

BELGIQUE - BELGIË
P.P.
LIEGE X
9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 92 - Juillet 1994 - 60 BEF

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

Sommaire

numéro 92 juillet 1994 17ème année

Infrastructure SNCB

La SNCB par ligne..... 3

Matériel SNCB

Statistiques matériel moteur.....23

Le matériel moteur sous la loupe.....28

Les dernières voitures M3 en Israël.....37

Voitures usagées SNCF à la SNCB !.....39

TGV SNCF sur Paris-Bruxelles en 1995.....43

Fin des CC 40 100 SNCF.....45

Activités du GTF asbl

Le GTF aux Trois Vallées.....46

Nouvelle édition : Les chemins de fer.....47

Encart

prochain voyage : Charleroi - 20 août 1994

Colophon

Trans-fer est distribué trimestriellement à tous les membres du GTF asbl.

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 : 1250 ex.

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

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

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

Infrastructure SNCB

La SNCB par ligne

□ Ligne 0 - Jonction Nord-Midi: la métamorphose de Bruxelles-Midi

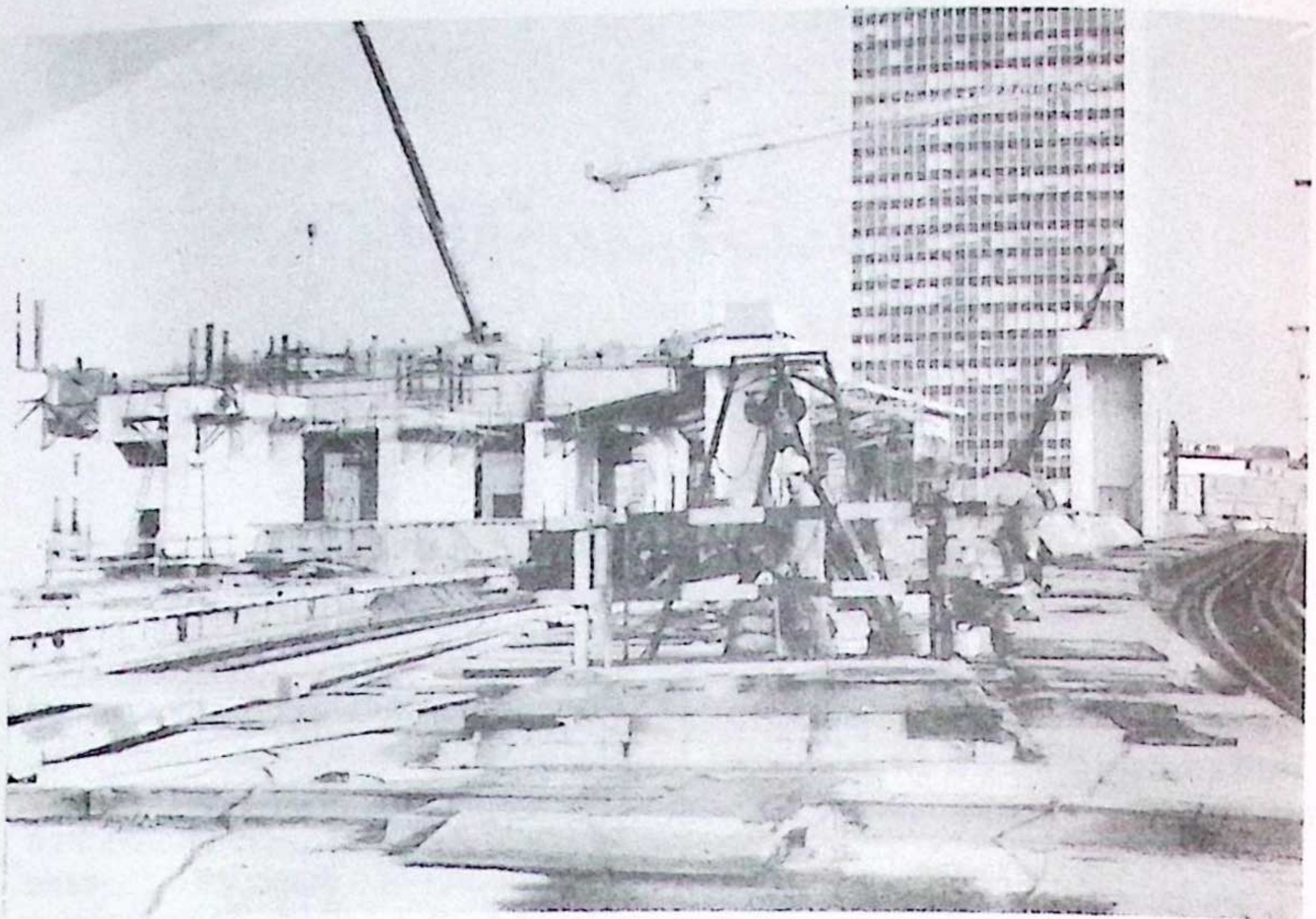
Réalisée dans le cadre des projets TGV et STAR 21, la transformation de la gare de Bruxelles-Midi compte parmi les plus grands chantiers urbains actuellement en activité en Belgique. Un des défis à relever est de réaliser les travaux dans des délais très stricts alors même que la gare reste en activité et sans perturbations majeures. Les travaux, entamés fin 1992, devraient s'échelonner jusqu'en 2000, pour un coût total de 5 milliards de francs.

Les objectifs des travaux

Datant de 1949, la gare du Midi pourrait, selon la SNCB, voir son trafic augmenter de 50 % d'ici l'an 2000. Aussi, il est apparu impératif de la réaménager en profondeur afin de la rendre plus spacieuse et de la doter de services et d'accès plus faciles et plus nombreux. Les transformations portent sur l'installation d'un travel-center

avec 34 bureaux remplaçant les 12 anciens guichets actuels ⁽¹⁾, l'aménagement d'une zone commerciale et le développement d'équipements d'accueil : salle d'attente modernisée, deux bureaux d'information, un salon d'affaires avec photocopieuses et télécopieurs (fax) réservé aux voyageurs munis d'un billet de 1ère classe avec supplément. De plus, la SNCB procède à la pose de nouveaux escaliers roulants permettant (c'est une nouveauté en Belgique) de monter aux quais OU d'en descendre, le montage d'ascenseurs et tapis roulants. En outre, la SNCB a prévu la modernisation des quais et le remplacement des couvertures de quai par une toiture composée alternativement de lanterneaux et de zones couvertes, le tout supporté par une charpente métallique..

⁽¹⁾ - pour raisons évidentes de sécurité, deux guichets « classiques » seront ouverts la nuit.



Deux vues du terminal TGV de Bruxelles-Midi en construction
(photos D. MOINIL et K. TOURNAY - © SNCB - Moyens Audio-visuels)

En outre, l'arrivée du TGV à Bruxelles, capitale de l'Europe, commande aussi un réarrangement de la gare, tout particulièrement le long de la rue de France. Bruxelles-Midi accueille aujourd'hui 80.000 voyageurs. L'arrivée du TGV pourrait lui apporter 50.000 voyageurs supplémentaires.

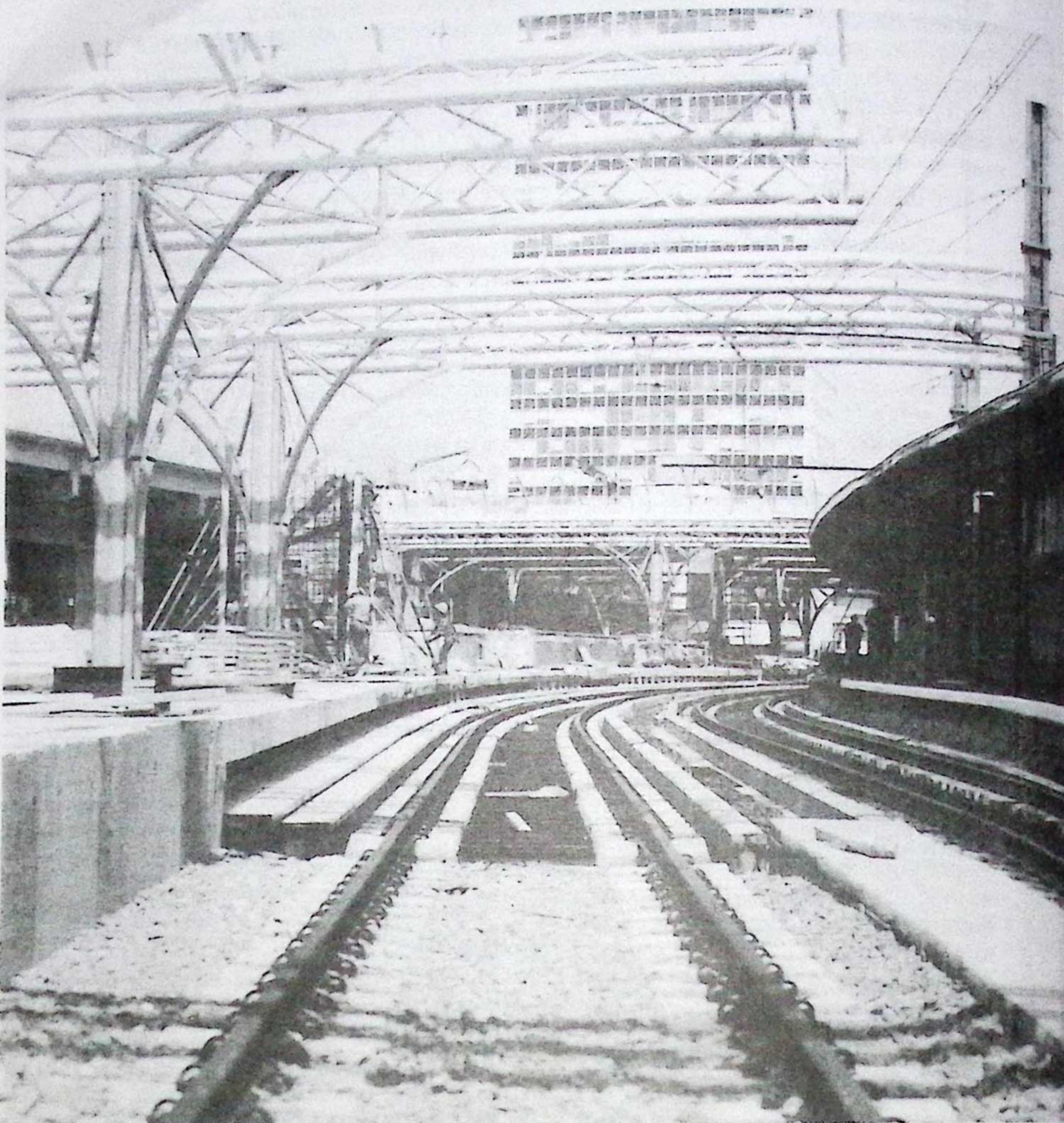
Il est prévu que la réception des TGV Eurostar Londres - Bruxelles aura lieu sur les voies 1 et 2 réaménagées et en cul-de-sac de Bruxelles-Midi. Vu les problèmes de sécurité (craintes d'attentats notamment) mis en avant par les Britanniques lors du franchissement du tunnel sous la Manche, les voies 1 et 2 seront complètement clôturées et isolées du reste de la gare et le terminal correspondant séparé des autres espaces de la gare : les mesures de sécurité s'y apparenteront à celles en vigueur dans un aéroport. Le voyageur pour Londres devra franchir un portillon de contrôle automatique déclenché par son titre de transport « Sabin » ou se rendre au comptoir d'échange de billets s'il est muni d'un titre de transport ordinaire. Les formalités douanières seront accomplies dans des locaux ad hoc. Ce terminal Eurostar comportera une zone commerciale, des toilettes et une zone d'embarquement pour les voyageurs en attente : ceux-ci ne seront en effet admis aux quais et à bord des Eurostar Bruxelles - Londres que 20 minutes avant le départ) : le tout sera surveillé par caméras de télévision et des installations de contrôle de sûreté particulières. D'autre part, le personnel chargé de desservir les Eurostars et les services en gare voie 1 et 2 devra être

muni de badges et se soumettre à des contrôles particuliers. Les mêmes procédures de sécurité seront applicables à l'atelier d'entretien TGV de Forest, que les membres du GTF ont exceptionnellement pu visiter le 11 juin dernier, lors de notre excursion à Bruxelles, moyennant des consignes de sécurité draconiennes, allant jusqu'à l'interdiction de prendre des photos !⁽²⁾

D'autres TGV seront reçus à terme à Bruxelles-Midi : ceux de la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam/Köln. Les voies 3 à 6 leur seront réservées, en libre accès cette fois... (pas d'enregistrement de bagages, ni de consignes particulières de sécurité). Les voies 3 et 4 seront spécialisées au trafic TGV Paris - Bruxelles - Cologne, les voies 5 et 6 à l'axe TGV Paris - Bruxelles - Amsterdam.

Les voies 7 à 22 seront conservées et accessibles aux autres trains.

⁽²⁾ - toutes ces mesures de sécurité peuvent nous paraître superflues, ou d'un autre âge, à nous Continentaux. Faut-il rappeler que la Grande Bretagne essaye, depuis 25 ans, de régler le douloureux problème irlandais... et que l'Armée Républicaine Irlandaise (IRA) se signale périodiquement par des attentats aussi sanglants que spectaculaires sur le territoire britannique, ou contre des intérêts anglais. Ceci explique cela...



Le nouveau terminal TGV de Bruxelles-Midi en cours de construction
photo L. GOOSSENARTS (© SNCB - Moyens Audio-visuels)

Le nouvel espace de la gare : « une gare du futur pour les voyages du futur »

Les architectes ont conçu une gare plus conviviale et plus moderne. Ils ont agencé la gare autour de cercles de convergence situés aux points de passage principaux. Autour de ces cercles, différentes zones seront aménagées : zone commerciale, terminal Eurostar, espace TGV autre qu'Eurostar, Travel center, service des bagages. Au centre de ces zones, se trouvera le hall central de passage. Néanmoins, certaines structures de base de la gare existante seront conservées. Ainsi, les structures métalliques en forme de lys, typiques de Bruxelles-Midi, seront conservées, repeintes et intégrées dans le design moderne de la future gare. Cette même forme de lys sera reprise à l'étage supérieur pour la couverture des quais. Une attention particulière sera apportée à l'isolation acoustique.

