

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 93 - Octobre 1994 - 60 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 93

Octobre 1994

Dix-septième année

EDITORIAL.....	3
ACTIVITES DU GTF ASBL.....	6
TROIS NOUVELLES EDITIONS.....	6
<i>Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-1945)</i>	7
<i>J'étais machiniste</i>	9
<i>En TEE de Bruxelles à Mariembourg</i>	11
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.....	13
GTF ASBL - DISTRIBUTION.....	16
NOUVELLES DE LA SNCB.....	20
INFRASTRUCTURE.....	20
<i>Les grands dossiers du district Sud-Est</i>	20
<i>Vers de nouvelles suppressions de lignes ?</i>	23
MATERIEL SNCB.....	27
LE POINT SUR LES ACHATS DE MATERIEL ROULANT A LA SNCB.....	27
<i>Les futures locomotives électriques bitension 3 kV/25 kV pour la SNCB et les CFL</i>	27
<i>Les investissements futurs en matériel roulant</i>	28
<i>Voitures françaises d'occasion rachetées par la SNCB à la SNCF (type SNCF « USI », type SNCB « K 4 »)</i>	30
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR.....	34
LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE.....	36
UN PEU D'HISTOIRE.....	40
<i>Les tambours indicateurs d'itinéraire des automotrices électriques tranche 1955 de la SNCB</i>	40
TRAFIC MARCHANDISES : EURAILCARGO.....	43
DIVERS.....	53
ENCART : VISITE DU RESEAU DE TRAMWAYS DE LA REGION DE BONN-SIEGBURG - 11.11.94	

Colophon

Trans-fer est distribué trimestriellement à tous les membres du GTF asbl. L'Association remercie tous ceux de ses membres qui ont bénévolement collaboré à la fabrication de ce numéro.

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

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :
GTF asbl, service de Trans-fer, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

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

Editorial

*Un vrai Cheminot a pris trop tôt
le dernier train pour quelque part...*

Hommage à Maurice Page, administrateur-directeur SNCB,
décédé inopinément le 17 septembre dernier,
en pleine activité, à l'âge de 63 ans.

Maurice Page a réalisé toute sa carrière professionnelle au sein de la SNCB, dont il a gravi tous les échelons hiérarchiques. C'est dire qu'il connaissait autant tous les rouages de la Société nationale que le chemin de fer proprement dit.

Ce dernier, il le vivait, c'était sa vie !

Un grand hebdomadaire belge, dans une récente livraison, lui a rendu à juste titre un hommage combien mérité.

Il a connu l'évolution technologique, les contractions successives du réseau. Il a participé de loin puis de près à toutes les mutations, tant de l'exploitation que de la société elle-même, qui étaient destinées à rendre au rail une place significative dans l'activité économique du pays.

Maurice Page était depuis longtemps sentimentalement attaché au chemin de fer. Il était aussi l'un de ceux qui savent qu'un arbre ne peut être robuste et résister aux grands vents que s'il a de bonnes racines. Il savait aussi que bien connaître le passé permet de mieux affronter l'avenir.

Dès lors, il ne manquait aucune occasion pour valoriser l'histoire du chemin de fer et préserver les témoins du passé tant au sein de la SNCB que dans son environnement. Inlassablement, il oeuvrait dans ce but, en sus des charges de sa fonction. Il apportait indistinctement son soutien à tous ceux qui travaillaient bénévolement ou non dans ce cadre. Son soutien était très concret, discret ou direct, mais combien efficace.

Ainsi avait-il créé une Commission du Patrimoine historique dont il assumait la Présidence, dans le sens plein du terme.

Son décès prématuré laissera dans ce domaine comme dans d'autres un grand vide. Et lui-même l'avait prévu... lors de l'inauguration du Musée ferroviaire de Kinkempois, le 11 septembre 1992. Il s'était à cette occasion exprimé ouvertement sur le sujet en ces termes :

« Les bénévoles qui, par leur travail acharné, leur enthousiasme, leur passion pour notre glorieux passé ferroviaire (...) ont bien besoin (...) de soutien, d'encouragements et de beaucoup d'espérances (...). Ils en auront bien besoin.

Car si la protection du patrimoine est partout à l'honneur lors de la journée du Patrimoine et anime une foule d'initiatives que ce soit pour les sites archéologiques, pour les immeubles, pour des objets même les plus courants de la vie d'hier ou d'avant hier voire pour les activités industrielles, à la société SNCB, nous sommes encore loin du compte.

Certes, il existe à la SNCB la Commission Nationale du Patrimoine historique et ses quatre sous-commissions.

Certes, il y a çà et là de bonnes intentions, des marques d'intérêt, des signatures apposées souvent sans enthousiasme au bas de l'un ou l'autre dossier de dépense, mais, il faut bien le constater, fondamentalement le coeur n'y est guère et lorsque disparaît un des rares pions-moteurs du patrimoine historique, le risque est encore grand que disparaissent à jamais des témoins irremplaçables de notre passé ferroviaire en même temps que sont anéanties des années d'effort et de travail.

