouvy en véhicule, en queue d'un train IR parcourant la ligne. Arborant les couleurs belges, grand-ducales et ... européennes, ce train inaugural officiel fut l'occasion d'un périple ferroviaire ensoleillé entre Gouvy, Ettelbruck et Diekirch, avec retour par Kautenbach -Wiltz.

Certains arrêts furent mémorables. Il y eut celui de Diekirch, où le rebroussement permit de configurer la rame avec une locomotive devant, et l'autre derrière, pour éviter tout nouveau rebroussement à Ettelbruck et surtout à Wiltz. Il y eut aussi le pittoresque parcours sur l'antenne Kautenbach -Wiltz, qui n'est pas conçue pour recevoir des rames d'une telle longueur. Ainsi, l'arrêt au point d'arrêt de Merkholtz avait un goût de secondaire d'autrefois. Quant à la gare de Wiltz, avec sa voie à quai unique, elle devait continuer à recevoir l'automotrice 2000 du trafic voyageurs régulier... Ce fut l'occasion de savantes manoeuvres de garage de l'automotrice sur la voie d'évitement, puis le refoulement de la rame inaugurale "au bout des voies", tout en laissant la première portière de la première voiture à quai, sécurité des voyageurs oblige. Ainsi, on permettait la réception à quai du train régulier. Au retour de Wiltz, pas question de rebrousser dans le tunnel de Kautenbach... Aussi, la rame "encadrée" fit-elle l'aller-retour vers Goebelsmühle, avant de continuer plus au nord. L'excursion se termina à Troisvierges pour les membres du GTF. Ils y reprirent un train IR régulier, ... ainsi que la locomotive polytension 1806 de la SNCB que l'on accrocha à ce même train à Troisvierges pour rallier Liège.

Une journée originale, pour une occasion, elle aussi, originale !

Ce fut une grande première à tous égards. Voici que des associations d'amateurs ferroviaires se mettent à inaugurer de nouvelles installations... Quant à la 1806 de la SNCB, c'était son premier périple au Grand-duché de Luxembourg si l'on excepte le fameux train qu'elle tracta jusqu'à Lyon en passant par Kleinbettingen, Luxembourg et Bettembourg, il y aura bientôt vingt ans...

Nos membres trouveront tous les détails historiques, techniques et d'exploitation sur cette nouvelle électrification "internationale" dans notre nouveau ***Trans-fer hors série et hors abonnement "Electrification Gouvy - Troisvierges"***, que nous avons publié à cette occasion. Nous vous le présentons par ailleurs dans ce numéro.

Le saviez-vous ? Les roues des voitures M4 s'usent anormalement sur la liaison IR Liège - Luxembourg...

Il est normalement prévu que les trains IR qui circulent toutes les deux heures entre Liège et Luxembourg, remorqués par une locomotive série 55 "bleue", soient équipés de rames homogènes de voitures M4 (deux ou trois voitures de 2e classe, et une voiture mixte 1ère classe/fourgon).

En fait, on rencontre actuellement... un peu de tout comme matériel remorqué sur la relation... Il se fait que les roues pleines (sans bandages) des voitures M4 s'usent anormalement vite entre Liège et Luxembourg, sans que les services techniques de la SNCB aient pu en identifier clairement la cause. Est-ce l'absence de graisseurs de rails sur parcours belge, est-ce la "grande" vitesse pratiquée sur le parcours luxembourgeois particulièrement sinueux ? Toujours est-il que les voitures M4 affectées à la ligne doivent rentrer à l'atelier assez fréquemment pour le reprofilage des roues...

Comme la région de Liège ne dispose d'aucune réserve de voitures de type M4, la SNCB remplace les voitures "défaillantes" par le premier matériel à voyageurs disponible à Liège : c'est ainsi que, l'été dernier, on a vu une rame de voitures K3 remplacer au pied levé une rame M4 défectueuse. Les voitures M2 ont aussi été mises à contribution. Aujourd'hui encore, il n'est pas rare de voir en ligne l'une ou l'autre voiture I4 avec un fourgon "Eurofima"...

Photographes, à vos postes... Il s'agit des derniers trains internationaux en traction diesel de la SNCB. Quant au train quotidien Maastricht - Liège - Luxembourg - Bâle, il est temps également de le photographier : il sera supprimé au prochain changement d'horaires fin mai 1994.