Travaux exécutés à ce jour

Ce qui devait être démoli dans la gare l'a été de décembre 1992 à mai 1993. Ainsi, la célèbre et disgracieuse tour a été démolie en décembre 1992. Un parking pour la clientèle a été construit à l'angle de la rue de France et de la rue de l'Instruction de mai à juillet 1992. De nouveaux bureaux pour la réception et l'expédition des colis au rez de chaussée des bâtiments situés avenue Fonsny ont été construits de janvier à septembre 1992. Les services de la gare ont été déménagés

en juillet 1992. Vingt-huit escaliers roulants ont été installés pour tous les quais de juillet à décembre 1993, tandis que quatre tapis roulants ont été montés pour l'accès aux quais TGV.

Travaux en cours

Voies et quais

Le parachèvement des voies et quais 1 à 6 destinés au trafic TGV est en cours: la couverture de cet espace est en cours de pose, de même que le dallage des quais. Les voies 1 et 2 du terminal TGV transmanche devraient être opérationnelles en août prochain, de même que le travel center. En septembre 1994, les voies 3 à 6 du terminal TGV seraient mises en service ⁽³⁾, pour le trafic intérieur et en phase provisoire. L'achèvement total du terminal TGV est attendu pour juillet 1996. Il sera dirigé par un Inspecteur du mouvement de la SNCB, bombardé au grade de « terminal manager », un anglicisme de plus, comme ceux dont la SNCB, Etienne Schouppe en tête, aime à se gargariser pour le moment...

Terminal

Le gros oeuvre du bâtiment du terminal est achevé à 80 %. Les travaux de plafonnage, revêtement de sol, électricité, chauffage et ventilation sont en cours. Dans le travel center, les travaux sont bien avancés. Le gros oeuvre est terminé et

⁽³⁾ - à cette occasion la voie 3, qui était en cul de sac dans la configuration ancienne de la gare, sera prolongée vers la Jonction Nord-Midi.

le revêtement de sol est en cours, ainsi que l'installation du chauffage et de l'électricité. Les escalators sont posés et les parachèvements en cours. □

documentation : Service « Presse et Relations Publiques » SNCB

□ Ligne 26 - Haren - Halle, un nouveau service cadencé

Embryon d'un futur RER bruxellois, la ligne 26 a vu sa desserte voyageurs complètement repensée depuis 1993. Un nouveau service « définitif » fonctionne depuis le changement d'horaire de mai 1994.

Depuis la fin du mois de mai 1994, trois trains par heure en semaine desservent la totalité de la ligne 26, entre Vilvorde ⁽⁴⁾ et Huizingen, sans arrêt ni à Etterbeek, ni à Bruxelles Quartier-Léopold, deux gares qui ne seraient accessibles qu'au prix d'un rebroussement.

Actuellement, ce service cadencé est limité à Huizingen, à quelque trois kilomètres de Hal, à cause des grands travaux TGV en cours dans cette gare. De ce fait, Hal n'est en effet accessible qu'à voie unique au départ d'Huizingen: les services compétents de la SNCB ont estimé qu'ils étaient incapables d'organiser un service cadencé de qualité sur cette portion à voie unique, qui voit aussi passer les quelques trains de marchandi-

⁽⁴⁾ - l'un de ces trois trains est amorcé à Malines.

ses que l'on n'a pas pu détourner. Nous ne sommes pas en Suisse... Aussi, jusqu'en juin 1996, les voyageurs pour Hal devront-ils descendre à Huizingen pour y emprunter un autobus de substitution : inutile d'écrire que la clientèle en est assez mécontente...

Outre ce service trihoraire, la SNCB a aussi instauré, depuis fin mai, un service cadencé à l'heure entre Braine l'Alleud et Alost. Celui-ci a la particularité d'emprunter la ligne 26 entre la bifurcation de Linkebeek et celle de Boondael. Cet itinéraire lui permet de desservir les gares de Bruxelles Quartier-Léopold et de Schuman, dans un quartier en pleine expansion, puisque l'Union Européenne y construit de nouveaux immeubles de bureaux ⁽⁵⁾. Aussi, on voit des voyageurs utiliser aujourd'hui les points d'arrêt de St-Job ou Boondael comme gare de correspondance entre le service Braine-l'Alleud - Alost, et les trains cadencés de la ligne 26 et vice-versa : à cet effet, ces points d'arrêt ont été munis d'un mobilier urbain (abris de quais, sièges, revêtement de sol) nouveau et du plus bel effet. Espérons que celui-ci sera respecté...

Rappelons enfin que la ligne 26 bénéficie d'une tarification intégrée SNCB/STIB unique sur le réseau... Il ne manque qu'un

⁽⁵⁾ - au delà de Bruxelles - Schuman, l'itinéraire de cette nouvelle relation ne manque pas d'originalité : bifurcation Josaphat - bif. Pont-de-Senne par une ligne à voie unique traversant en tunnel sous le faisceau de garage de Bruxelles-Nord, bif. Laeken, bif. Jette, Jette et ligne 50 vers Alost...

matériel adapté... Mais là, la SNCB attend que la Région Bruxelloise investisse avec elle... □

□ Ligne 28 - Bruxelles-Midi, Cureghem - Jette, une ligne fantôme de la SNCB...

La ligne 28 ne connaît plus qu'un seul parcours régulier accessible aux voyageurs (et encore, depuis le nouveau service d'été 1994 seulement): le train saisonnier "Freccia Del Sole" E 1291, partant tous les vendredis de Schaerbeek, à destination de l'Italie, et qui circule via la ligne 28, Bruxelles-Midi, et la Jonction Nord-Midi ! Voyons sa physionomie aujourd'hui...

Mise en service en 1871, et électrifiée entre 1955 et 1961, cette ligne a été cette ligne, qui constitue la ceinture ouest de Bruxelles, a été rééquipée, au cours des années 1980, d'installations pour voyageurs, le plus souvent en correspondance avec la ligne 1 du métro (branche « Beekant - Heysel »). Celles-ci avaient été conçues pour organiser sur cette ligne un service « RER », un peu à la manière de ce que la SNCB a mis en route sur la ligne 26 (ceinture « Ouest » de Bruxelles). Ce projet ne s'est pas concrétisé, et toutes ces installations, flambant neuves, sont aujourd'hui inutilisées. En voici une brève description dans le sens sud-nord.

Cureghem : le bâtiment de gare, qui menaçait ruine faute d'entretien, a été rasé il y a quelques années ;

le passage sous voies qui subsiste toujours, ne mène plus nulle part, puisque la façade en front de rue a été murée !

Bruxelles-Ouest : le premier des points d'arrêts de la ligne 28, qui n'a jamais servi en exploitation régulière voyageurs, depuis sa rénovation ; il est conçu pour être en correspondance avec le métro ligne 1.

La gare de marchandises de Bruxelles-Ouest avait été conçue, elle, comme *terminal rail-route* de la capitale. Située juste après les quais en direction de Laeken, elle a subi dernièrement le démontage de quasi toutes ses voies.

Au nord de Bruxelles-Ouest, on a profité de ce que les voies « métro » longeaient les voies SNCB pour aménager un raccordement SNCB/STIB : il sert principalement à admettre les engins meuleurs de rails SPENO sur les branches "Ouest" du réseau métro de la STIB: vu leur poids, ils ne sont pas autorisés à circuler sur les voies métro entre les stations De Brouckère et Gare Centrale, là où le tunnel métro franchit le tunnel de la Jonction Nord-Midi.

Simonis : 2ème point d'arrêt qui n'a jamais servi en exploitation régulière depuis sa rénovation ; celui-ci est également, en principe, en correspondance avec les deux lignes du métro. A signaler que ce point d'arrêt a été tout récemment ouvert aux voyageurs pendant quelques jours (!), à l'occasion d'un déraillement survenu en gare de Jette : à cette occasion, une navette compo-

sée d'une automotrice double circuit en boucle de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Midi via la ligne 28, et desservait Simonis au passage, où des autobus STIB relevaient la correspondance en surface vers Jette, à la grande surprise - faut-il le dire - des rares voyageurs, qui n'osaient même pas y descendre...

Pannenhuis : 3ème point d'arrêt inutilisé de la ligne 28, également en correspondance, en principe, avec la ligne 1 du métro. C'est un peu plus loin que se trouve le raccordement électrifié à double voie menant aux installations « marchandises » de Bruxelles-Tour-et-Taxis.

On arrive alors à **Y Laeken** : les voies forment un triangle, dont les sommets sont : Pannenhuis, Laeken (une ex-"gare-pont", dont les quais ont été arasés et déplacés vers Bockstael, en correspondance avec la ligne 1 du métro), et Jette...

Cette ligne sera-t-elle utilisée un jour dans le cadre d'un futur RER bruxellois ? Mystère... □

Edmond Son

□ Ligne 36 - Bruxelles - Liège : grands travaux TGV en gare de Liège-Guillemins

A l'occasion de l'inauguration du nouveau parking couvert de Liège-Guillemins, les autorités de la SNCB ont dévoilé à la presse l'existence de projets de construction d'une nouvelle gare à Liège-Guillemins.

Nous pouvons vous présenter le projet actuellement retenu pour le schéma des voies, après accord entre les services « Transport » et « Infrastructure ».

Ce projet autorise le passage des TGV à 90 km/h, avec des quais suffisamment longs et larges, un élément important qui manque à la gare actuelle. Le projet prévoit le remplacement de l'actuel plan de voies en gare qui compte quatre voies en impasse à quai (actuelles voies 2 à 5 par ailleurs fort peu utilisées pour le trafic des voyageurs), et neuf voies à double issue (voies 6 à 14, les 4 dernières étant spécialisées au trafic Ostende - Verviers). La nouvelle gare compterait 10 voies à double issue.

Ces travaux impliquent notamment le remblayage de l'actuel pont-tube, qui permet aux trains en provenance de Verviers de se présenter en gare sur les voies 11 à 14 actuelles, la démolition au moins partielle du bâtiment de gare actuel, la création d'un croisement dénivelé à la sortie de Liège-Guillemins côté Ans, afin de permettre au trafic en provenance de Bruxelles de se présenter sur les voies longeant le bâtiment de gare et le déplacement corrélatif de la rue Edouard Wacken.

Ainsi, les quais de la gare devraient être déplacés vers la Meuse (côté Verviers), la tête des quais côté Bruxelles commençant à hauteur des heurtoirs de l'actuelle gare latérale (voies 2 à 5 actuelles).

En dehors de ces schémas, aucun projet définitif n'est encore établi à ce jour, mais les dirigeants de « Euro Liège TGV sa »⁽⁶⁾ semblent surtout intéressés par la construction d'un centre commercial à notre avis exagérément grand, qui couvrirait toute la gare et dans lequel il y aurait le moins de place possible pour les services ferroviaires aux voyageurs et aucune place pour les services proprement dits de la SNCB !

Il faudrait vraisemblablement y insérer un parking (le nouveau parking que l'on vient d'inaugurer étant jugé « trop éloigné »). Il semble en fait que les voyageurs devraient, au départ de la rue Varin où se trouverait l'entrée de la gare, monter au deuxième étage pour traverser le centre commercial projeté avant de redescendre sur les quais situés au niveau du premier étage.

Il est prévu de construire une nouvelle cabine de signalisation, puisque les voies TGV à quai prévues passent à l'emplacement de l'actuel block 45, dont l'équipement technique arrive à bout de souffle. Le « nouveau » block 45, de technologie PLP, serait construit en bord de Meuse, sur une parcelle où se

⁽⁶⁾ - société de développement local, constituée pour 75 % du capital par la SNCB, et pour 25 % par la SA Société de Développement de Liège-Guillemins, composée elle-même de la SA Meusinvest, de la Société Provinciale d'Industrialisation (SPI) et la Société de Leasing, de Financement et d'Economie d'énergie (SLF) et de la SA Crédit Communal de Belgique. La SA Euro-Liège TGV dispose d'un capital de 200 millions de BEF et d'un capital autorisé de 1,4 milliard de BEF.

trouve actuellement la pomperie de l'ancienne remise de Fragnée. Il est vrai que les projets de réorganisation des services du Mouvement (cabines de signalisation) prévoient des services presque totalement indépendants des gares dont ils assurent la commande. Permettons-nous de douter de l'efficacité d'une telle réorganisation.

Le nouveau block 45 serait chargé de la commande de la ligne 36 de Waremme à Chênée et de la ligne 34 de Liers à Liège-Guillemins.

La SNCB espère que tous ces travaux pourraient démarrer dès le début de l'année 1995, afin que dès 1997, Liège soit dotée d'un nouvel environnement capable d'améliorer l'accueil des voyageurs. Ceux du TGV... mais aussi les autres, du moins on peut l'espérer ! □

□ Lignes 45/48 - Vennbahn

Rappelons que la nouvelle relation touristique Eupen - Trois-Ponts assurée par rame tractée remorquée par la locomotive à vapeur de l'asbl « Vennbahn » circulera le 1er samedi du mois, en saison, de même que le samedi du week-end du 15 août.

Pour faciliter cette exploitation, la commune de Trois-Ponts a placé à proximité de la cabine de signalisation (côté Vielsalm) une arrivée d'eau assurant ainsi le réapprovisionnement de la locomotive. Cette solution est moins onéreuse

que la venue du camion des pompiers.

Rappelons aussi qu'au retour de Trois-Ponts, la locomotive à vapeur se retrouve tender en avant, vu qu'il n'y a aucune possibilité de virage à Trois-Ponts. Comme de surcroît la ligne est en forte déclivité notamment entre Malmédy et Waimmes, le renfort d'une locomotive diesel de l'asbl Vennbahn en tête est indispensable.