Ce qui manque le plus, c'est une prise de conscience collective non seulement de l'intérêt de sauver et de mettre en valeur nos meilleurs témoins du passé, mais du devoir qui est fait à notre Société et qui nous est fait de les transmettre aux générations futures (...). Car les chemins de fer font partie intégrante de la grande chaîne de l'histoire contemporaine : ils ont marqué de leur empreinte profonde les XIXe et XXe siècles.

Dieu merci, la relative et j'espère temporaire indifférence des autorités ferroviaires de ce pays est partiellement compensée par le dynamisme exceptionnel de groupes de cheminots de la base qui, en dépit des refus, des lenteurs de décision et sans grands moyens financiers, ont décidé d'agir, d'agir vite, de bousculer les obstacles et de venir à bout des résistances et des attitudes parfois hostiles.

C'est grâce à eux (...) et à tous ceux qui dans des ASBL ont réalisé des prouesses similaires que des fragments représentatifs du passé ferroviaire pourront être touchés du doigt et admirés ailleurs que sur des photos, par les générations futures.

Je ne puis que vous encourager dans cette voie, et vous apporter mon aide et ma collaboration aussi longtemps que j'en aurai la possibilité.

Pas à pas, l'idéal que vous défendez avec moi et avec tous nos collègues cheminots mordus de patrimoine historique, gagnera du terrain et finira par convaincre. Tenez bon, allez-y, demandez, insistez, revenez à la charge autant de fois que nécessaire, appelez vos compagnons de travail, même les plus jeunes, à prendre leur part, à préparer un jour votre relais.

Et qu'il ne soit plus dit que les cheminots sont, par vocation, démotivés. La preuve est sous nos yeux qu'ils sont aujourd'hui comme hier capables de passion pour leur métier, capables de se surpasser pour que se perpétue la glorieuse épopée du rail. »

Le GTF asbl formule le voeu que le meilleur hommage que l'on puisse rendre à Maurice Page est d'assurer la continuation de son oeuvre.

Le GTF asbl salue avec émotion ce grand travailleur, ce vrai Cheminot, animé d'une grande culture d'entreprise, qui lui a tant apporté depuis si longtemps.

Merci, Monsieur Page !

Le GTF asbl réitère à Madame Jeanne Evrard, son épouse, et à ses enfants, ses condoléances émues.

J. Renard,
président du GTF asbl

In memoriam

Madame Louis Renard, née Mimie Bihet

Le 11 août dernier, notre Président, Jean Renard, était à nouveau en deuil. Quelques mois après la disparition de son papa, il venait de perdre sa maman.

Les plus anciens membres de notre Association se souviennent certainement de Madame Renard. Jusqu'au milieu des années quatre-vingt, elle nous accompagnait fréquemment lors des voyages organisés par le GTF asbl. Des problèmes de santé ont ensuite limité ses déplacements. Les membres actifs, eux, se souviendront de la courtoisie et de la délicatesse exquise de Madame Renard, lorsqu'ils la rencontraient fortuitement, à l'occasion de leurs contacts avec notre Président. Toujours attentive aux personnes, elle ne manquait pas de prendre des nouvelles de la famille et des petits soucis de chacun....

A Jean, notre Président, et à sa famille, nos condoléances émues...

Activités du GTF asbl

Trois nouvelles éditions

Jean Eyrard, Jean-Géry Godeaux, Marcel Lambou,
& Robert Stekke

Tramways et trolleybus dans la guerre (1939 - 1945)

Une décennie de transports publics à Liège

Préfaces de Henri SCHLITZ, Bourgmestre de Liège
& Hector MAGOTTE, Président du TEC



EDITIONS

GTF
a.s.b.l.

Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-1945)

Une décennie de transports publics à Liège

par J. Evrard, J.-G. Godeaux, M. Lambou et R. Stekke
préfaces de MM. H. SCHILTZ, bourgmestre de Liège
et H. MAGOTTE, président du TEC

Au moment où Liège célèbre le cinquantième anniversaire de sa libération, le GTF asbl a voulu rendre hommage aux *Tramways Unifiés*, et au rôle souvent méconnu mais cependant capital que cette société de transport a joué durant l'occupation allemande de la Cité Ardente.

Tramways et trolleybus dans la guerre évoque le rôle joué par les transports en commun liégeois dans les différentes étapes de la tragédie du second conflit mondial. A une époque où les moyens de transport individuel avaient complètement disparu, où l'approvisionnement en denrées alimentaires de base imposait des parcours longs et pénibles, les tramways et trolleybus constituaient la seule solution de remplacement aux interminables déplacements à pied.

Au fil des pages, les auteurs abordent les événements qui émaillèrent l'exploitation du réseau des tramways et trolleybus liégeois: la destruction des ponts en mai 1940, le travail obligatoire en Allemagne, la dramatique pénurie de pneumatiques ou les bombardements dévastateurs de mai 1944. On découvre les perceptrices débonnaires, la joie de la libération ou les facéties des agents des tramways face à l'autorité nazie. L'ensemble présente une abondante illustration comprenant 40 photographies d'époque, des plans et des ordres de service parfois insolites.