* * *

Ligne 75 - section Tournai - Mouscron

A partir du 28 février 1994, cette section, jusqu'alors parcourue une fois par heure par le train IC Schaerbeek - Tournai - Mouscron, s'est vue doter d'une seconde liaison horaire. Celle-ci sera assurée par l'IC Herstal - Tournai, à nouveau prolongé jusqu'à Mouscron, afin d'améliorer, dans cette gare, les correspondances avec les trains IC Anvers - Lille de la dorsale flamande.

Néanmoins, jusqu'à la fin du mois d'avril, les trains IC Herstal - Mouscron numérotés de 856 à 863 resteront limités à Tournai en semaine. Ils seront en effet détournés, au départ de Mons, par Jurbise et Ath, afin de permettre les travaux sur le site du raccordement TGV d'Antoing. De ce fait, les IC 856 à 863 se présenteront à Tournai avec un retard de 12 minutes. Néanmoins, une navette Tournai - Mouscron circulera dans l'horaire normal de l'IC, afin d'assurer les correspondances susmentionnées à Mouscron.

* * *

Ligne 163 Libramont - Bastogne : rouvrira, rouvrira pas ?

On se rappelle que la SNCB a décidé, en mai 1993, de fermer la ligne Libramont - Bastogne-Nord au trafic des voyageurs. La société jugeait que la voie était à la limite d'usure, et que son trafic ne justifiait pas sa remise en état, ni la prise en charge, par son budget propre, du déficit d'exploitation qu'engendrait la circulation des autorails.

Malgré les pressions régionales, la SNCB maintint son point de vue, et signa avec les TEC un contrat pour l'organisation d'un service rapide d'autobus de substitution, à tarification SNCB, d'une durée d'un an. Parallèlement, ses dirigeants répétaient à tout qui voulait bien les entendre que la ligne ne serait réouverte que si un partenaire couvrait les frais de remise en état de l'infrastructure et ceux de l'inévitable déficit d'exploitation en cas de reprise de l'exploitation ferroviaire.

Nous voici arrivés en février 1994, au moment où la SNCB arrête son schéma d'exploitation 94-95 et ses nouveaux horaires, à appliquer à partir de la fin du mois de mai. Que va-t-il se passer pour notre ligne ?

Une certitude d'abord : on n'a toujours pas trouvé de solution pour une reprise éventuelle de l'exploitation ferroviaire. Aussi, la SNCB a-t-elle prolongé le contrat avec les TEC pour l'organisation du service d'autobus de substitution jusqu'en mai 1995.

La ligne n'est cependant pas définitivement condamnée. Ainsi, elle figure toujours à l'inventaire des lignes de la SNCB.

Dans la région, les mandataires locaux s'activent à débloquer le dossier. Certes, la perspective de deux échéances électorales stimule-t-elle les idées... De plus, les récents changements de personnes dans les départements ministériels amènent de nouveaux espoirs. Ainsi, le nouveau ministre luxembourgeois Jacques Santkin vient-il d'écrire à Elio Di Rupo, nouveau Ministre des Communications, pour lui demander d'agir en sorte que la ligne Libramont - Bastogne soit rouverte le plus vite possible.

Elio Di Rupo a répondu qu'il avait demandé à la SNCB un nouveau rapport technique exhaustif sur la question. Ce rapport devrait permettre de définir avec précision les coûts d'investissements et d'exploitation à prévoir, ainsi que les besoins en matériel roulant à prendre en compte dans l'hypothèse où la ligne serait remise en service. De même, une enquête sera réalisée auprès de la clientèle potentielle de la ligne Bastogne - Libramont, afin de connaître son avis sur la desserte actuelle par bus et sur ses souhaits pour l'avenir.

*d'après l'Avenir du Luxembourg - 11/02/94
recension : J. Cl. Léonard*

Nouveau service de week-end à partir de mai 1994

Confronté à de très sombres perspectives financières, le Conseil d'administration de la SNCB a décidé de diminuer l'offre de trains de voyageurs le week-end à partir du changement d'horaires qui interviendra fin mai 1994. Voici, par catégories de trains, ce qui va changer le week-end dès le 29 mai prochain (*nous ne relevons que les relations IC et IR où des changements seront apportés*).

Relations "IC"

ICE : Ostende - Anvers : limitation à Anvers ; Roosendaal non desservi.

ICG : Schaerbeek - Kortrijk - Oostende : ces trains feront de nouveaux arrêts à Burst et Herzele.

ICI : la relation Schaerbeek - St-Ghislain marquera un nouvel arrêt à Jurbise. De plus, profitant de la mise en service de la traction électrique entre St-Ghislain et Quiévrain, tous les trains seront prolongés comme en semaine à Quiévrain avec arrêts intermédiaires à Boussu, Hainin et Thulin.