Enfin, les trains de l'asbl Vennbahn ne marquent plus l'arrêt à Konzen, Kalterherberg, Weywertz et Waimmes. □

d'après A. Ferrière

□ Ligne 96 - le point sur les travaux TGV entre Lembeek et Bruxelles-Midi

Les importants travaux en cours d'exécution entre Lembeek et Bruxelles-Midi s'insèrent dans le projet du train à grande vitesse (TGV) qui reliera prochainement Bruxelles, Paris et Londres, ainsi que dans le plan d'aménagement du réseau intérieur. Voici une situation de ces travaux impressionnants au mois de juin 94, au moment du passage de notre excursion GTF dans la région.

A l'avenir, quatre voies seront établies entre Hal et Bruxelles-Midi : deux voies prioritaires seront réservées aux TGV et deux voies pour le réseau classique. Celui-ci n'est actuellement composé que de deux

voies principales et d'une troisième accessoire.

Cette capacité supplémentaire profitera également au trafic intérieur. La vitesse pourra atteindre 220 km/h sur les deux voies TGV, et 160 km/h sur les deux autres.

Lembeek

Les TGV en provenance de Paris et de Londres entreront dans Lembeek via un viaduc surplombant la Chaussée de Mons et les deux voies de la ligne Bruxelles- Mons (ligne 96). Les travaux de fondation de ce viaduc ont débuté début mai et dureront jusque dans le courant 1996.

Entre Hal et Lembeek, les travaux sont en cours en vue de la construction d'un nouveau pont routier pour le Heerweg surplombant la ligne Bruxelles-Mons et la ligne à grande vitesse. La SNCB projette de construire un chemin de liaison entre le pont et le pont routier de la Weerstandstraat dans le centre de Lembeek. Lorsque cette voie de déviation sera effective, la rénovation du pont de la Weerstandstraat pourra être entreprise.

Un rétrécissement va être créé sur ce dernier pont, obligeant les véhicules à diminuer leur vitesse.

Depuis la Weerstandstraat, un nouveau sentier de promenade mènera au passage inférieur de l'actuelle gare. Ce couloir sous voies piétonnier sera complètement rénové afin de réduire l'effet visuel

créé par la ligne ferroviaire. Les voyageurs utiliseront ce même tunnel pour atteindre les nouveaux quais. Par ailleurs, il y aura un réarrangement complet de la place de la gare et des écrans antibruit transparents seront installés à hauteur de la Rue de la Gare. Il est également prévu de démolir l'ancien bâtiment de la gare dès fin avril-début mai. Les travaux à Lembeek sont pris en charge par la firme Pieters-De Gelder pour un montant de 539 millions de FB.

Hal

A Hal, il faut distinguer deux types particuliers de chantiers. Un premier chantier comprend la construction de 3 ponts ferroviaires surplombant le Canal Bruxelles-Charleroi et de 2 ponts plus petits surplombant la Senne. Le premier pont qui sera mis en service est celui de la ligne Bruxelles-Toumai (ligne f4), mise en service qui devrait avoir lieu en octobre de cette année 1994. Par la suite, le nouveau pont surplombant la ligne 96 Bruxelles-Mons sera mis en service, un peu plus à l'ouest par rapport au pont actuel. Ensuite sera édifié le nouveau pont pour la ligne à grande vitesse, qui sera construit à l'emplacement actuel du pont surplombant la ligne 96.

La construction de ces ponts a été confiée à la firme Antwerpse Bouwwerken ABV pour un montant de 397 millions de FB.

Vu l'éloignement de ce chantier par rapport au centre de Hal, les

gênes encourues par les riverains seront limitées.

Parallèlement, les travaux de construction d'un tunnel ferroviaire ont commencé à Hal. Ce tunnel fait l'objet d'une adjudication séparée. Ils sont exécutés par l'association momentanée de Antwerpse Bouwwerken ABV et la firme Van Den Cloot. Le coût de ces travaux s'élève à 1.389 millions de FB.

La ligne à grande vitesse (LGV) sera en grande partie construite en tunnel, tandis que les lignes Bruxelles-Mons et Bruxelles-Toumai passeront quant à elles en partie en tunnel et en partie en déblai.

Vu l'implantation de ces tunnels à la place des voies existantes, celles-ci de même que les quais devront préalablement être déplacés en direction du Canal. Cette infrastructure ferroviaire provisoire sera mise en service aux alentours de novembre-décembre 1994.

Pour permettre l'installation de cette infrastructure, le bâtiment de la gare actuelle doit être démoli. La démolition a débuté le 11 avril et va durer quelque deux mois. Ces travaux de démolition font l'objet d'une prudence toute particulière dans la mesure où de nombreux éléments de la gare vont être conservés à titre archéologique.

Pour remplacer l'actuelle gare, une gare provisoire est mise en service au Graankaai. Une salle d'attente, un guichet et un emplacement pour les vélos y sont prévus. Quant aux autres services de la

gare, ils sont présent replacés dans un bâtiment préfabriqué à la Vandenpeereboomstraat.

Par ailleurs, un terminal de bus est provisoirement aménagé au Nederhem, ainsi qu'un parking provisoire de quelque 400 véhicules aux abords de la gare provisoire.

Dès que tous ces préparatifs seront terminés, la construction des couloirs ou pertuis du tunnel pour la ligne à grande vitesse et la ligne Bruxelles-Mons (ligne 96) pourra commencer. Ceux-ci auront respectivement 540 et 310 mètres de longueur.

La ligne 94 Bruxelles-Tournai sera ensuite elle aussi mise en tunnel à cet endroit.

Les travaux devraient se terminer au printemps de l'an 2000.

Buizingen

De même qu'à Lembeek, les travaux de Buizingen, autre commune fusionnée avec Hal, s'effectuent principalement sur le domaine de la SNCB et sont de nature essentiellement ferroviaire. Le plus important des travaux effectués à Buizingen consiste en la construction d'un nouveau pont ferroviaire pour la ligne 26 (Hal-Bruxelles-Vilvorde-Malines) surplombant la ligne 96 et la ligne à grande vitesse. L'ancien pont a été démonté dans le courant du mois de février 1994.

Le versant du pont donnant sur l'ancienne Chaussée

d'Alseberg a également été démolé et les travaux sont en cours pour la construction d'un nouveau pont.

L'ancien bâtiment de la gare a été démolé au mois de janvier pour faire place à l'implantation des voies TGV. Ultérieurement, la place de la gare sera reconstituée et elle offrira une trentaine de places de parking. Le tunnel pour piétons et cyclistes sera également rénové. Parallèlement, à hauteur de la place communale, une nouvelle passerelle pour piétons sera édifiée. La passerelle existante sera démolie dès que la nouvelle aura été achevée. La place communale sera réaménagée dans la phase ultime des travaux, tout comme la place de la gare. Les travaux les plus importants devraient être finis fin 95.

Les travaux de Buizingen seront confiés à la firme Jan De Nul pour un montant de 388 millions de FB.

Lot

Les TGV en provenance de Paris et de Londres circuleront sur des voies situées sur le côté est de la ligne de chemin de fer à Lot.

A hauteur de la gare actuelle, un viaduc de 1277 mètres (y compris les rampes d'accès) sera construit afin de surplomber la voie destinée au trafic intérieur dans le sens Bruxelles - Mons. Les voies seront dès lors quelque peu décalées vers le Canal, pour éviter l'expropriation de jardins à Lot et Ruisbroek.

Pour permettre la construction de ce viaduc, la gare actuelle, ainsi que les bâtiments pour les marchandises, devront être démolis. Cependant, le passage sous voies pour piétons sera prolongé et adapté. La gare de Lot sera remplacée par un pavillon d'accès aux voies. La construction du viaduc et la démolition des bâtiments de la gare feront l'objet d'une adjudication séparée.

De surcroît, d'autres travaux, routiers ceux-là, seront encore exécutés à Lot. A la rue de la Gare, un nouveau pont sera aménagé au dessus des voies. Ce nouveau pont sera construit plus en direction de Buizingen pour que le pont existant puisse rester en service le plus longtemps possible et aussi afin d'éviter que le trafic lourd pour l'industrie de Lot ne doive encore transiter par le centre de la localité.

Après la mise en service du nouveau pont, l'ancien sera démolé. Ensuite, d'autres rues feront l'objet de transformations afin de fluidifier la circulation dans le centre de Lot.

Les travaux à Lot sont confiés à la firme Van Laere pour un montant de 206 millions de francs.

Ruisbroek

Le TGV traversera la commune de Ruisbroek sur deux voies situées entre les voies de la ligne 96.

Les transformations les plus importantes effectuées sur le territoire de cette commune se situent

à proximité de la gare. Le bâtiment de gare est déjà démolé et sera remplacé par un petit bâtiment de service et des parkings pour vélos.

La place de la gare sera aménagée afin d'y établir un parking de 150 places et elle sera dotée d'une zone réservée pour les taxis et les autobus.

A hauteur de la place de la gare, un rond-point sera aussi construit pour faciliter la circulation dans le centre de la localité.

Par ailleurs, d'autres travaux routiers auront également des retombées positives pour la circulation à Ruisbroek.

A la Brugstraat, la construction d'une nouvelle passerelle pour piétons est en cours. Celle-ci devra être mise en service fin juin. Elle sera pourvue d'escaliers et de rampes d'accès pour vélos.

Le projet prévoit également que la Boomkwekerijstraat à Ruisbroek soit reprofilée.

Les travaux routiers et d'aménagement de l'îlot de quartier à la Brugstraat, la place de la gare et la Wittehoedstraat ont été confiés à l'entrepreneur Wegebo pour un montant d'environ 35 million de francs. Les travaux d'infrastructure pour la réalisation d'une voie de déviation de la ligne Bruxelles - Mons (ligne 96) entre Lot et Ruisbroek ont été confiés à l'entrepreneur Louis De Waele pour 247,6 millions de francs.

Drogenbos

Les travaux à Drogenbos ont commencé en août 1993. Un seul ouvrage d'art imposant y est prévu ; il s'agit du pont du Boulevard de l'Humanité au-dessus des voies de la ligne Bruxelles - Mons et du TGV.

Vu la longueur de ce pont, un ouvrage suspendu a semblé une excellente solution. De plus, grâce à la particularité de son architecture, il sera directement reconnaissable par tous ceux qui circulent dans l'agglomération bruxelloise. Ce pont devrait être opérationnel en octobre 1994 : jusqu'à cette date, la circulation est maintenue sur le pont actuel.

Les travaux ont été confiés à la firme Louis De Waele pour un montant de 108 millions de francs.

Forest

Actuellement, on peut déjà aisément imaginer ce que sera l'arrivée du TGV aux ateliers d'entretien des installations TGV, dans les faisceaux de voies de Forest.

Quant aux travaux ferroviaires de Forest, ils sont très complexes vu le nombre de voies destinées au transport des marchandises et de voies de garage qui doivent rester en service. Ainsi, l'accès à l'usine Volkswagen doit toujours être maintenu...

Pour pouvoir desservir les secteurs ouest et est de la gare de Bruxelles-

Midi, on a dédoublé les voies entre Forest et Bruxelles-Midi il y a déjà plusieurs années. Ce dédoublement doit être maintenu, mais la configuration des voies devra être modifiée. Pour des raisons de sécurité et d'exploitation optimale, il n'est plus envisageable, en effet, que la ligne à grande vitesse croise d'autres lignes à niveau. C'est pourquoi un viaduc de 920 mètres doit être construit pour maintenir la voie dédoublée en direction de Hal.

Durant les différentes phases de construction de ce viaduc, il faudra naturellement tenir compte de la très forte densité de trafic sur la ligne « classique » Bruxelles - Hal.

En outre, dans un souci de sécurité, les deux passages à niveau existants ont également été supprimés depuis la mois de mars. Le passage à niveau à hauteur de la gare de Forest était en réalité exclusivement utilisé par l'usine automobile « VW » et en tant qu'accès à la gare de Forest. En remplacement, les piétons peuvent utiliser le tunnel sous voies existant, celui-ci comportant des accès aux quais. Quant au passage à niveau situé à hauteur de la rue de la Soierie, il est d'ores et déjà fermé à la circulation. Un nouveau couloir sous voies sera aménagé pour cyclistes et piétons.

Étant donné que l'usine VW à Forest possède un parking de chaque côté des voies, elle dispose d'un pont sur les voies existantes. Comme certaines voies vont être ajoutées et que la plate-forme du chemin de fer devra être élargie, le pont VW devra être allongé. A la demande et aux frais de VW, ce

□ Ligne 97 - Saint-Ghislain - Quiévrain

Comme suite à notre exposé dans *Trans-fer 91* sur les retards mis par la SNCB à électrifier cette ligne, une réponse du Ministre des Communications à un parlementaire nous apprend que la mise en service de la traction électrique sur cette courte antenne interviendra pour le service d'été 1995. □

□ Ligne 115 - Tubize - Quenast

Vestige de l'ancienne ligne Braine-l'Alleud - Clabecq - Tubize - Rognon, ce moignon de ligne recèle des particularités...

Quenast dessert une des deux carrières (avec Lessines) retenue à ce jour pour fournir le ballast de la LGV belge.

D'importants investissements vont y être réalisés à cette occasion, ainsi que sur le domaine ferroviaire. Une des premières choses sera l'électrification de la signalisation, ce qui implique que les signaux à palettes actuels et la cabine en bois, situés à la sortie de Quenast côté Tubize, vont disparaître très prochainement (en juillet, lors du congé annuel de la carrière ?). Nos membres qui ont participé à notre voyage du 11 juin dernier ont pu photographier cet ensemble ferroviaire... d'avant guerre, devenu rarissime en Belgique, et visiter la cabine...