La plaquette, qui compte 80 pages, est imprimée à l'ancienne, en noir et bistre, avec photos en teinte sépia.

Prix : 450 BEF (+ 70 BEF envoi enveloppe matelassée) = 520 BEF.

étranger : frais de port portés à 100 BEF

Compte à utiliser : commandes de Belgique : 240-0380489-59

commandes de l'étranger : 000-0896641-70

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

Code-tarif (à indiquer en communication) : 210

commande par carte de crédit : voyez formulaire page 19

J'ETAIS MACHINISTE



HENRI SAILLET



J'étais machiniste

par Henri Scaillet

De très nombreux ouvrages ont été réalisés sur la machine à vapeur elle-même. Bien peu l'ont été par contre sur ces hommes du rail, machinistes et chauffeurs, qui lui ont permis d'exprimer sa force, sa vitesse, et qui ont été à la base de ses lettres de noblesse.

C'est cette lacune que le GTF asbl comble en ce mois de septembre 1994 en publiant un livre rédigé par un machiniste de la SNCB, aujourd'hui retraité.

Henri Scaillet a passé toute sa carrière comme chauffeur, puis conducteur de locomotives à vapeur. Remarquable autodidacte et vulgarisateur, il décrit tout d'abord la machine à vapeur, comme seul un professionnel peut le faire.

Il relate ensuite toutes les étapes de la carrière du machiniste, de l'apprenti au chevronné, avec une large part consacrée à la vie quotidienne de ces hommes au métier peu banal : le réveil aux petites heures, la hantise de « faire l'heure », les péripéties de la profession, mais aussi la vie sous l'occupation avec les attaques aériennes, les coups de main des résistants ou les trains de déportés. C'est aussi, après la guerre, l'inexorable progrès technique et l'effacement progressif de la vapeur devant la traction diesel et électrique. Ce sont enfin toutes les lignes que notre machiniste a desservies, et l'évocation particulière de l'étoile d'Haine-Saint-Pierre, remise d'attache d'Henri Scaillet : c'est le rappel de lignes aujourd'hui disparues comme le noeud de Fauroeux ou le tour du Borinage par Flénu et Pâturages en passant par la pittoresque ligne Clabecq - Ecaussines ou celle qui joignait Manage à Wavre par Baulers et Court-Saint-Etienne...

Un ouvrage de 156 pages format 16 x 24 cm, avec couverture en quadrichromie, illustré d'une centaine de photos inédites et schémas.

Prix : 495 FB (+ 70 FB envoi sous enveloppe matelassée) = 565 FB.

Compte à utiliser : commandes de Belgique : 240-0380489-59

commandes de l'étranger : 000-0896641-70

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

code tarif à faire figurer en communication « 211 ».

commande par carte de crédit : voyez formulaire page 19

En de Bruxelles à Mariembourg



EDITIONS



a.s.b.l.

En TEE de Bruxelles à Mariembourg

A l'occasion du « Festival Vapeur » organisé par le CFV3V à Mariembourg le dernier week-end du mois de septembre dernier, le GTF asbl a affrété un train spécial entre Bruxelles et Mariembourg, via Ottignies et Fleurus. Tracté (sur parcours électrifié) par une locomotive polytension série 40.100 de la SNCF, il était composé de voitures grand confort « TEE » normalement affectées, pour quelques mois encore, à la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam.

Le GTF asbl a publié une plaquette souvenir illustrée de 32 pages consacrée à cet événement.

« *En TEE de Bruxelles à Mariembourg* » comporte divers chapitres: une présentation de la CC 40.100 de la SNCF et de son homologue série 18 de la SNCB ainsi que du matériel TEE « PBA ». Les lignes parcourues font l'objet d'un chapitre distinct, où le lecteur apprend tout sur leur situation actuelle et leurs perspectives d'avenir: lignes 161 Bruxelles - Ottignies et 140 Charleroi - Ottignies). L'Entre-Sambre-et-Meuse fait l'objet d'une présentation générale, géographique et historique, et d'une présentation ferroviaire plus détaillée. Le CFV3V n'est pas oublié, ainsi que le nouveau Musée du chemin de fer, récemment inauguré à Treignes.

« *En TEE de Bruxelles à Mariembourg* » est disponible au prix de 120 BEF envoi compris, à verser au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Pour l'étranger, le prix est porté à 140 BEF: utilisez le CCP 000-0896641-70 - GTF asbl.