ICJ : cette relation sera cadencée à l'heure, mais sera transformée en "train semi-direct". Le train Herstal - Toumai, devenu semi-direct, et qui continuera à être prolongé jusqu'à Mouscron, comme depuis le 28 février 1994, cumulera les fonctions de l' IC J ralenti, mais aussi celles des relations IR m Liers - Charleroi et IR n Charleroi - Toumai, qui seront supprimées. Le train ICJ continuera néanmoins à emprunter la "nouvelle ligne" entre Charleroi et La Louvière-Sud.

ICK : cette relation sera limitée au trajet Bruxelles - Anvers.

ICM : la relation Schaerbeek - Toumai, limitée à cette dernière gare, marquera de nouveaux arrêts à Enghien et Silly, en compensation de la suppression de la relation IR b "Anvers - Enghien/Grammont - Ath/Grammont".

Relations IR

IRb : cette relation Anvers - Geraardsbergen est supprimée.

IRf : la relation Turnhout - Poperinge circulera en régime omnibus entre Herentals et Lier, entre Mechelen et Dendermonde et entre Kortrijk et Poperinge.

IRh : cette relation sera limitée au trajet St-Niklaas - Bruxelles, et ne sera plus prolongée vers Gand.

IRi : la relation De Panne - Geraardsbergen circulera en régime omnibus entre Gent-St-Pieters et Geraardsbergen.

IRk : la relation St-Niklaas - Leuven marquera l'arrêt à Boortmeerbeek et Haacht.

IRm : Liers - Charleroi et **IRn** : Charleroi - Toumai : relations supprimées (et remplacées par la relation IC J "ralentie").

IRo : Binche - Schaerbeek circulera en régime omnibus entre Tubize et Bruxelles.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période d'octobre 93 à février 94

1/ SORTIES DE REVISION GENERALE

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

5185 - Hasselt - 25.10	5152 - Hasselt - 23.12
7377 - Merelbeke - 29.11	1806 - Kinkempois - 24.12
5542 - Kinkempois - 2.12	5537 - " - 26.01

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

439* - Kinkempois - 9.11	598 - Schaerbeek - 23.12
600 - Schaerbeek - 18.11	437* - Kinkempois - 29.12
431* - Kinkempois - 19.11	370* - Merelbeke - 30.12
432* - " - 6.12	438* - Kinkempois - 14.01
440* - " - 9.12	365* - Merelbeke - 26.01
430* - " - 14.12	
436* - " - 20.12	

(* Composition portée à trois caisses)

2/ MISES HORS EXPLOITATION : néant

3/ MODIFICATIONS A LA REPARTITION DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE

(au 31.01.94)

- **Locomotives** (suite à la fermeture de l'ATD Ronet)

2301 à 2350 : de Ronet à Merelbeke
2351 à 2383 : de Ronet à Ostende.

- **Automotrices**

167 : de Stockem à Courtrai
207 à 210 : de Merelbeke à Courtrai
211 à 226 : de " à "
227 : de Merelbeke à Saint-Ghislain
245 - 246 : de Courtrai à Saint-Ghislain
641 à 647 : de Courtrai à Schaerbeek
648 à 651 : de Courtrai à Schaerbeek
652 à 655 : de Courtrai à Ostende
657 à 664 : de " à "
724 à 730 : de Schaerbeek à Hasselt
746 à 751 : de Hasselt à Ostende.

- Tableau récapitulatif

Aux fins de clarté, voici le tableau complet de la nouvelle répartition de l'entretien électrique, arrêtée au 31.01.1994.

Atelier	Nombre	Série ou tranche	Matricules
Bruxelles-Midi	12	11	1181-1192
	14	25	2501-2514
	2	28	2801-2802
Schaerbeek	44	75	801-820
		76	821-832
		77	833-844
	47	66	601-640
		74	724-730
	31	50	010-011
			013-020
			022-025 & 027
			029-034
			035-044
6	70 Sab	595-600	
Anvers-Dam	10	21	2151-2160
	8	25-5	2551-2558
Hasselt	21	78	731-751
	52	86/89	901-952
	37	80 3X	327-335
		82 3X	336-342
		344-364	
Merelbeke	50	23	2301-2350
	55	80 2X+3X	365-370
		83 2X+3X	371-419
Courtrai	86	62	168-210
		63	211-227
			245-250
		65	251-270
Ostende	12	12	1201-1212
	5	15	1501-1505
	8	16	1601-1608
	50	21	2101-2150
	33	23	2351-2383
	20	27	2701-2720
	54	70 JH	641-655
			657-664
	78		752-756
79		757-782	