La SNCB prévoit un trafic intense au départ de la carrière lorsqu'il faudra alimenter les chantiers de la LGV Esplechin - Lembeek dès le début de l'année 1995. Pas moins de 8 convois de ballast devraient être enlevés journalièrement à Quenast. Ces trains effectueraient le trajet Quenast - Clabecq en traction diesel, où ils seraient relayés en électrique afin de prendre la direction de Mons et de la base LGV de Saint-Druon près d'Antoing.

Le saviez-vous ? Au moment de l'électrification de la ligne Bruxelles - Mons en 1963, il avait été question d'électrifier l'antenne Tubize - Quenast, comme cela a été fait par ailleurs pour les sections Lembeek/Tubize - Clabecq de la ligne 106, afin de desservir les Forges de Clabecq. Le projet ne s'est cependant pas concrétisé... □

□ Lignes 125-130-112-118-78-75A : dorsale wallonne

Nos lecteurs le savent ; dans le cadre de la réduction de l'offre de week-end intervenue en mai 1994, les trains IC rapides Herstal - Mouscron de la dorsale wallonne ont été supprimés et remplacés par un nouveau service, baptisé pompeusement « IC », mais qui, selon les sections parcourues est tantôt omnibus, tantôt semi-direct, tantôt direct. Il paraît que l'appellation « IC » serait maintenue pour y laisser du « beau » matériel, à savoir des automotrices « Break » à 3 caisses. En tout cas, au niveau des autres exigences d'un service

« IC », à savoir notamment la vitesse moyenne, c'est raté...

Bref, le service de ces trains, pour lesquels on a dû battre le rappel de toutes les automotrices triples disponibles à Kinkempois, se présente comme suit. Entre Liers et Charleroi, il se comporte comme un train IR de semaine. Entre Charleroi et Mons, il reprend l'itinéraire et la vitesse IC via La Louvière-Sud. De Mons à Tournai, il se comporte à nouveau comme l'IR de semaine, avec trajet omnibus entre Mons et St-Ghislain. De Tournai à Mouscron, il reprend sa mission « IC ».

Les voyageurs y trouvent-ils leur compte ? Les horairistes de la SNCB ne pourraient le savoir : aucune enquête n'est faite auprès des voyageurs, et le personnel des trains, qui est bien placé pour entendre les souhaits des voyageurs, n'est pas consulté... Certes, la SNCB aurait pu maintenir l'un ou l'autre vrai service IC, par exemple le dimanche soir, au moment où la dorsale wallonne est intensivement utilisée par les étudiants « koteurs » de retour dans les centres universitaires de Mons, Namur (et Louvain-la-Neuve), et Liège. Pour ces étudiants, plutôt que de prévoir l'un ou l'autre train de renfort rapide, on a préféré substituer à une rame d'automotrices Break, une rame de 10 voitures M4, disponible à Welkenraedt et affectée normalement aux trains de pointe Welkenraedt - Bruxelles. Le dimanche uniquement donc, cette rame de voitures M4, tractée par une locomotive série 21 ou 27 vient à vide de Welkenraedt à Liers, pour assurer les trains IC 864 Liers 14:27 -

Mouscron 17:40 (où la capacité de cette rame ne se justifie pas, mais alors là... pas du tout...), et IC 892 Mouscron 18:02 - Liers 21:15, un train à forte occupation pour lequel on ne disposait pas, semble-t-il, d'un nombre suffisant d'automotrices Break pour une clientèle de 2e classe exclusivement... Puis, retour à vide à Welkenraedt.

Si les impératifs du service trouvent peut-être leur compte dans cette solution... technique, les étudiants, eux, sont gratifiés de trains plus lents. Les mauvaises langues diront que ce sont des voyageurs à tarif réduit (Go-Pass), donc peu intéressants d'un point de vue rentabilité immédiate... Qui avait dit que la SNCB souhaitait fidéliser les jeunes ? Où est la politique de marketing agressif tant vantée par Léo Pardon et son équipe du département voyageurs ? □

□ **Ligne 150 - Tamines - Y Anhée : les draisines de la Mollignée sont sur les rails...**

Une nouvelle attraction touristique-ferroviaire vient d'entrer en service, depuis mai 1994, entre les anciennes gares de Denée-Maredsous et Falaën : des cuistax-draisines.

Des cuistax sur rails, d'une technologie analogue à ceux du littoral et actionnés par pédales, c'est la nouvelle attraction que l'on trouve entre Denée-Maredsous et Falaën, sur l'ancienne ligne 150, sur une distance d'un peu plus de 4 km. Chacune de ces draisines d'un

genre nouveau peut transporter quatre personnes, deux pédaleurs et deux passagers.

Déjà, les promoteurs comptent demander à la SNCB l'autorisation de prolonger l'attraction jusqu'à Ermeton-sur-Biert, d'une part et Wamant d'autre part.

Si cette attraction vous intéresse, voici le contact : « les draisines de la Molinee », rue du Foy, 21 à 5522 Falaën. Réservations : ☎ 082/69.90.79 ou 69.93.13. L'attraction est ouverte de 9h à 21 heures. Prix : le week-end, 150F/personne, en semaine, 125F/personne. □

d'après Vers l'Avenir - 30/5/94
compilation : M. De Greiff

□ Ligne 161 - Bruxelles - Namur : Bruxelles-QL

La gare de Bruxelles Quartier-Léopold est en train de faire place au Caprice des Dieux...

Le recouvrement complet de la gare de Bruxelles quartier Léopold par une dalle de béton est en cours, dans le cadre de la construction d'un quartier européen. En fait, la gare sera totalement couverte par un *mail* piétonnier de 2,2 ha, donnant accès aux bâtiments en construction de l'Union Européenne,

et notamment à l'hémicycle du Parlement Européen, déjà surnommé « Caprice des dieux ». la SNCB, qui a habilement tiré profit de l'appétit des promoteurs du quartier européen, maintient en gare du Quartier Léopold six voies à quai de passage. Actuellement, les travaux de couverture de la gare sont en cours et les voies 5 et 6 sont déjà dans un caisson souterrain. Les voies 1 à 4 sont encore, temporairement, à l'air libre. Le bâtiment de gare actuel sera démolé, à l'exception de sa façade, classée. Le parking actuel a été installé sur l'ancien terminus du chemin de fer Bruxelles - Tervuren, supprimé le 1er janvier 1958. Sur la place de la gare, trône une belle statue de... John Cockerill ! Actuellement, la gare du Quartier-Léopold est fréquentée journellement par 7.000 voyageurs. Lorsque les bureaux de l'Union Européenne seront achevés, la SNCB espère capter 24.000 voyageurs et procède actuellement à des études afin d'y intensifier la desserte ferroviaire. Les travaux en gare devraient être terminés pour la mi-1996. □



**Les travaux de couverture de Bruxelles-Quartier-Léopold
(photo K. Tournay © SNCB - Moyens Audio-visuels)**

Ligne 165 - Bertrix - Virton - Athus

Sur la ligne Athus-Meuse, la construction d'une liaison directe entre Aubange (SNCB) et Rodange (CFL) sera terminée pour le 25 septembre 1995...

Le chantier de la construction d'une liaison directe à voie unique entre Aubange, dans le sud-Luxembourg belge, et Rodange, au Grand-Duché de Luxembourg, a été confié à la société Jérouville, de Libramont. Ce chantier a débuté le 20 juin dernier et doit s'étendre sur trois mois, pour que la liaison soit opérationnelle le 25 septembre prochain.

Cette liaison directe, souhaitée notamment par les clients du chemin de fer utilisateur de l'Athus-Meuse, permettra notamment aux trains directs de minerais joignant le port d'Anvers et les usines sidérurgiques de l'ARBED à Belval (Grand-Duché), d'éviter le rebroussement par Athus, et de gagner ainsi quelque quarante minutes sur le trajet total. Quand on connaît les techniques actuelles d'approvisionnement en « flux tendus » des entreprises, on comprendra la valeur de tout gain de temps dans le transport.

Mais, toute médaille a un revers... Cet investissement a un coût social : sur les cinquante cheminots en poste à Athus, une vingtaine deviendront excédentaires, les trente restants étant essentiellement affectés au terminal conteneurs installé sur une partie du site ancien-

nement occupé par la sidérurgie du sud-Luxembourg...

Ligne 167 - section Athus (B) - Mont-St-Martin (F) : fermeture remise en question ?

Cette section de ligne internationale, fermée à tout trafic le 26 septembre 1993, devait disparaître, selon la SNCB et la SNCF pour deux raisons. La première est qu'elle traversait des terrains où la société sud-coréenne Daewoo, spécialiste en fabrications de composants pour matériel audiovisuel, allait investir massivement pour l'érection d'une usine à Longlaville lez Longwy. La seconde est que la SNCB ne pouvait concevoir, techniquement, le croisement de cette ligne, qu'elle condamnait, avec le raccordement Aubange - Rodange en cours de construction depuis le 25 juin.

Et pourtant... Voici que la société Daewoo, qui est en train de construire son usine, réclame à la SNCB et à la SNCF une desserte ferroviaire à travers le PED (Pôle Européen de Développement). Alors, rouvrira, rouvrira-t-y pas ?

Le Matériel de la SNCB

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de février à mai 94

□ SORTIES DE REVISION GENERALE (7)

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

5115 - Merelbeke - 3.2	8242 - Ostende - 29.3
5518 - Kinkempois - 22.2	7301 - Monceau - 15.4
2377 - Ostende - 3.3	2617 - " - 27.4
8275 - Anvers-Dam - 25.3	5144 - Hasselt - 3.5
2608 - Monceau - 29.3	2238 - St-Ghislain - 10.5
	5538 - Kinkempois - 24.5

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

391* - Merelbeke - 2.2	390* - Merelbeke - 21.3
379* - " - 9.2	368* - " - 28.3
375* - " - 16.2	380* - " - 7.4
595 - Schaerbeek - 21.2	373* - " - 12.4
378* - Merelbeke - 28.2	386* - " - 18.4
366* - " - 1.3	377* - " - 25.4
384* - " - 8.3	392* - " - 2.5
385* - " - 15.3	418* - " - 10.5
	419* - " - 17.5
	387* - " - 26.5

* automotrices « Break » à composition portée à trois caisses

(7) - rappel des abréviations utilisées : HLE = locomotive électrique, HLD = locomotive diesel de ligne, HLR = locomotive diesel de manoeuvres, AM = automotrice électrique, AR = autorail diesel.

☐ SORTIES de REVISION ACCIDENTELLE

- Salzannes: HLE 2010 de Stockem : 9.3
- Malines : HLE 1504 de Bruxelles-Midi : 22.3

☐ MISES HORS EXPLOITATION DEFINITIVES

Au 1.02.94 :

- AM 173 (Courtrai), suite à un incendie à Bellem, le 22.09.93 ⁽⁸⁾

Au 1.03.94 :

- HLE 1607 (Ostende), suite à un tamponnement à Ostende, le 24.02.94. *Voici donc une des quatorze locomotives quadritension de la SNCB, pourtant intensivement utilisées, définitivement hors d'usage !*

Au 1.04.94 :

- AR 4601, 4603, 4608, 4609 (Montzen)

Au 30.04.94 :

- 8301, 8302, 8303, 8305, 8310, 8311, 8312, 8314, 8315, 8316, 8317, 8319, 8322, 8323, 8325 (Monceau) ;
- 8405, 8406, 8408, 8412, 8414 (Montzen) ;
- 8410, 8415, 8418, 8419, 8421, 8424 (Stockem) ;
- 8417 (Anvers-Dam).

☐ MUTATIONS (au 30.04.94)

- 7343, 7344, 7345, 7346, 7347, 7348, 7349 : Kinkempois → Monceau
- 7360, 7361, 7362, 7363, 7364, 7367, 7368, 7369 : Merelbeke → Monceau
- 7370, 7372 : Merelbeke → Hasselt
- 7386, 7388, 7389, 7390, 7391 : Kinkempois → Merelbeke
- 7387, 7392, 7393, 7394, 7395 : Hasselt → Merelbeke

⁽⁸⁾ - l'élément ABD intact est préservé à l'AC Malines, pour un éventuel "remariage" avec une autre demi-automotrice.

- 8212, 8217, 8218, 8219, 8221, 8222, 8223, 8227, 8228, 8229, 8230, 8231, 8254 : Monceau → Kinkempois
- 8214, 8241, 8251 : Monceau → Bruges
- 8232, 8236, 8246, 8247 : Anvers-Dam → Bruges

□ CESSIONS (au 30.04.94)

- 8426, 8429, 8430, 8431, 8432, 8434, 8437 : Bruges → Service de l'Infrastructure - district Nord-Ouest
- 8427, 8428, 8447 : Stockem → Infra - district Sud-Est
- 8433, 8442, 8451, 8452, 8453, 8454, 8455: Anvers-Dam → Infra - district Nord-Est
- 8435, 8439, 8440, 8443 : Merelbeke → Infra - district Sud-Ouest
- 8441, 8449, 8450 : Bruges → Infra - district Sud-Ouest
- 8444 : Merelbeke → Infra - district Sud-Est
- 8457, 8458, 8459, 8460 : Anvers-Dam → Infra - district Centre
- 8448 : Montzen → Infra - district Sud-Est

□ AFFECTATION & ENTRETIEN DES LOCOS INFRA.