Code-tarif à faire figurer en communication : 299

Colis - cadeau

Jusqu'au 31 décembre 1994, les trois nouvelles éditions du GTF asbl: « *Tramways et trolleybus en guerre* », « *J'étais machiniste* » et « *En TEE de Bruxelles à Mariembourg* » commandées ensemble vous sont offertes au prix de:

(envoi en Belgique): 995 BEF (+ 85 BEF frais de port) = 1080 BEF

(envoi à l'étranger): 995 BEF (+ 150 BEF frais de port) = 1145 BEF

Compte à utiliser: commandes de Belgique: 240-0380489-59

commandes de l'étranger: 000-0896641-70

GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Code-tarif: 222

GTF asbl-Editions - nos tarifs généraux au 01/10/94
 GTF asbl-Editions, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1 (Belgique)

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étranger
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
210	Tramways et trolleybus en guerre (Liège 1939-45)	450	70	100
211	J'étais machiniste, par H. SAILLET	495	70	100
299	En TEE de Bruxelles à Mariembourg	100	25	40
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	35	75
304	Spécial n°4 (Trains La Panne à Losheimergraben)	450	35	75
311	Musée des transports du pays de Liège	250	25	50
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi	390	25	50
313	Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambève	250	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* : renvoyez-nous le formulaire page 19, ou une copie.

Renouvellement des cotisations

Avec le dernier trimestre de l'année vient la période du renouvellement des cotisations à notre Association. Nous espérons que vous continuerez à nous apporter votre soutien, notamment au vu de l'importante activité « voyages » et « éditions » que nous avons déployée cette année. Ainsi, dans ce numéro de Trans-fer, nous vous proposons de participer à notre huitième excursion de l'année, un voyage sur les transports urbains de la région de Bonn-Siegburg le 11 novembre prochain. Nous vous annonçons par ailleurs dans ce numéro non moins de trois (!) nouvelles éditions.

Nous avons essayé de maintenir la cotisation de base 1995 à un taux très bas, afin que chacun puisse continuer à être membre de notre Association. Nous nous voyons néanmoins contraints de l'augmenter de... 20 F, car nous devons faire face à une hausse de 10 % des tarifs postaux des périodiques, intervenue le 1er octobre, et à une hausse de 40 % (sic !) du prix du papier.

Si vous le souhaitez, il vous est néanmoins loisible de nous encourager en versant un montant supérieur à votre guise, ou en devenant membre protecteur. Vu son succès, nous vous proposons en 1995 encore l'abonnement combiné Trans-fer-agenda Febelrail, ainsi que la possibilité de recevoir en priorité nos circulaires « voyages » par lettre rapide.

Déjà, nous vous remercions de votre soutien.

Procédure de recouvrement des cotisations

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

Tous nos membres voudront bien **régler leur cotisation pour 1995** le plus rapidement possible, et en tout cas **avant le 10 janvier 1995** (après cette date, les taux de cotisation seront majorés).

TAUX de COTISATION 1995

→ Si vous habitez en Belgique, vous avez le choix entre :

Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "*membre A*") : 240 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et le distribution de Trans-fer ; nous vous en remercions déjà).

Membre adhérent avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel (code "*membre B*") : 450 BEF minimum.

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

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

Supplément "Express" à ajouter à l'une des trois cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires "voyages GTF en Belgique" (code "*EXPRESS*" à faire figurer derrière le code "*membre A, B ou P*") : 110 BEF

→ Si vous habitez l'étranger :

* Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "*membre A*") : 370 BEF minimum

* Membre adhérent avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre "B"*) : 670 BEF minimum

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

* Membre protecteur avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre "C"*) : 750 BEF minimum.

* Supplément "*Express*" pour réception par courrier rapide de nos circulaires "voyages" : 110 BEF.

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

Comment verser votre cotisation ?

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

→ versez votre cotisation au **compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège**. Indiquez en communication : "1995 - membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre" (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) . Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit : utilisez le formulaire préimprimé que vous trouverez page 19. Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

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

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

=> par carte de crédit : vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou Eurocard" en utilisant le formulaire que vous trouvez page 19.

=> par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège 1 : indiquez en communication : cotisation 1995, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

Vous le savez, cher membre, l'envoi des cartes de membre est complètement automatisé, et se fait en une seule fois, à la fin du premier trimestre de l'année 1995 : les membres adhérents reçoivent une carte de membre de couleur verte, les membres protecteurs une "golden card".

De toute manière, la couleur de l'étiquette-adresse de notre prochain numéro de Trans-fer (n°94) vous confirmera la bonne réception, par nos soins, de votre cotisation.

GTF asbl - Distribution

Les articles proposés ci-après peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1. Vous pouvez aussi commander par carte de crédit (un formulaire est à votre disposition à la page 19). Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

**Date limite de commande pour les articles figurant ci-après :
20 novembre 1994. Livraison : fin décembre 1994.**

Série de 10 photos souvenir TEE Bruxelles - Mariembourg - GTF asbl

En souvenir du voyage que nous avons organisé le 25 septembre dernier entre Bruxelles, Ottignies, Fleurus, Charleroi et Mariembourg, en rame « TEE » tractée par une locomotive polytension CC 40.100 de la SNCF, nous vous proposons une série de 10 photos-souvenir en couleurs, prises sur tout l'itinéraire de cette rame.

prix par série : 350 BEF (+ 50 BEF envoi) = 400 BEF.

étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF.

code-tarif à faire figurer en communication de votre commande : 605

Si vous nous avez déjà commandé cette série de photos à l'occasion de votre demande de billets pour le voyage du 25 septembre dernier, cette commande est déjà enregistrée. Veuillez patienter quelque peu...