(suite)

Atelier	Nombre	Série ou tranche	Matricules
Kinkempois	6	18	1801-1806
	40	27	2721-2760
	21	83 2X+3X	420-440
	59	70 TH	665-676
	15	73/74 54P	677-723 961-975
Stockem	26	80 3X	301-326
	15	62	153-167
	24	20	2001-2019 2021-2025
Saint-Ghislain	49	22	2201-2218 2220-2250
	64	54	053, 060, 063, 067, 077, 081-083, 090, 092, 094-096, 100, 102, 104, 106-108, 113-114, 119, 121-122, 124-125
		56	129-130 132-150
	34	63 26	228-244 2601-2615 2617-2635

4/ MUTATIONS : néant

5/ MISES EN RESERVE RESEAU : néant

Mac' Machine (2/94)

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

L'automotrice hybride 020

Le 30 juin 1992, un incendie survenant à Sint-Katelijne-Waver ravageait complètement la voiture "AB" de l'automotrice double 026 (une tranche 1950, dite "à hauts quais"), l'élément "BD" du véhicule échappant toutefois au sinistre. L'AM 026 fut radiée quelques temps après (la date officielle de mise

hors-inventaire étant le 1.7.92), tandis que la voiture BD intacte était préservée à l'AC Malines.

Un an plus tard, un incendie dans l'armoire à haute tension de la voiture BD de l'automotrice double 020 (également une tranche 50) allait provoquer un "mariage d'intérêt" : depuis juin 1993, cette AM 020 circule avec l'élément préservé de la 026, renuméroté en 020...

Encore une italienne !

Le 6 octobre, l'automotrice 505 (une "tranche 1955", radiée le 1.07.93) est partie vers Modena (en Italie), où elle rejoindra ses consœurs de la tranche 1954, vendues en mars 1992 au réseau privé ATCM.

Cela porte donc à cinq le nombre d'automotrices ex-belges présentes sur ce réseau, qui exploite une ligne électrifiée en 3 kV continu entre Modena et Sassuolo : outre la 505, on y comptait déjà les 056, 064, 072 et 101, cette dernière n'étant toutefois plus en état de marche, parce que *cannibalisée*.

Par ailleurs, la firme SATTI, jouant les intermédiaires pour un autre réseau privé italien (dont nous ignorons toujours la véritable identité), a également racheté (en janvier 1993) des automotrices radiées à la SNCB : il s'agit des AM 058, 061, 099 et 529. Après les nombreuses locomotives Diesel (des séries 59, 60 et 80) déjà revendues en seconde main, l'Italie s'avère donc un débouché florissant pour les "vieilles croûtes" de la SNCB !

Les automotrices Budd "new look"

La révision intermédiaire des 21 automotrices de la tranche 1956 (les "inox", encore surnommées "casseroles", reconnaissables grâce à leur revêtement en acier inoxydable non peint) sera effectuée par la SNCB elle-même, dans ses ateliers de Cuesmes, de Malines et d'Ostende. Cette décision du conseil d'administration de la SNCB a été prise après le tollé provoqué par l'attribution du marché de la rénovation des quatre voitures "Grill Express" ex-SNCF aux ateliers - privés - des Wagons-Lits d'Ostende.

Rappelons qu'il fut même question un moment de faire assurer la révision de ces Budd en... Italie, par la firme privée qui se charge actuellement du reconditionnement de nos ex-type 54 expatriées !

Du neuf pour les automotrices quadruples

Après des années de relative stabilité, l'utilisation des automotrices quadruples va connaître de profondes modifications à l'occasion du nouveau service horaire, le 29 mai prochain : alors qu'elles disparaîtront complètement de la relation IR Gand-St-P - Bruxelles - Saint-Nicolas (elles y seront remplacées par des automotrices triples), les "quadruples" apparaîtront sur les IR entre Binche et Louvain-la-Neuve (via Bruxelles), où elles se partageront les

trains avec des AM doubles. En effet, cinq "quadruples" seulement vont être libérées, ce qui est insuffisant pour assurer tous les trains de l'IR "o". Pour ce faire, il faudra attendre la venue des AM 96 en... 1996, qui libèreront les "quadruples" engagées sur les IC et les IR entre Anvers et Charleroi...