(à partir du 30.04.94)

N°	Garage	ATD d'entretien
8426	Merelbeke	Merelbeke
8427	Angleur	Kinkempois
8428	"	"
8429	Merelbeke	Merelbeke
8430	"	"
8431	"	"
8432	"	"
8433	Anvers-Est	Anvers-Dam

8434	Merelbeke	Merelbeke
8435	St-Ghislain	Monceau
8437	Merelbeke	Merelbeke
8439	St-Ghislain	Monceau
8440	"	"
8441	"	"
8442	Anvers-Est	Anvers-Dam
8443	Monceau	Monceau
8444	Namur	Kinkempois
8447	"	"
8448	"	"
8449	Monceau	Monceau
8450	"	"
8451	Anvers-Est	Anvers-Dam
8452	"	"
8453	"	"
8454	Louvain	"
8455	Hasselt	"
8457	Schaerbeek	"
8458	"	"
8459	"	"
8460	"	"
9101	Gand-St-P	Merelbeke

9102	"	"
9103	"	"
9104	"	"
9105	Mons	Monceau
9106	"	"
9119	ACI Schaerbeek	Schaerbeek
9121	"	"
9122	Mons	Monceau
9124	"	"
9125	Charleroi	"
9127	"	"
9128	Mons	Monceau
9138	Gand-St-P	Merelbeke
9140	ACI Bascoup	Monceau
9141	Charleroi	Monceau
9142	Namur	"
9145	Charleroi	"
9150	ACI Wondelgem	Merelbeke
9154	Namur	Monceau
9202	Schaerbeek	Schaerbeek
9205	Louvain	Hasselt
9207	Stockem	Stockem
9208	Schaerbeek	Schaerbeek
9209	Gand-St-P	Merelbeke
9213	Angleur	Kinkempois

9215	Angleur (°)	Kinkempois
9216	Angleur (°)	Kinkempois
9217	Namur	Kinkempois
9218	Gand-St-P	Merelbeke
9220	Schaerbeek	Schaerbeek
9222	Hasselt	Hasselt
9225	Gand-St-P	Merelbeke

Mac' Machine (6/94)

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

L'Eurostar saboté au cours d'essais !

Au cours des nuits des dimanche 20 et lundi 21 mars, des essais de captage électrique à grande vitesse ont eu lieu entre Gand-Saint-Pierre et Bruges, au moyen de la rame *Eurostar* présente à ce moment en Belgique. Comme la vitesse maximale atteinte par la rame - circulant par ses propres moyens - a été de 215 km/h, le journal "*De Morgen*" écrivait quelques jours plus tard que jamais un train n'avait encore atteint pareille vitesse en Belgique... La rigueur journalistique étant, par définition même, une donnée très relative, vous pouvez toutefois vous rassurer, chers lecteurs, car le record de 218 km/h détenu par la 1805, tient toujours..!

Par contre, aucun quotidien n'a soufflé mot du grave incident qui est venu émailler ces essais, au cours de la première nuit : lors de son premier retour de Bruges, la rame *Eurostar* a percuté à 140 km/h des traverses en bois

(°) - 9215 et 9216 sont avariés, en attente de décision en ce qui concerne leur réparation éventuelle à l'ATD Kinkempois. Ces locotracteurs sont bien repris à l'effectif d'Angleur !

et des caniveaux en béton, qui avaient été déposés sur les deux voies, sans doute immédiatement après le premier passage du convoi. C'était bien le TGV qui était visé, puisqu'il était le seul engin autorisé à circuler sur cette section de ligne, pour des raisons de sécurité.

Si la collision s'est soldée par quelques dégâts matériels mineurs, on peut quand même se demander ce qui se serait passé, si l'attentat avait eu lieu sur la zone autorisée à grande vitesse...

Il est d'ailleurs piquant de constater que les rames TGV n'ont jamais fait l'objet du moindre geste d'hostilité en Wallonie, alors qu'elles y ont accompli de très nombreuses marches d'essais ; par contre, la première circulation en Flandre s'est soldée par une tentative de sabotage. Ceci a peut-être été encouragé par la véritable psychose de l'attentat maladroitement entretenue par le service *Transport* du district à Gand, qui affubla ses documents de travail de conseils de discrétion sans doute plus néfastes qu'utiles.

Par ailleurs, si certains milieux politiques ne cachent pas leur opposition à la venue du TGV en Belgique, faut-il en conclure que ceux situés au Nord du pays sont plus déterminés à joindre le geste à la parole..?

□ La répartition du matériel moteur en... 1996

Un « vent favorable » nous a permis de prendre connaissance d'un projet de répartition du matériel moteur, prévue pour l'été 1996. Rappelons que c'est à ce moment que les relations IC et IR devraient être revues, suite aux mises en marche des TGV "Jonction" (directs de Bruxelles vers le Sud de la France) et PBKA (vers Cologne et Amsterdam).

Automotrices (total : 661)

Séries	Ateliers	Nombre
00-06	Merelbeke	69
	Kinkempois	39
	Monceau	64
	Schaerbeek	58
	St-Ghislain	60
03 triples	Merelbeke	54
	Hasselt	51
	Kinkempois	35
1996 3 kV	Hasselt	40
	Stockem	30

1996 3/25 kV	Ostende Stockem	40 10
08 quadruples	Schaerbeek	44
09 postales	Kinkempois	15
09 banlieue	Hasselt	52

Locomotives électriques (total : 379)

11	Anvers-Dam	12
12	Ostende	12
15-16-18	Ostende	18
20	Stockem	24
21	Anvers-Dam	60
22-25-25.5-26	Merelbeke Kinkempois	59 53
23	Monceau	81
27	Ostende	60

Locomotives Diesel de ligne (total : 250)

51	Merelbeke (!!!)	16
	Anvers-Dam	48
	Monceau	14
52-53-54	Stockem	30
55	Kinkempois	45
62	Merelbeke	34

	Anvers-Dam	24
	Kinkempois	9
	Monceau	30

Locomotives Diesel de manoeuvre (total : 280)

<i>Diverses séries</i>	Merelbeke	45
	Anvers-Dam	80
	Hasselt	10
	Stockem	10
	Kinkempois	50
	Monceau	65
	Schaerbeek	20

Entre autres surprises, relevons : la mutation des six locomotives série 18 de Kinkempois vers Ostende (on va donc surélever le toit de l'atelier d'Ostende d'ici-là..?), la radiation des deux *old-timer* de la série 28, l'apparition d'automotrices à Monceau, la disparition de l'atelier de Bruxelles-Midi (en dépit de la promesse du retour des polytension lorsque l'atelier TGV serait opérationnel !), la fermeture de l'atelier de Courtrai et le relatif statu-quo dans le parc Diesel.

□ Une 12 à Frethun

Dès que les trains de marchandises (de "fret", comme disent nos voisins d'Outre-Quiévrain) seront autorisés à franchir l'Eurotunnel, une liaison directe ouverte au seul trafic de conteneurs sera mise en marche (aller-retour) entre Willesden (G-B) et Duisbourg (D), via le Tunnel, Tourcoing et le nouveau terminal de conteneurs de Muizen, en voie d'achèvement.

Belle initiative à l'occasion de la mise en marche de cette liaison super-rapide, destinée à concurrencer directement le trafic routier : c'est une locomotive électrique bitension série 12 de la SNCB (desservie par un

mécanicien de Lille-Délivrance) qui assurera l'aller-retour entre Courtrai et Frethun, sans relais d'engin ni arrêts intermédiaires. Les deux trains concernés seront cependant remorqués en traction Diesel (série 51) entre Muizen et Courtrai, la 12 n'étant libre qu'après son service voyageurs, c'est-à-dire tard dans la nuit.

Hé oui, vous l'avez déjà compris : cette superbe nouvelle interpénétration au long cours d'un engin SNCB à l'étranger se déroulera en pleine nuit, au grand dam des photographes !

Voici quand même l'horaire de ces trains, à l'intention des... noctambules:

- Z 42400 Muizen G (DP : 20.59) - Courtrai Form (AR : 22.54)/
- E 42400 Courtrai F (DP : 23.38) - Frethun (AR : 01.19)
- E 42403 Frethun (DP : 01.44) - Courtrai F (AR : 03.58)/
- Z 42403 Courtrai F (DP : 04.20) - Muizen G (AR : 06.00).

Dernière précision : le 42400 circule "N7F6R", soit pas les dimanches, facultativement les samedis, et bien les autres jours ; le 42403 circule quant à lui en "N1F7R", soit pas les lundis, facultativement les dimanches, mais bien les autres jours.

□ La 2383

Depuis le 31 janvier de cette année et consécutivement à la fermeture de l'atelier de Ronet, l'entretien de la locomotive électrique 2383 était désormais assuré par Ostende. En soi, rien de gênant à cela - trente-et-une autres "23" ont subi simultanément le même sort - sauf que la 2383 n'est autre que la fameuse "*allège spécialisée*", utilisée exclusivement entre Liège-Guillemins et Ans, à la pousse des trains sur les célèbres plans inclinés.

Pour remplir sa tâche d'allège sans risquer des "mariages de butoirs", cette loco est équipée de butoirs élargis, mais d'un seul côté seulement, ce qui en fait sans doute la seule locomotive à utilisation unidirectionnelle de la SNCB !

Cette particularité technique a entraîné une restriction de taille, dans son exploitation quotidienne : cette locomotive ne peut jamais être accouplée du côté "*larges butoirs*", l'espace resté libre au contact des butoirs d'un autre véhicule étant insuffisant pour opérer l'accouplement en toute sécurité. Lors de la pousse d'un train sur les plans par cette loco, celle-ci n'est d'ailleurs jamais accrochée, la séparation se déroulant en pleine marche au sommet des plans. Lorsque la 2383 était entretenue à Kinkempois ou à Ronet, elle s'y rendait tout naturellement à vide, ce qui évitait tout problème d'accouplement. Il en alla tout

autrement depuis sa mutation à Ostende, l'engin devant alors traverser toute la Belgique d'est en ouest, parfois pour une broutille...

La sagesse a prévalu : depuis le 29 mai 1994, la 2383 fait à nouveau partie de l'effectif de Kinkempois, comme avant sa mutation vers Ronet. Elle ne sera plus dirigée vers un des deux ateliers titulaires de la série 23 (Ostende ou Merelbeke) qu'en cas d'intervention accidentelle de grande ampleur.

□ Programme des RG HLE à Salzinnes

Bien que fort théoriques, nous vous publions ci-après les prévisions de prises en main des locomotives électriques pour révision générale (RG) en 1994, par ordre chronologique.

2610 - 2244 - 2626 - 1805 - 2210 - 2632 - 1606 - 2225 - 2623 - 1804 - 2205 - 2374 - 2504 et 2380.

□ Revoilà les "Skoda"!

Dans notre n°88, nous vous avons signalé que la SNCB envisageait d'acquérir à bon compte des locomotives neuves de fabrication tchèque (des "Skoda"), en vue de remplacer ses locomotives électriques série 22 les plus usées.

Une délégation SNCB s'est depuis lors rendue chez leur constructeur à Prague, et y a examiné sous toutes leurs coutures les 99 E (très semblables aux 71 E, initialement pressenties pour la vente). Ses conclusions, surprenantes pour du matériel neuf, n'en sont pas moins catégoriques : ce serait un très mauvais achat !

En effet, au moins cinq dispositions rendent ces locos tout-à-fait indésirables sur le réseau de la SNCB :

- leurs piètres performances de freinage, à ce point insuffisantes qu'elles rendraient impossible leur descente des plans d'Ans à Liège (!) ;
- l'absence de chemin de fuite pour le conducteur en cas de collision ;
- la trop faible hauteur des couloirs intérieurs ;
- la localisation des orifices de remplissage des sablières, situés... sur le toit ;
- l'impédance d'entrée des circuits électriques de la loco, incompatible avec les circuits de la signalisation SNCB.

De plus, ces locos ne répondraient pas au gabarit international tel que défini par l'UIC, le bruit de l'installation de climatisation en cabine serait trop élevé, les cabines de conduite ne seraient pas déformables en cas de chocs

violents, et les pare-brise frontaux ne résisteraient pas à d'éventuels jets de pierre... Bref : nos bonnes vieilles 22 n'ont pas trop de soucis à se faire !

Le sort des autorails série 46

Ainsi donc, les quatre derniers autorails série 46 de la SNCB ont été radiés en bloc le 1er avril (*sic !*) 1994, et l'information s'est malheureusement révélée exacte...

En fait, la carrière des 4601 et 4603 se verra très peu affectée par cette décision : engins-musée qu'ils étaient, ils le resteront.

Par contre, les 4608 et 4609 seront vendus au plus offrant. Pas tout de suite pour le 4608, puisqu'il sera exposé jusqu'à fin octobre dans le tout nouveau *Musée du Chemin de fer à vapeur*, situé à Treignes, au terminus de la ligne du CFV3V.

Des 55 équipées de la TVM 430 !

A partir de la mi-96, la SNCB disposera de quelques locomotives Diesel de son parc (six, pour être exact) aptes à circuler sur ses lignes à grande vitesse, afin d'y remorquer des trains de travaux, ou d'y secourir une rame TGV tombée en détresse, à partir de mi-96. Pour ce faire, ces locos seront équipées d'un sécheur d'air (comme les 80 de Schaerbeek autorisées à manoeuvrer les rames Eurostar à Forest), ainsi que du système de signalisation propre aux lignes nouvelles à grande vitesse, à savoir la TVM 430, de conception française.

Le choix se portera sur six engins de la série 55, cette dernière étant à la fois la plus fiable et la plus puissante du parc.

Ni la localisation, ni le futur rayon d'action de ces éléments de secours n'ont encore été déterminés à ce jour. La SNCF disposant déjà actuellement d'engins aptes à ces fonctions, des pourparlers seraient actuellement en cours entre la SNCF et la SNCB afin de permettre au couplage de BB 67200 présent en "*stand-by*" à Lille d'intervenir également sur la branche belge de la ligne nouvelle vers Bruxelles, lorsque celle-ci sera opérationnelle.

□ Les Diesel étrangers pour les chantiers TGV (suite)

A partir de décembre 1995, la pose des voies sur la plate-forme de la ligne à grande vitesse belge devrait débuter entre la *base de St-Druon* (qui sera située en bordure de la ligne 78, dans les environs d'Antoing) et la frontière française.

Dès septembre de la même année, les mêmes travaux de pose de voies devraient alors débuter entre la base "*du Coucou*" (qui sera située le long de la ligne 94 entre Silly et Ath) et Lembeek. La section entre les deux bases citées sera équipée en dernier lieu, à partir d'une date non encore connue avec précision.