Série de 6 cartes-vues éditions du Cabri

Six cartes-vues couleurs : autorail SNCF en gare de Morteau (ligne Besançon - Le Locle), automotrice BLM à Mürren Suisse (ligne Lauterbrunnen - Mürren), autorail CFL De Dietrich à Groenendael (Belgique), locomotive NE 61 des CFV3V à Mariembourg, tram 2000 STIB ligne 94 barré à Bruxelles (2 cartes-vues).

prix par série : 120 BEF (+ 40 BEF envoi) = 160 BEF

étranger : frais d'envoi portés à 60 BEF.

code-tarif à faire figurer en communication de votre commande : 606

📖 Chemin de fer du Nord-Belge - règlement général sur les signaux - éd. 1891, modifié en 1935 (édition Altaïr)

Le chemin de fer du Nord-Belge a possédé sa propre signalisation et ses propres règlements de sécurité. Découvrez-les en feuilletant la réimpression de ce règlement qui présente les différents signaux en usage et tout ce que les cheminots Nord-Belge doivent savoir sur les diverses lignes de cette compagnie qui exista jusqu'en 1940.

prix : 295 BEF (+ 70 BEF envoi enveloppe matelassée) = 365 BEF

étranger : frais d'envoi portés à 100 BEF.

code-tarif à faire figurer en communication de votre commande : 607

📷 Service Photos Bazin

Nous rappelons que, sous cette appellation, nous diffusons des reproductions en noir et blanc (format 10x15) de clichés que notre ami français Jacques BAZIN a réalisés pendant la période 1950-1990.

Certes, de nombreuses séries sont déjà parues : depuis longtemps, les photos les plus caractéristiques ont été mises à la disposition des amateurs. Actuellement, nous publions des clichés inédits, quoique l'un ou l'autre sujet peut être assez semblable à ce qui avait précédemment été publié.

Pour participer à ce service, nous donnons une date limite de commande, tout simplement pour fixer de manière très précise le nombre de tirages à faire réaliser par le laboratoire : nous ne disposons donc d'aucun stock : veuillez en tenir compte en passant commande : si vous êtes en retard, nous ne pouvons pas vous servir...

Néanmoins, lors de notre dernière proposition de photos « Bazin », nous avons été confrontés à ce type de problème avec une ampleur inégalée : un nombre important de membres ont commandé en retard, au moment où le laboratoire était déjà au travail. C'est pourquoi, nous vous proposons à nouveau les séries Bazin Brux-78, Brux-79, B-160 et B-161. Nous vous en rappelons le détail (les légendes en caractères gras rectifient les erreurs malencontreuses qui se sont glissées dans Trans-fer 90 et dans le descriptif envoyé avec les commandes précédentes. Veuillez rectifier.

série BRUX 78 (code-article : 578)

ligne 90 - motrice 3427 et remorque Pl. Rogier (25/9/67)

ligne 90/91 - motrice 3418 et remorque - Nord (25/9/67)

ligne 91/90 - motrice 1264 et remorque gare du Nord (12/7/58)

ligne 90 - motrice 1125 avenue Rogier (place Meiser) (12/5/61)

ligne 90/91 - motrice 1121 et remorque bd. de la Cambre (2/7/60)

ligne 90 - motrice 1127 suivi d'un 24 - motrice 3476 bd de la Cambre (2/7/60)

ligne 91 - motrice 1124 et remorque place Albert (23/12/57)

ligne 90 - motrice 3433 et remorque barrière de St-Gilles (6/7/56)

ligne 90 - motrice 1136 et remorque av. Fonsny (18/6/57)

ligne 90 - motrice 1451 et remorque 2196 - Midi (21/9/57)

série BRUX 79 (code-article : 579)

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

série B 160 - Vicinaux province de Liège (code-article : 560)

ligne Liège - St-Trond, motrice standard le 11/8/52
dépôt d'Oreye - motrice standard + rem. (Liège) le 12/11/55
place St-Lambert le 22/11/57 - motrice type S
dépôt d'Oreye le 12/11/55
Liège dépôt de St-Gilles - motrice type S devant l'atelier le 29/12/56
dépôt de Verlaine - motrice standard + remorque le 23/3/55
Jemeppe - motrice type S à l'entrée de la station vicinale le 28/6/59
Liège dépôt de St-Gilles - la Sibérie - motrices S et standard le 23/12/56
Liège carrefour St-Gilles le 28/6/59 - motrice type S
Liège dépôt de St-Gilles, intérieur, motrices S et standard le 29/12/56

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

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

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

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

Date limite et impérative de commande : 20 novembre 1994. Les séries seront envoyées deux mois environ après la date limite de commande.