A propos, parlons-en : le 29 mai prochain mettra - enfin ! - terme aux réutilisations en sept minutes des IC en IR (et vice-versa) en gare d'Anvers Central. Cette mesure, décrétée il y a deux ans par unique souci de mieux rentabiliser le matériel, provoquait depuis lors des retards chroniques sur tout l'axe A-B-C (1), et plus particulièrement aux heures de pointe.

Une preuve, si besoin en était, qu'à la SNCB, le respect du client l'emporte encore - parfois - sur les statistiques arides de certains technocrates bomés... (Mais non, ce n'est pas forcément un pléonasme..!)

Les automotrices 841 et 844

Ces deux automotrices quadruples étaient les dernières de leur série à arborer l'élégante livrée orange/grise, si caractéristique. Ces deux perles ferroviaires vont très bientôt disparaître : la 841 est déjà entrée à l'AC Malines le 6.12.93 pour révision générale, et en ressortira en bordeaux, au grand dam (comme Anvers du même nom...) des amateurs.

L'ultime "quadruple" orange sera donc la 844, qui sera prise en mains vers la fin mai. A ce moment ne subsistera plus que la 808, toujours revêtue de sa livrée "pseudo-VTM", depuis que les logos de la chaîne privée ont pudiquement été effacés...

Contrairement à ce qu'annonçait récemment un confrère bien (?) informé, la première quadruple en livrée "Break" n'est donc pas pour demain...

La dorsale wallonne entièrement équipée avec automotrices triples

A partir du 29 mai prochain, tous les trains IC mis en ligne entre Liers et Toumai (prolongés jusqu'à Mouscron depuis le 27 février dernier) seront assurés par des automotrices Break triples. Comme indiqué dans les "Statistiques du matériel moteur" ci-dessus, ce sont principalement les Breaks doubles de l'effectif de Kinkempois qui subissent actuellement la transformation en "triples", d'où les compositions bigarrées visibles pour l'instant sur cet axe.

Des trains de quinze voitures d'automotrices !

La transformation des automotrices Break doubles en triples induit un effet pervers assez inattendu : à composition égale, le nombre de places

(1) - Anvers - Bruxelles - Charleroi.

offertes en 1ère classe dans un train composé d'automotrices Break triples est nettement inférieur à celui offert par une rame de "doubles", au point que des renforcements aient déjà dû être prescrits !

Mais que faire lorsqu'une rame de six doubles est remplacée par quatre triples, et qu'il y a sur-occupation ?

Comme la procédure de "surclassement" ne semble pas prévue (!) à la SNCB, il faudra bien se résoudre à... renforcer.

C'est ainsi que devront bientôt apparaître les premiers trains composés de cinq automotrices triples, soit quinze voitures !

Un premier parcours d'essai (à vide) a eu lieu le samedi 12 février entre Hasselt et Landen, et un premier train commercial forcé à cinq "triples" aura dû rouler le lundi 21 février : il devait s'agir de l'IC 657, entre Bruges et Landen.

D'autres trains devraient suivre : l'IC 682 par exemple, est souvent évoqué.

Les nouvelles automotrices "tranche 96"

Retombée inattendue de la visite de l'autorail triple IC3 des DSB à Schaerbeek en 1992, lors de l'exposition "Eurailspeed" : afin de concilier les exigences commerciales (intercirculation entre automotrices) et techniques (une cabine de conduite occupant toute la largeur de la caisse), les 120 futures automotrices triples (AM 96) de la SNCB seront équipées de cabines de conduite pivotantes, comme celles de l'autorail danois !

Espérons toutefois que l'esthétique frontale en forme de "tranche de saucisson" des rames danoises, sera revue par la SNCB, sinon, le surnom de ces nouvelles rames est d'ores et déjà tout trouvé...

Les dernières révisions HLE de Malines

La dernière révision générale effectuée par l'AC Malines sur une locomotive électrique a concerné la 2381, qui en est sortie le 22 septembre 1993.

Quant aux dernières révisions intermédiaires, elles ont concerné les 2553 (sortie le 1.12.93) et 1603 (sortie le 26.01.94). Devraient suivre : les 1501, 1605 et 1604. Début mai, l'AC Salzennes reprendra seul le flambeau des révisions "locomotives". A ce moment, l'AC Malines ne s'occupera plus "que" des automotrices, des autorails et des voitures à voyageurs.

Le grand retour de la 1505 !

On ne l'attendait plus, et pourtant : la malchanceuse locomotive électrique tritension 1505, ravalée ces dernières années au rang de... banque

d'organes pour ses homologues de la série 15, roule à nouveau, et vers Paris, encore bien !