Au plus fort de l'engagement des trains de travaux, pas moins de 73 locomotives pour trains lourds et 41 locos pour services plus légers seront engagées simultanément au départ de ces différentes bases : les premières achemineront à pied d'oeuvre le ballast, les traverses en béton, les coupons de voie provisoire, les poteaux de caténaires et les appareils de voie ; les secondes serviront pour les trains de la signalisation, de piquetage, et pour assurer les innombrables manoeuvres sur les bases-travaux.

Pour assurer quotidiennement cet énorme volume de transport, très peu d'engins Diesel proviendront du parc actuel de la SNCB, l'effectif actuel suffisant à peine aux besoins commerciaux : outre les dix locomotives de la série 59 prévues de longue date, seul six 55 supplémentaires pourront être libérées pour intervenir en tête des trains lourds ; ce sont ces mêmes engins qui seront ultérieurement équipés de la TVM 430 (*voir ci-dessus*).

En ce qui concerne les locomotives de manoeuvre, la situation n'est guère plus brillante : la radiation massive des 83 restantes et des 84 de la première tranche, ainsi que la récente cession des trente "84" au service de l'infrastructure a réduit le parc excédentaire à une petite dizaine d'unités pour tout le réseau, dont sept 80 de Schaerbeek.

La majorité des engins appelés à travailler sur les chantiers belges de la LGV seront donc de provenance étrangère, et plus particulièrement d'origine française ou néerlandaise (*voir Trans-fer n°90*).

A noter que la DB qui proposait des locos de l'ex-DR (des BR 232 et 346.2) a poliment été éconduite, eu égard à ses prétentions financières exorbitantes...

Aux dernières nouvelles, on s'orienterait vers :

- * l'achat de 25 locomotives 2200/2300 de 662 kW aux NS ;
- * la location de : - 18 A1A-A1A 68 000 de 1.660 kW ;

- 18 CC 65 500 de 1.190 kW ;
- 30 BB 66 000 de 890 kW à la SNCF.

L'achat un moment envisagé de 47 BB 63 000 (355 kW) à la SNCF a été abandonné au profit des engins NS, plus puissants et en meilleur état technique.

□ Les Diesel "à Boule"

La situation des Diesel "à boule" (c'est-à-dire démunies d'une chaudière à vapeur pour le chauffage des trains de voyageurs), telle que parue dans les n°89 et 90 de *Trans-fer*, doit être revue comme suit, à la date du 18.02.94 :

51 de Hasselt :

5127, 5129, 5130, 5133, 5136, 5138, 5141 à 5145, 5151, 5152, 5153, 5179, 5185, 5187, 5192, 5193

62 de Hasselt :

6260, 6268, 6321, 6327, 6330, 6331

□ Grand chambardement dans l'effectif des HLR

Annoncé dans notre n°90, la radiation des 18 locos survivantes des locomotives diesel de manoeuvres de la série 83 et des 12 dernières 84 de la première tranche est allée de pair avec la cession simultanée de trente HLR 84 de la deuxième tranche, le tout à la date du 30 avril 1994. Curieusement, une 31ème loco (la 8456 d'Anvers-Dam) ne sera mutée que le 1.09.94...

Ce sont les vagues successives de restructuration du trafic marchandises qui ont permis un pareil assainissement du parc: le nombre de locomotives de manoeuvres nécessaire pour les besoins "*Transport*" au cours des prochaines années a été estimé à environ 260 engins, chiffre à comparer aux 330 d'avant le 30 avril dernier !

Il était par ailleurs grand temps de radier les 83 et 84, dont les châssis, usés par le temps, présentaient des signes de fatigue de plus en plus inquiétants. De plus, les bâtis de moteur des 84 de la 1ère tranche se fissuraient à une cadence infernale, et la seule solution technique consistait en leur remplacement. Comme de plus, leur confort de conduite (du point de vue isolation et visibilité) ne correspondait plus aux normes actuelles, il devenait inopportun d'investir dans la réparation de ces engins, d'où leur mise hors service.

Au cours des prochaines années, la vague de radiation touchant les plus anciens véhicules devrait se poursuivre, par la mise au rancart des six 70, de trente-deux 80, de dix 84 (3e tranche), et des vingt-cinq 85, soit un total de 73 locomotives.

A l'aube de l'an 2000, une nouvelle locomotive de manoeuvres devrait donc apparaître sur le réseau ; elle devrait être accouplable en unités multiples, mais aussi capable de remorquer des trains lourds de marchandises, sur les lignes non-électrifiées. On s'orienterait donc vers une configuration d'essieux du type BB, à l'instar des 6400 des NS.

Mac' Machine (6/94)

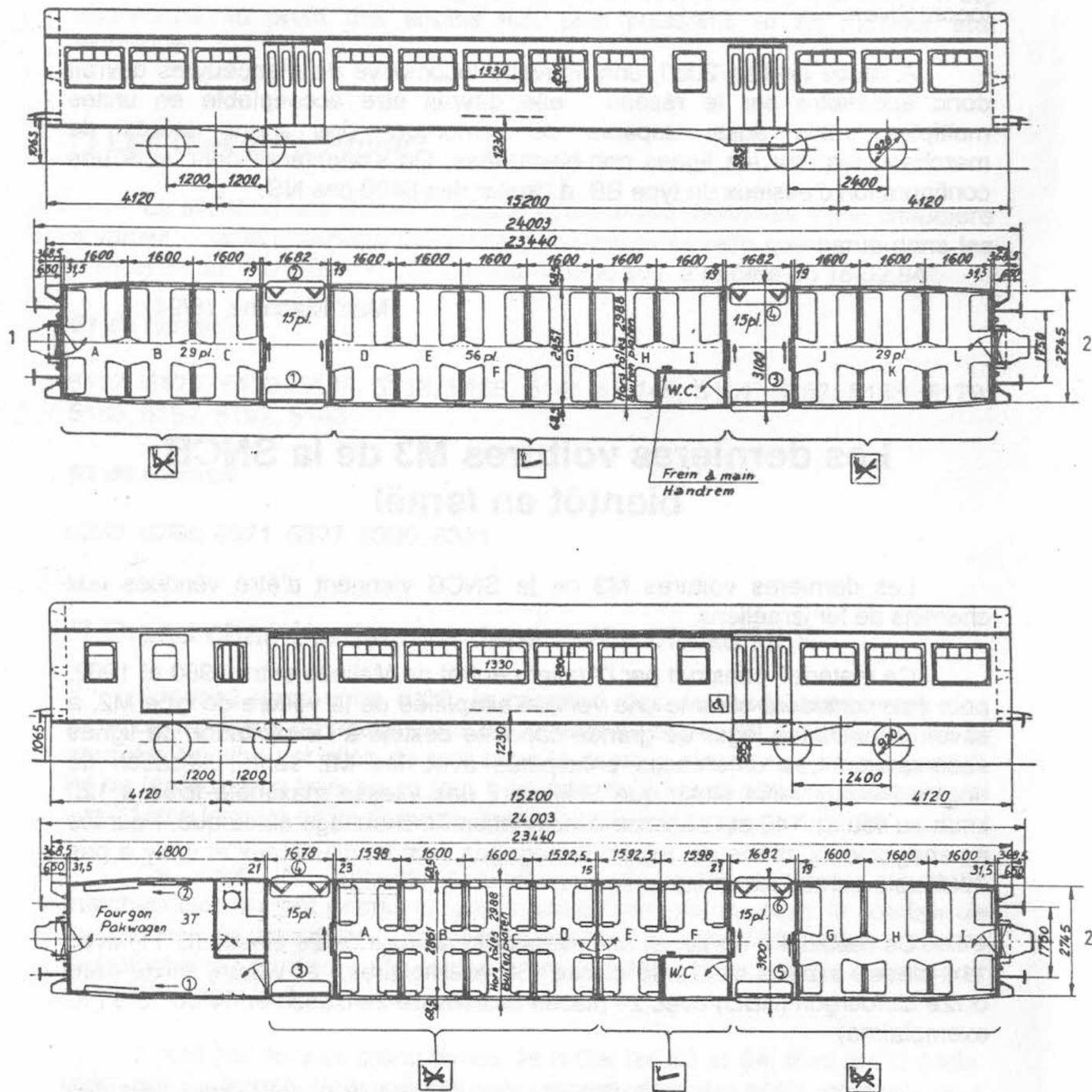
Les dernières voitures M3 de la SNCB bientôt en Israël

Les dernières voitures M3 de la SNCB viennent d'être vendues aux chemins de fer israéliens.

Ce matériel, construit par l'Atelier central de Malines entre 1960 et 1962, peut être considéré comme une version simplifiée de la voiture de type M2, à savoir un véhicule léger de grande capacité destiné à l'exploitation de lignes secondaires. Les différences principales avec les M2 sont l'utilisation de bogies Pennsylvania plutôt que Schlieren, une vitesse maximale fixée à 120 km/h au lieu de 140 et l'absence d'installation de chauffage électrique. Pour les aménagements intérieurs, les porte-bagages sont longitudinaux et il n'y a pas de double paroi d'extrémité avec sas.

Ce matériel a existé en deux versions : voiture de 2e classe (B 11) avec 114 places assises de 2ème classe (36 exemplaires), et voiture mixte 1ère cl./2e cl./fourgon (ABD) avec 29 places assises de 2e classe et 44 de 1ère (10 exemplaires).

Jusqu'en 1984, on rencontra ces voitures sur la plupart des lignes des Flandres, mais surtout sur les lignes 89 et 90. Avec l'application du plan IC-IR de 1984, on les trouva regroupées, en 7 rames, pour assurer les services IR Geraardsbergen - De Panne. Puis, le manque de confort de ces voitures les fit retirer du service IR. L'absence de possibilité de chauffage électrique les cantonna à de rares trains « P » et à une vocation de réserve.



Schémas des voitures M3 de 2e classe (au dessus) et de 1ère/2e classe/fourgon (en dessous) (doc. SNCB)

Jusqu'en mai 1994, 20 voitures « B » et 3 voitures « ABD » seulement restèrent encore en service à la SNCB. Un contrat de vente de ces voitures avec les *Chemins de Fer Israéliens* vient d'être signé avec la SNCB.

Lors de son excursion du 11 juin dernier, le GTF asbl a utilisé ces voitures, sans doute pour la dernière fois sur le réseau belge... Ses membres participants ont donc roulé des voitures qui n'appartenaient déjà plus à la SNCB, mais aux Chemins de Fer d'Israël... Original, n'est-il pas ?

Bientôt des voitures à voyageurs usagées de la SNCF à la SNCB !

Jusqu'à ce jour, la SNCB fait encore usage de vieux matériel, datant du début des années cinquante, pour transporter ses voyageurs : 31 automotrices électriques des tranches 50-53, spécialisées à l'axe ABC ⁽¹⁰⁾, 26 automotrices doubles des tranches 54-55 et 42 voitures de type K.

Les 57 automotrices précitées devront être mises hors service dès 1995: sans une très coûteuse et peu justifiable révision, vu son âge canonique, ce matériel n'a plus la fiabilité requise. Les voitures K, quant à elles, ne peuvent plus rouler au delà de l'an 2000 : leur entretien est de plus en plus coûteux vu leur vieillesse, et leur standard de confort est devenu insuffisant.

La SNCB a battu le rappel de son matériel : les voitures M2 qui avaient été louées aux *Nederlandse Spoorwegen* sont toutes revenues en Belgique.

Quant aux voitures M3 subsistantes, en bien piteux état comme ont pu le constater les participants au voyage GTF du 11 juin dernier, elles viennent d'être vendues aux *Chemins de Fer Israéliens*.

Résultat des courses : dès le mois de mai 1995, la SNCB sera à court de matériel à voyageurs décent, et ce jusqu'à la livraison du nouveau matériel commandé (automotrices tranche 96 et nouvelles voitures rapides de service intérieur), dont la livraison totale n'interviendra qu'en l'an 2000.

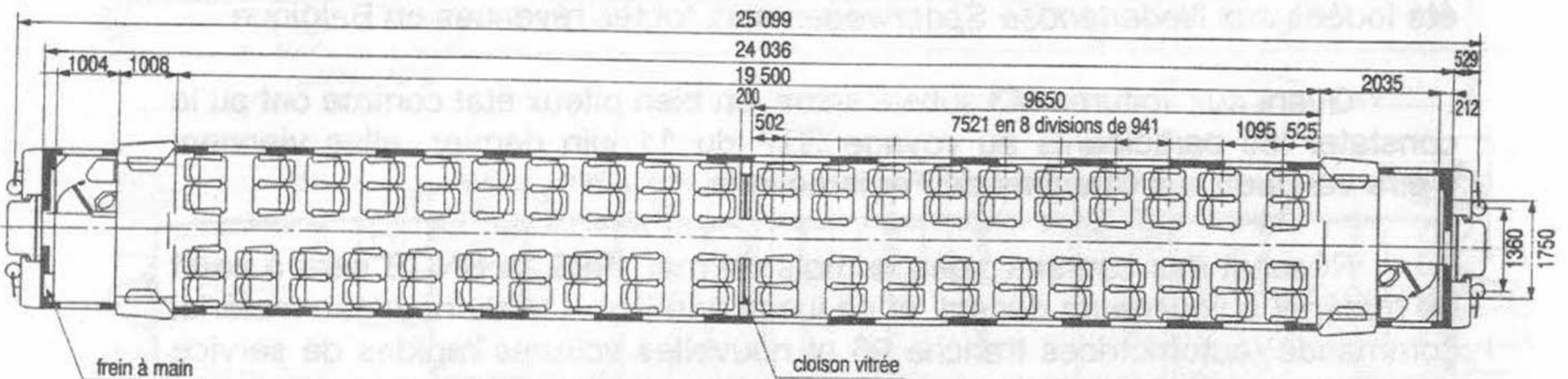
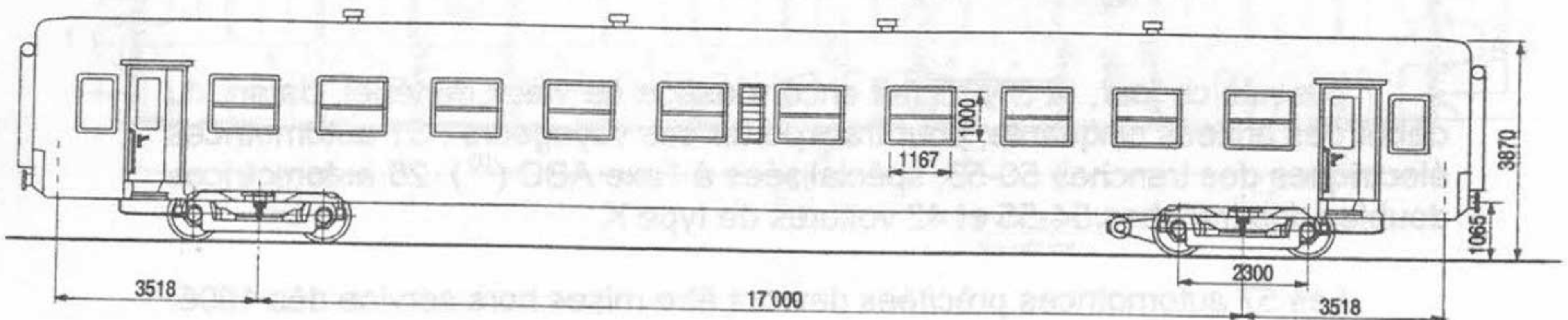
Les besoins de matériel entre 1995 et 2000 pour « boucher le trou » sont évalués à 80 caisses. L'éventualité de reconditionner des voitures de type K a été abandonnée : les frais seraient trop élevés pour un matériel de surcroît dépourvu de portières automatiques, un élément jugé indispensable par la SNCB.