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

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

→ Utilisez ce bon de commande si vous désirez vous réaffilier et/ou 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, B.P. 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
	Réaffiliation 1995 - code membre :.....	
TOTAL (*)		

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

N° EXP

Date

Signature

Nouvelles de la SNCB

Infrastructure

Les grands dossiers du district Sud-Est

Dans les prochaines années, le district Sud-Est doit procéder à des améliorations significatives de l'infrastructure dans son secteur. Il y a bien sûr la branche « est » du TGV entre Bruxelles - Liège et au-delà. Mais il y a bien d'autres travaux d'envergure, d'ores et déjà entamés, dont nous avons dressé la liste avec Freddy Dejaeghere, chargé de relations publiques du District.

La gare de Namur

Nous y avons déjà fait allusion dans Trans-fer. Dans la cadre d'une vaste opération de promotion immobilière du quartier de la gare de la capitale de la Wallonie, la SNCB a entrepris de refondre complètement les installations ferroviaires en gare de Namur, et de couvrir le tout d'une dalle destinée à supporter bureaux et autres commerces.

Les travaux ont en fait commencé le 19 avril dernier. Ils devraient durer jusqu'à l'an 2000.

Actuellement, la SNCB prévoit quatre phases successives :

1ère phase : aménagement de quatre nouvelles voies à quai côté périphérie : numérotées 8 à 11, elles sont en cours de renouvellement, avec aménagement de quais, accès aux couloirs sous-voies... Ce quatre nouvelles voies à quai devraient être opérationnelles dès avril 1995, afin de permettre les phases de travaux suivantes. Le coût de ces travaux s'élève à quelque 200 millions de francs.

2e phase : aménagement des voies 1 à 7, entre septembre 1995 et début 1997. Là aussi, il s'agit de recouvrir ces voies à quai de la fameuse dalle.

3e phase : suppression des croisements à niveau à la sortie est de la gare. La SNCB prévoit la construction d'un pont-tube pour la ligne 125 Namur - Liège, qui passera désormais sous les lignes 162 Namur - Luxembourg et 154 Namur - Dinant et au-delà (Athus-Meuse), évitant des cisaillements d'itinéraires, source de retards dans la première gare wallonne, par sa fréquentation. Ces

travaux sont programmés pour 1998-1999, de même que l'installation d'un nouveau poste de signalisation, en 1998 toujours.

4^e phase : il s'agit de la fin des travaux de voies, allongement de certains quais et dernières finitions.

Le coût total des travaux de réaménagement de la gare de Namur s'élèvera à environ 2 milliards de francs.

Axe marchandises Athus - Meuse (Namur - Dinant - Bertrix - Athus)

Le District Sud-Est assure que le programme de modernisation de cet axe, tel que souvent défini dans nos colonnes, va se poursuivre. Actuellement, deux des huit tunnels de la ligne sont aménagés ⁽¹⁾ pour le trafic de containers (gabarit D4). De plus, de grands chantiers de renouvellement de voies sont en cours au sud de Bertrix.

La SNCB engage chaque année environ 450 millions de francs sur cet axe, dont les travaux, une fois terminés, auront coûté environ 2 milliards de francs. Ces travaux devraient être achevés pour 1998-2000.

Axe voyageurs Bruxelles - Namur - Luxembourg

Le district Sud-Est rappelle qu'il s'agit d'un axe très difficile à exploiter vu la coexistence du trafic voyageurs intérieur et international d'une part, et du trafic marchandises d'autre part.

Actuellement, les plus gros chantiers de voies sont terminés.

La SNCB étudie actuellement l'augmentation de la vitesse de référence de l'axe, afin de faire de celui-ci une liaison rapide entre les trois capitales européennes, Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Ce projet permettrait de solliciter des subsides en provenance de l'Union Européenne, outre la participation aux frais de l'Etat Luxembourgeois, qui aurait été évoquée à plusieurs reprises lors de contacts internationaux.

Dans son plan « Star 2000 », la SNCB a prévu de relever la vitesse de référence de 130 à 160 km/h entre Bruxelles et Ciney. Il faudra par la suite améliorer la vitesse entre Jemelle et Stockem, rectifier certaines courbes de faible rayon notamment dans la vallée de la Lhomme, multiplier les sous-stations de traction, afin de disposer de la puissance suffisante, et créer une troisième voie entre Bruxelles et Ottignies. L'objectif est de relier Bruxelles et

(1) - il s'agit des tunnels de Gendron et de Nini.

Luxembourg en 1 heure et cinquante minutes, au lieu des deux heures et demie actuelles.

Axe Liège - Gouvy - Luxembourg

Pour rappel, sur le tronçon belge de cette ligne, le régime de simple voie sera maintenu entre Aywaille et Trois-Ponts, avec évitement à Stoumont, et organisé entre Trois-Ponts et Vielsalm. La vitesse de référence, actuellement fixée à 90 km/h, sera portée à 100 km/h. Le district Sud-Est a planifié les travaux à réaliser entre 1994 et 1998, avec mise en service de la traction électrique en septembre 1997. Le coût total des travaux de modernisation sera de 935 millions de francs, partiellement financés par l'Etat luxembourgeois et l'Union Européenne ⁽²⁾.

↓ Modalités de l'organisation des travaux d'électrification de la ligne 42, arrêtés début juillet 1994 lors d'une réunion de coordination SNCB-CFL.