Privée de ses armoires à redresseurs à la suite d'un court-circuit, elle avait séjourné à l'AC Malines du 10.12.90 au 11.02.91, mais l'équipement monophasé n'y avait pas été remis en service. Devenue monotension, cette loco avait alors été cantonnée pendant un certain temps sur l'axe Ostende - Welkenraedt, assurant un train IC aller-retour par... mois ! Rejointe dans son infortune par la 1504 quelques temps après, elle sera finalement cannibalisée à Ostende, où elle était garée le long de l'ATE.

Mais tout ceci n'est plus qu'un mauvais souvenir : le 21 décembre 1993, elle sortait de l'AC Malines, complètement remise en état, et équipée de deux nouvelles armoires, façon "Malines". Après le traditionnel rodage, elle a tout de suite prêté main-forte à l'effectif des locomotives polytension engagées sur les relations vers Paris, qui en a bien besoin.

Et comme une bonne nouvelle vient rarement seule, la 1504 - l'autre série 15 privée de ses redresseurs à diodes - sera aussi rendue apte au 25 kV, par le montage de nouvelles armoires...

Ces deux renforts inespérés permettront à la SNCB de remorquer à partir de mai prochain les TAA 1231 et 1236 (*trains autos accompagnées*) entre Schaerbeek et Lille (via Tournai).

Ces trains, qui relient deux fois par semaine Schaerbeek à Lourdes en saison d'été, circulaient auparavant via Quévy, et étaient remorqués par une locomotive monotension, avec, inévitablement, un relais de machines à Quévy.

La saga des CC 40 100 SNCF

Finalement, la SNCF a décidé de ne pas fermer le dépôt de Paris La Chapelle en 1994, et le transfert de l'entretien des neuf locomotives quadritension CC 40100 françaises vers l'atelier SNCB de Kinkempois (*voir Trans-fer n° 81*) n'aura pas lieu.

Un groupe de travail SNCB - SNCF avait pourtant étudié ce transfert dans les moindres détails, et avait conclu que cette option était préférable à la mutation de ces engins vers un autre dépôt de la SNCF...

Seul un différend subsistait : la SNCB voulait être remboursée sur base des frais réels encourus, alors que la SNCF ne proposait qu'un remboursement forfaitaire. Eu égard à l'état de vétusté avancé de ces locomotives, cette deuxième solution aurait sans doute été un fameux "four" pour les "petits Belges" !

La SNCF est pourtant bien au courant de l'état réel de ses 40100, puisqu'elle vient de décider leur retrait définitif du service pour janvier 1995. Elles devraient être remplacées par des locos belges bitension de la série 12, qui reprendraient tous les trains "TEE" et "EC" à leur compte entre Bruxelles et Paris, à moins que... les rames TGV Réseau tri-tension ne pointent leur beau museau ! Il semble en effet difficilement imaginable que la SNCF accepte de cantonner ses rames "tri" au trafic Paris - Lille.

Ainsi, si l'hypothèse des "TEE en TGV" se vérifiait, les belles rames inox "PBA" seraient alors transférées sur les relations "EC" entre l'Allemagne, la

France et la Belgique, du moins pour les trains actuellement assurés par du matériel de la DB.

Ce dernier serait alors engagé sur des relations intérieures entre les ex-"deux" Allemagnes, où il fait cruellement défaut. Finalement, tout le monde y trouverait son compte...

Des "Asytrif" à la SNCF

Les conséquences pratiques du retrait de la délégation française du groupe de travail tripartite SNCB - SNCF - CFL, chargé de l'élaboration d'une locomotive bi-tension 3 kV/25 kV commune aux trois réseaux (voir *Trans-fer n°87*), ne se sont pas fait attendre : jouant cavalier seul, la SNCF vient de commander trente BB 36000 tri-tension, qui ne seront rien d'autre que des BB 26000 "Sybic", bitension 1,5 kV continu - 25 kV alternatif, qui seront rendues aptes à circuler sous 3 kV !

La SNCF justifierait officiellement ce coup de force par l'effondrement de son trafic "fret" en service intérieur, ce qui rendrait superflu la commande d'une partie des 176 "Sybic", à Alsthom en 1990. Les trente engins - en cours de livraison - ainsi transformés seraient principalement destinés à assurer le futur trafic "fret" entre la sortie du tunnel sous la Manche et le réseau belge.