⁽¹⁰⁾ - axe Anvers - Bruxelles - Charleroi, où la généralisation des quais hauts permet l'engagement de ce type d'automotrices.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

VOITURE 2^e CLASSE USI (UNIFIÉE SERVICE INTÉRIEUR)

B10 †



IDENTIFICATION GÉNÉRALE

Voiture de 2^{ème} classe service intérieur à couloir central.

Type USI B10 †

Années de livraison 1962 - 1974

Acculée, la SNCB a fait une demande en bonne et due forme auprès des réseaux voisins en vue de louer du matériel à voyageurs. Ainsi, la DB a-t-elle été contactée, de même que la SNCF pour la location de voitures de type « Corail ». Aucun des réseaux contactés n'a pu proposer de matériel disponible à louer.

La solution est alors venue de la SNCF, qui a proposé au début de l'année 1994 à son homologue belge de lui vendre de matériel SNCF de réemploi, qui n'a pas encore atteint sa durée de vie prévisionnelle et n'est retiré du service par la SNCF qu'à la suite de l'arrivée significative d'un parc TGV de nouvelle génération (TGV réseau).

Aussi, la SNCF a proposé de vendre à la SNCB des voitures qui sont en quelque sorte l'ancêtre des voitures Corail, à savoir :

- 55 voitures B10t USI (2e classe), construites entre 1963 et 1973 ;
- 15 voitures B4t4 USI (2e classe), construites entre 1964 et 1969, que la SNCF propose de transformer elle-même en voitures A4t4 (1ère classe) ;
- 15 voitures B5d UIC (2e classe/fourgon), construites entre 1969 et 1973.

La SNCF a en outre proposé d'effectuer elle-même les travaux de révision classiques et la remise en peinture extérieure de ce matériel au goût de la SNCB, mais aussi d'adapter le matériel aux exigences de la SNCB, à savoir notamment monter un dispositif de portières automatiques sur ce matériel. Une exigence quasi péremptoire pour la SNCB...

Le prix unitaire proposé par la SNCF est de 840.000 FRF pour les B10t USI, 1.050.000 FRF pour les A4t4 USI et 780.000 FRF pour les B5d UIC (multipliez par 6 pour la conversion en francs belges...), une fois révisées et transformées.

La SNCF précise qu'ainsi reconditionnées, ces voitures pourraient être utilisées pendant 5 ans sans travaux notoires à effectuer sur l'infrastructure et la caisse. Du matériel de ce type continuera par ailleurs à circuler jusque vers 2005 sur le réseau de la SNCF, ce qui devrait rassurer la SNCB quant à la disposition de pièces de rechange.

Aux dernières nouvelles, la SNCB a accepté les propositions de la SNCF et a signé le contrat d'achat de ce matériel.

Voici les prévisions d'utilisation de ce matériel de réemploi, telles qu'elles ont été établies par la SNCB. Il s'agit en fait d'une partie de « chaises musicales » sur le réseau...

Les 85 voitures ex-SNCF pourraient remplacer 60 voitures de type M4 du dépôt de Schaerbeek, actuellement « sous-utilisées » dans la composition

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions extérieures	<ul style="list-style-type: none"> - Longueur hors tampons : 25 094 mm - Longueur de la caisse : 24 734 mm - Largeur de la voiture : 2880 mm - Hauteur de la voiture au dessus du rail : 3 870 mm - Entraxe des traverses de charge : 17 000 mm
Dimensions intérieures	<ul style="list-style-type: none"> - Largeur intérieure de la voiture : 2 746 mm - Longueur des compartiments : 9 650 mm - Largeur des compartiments : 2 746 mm
Caractéristiques principales	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de compartiments : 2 grands compartiments - Nombre de places assises : 80 - Tare : 35,5 t - Vitesse maximale : 140 ou 160 km/h
Ossature	<ul style="list-style-type: none"> - Châssis-caisse formant poutre à structure tubulaire, soudé électriquement. - Châssis prévu pour la mise en place d'un attelage automatique.
Isolation phonique et thermique	<ul style="list-style-type: none"> - Assurée par enduit insonorisant et couches de fibre minérale de densités et épaisseurs variables (plancher : 60 kg/m³, faces : 40 kg/m³, pavillon : 8 kg/m³). - Platelage supplémentaire au niveau inférieur du châssis. - Plafond en polyester perforé.
Bogies	<ul style="list-style-type: none"> - TYPE Y 16, Y24 C, Y28 D selon année de livraison.
Frein	<ul style="list-style-type: none"> - Frein à commande électrique pneumatique avec desserrage gradué pour Y 16 et Y 24 et frein haute puissance pour Y 28.
Chauffage et ventilation	<ul style="list-style-type: none"> - Chauffage par air soufflé à température modulée, réchauffeur d'air électrique. - Régulation automatique de la température. - Ventilation d'été. - Evacuation de l'air vicié par 2 aérateurs statiques.
Eclairage	<ul style="list-style-type: none"> - Assuré par un alternateur STATODYNE de 4,5 kW, 72 V et une batterie d'accumulateurs 72 V 100 Ah. - Eclairage principal des compartiments par lampes fluorescentes. - Lampes à incandescence 72 V pour les veilleuses et locaux annexes. - Liseuses individuelles alimentées en 24 V par l'intermédiaire de convertisseurs statiques 72/220 V 100 Hz et de transformateurs 220/24 V 100 Hz.
Sonorisation	<ul style="list-style-type: none"> - Type UIC, microphone sur la plateforme, 4 haut-parleurs.
Aménagements	<p>Portes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 portes d'accès du type unifié à vantail pivotant et pliant, - Portes d'intercirculation et d'entrée dans les compartiments, coulissantes, à deux vantaux, - Fermeture temporisée par amortisseurs et rappel par sandow. <p>Fenêtres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fixes sur une des faces de la voiture, semi-ouvrantes sur l'autre face, commande par manivelle. - Vitrage de sécurité double à la partie inférieure, simple partie supérieure. - Occultation par rideaux.
Aménagements intérieurs	<ul style="list-style-type: none"> - Revêtement en panneaux stratifiés décoratifs de teinte claire. - Sièges doubles fixes, à dossier individuel inclinable à 2 positions, orientés pour moitié dans le sens de marche du train, l'autre moitié en sens inverse. - Plancher recouvert d'un linoléum. - Les 2 compartiments sont séparés par une cloison centrale vitrée.

de trains « P » circulant sur l'étoile de la capitale. Ces 60 voitures M4 libérées non réversibles seraient réutilisées sur la relation IC G Ostende - Courtrai - Bruxelles, à la place des rames réversibles de voitures M4 actuellement en service.

Ces rames réversibles M4 libérées de l'axe courtraisien seraient notamment engagées sur la relation IC « K » (Anvers - Bruxelles - Charleroi), où l'utilisation d'un matériel réversible de grande capacité est indispensable, notamment suite à la configuration en cul-de-sac de la gare d'Anvers-Central. Ces rames réversibles, une fois utilisées sur l'axe « ABC », libéreraient 10 automotrice quadruples (ou 20 automotrices doubles). On pourrait aussi les engager sur une autre relation à désigner, pour libérer 8 autres automotrices doubles.

Vingt-huit automotrices seraient ainsi libérées : 12 qui seront nécessaires dès la mise en service de la traction électrique entre Gand et La Panne en 1996, et 16 qui combleront le vide laissé par la mise hors service des automotrices tranches 50 à 54.

CQFD, diraient les mathématiciens.

Les navetteurs des trains « P » de l'étoile de Bruxelles prendront donc sans doute bientôt place dans des voitures « grandes lignes » de la SNCF reconditionnées pour la SNCB. S'ils disposeront de sièges individuels, au lieu des inconfortables banquettes des voitures M4, ils devront sans doute prendre patience. L'existence d'une seule porte donnant sur la voie en extrémité de voiture augmentera immanquablement la durée des arrêts aux heures de pointe...

Des TGV SNCF sur l'axe Paris - Bruxelles dès 1995 ?

La SNCF et la SNCB n'attendent probablement pas la mise en service de la ligne à grande vitesse belge pour mettre en service des TGV sur l'axe Paris - Bruxelles. Nous en avons déjà traité dans *Trans-fer*, mais l'utilisation de ce matériel « haut de gamme » se précise !

L'apparition en Belgique de TGV Réseau tritension de la SNCF, actuellement en discussion, serait motivée par la mauvaise régularité constatée depuis quelques années sur l'axe Paris - Bruxelles. Ce problème, notamment dû au mauvais état des vieillissantes locomotives quadritension

CC 40100 de la SNCF, en service sur l'artère, altère l'image de marque des quatre services « *Trans-Europ-Express* » actuels mis en ligne entre la capitale de l'Europe et la métropole française. On conçoit aisément l'opinion désastreuse que le service offert actuellement par la SNCB et la SNCF recueille auprès des hommes d'affaires ou des fonctionnaires de l'Union Européenne, utilisateurs désignés de ces trains.

L'opportunité créée par la disponibilité de rames TGV tritension dès la fin de l'année 1994 a conduit la SNCF à proposer leur mise en service sur les allers-retours TEE Paris - Bruxelles, à partir de janvier ou plutôt juin 1995.

Si une décision favorable est prise dans ce sens, les trains TEE 81/84 (Rubens), qui circulent « aux heures de pointe » seraient assurés en TGV en unité multiple. Les TEE 85/80 (Ile de France), 89/88 (Watteau) et 83/86 (Brabant) seraient assurés, eux, en TGV unité simple, sauf le TEE 86 du vendredi, qui devrait être renforcé en unité multiple. Bien sûr, l'offre de première classe serait-elle inférieure dans une rame TGV que dans les actuelles rames de voitures « TEE-Inox », mais on peut penser qu'une partie de la clientèle de 1ère classe des TEE actuels glissera vers la 2e classe dans les TGV, vu le niveau de confort offert ⁽¹¹⁾.

Plusieurs hypothèses de tracé ont été évoquées. L'emprunt, au départ de Paris-Nord, de la ligne nouvelle française jusqu'à Lille, où un rebroussement permettrait d'emprunter la ligne vers Tournai et Bruxelles a été rejeté, vu la saturation actuelle de Lille-Flandres et l'impossibilité technique de réception des TGV du sens Bruxelles - Paris à Lille-Europe. Deux autres itinéraires restent possibles. L'un emprunterait la ligne nouvelle au départ de Paris, puis éviterait les gares de Lille et leurs encombrements pour rejoindre Mouscron, où après arrêt de service pour rebroussement ⁽¹²⁾, les TGV circuleraient jusqu'à Tournai, pour rejoindre la ligne 94 jusqu'à Bruxelles. On voit bien les avantages de cette solution : emprunt d'une ligne à grande vitesse dédiée à ce matériel avec régularité garantie, et dégagement des lignes françaises saturées ; l'inconvénient est évidemment le rebroussement de Mouscron et la nécessité de trouver de nouveaux sillons horaires entre Tournai et Bruxelles, une ligne où se superposent déjà le trafic SNCB intérieur et le trafic « Eurostar ». Il reste évidemment la solution du maintien de l'itinéraire classique, par Aulnoye et Quévy ; dans ce cas de figure, les qualités du TGV ne sont pas valorisées, ni la ligne à grande vitesse française déjà disponible... Ajoutons que, dans les deux cas de figure, la relation Paris - Bruxelles serait

⁽¹¹⁾ - si la solution « TEE-TGV » est adoptée entre Paris et Bruxelles, le matériel « Inox » qui y est actuellement en service, une fois libéré, pourrait être réutilisé sur les trains EC 32/33 (Parsifal) ou 30/31 (Molière) de la relation Paris-nord - Köln - Dortmund.

⁽¹²⁾ - un itinéraire via Gent-St-Pieters (lignes 75 et 50A) a aussi été étudié au départ de Mouscron, mais l'idée a été abandonnée vu la difficulté d'insertion des TGV entre Gand et Bruxelles, sur une ligne fort chargée, d'autant plus qu'un arrêt aurait de toute manière dû être maintenu en gare de Mouscron, pour faire la jonction entre les sillons horaires de la SNCF et ceux de la SNCB.

couverte en 2h30 environ, comme actuellement. ce qui ne « deflorerait » pas l'impact du temps gagné lors de la mise en service de la ligne nouvelle entre Bruxelles et Paris.