Les travaux d'électrification nécessiteront une coupure de voie continue d'au moins 6 heures par jour ouvrable: ils devraient débuter vers mars 1996 et se terminer en septembre 1996, pour une mise en service de la traction électrique prévue en septembre 1997.

Principe des coupures de voies

Elles se situeront dans la plage horaire 8h - 16h, afin de préserver le trafic des navetteurs, soit après le passage du train 2254 (Gouvy- Liège) et 111 (Liège - Luxembourg). La coupure de voie cessera avant le passage des trains 2288 (Liège - Gouvy) et 116 Luxembourg - Liège.

Les adaptations au service des voyageurs ne seront nécessaires qu'au moment des travaux sur le tronçon à voie unique Aywaille - Stoumont - Trois-Ponts ⁽³⁾. Dans ce cas de figure, les trains 110, 112, 114, 113, 115 et 117 seront concernés. La SNCB organisera une navette ferroviaire entre Liège et Aywaille. la clientèle sera acheminée par bus d'Aywaille à Trois-Ponts, où elle retrouvera un train IR régulier. L'horaire théorique actuel des trains Trois-Ponts - Luxembourg devant être respecté de manière à s'insérer dans le service intérieur des CFL, la SNCB adaptera les horaires entre Liège et Trois-Ponts.

⁽²⁾ - nous renvoyons au dossier complet que le GTF asbl a publié sur cet axe dans notre Trans-fer hors série « Electrification Gouvy - Troisvierges » paru au début de cette année. Vous pouvez toujours l'acquérir par versement de 320 F à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1.

⁽³⁾ - avec une réserve pour le tronçon Trois-Ponts - Vielsalm, où l'organisation du service des trains dépendra de la parcourabilité de la voie « B ».

Pour le service des marchandises, six trains circulent actuellement dans la plage horaire 8h - 16h. Il s'agit des trains

- Z 49934 N1F Belval - Zeebrugge (rame de wagons minerais vides)
- Z 44936 N7 Bettembourg - Kinkempois (trafic diffus)
- Z 64300 Kinkempois - Gouvy (train de zone) « cabotage »
- ZZ 48927 N17 Zandvliet - Belval (minerais)
- ZZ 47947 F Maastricht - Thionville (engrais)
- ZZ 47943 N17F/ZZ 47945 N17 Anvers ou Gand - Belval (charbons)

Il est envisagé de faire circuler ces trains de nuit sur l'axe Liège - Luxembourg, vu la réouverture de la ligne CFL Troisvierges - Luxembourg durant la nuit.

Autres travaux

D'autres travaux viennent d'être réalisés, comme la construction d'un parking à étages de la rue du Plan Incliné, près de Liège-Guillemins, ou l'ouverture du « parking des villas » à Ottignies (174 places), avec prolongation corrélatrice du couloir sous-voies de part et d'autre des installations ferroviaires d'une gare par ailleurs en plein chantier. A Ronet, la SNCB est en train de regrouper ses services dans l'ancien atelier de traction, et construit une installation de nettoyage du matériel roulant avec car-wash et plate-forme de nettoyage. A l'intérieur de la gare de Liège-Guillemins, les traditionnels guichets de délivrance des billets du service international vont faire place à un travel-center dernier cri, fusionnant bureau de renseignements, billetterie et centre de réservation de places. La gare de Waremme, enfin, en bordure de l'axe Liège - Bruxelles, s'offre un sérieux lifting : après le ravalement des façades, la peinture des corniches et des abris de quais, exécutés en 1993, c'est l'intérieur du bâtiment qui est à présent en plain reconditionnement : réaménagement de la salle d'attente, remplacement des guichets par un travel-center, rénovation des sanitaires, agrandissement du buffet de gare et reconditionnement de la librairie.

Vers de nouvelles suppressions de lignes ?

Dans le cadre de la « modernisation de l'offre voyageurs intérieure », le Comité de Direction de la SNCB a demandé à une société de consultants de le conseiller notamment sur le devenir des tronçons dits « à faible fréquentation ». Un vent favorable a amené au GTF asbl les premières indications sur lesquelles la SNCB compte se pencher pour définir sa politique dans l'avenir.

Rappelons néanmoins qu'Elio Di Rupo, Ministre des Communications a déclaré de son côté qu'il n'était plus question de supprimer de nouvelles lignes à la SNCB....

Position du problème des tronçons à faible fréquentation

Les 10 tronçons ayant la plus faible recette par circulation et par km représentent 237 km, soit 8 % du réseau. Les consultants estiment que la suppression pure et simple du service voyageurs sur ces dix tronçons amènerait 800 millions de francs d'économie par an. Si on élargit le problème aux 20 tronçons à la plus faible recette par km, on arrive à 531 km, soit 18 % du réseau, avec une économie d'1 milliard 700 millions à la clé par an.