Mais d'aucuns chuchotent déjà que la véritable raison de ce spectaculaire volte-face serait bien plus mercantile : jusqu'ici, la SNCF ne jurait que par la traction *synchrone*, pour les engins de traction de forte puissance. Pourtant, il semble désormais acquis que l'avenir est à la traction *asynchrone*, qui a démontré sa supériorité à l'étranger (pour preuve, la S 252 espagnole et sa soeur portugaise, l'"Europrinter" de Siemens, la "loc 2000" d'ABB, etc...).

Errare humanum est, perseverare diabolicum : cet inexplicable (?) entêtement de la SNCF empêchait jusqu'à présent GEC Alsthom de réaliser une loco universelle à traction asynchrone, capable de rivaliser valablement avec les réalisations étrangères.

Privé ainsi d'un marché à l'exportation prometteur, GEC Alsthom aurait fait pression sur la SNCF, qui renoncerait enfin à son dogme.

Les ex-Sybic transformées répondront donc au néologisme barbare de "**Asytrif**", pour "*Asynchrone tri-tension*". Et GEC Alsthom disposera enfin d'une "vitrine" pour l'exportation, vers... la Belgique et le Luxembourg, par exemple... Plus fort que le roquefort, qu'on vous disait !

Les locomotives Diesel "à boule"

Les locomotives Diesel de route 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, ont leur numéro matricule précédé d'un gros point (ou d'une boule), réalisé à la peinture.

Depuis le 18.11.93, les engins suivants sont à ajouter à la liste publiée dans *Trans-fer* n°89 :

- Série 55 de Kinkempois : 5517, 5524, 5538, 5539
- Série 62 de Kinkempois : 6302 (au lieu de 6303)
 - de Merelbeke : 6303
 - de Monceau : 6263, 6266, 6270, 6272.

Par contre, il faut barrer de cette même liste les 5533 et 5537 de Kinkempois, à partir du 21.01.94.

La 5209, éphémère 5321...

Bien que la renumérotation des 52 en 53 ait été arrêtée après 1989, la 5209 de Stockem a été renumérotée par erreur en 5321 par l'AC Salzennes, à sa sortie de révision générale en décembre 92. C'est l'ATD Stockem qui y a mis bon ordre, en la repeignant 5209, le 12.07.93. Elle n'aurait pourtant roulé sous le n°5321 que très peu de temps, puisqu'elle était immobilisée pour avarie à la génératrice principale du 20 mai au 15 juin.

Bientôt des 232 ex-Est allemandes en Belgique

L'arrivée de quinze locomotives ex-DR du type 232 au *Bahnbetriebswerk* d'Oberhausen 1 (D) y a évincé les traditionnelles 215 DB, très connues sur le réseau belge. Il entre dans les intentions de la "*Deutsche Bahn*" réunifiée de remplacer les 215 par ces 232 venues de l'Est, même à l'étranger : à partir de septembre prochain, certaines de ces lourdes CC de 3000 ch pourraient donc venir jusqu'à Anvers-Schijnpoort et Kinkempois en service régulier, en tête de trains du trafic combiné.

Des Diesel étrangers pour les travaux TGV

Le besoin en locomotives Diesel sur les chantiers TGV en Belgique sera tel que la SNCB ne pourra y répondre seule.

Des pourparlers sont déjà en cours avec les réseaux limitrophes afin d'envisager la location - ou l'achat - de leurs engins éventuellement disponibles.

Ainsi, la SNCF pourrait mettre à disposition de *TUC-rail*, le maître d'oeuvre de la ligne à grande vitesse (LGV) belge :

- 18 A1A-A1A du type 68 000 ;
- 18 CC du type 65 500 ;
- 30 BB 66 000 ;
- 47 BB 63 000 ;
- 10 locotracteurs Y 7000.

Comme pour les 59 louées il y a quelques années à la SNCF, les "gros" Diesel (68 000, 65 500 et 66 000) seraient loués à *TUC-rail*, le gros entretien restant à charge de la SNCF.

Par contre, les deux dernières séries citées sont proposées à la vente, eu égard à leur faible potentiel kilométrique.

Par ailleurs, des pourparlers sont également en cours avec les *Nederlandse Spoorwegen*, qui pourraient céder pour une période de trois ans un nombre encore indéterminé de locomotives de la série 2200/2300 en cours d'amortissement.

Des 1800 des CFL en révision à Kinkempois ?

Les CFL envisageraient sérieusement de faire exécuter certaines révisions limitées (RL) de leurs locomotives Diesel type 1800 (les consoeurs luxembourgeoises des 55 SNCB) par l'atelier de Kinkempois. Cette mesure, qui serait dictée par un manque de personnel disponible aux ateliers centraux de Luxembourg, concernerait les locs 1816, 1817, 1818, 1819 et 1920.