A l'heure où nous écrivons ces lignes une décision définitive n'est pas encore prise, ni sur l'engagement des TGV sur les dessertes TEE Paris - Bruxelles précitées, ni sur l'itinéraire qui leur sera affecté. Il y a gros à parier néanmoins que l'on verra des TGV tritension de la SNCF à partir de l'année prochaine à Bruxelles, après rebroussement à Mouscron.

Fin des CC 40100 de la SNCF...

L'arrivée des TGV sur la relation Paris - Bruxelles sonnerait bien entendu le glas des locomotives quadritension CC 40100 de la SNCF, basées à *Paris-La Chapelle*, des machines aujourd'hui à bout de souffle et d'une maintenance de plus en plus délicate. La SNCF envisagerait de les retirer définitivement du service dès l'engagement des TGV sur la relation Paris - Bruxelles.

Si cette information se confirme, ces machines familières du réseau belge et qui ont servi de modèle aux locomotives série 18 de la SNCB, disparaîtraient du paysage ferroviaire au changement d'horaire de mai 1995.

La fin d'une époque

A nos frontières - autorails diesel DB aux CFL

Comme nous l'avons annoncé, les CFL ont fait l'acquisition de deux autorails doubles série 628 de la *Deutsche Bahn* pour exploiter la ligne Luxembourg - Wasserbillig - Trèves. Comme chacun le sait, cette ligne est électrifiée en 25 kV 50 Hz au Grand Duché et 15 kV 16 2/3 Hz en Allemagne, avec section de séparation et zone neutre à la frontière.

Cette solution est intervenue afin d'éviter la conception d'une trop petite série d'automotrices électriques bifréquence.

Les CFL sont donc aujourd'hui propriétaires des autorails 628/928 505 et 506 du dépôt de Kaiserslautern (DB), qui continuera de les entretenir. Ceux-ci ont gardé la livrée beige/turquoise de leurs congénaires allemands, tout en arborant le nouveau logo des CFL sur les faces avant. Leur immatriculation devrait rester celle de la DB.

Ces autorails sont en service avec logo CFL depuis le 15 mars 1994.

Activités du GTF asbl

GTF - voyages

Le GTF aux Trois Vallées . : septembre 1994

Notre prochain voyage : A l'occasion du Festival vapeur CFV3V à Mariembourg les 24 et 25/9/94, qui sera axé sur « Treignes, village des Musées », le GTF a l'intention d'organiser une **manifestation inédite le dimanche 25/9/94.**

Nous vous prions déjà de réserver la date. Nos membres affiliés à notre service « EXPRESS », qui reçoivent nos circulaires voyages par lettre en priorité sur Trans-fer, seront informés en temps opportun.

Si vous n'êtes pas affilié à ce service et si cette manifestation vous intéresse, envoyez-nous avant le 20 août prochain une enveloppe timbrée à 16F portant vos nom et adresse et dans le coin supérieur gauche « CFV3V » à notre adresse habituelle :

GTF asbl-Secrétariat, B.P. 191, 4000 Liège 1.

Vous pouvez aussi joindre un coupon-réponse international. Nous pourrions ainsi vous envoyer le programme : notre prochain numéro de Trans-fer est en effet prévu pour la fin du mois de septembre : vous ne le recevrez pas en temps utile pour ce voyage, qui s'adressera également à ceux qui, sans être *fans* du chemin de fer, souhaitent passer une journée agréable au pays de Toine Culot.

GTF - Éditions

Vient de sortir de presse :

Suggestions pour une thématique ferroviaire

Les chemins de fer

tome 1 : l'ère de la vapeur
par Marcel Constant

Le rail a souvent inspiré les administrations postales, à la recherche de thèmes originaux pour l'émission de leurs timbres-poste. Ainsi, attirent-elles régulièrement l'intérêt des amateurs ferroviaires lorsqu'est mise en circulation une valeur postale évoquant le chemin de fer. Par ailleurs, nombre de philatélistes n'hésitent pas à choisir le chemin de fer comme sujet lors de l'élaboration d'une collection thématique de timbres-poste.

Il convenait donc de réunir philatélistes et amateurs ferroviaires dans une publication centrée à la fois sur le rail et le timbre-poste. C'est ce que s'est dit Marcel Constant, membre du *GTF asbl*, mais aussi philatéliste avisé et président du *Cercle Philatélique de la Semois* à Florenville.

Le *GTF asbl* est aujourd'hui heureux de présenter la première partie de son travail. Il s'agit d'une évocation d'une large part de l'histoire du chemin de fer au travers du timbre-poste. Dans le présent ouvrage, et à l'aide de nombreux fac-similé de timbres-poste d'époque et de tous les pays du monde, notre membre retrace les différentes étapes de l'invention et le développement de la locomotive à vapeur, à travers les cinq continents.

Un ouvrage format A4 (21 x 29,7 cm) de 250 pages abondamment illustré de fac-similé de timbres-poste et de macros.

Prix : 490 BEF + 90 BEF (envoi) = 580 BEF
(étranger : frais de port portés à 140 BEF).

Code-article (qu'il suffit de préciser à la commande) : « 209 »

Pour commander, versez la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de *GTF asbl-Editions*, B.P.191, 4000 Liège 1. Nos membres étrangers se réfèrent à la page 3 de couverture. Pour commander par carte de crédit, utilisez le formulaire que vous trouvez ci-après page 50.

Nos prochaines éditions

A l'occasion d'une grande exposition sur la Libération qui se tiendra à la caserne Fonck à Liège du 1er au 30 septembre prochain, le GTF asbl fera paraître un **numéro hors série de Trans-fer** consacré aux tramways et trolleybus liégeois en guerre. Cette édition sera disponible dans le cadre de cette exposition.

Nous ferons paraître également à la rentrée un ouvrage d'**Henri SAILLET** intitulé « *J'étais machiniste* ». Henri SAILLET, ancien machiniste de locomotive à vapeur à Haine-Saint-Pierre y racontera par le menu tout ce en quoi consistait son métier de machiniste.

Tous renseignements sur ces nouvelles éditions dans **Trans-fer 93** qui paraîtra fin septembre 1994.

Lectures de vacances

Prenez avec vous en vacances les dernières parutions du GTF asbl. Nous vous conseillons :

Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen : tout ce que vous devez savoir sur la première artère ferroviaire internationale belge : petite et grande histoire de la ligne, anecdotes vécues par le personnel, exploitation actuelle et perspectives d'avenir. 168 pages abondamment illustrées en noir et blanc et couleurs.

prix : 980 BEF + 90 BEF envoi = 1070 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 140 BEF)

code article à faire figurer dans la commande : 208.

Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy : l'histoire ferroviaire de ce petit coin de Gaume, par J.C. Léonard.

prix : 350 BEF + 50 BEF (envoi) = 400 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF).

code-article : 206.

Vous trouvez d'autres suggestions dans notre tarif complet publié en page 49, avec les modalités de commande...

GTF-Editions - nos tarifs au 01/07/94

GTF asbl-Editions, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1 (Belgique)

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étrang
Cartographie				
101	carte des voies ferrées de Belgique	260	40	70
102	carte du réseau ferré des Fagnes belges	160	40	40
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège tome 2 (vicinaux)	2700	240	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	280	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	100	160
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	90	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier ch. de fer transeuropéen	980	90	140
209	Thématique ferroviaire (tome 1)	490	90	140
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain	300	25	50
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	30	75
304	Spécial n°4 (Trains La Panne à Losheimergraben)	450	30	75
311	Musée des transports du pays de Liège	250	25	50
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi	390	25	50
314	Le Fagnard (ligne Trois-Ponts - Jünkerath)	100	20	40
315	Dossier TGV	100	20	40
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	50
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	50
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	50
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	50
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	50	100
456	8 cartes-vues noir et blanc série 56 (Liège)	100	25	50
457	8 cartes-vues noir et blanc série 57 (SNCB)	100	25	50
459	12 cartes-vues couleurs (SNCB + tramways)	200	25	50

Pour commander :

⇒ *par versement postal ou bancaire* : versez préalablement la somme correspondante, augmentée des frais de port, à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le(s) code(s)-tarif correspondant à votre commande.

De l'étranger uniquement, utilisez plutôt notre CCP Bruxelles 000-0896641-70, GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1, ou envoyez-nous un Eurocheque garanti.

⇒ *par carte de crédit Visa ou Eurocard* : écrivez-nous à GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1. Indiquez les articles commandés (le code-article suffit), le prix total frais de port compris et la formule " *j'autorise le GTF asbl à débiter ma carte de crédit* " : indiquez le n° de 16 chiffres de votre carte et la date d'expiration. Dated et signez. *Un formulaire préimprimé est disponible page 50.*

**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 CREDIT

→ 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

Trans-fer est une publication périodique du GTF asbl, B.P. 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, B.P. 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 **Eurocheque** garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

→ commande par lettre à notre adresse (B.P. 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, B.P. 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**

Juillet 1994

GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
Association sans but lucratif
« GTF asbl »
B.P. 191 - B-4000 Liège 1

Ronde ferroviaire autour de Charleroi

samedi 20 août 1994

Après vous avoir proposé le nord du Grand-Duché en janvier, la région de Malines-Termonde en mars, Lille-Paris en TGV en mai, et Bruxelles en juin, nous vous invitons à visiter la région de Charleroi en train le samedi 20 août prochain. Nous affréterons pour la circonstance une rame réversible M2 tractée par une locomotive diesel série 62.

Notre périple se divisera en deux parties :

Matinée : l'ouest de Charleroi et le Centre (y compris lignes industrielles)

Départ de Charleroi (Sud) vers 8h15 pour Marchienne-au-Pont, Roux, Courcelles-Motte et Luttre (correspondance avec le train quittant Bruxelles-Midi à 7h37). Puis parcours de la ligne 117 vers Gouy, Godarville, Manage. De là, nous rejoindrons Familleux, afin de parcourir la ligne industrielle 269 vers Feluy-Zoning. Puis, nous retournerons vers Charleroi par Y Bois d'Haine, la Louvière Centre et Sud, Morlanwelz, Carnières et Piéton. Nous parcourrons ensuite ce qui reste de la ligne 113 vers Bascoup. Puis, retour sur Forchies et Charleroi via la ligne industrielle électrifiée 260. Nous reviendrons à Charleroi-Sud à 12:23 où aura lieu la pause repas de midi.

Après-midi : l'est de Charleroi

Nous repartirons de Charleroi-Sud vers 14h00 pour parcourir la ligne 140 jusqu'à Court-St-Etienne. A cet endroit, nous rebrousserons sur la ligne 141 réservée aux marchandises jusqu'à Genappe. Puis, nous rebrousserons à Ottignies pour revenir à Charleroi (Sud) par Gembloux (ligne 161), Jemeppe-sur-Sambre (ligne 144 qui n'est plus desservie que par des trains « P »), Auvélais et... Charleroi-Sud-Quai. La fin du périple est prévue à 18:52.

De nombreux arrêts-photos sont prévus dans tous les sites ferroviaires intéressants.

B

Repas de midi

Pour ceux qui le souhaitent, nous organiserons un repas de midi collectif de qualité dans un restaurant proche de la gare de Charleroi-Sud. Nous vous proposons un potage, plat principal et dessert pour le prix de 570 F, TVA et service compris, mais boissons non comprises.

Nos prix

Il comprennent le trajet aller-retour de Charleroi à Charleroi, les frais d'organisation et la TVA.

- adulte membre du GTF asbl 1994, conjoint ou enfant sous le même toit : **1190 F**
- adulte non membre : 1250 F
- enfant moins de 14 ans : 600 F
- enfant moins de 6 ans : gratuit (déconseillé vu la nature de l'excursion)

Parcours d'approche

Si vous n'habitez pas Charleroi, rejoignez le point de départ de notre excursion en train. Nous vous proposons un parcours d'approche de toute gare belge à Charleroi aller et retour en 2e classe au prix de 250 F.

Inscriptions

Le plus tôt possible et en tous cas avant le 13 août prochain, en envoyant le bulletin de participation ci-contre à l'adresse indiquée et en effectuant simultanément le paiement.

Remarques pour l'inscription : à la suite de difficultés avec les banques et organismes de crédit Visa/Eurocard, nous vous prions de tenir compte des points suivants :

1. si vous payez par carte de crédit, veillez à utiliser votre propre carte (il ne peut y avoir discordance entre le nom de celui ou celle qui s'inscrit au voyage et le nom du titulaire de la carte de crédit Visa ou Eurocard utilisée..)
2. si vous payez par virement bancaire ou postal, transmettez la formule à votre banque ou CCP et non au GTF asbl.
3. dans tous les cas, votre bulletin d'inscription doit être daté et signé.

Prochain voyage : A l'occasion du Festival vapeur CFV3V à Mariembourg les 24 et 25/9/94, qui sera axé sur « Treignes, village des Musées », le GTF a l'intention d'organiser une **manifestation inédite le dimanche 25/9/94.**

Nous vous prions déjà de réserver la date. Pour tous renseignements complémentaires, voyez le présent numéro de Trans-fer page 46.

GTF asbl - BULLETIN DE PARTICIPATION - voyage *Ronde autour de Charleroi*

A renvoyer avant le 13 août 1994 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
 ou par FAX au 071/51.66.03 avant 21h30

* Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N° N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

* **inscrits** au voyage du 20 août 1994 (*inscrivez le nombre dans les cases*)

	adulte(s) membre GTF asbl à 1190 BEF
	adulte non membre GTF asbl à 1250 BEF
	enfant moins de 14 ans à 600 BEF
	enfant(s) de moins de 6 ans (<i>gratuit</i>)
	repas de midi à 570 BEF
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 250 BEF

TOTAL (*)

* **J'effectue simultanément le paiement de cette somme totale (*) :**

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

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

Conditions de participation à nos voyages

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

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