Jusqu'il y a peu, les CFL avaient l'intention de radier progressivement leurs types 1600 et 1800, mais le retard pris dans la conception de la locomotive électrique du futur (étudiée conjointement avec la SNCB) a contraint les CFL à maintenir ces engins en service, ce qui implique leur passage périodique en révision. Pris par d'autres tâches, le personnel luxembourgeois en service aux Ateliers de Luxembourg ne pourra toutefois y faire face, d'où la mesure préconisée.

La DB maintient certaines locos en livrée d'origine !

Réalisant le voeu de pas mal d'amateurs du rail, la DB a décidé de maintenir certaines locomotives dans leur livrée d'origine, au lieu de les repeindre dans les tons actuels. Aussi bien les locomotives électriques que Diesel sont concernées. Ainsi, une 103, deux 110, une 111, 113, 140, 141, 150, 151 et une 181 bénéficieront de cette mesure - qui ne coûte rien à part... de la bonne volonté - une décision qui est à mettre en parallèle avec la repainting récente des six automotrices "Sabena" en bordeaux, ou encore le triste bariolage des belles quadruples "gris souris" en bordeaux bon teint... On se prend en effet à rêver ce que le rail belge pourrait offrir comme diversité si cette mesure était appliquée en Belgique !

La 8001 n'est plus la seule "autorisée TGV"...

Un sécheur d'air du même modèle que celui monté fin 1993 sur la locomotive de manoeuvres 8001 de Schaerbeek (voir *Trans-fer n°89*), équipe également la 8020. Devraient suivre très bientôt, les 8002, 8032 et 8033. Ainsi transformées, ces cinq locos pourront assurer - en double traction ! - les

déplacements des rames "Eurostar" sur la cour de l'atelier TGV de Forest, tant que celle-ci ne sera pas électrifiée .

HLR : un fameux coup de grain à l'horizon !

L'âge des locomotives de manoeuvres (HLR) de la SNCB varie actuellement entre 16 ans (pour les 82 de la 2e tranche) et 39 ans (pour la série 70). Mais certaines de ces séries d'engins sont à bout de souffle : eu égard à leur mauvais état général, le Département du Matériel de la SNCB a prévu de radier à brève échéance les 12 dernières locos de la série 84 (1ère tranche) et les 18 locos de la série 83.

Des fissures apparaissent de manière de plus en plus régulière dans les longerons des châssis, ainsi qu'aux bâtis de moteurs équipant les 84 (I).

D'autre part, les besoins actuels et futurs en HLR sont en net recul par rapport aux années précédentes, par suite de la rationalisation (comprenez : la fermeture) des cours à marchandises, et de la réduction du nombre des gares de formation.

En clair, un effectif d'à peine 260 locos de manoeuvre devrait suffire pendant les dix prochaines années, alors que l'effectif actuel est de 330.

Les trente HLR déjà nommées vont donc être mises hors inventaire à brève échéance, tandis que 31 HLR de la série 84 (2e tranche), 7 HLR 80 et 15 HLD 62 seront cédées au Département Infrastructure, dans le cadre des chantiers TGV.

Ces radiations et cessions massives vont nécessiter prochainement une véritable cascade de mutations, afin de rééquilibrer les effectifs par ateliers d'entretien. Pas moins de 115 engins verront leur carrière administrative modifiée à cette occasion !

Au cours des prochaines années, la radiation de 32 HLR 80, 10 HLR 84/3, 25 HLR 85 et des 6 HLR 70 (soit au total 73 engins) devrait encore survenir, par suite de leur vétusté ou de la croissance exagérée de leurs frais d'entretien.

Cela ne laisse à l'évidence que peu de place pour une nouvelle locomotive de manoeuvres, et l'expérimentation actuelle de la 8070 à Schaerbeek semble plus relever du baroud d'honneur de son constructeur (CMI) que d'un réel intérêt - si minime soit-il - de la part de la SNCB...

Mac' Machine (2/94)

Exposition ferroviaire dans l'ancienne gare de Saint-Vith, 1-30 avril 94

Organisation du cercle historique "Zwischen Venn und Schneifel". 200 photos et documents inédits sur la machine à vapeur, la construction du Rhin de fer Cologne - Anvers, la construction de la Vennbahn d'Aachen à Troisvierges et Prüm, et les autres lignes de la région. Evocation de la situation actuelle de la Vennbahn.

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.

© **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**