Liste des 20 tronçons aux plus faibles recettes voyageurs par km

(classement dans l'ordre progressif des recettes, sur base des données voyageurs de l'année 1989)

N°	Point de départ tronçon	Point d'arrivée tronçon	km	nombre trains/jour	recette/train/km (BEF)
34	Liers	Liège-Guillemins	13	102	26
69	Ieper	Poperinge	10	44	34
49	Welkenraedt	Eupen	9	33	35
132	Walcourt	Couvin	33	33	39
26	Etterbeek	Machelen	12	28	45
166	Bertrix	Dinant	75	20	45
19	Mol	Neerpelt	22	33	45
52	Antwerpen (Zuid)	Boom	16	36	46
139	Leuven	Wavre	23	42	47
90	Geraardsbergen	Ath	18	41	50
165	Bertrix	Virton	50	18	50
15	Hasselt	Mol	47	23	50
165	Libramont	Bertrix	15	33	51
34	Tongeren	Liers	14	34	53
75	Kortrijk	Mouscron	17	34	57
21A	Hasselt	Genk	13	41	59
117	Manage	Luttre	17	41	61
34	Hasselt	Tongeren	26	33	62
86	Oudenaarde	Ronse	12	35	62
90	Ath	Jurbise	13	41	64

A l'heure actuelle, l'avenir de trois tronçons, parmi ceux qui avaient les résultats les plus défavorables, a été étudié en détail : Antwerpen-Zuid - Boom,

Leuven - Wavre et Walcourt - Couvin. Voici un aperçu sommaire des propositions faites à la SNCB pour réaliser des économies pour la desserte de ces trois tronçons, dont la mise bout à bout met en lumière un bel équilibre linguistico-communautaire : un tronçon « flamand », un tronçon franchissant la frontière linguistique, et un tronçon wallon !

Antwerpen-Zuid - Boom

Ce tronçon, long de 16 km, est électrifié et à double voie. Le trafic voyageurs actuel se compose en semaine d'une circulation cadencée toutes les heures (avec une moyenne de 31 voyageurs par circulation) assurée par automotrice électrique double série 900. Il n'y a pas de circulation le week-end.

Au sud de Boom, après rétablissement du pont sur le canal de Willebroek (pas avant 1996), un trafic potentiel est envisageable jusqu'à Puurs.

Le trafic des marchandises sur la ligne est important (150 millions de recettes en 1992) : pour 1993, 53 wagons/jour étaient reçus sur la ligne et 5 wagons/jour expédiés.

Vu la consistance du trafic marchandises, il n'est évidemment pas question de supprimer purement et simplement la ligne, mais plutôt de réaliser des économies sur la desserte des voyageurs. Options possibles : suppression des circulations aux extrémités de la journée et diminution de la longueur des rames en supprimant des automotrices à certains trains (avec voyageurs éventuellement debout, solution jugée acceptable par le consultant pour un trajet de moins de 15 minutes !).

Leuven - Wavre

Ce tronçon, long de 23 km, est électrifié et à double voie. Le trafic des voyageurs actuel se compose d'une circulation cadencée toutes les heures, assurée par automotrice prolongée jusqu'à Louvain-la-Neuve via Ottignies, avec service complémentaire d'heures de pointe (42 trains par jour avec une moyenne de 46 voyageurs par train). Le week-end, il y a un train toutes les heures (32 circulations).

Par ailleurs, cette ligne voit passer 18.500 trains de marchandises du trafic de transit par an : ce tronçon est classé par la SNCB dans son réseau marchandises de base (120 km/h - gabarit D4).

Ici aussi, vu le trafic marchandises, pas question de supprimer la ligne, mais plutôt de réaliser des économies sur la desserte des voyageurs. Options étudiées actuellement : suppression des circulations aux extrémités de la

journée et réduction de la longueur des rames sur l'ensemble de la relation Leuven - Louvain-la-Neuve.

Walcourt - Couvin

Ce tronçon, long de 33 kilomètres, est non électrifié et à voie unique, avec croisements possibles à Philippeville et Mariembourg. Le trafic des voyageurs, assuré par rames réversibles M2 et locomotives diesel série 62, se compose en semaine de 35 circulations par jour (Charleroi - Couvin) avec une moyenne de 28 voyageurs par train. L'horaire a été établi en 1980 d'après une étude régionale sur les besoins des riverains de la ligne en matière de transports en commun. Le week-end, le service est cadencé (un train toutes les deux heures), et accueille une moyenne de 28 voyageurs par circulation.

Le trafic des marchandises est faible : un train journalier en semaine, pour une recette annuelle de 5.500.000 F (en 1992). Il faut noter que le transport local des marchandises autour de Mariembourg est exploité par un opérateur ferroviaire privé, la TEMCA.

Ici, on pourrait aussi « compresser les rames » sur l'ensemble de la relation, mais surtout restructurer l'offre « à la carte » en service régulier de semaine. Une simulation montre qu'on pourrait, au prix de quelques modifications d'horaire, économiser 2 locomotives et 6 voitures, tout en maintenant un service assez satisfaisant pour les voyageurs et des correspondances correctes à Charleroi. Mais le consultant avertit que l'option qui lui paraît la plus économique reste la suppression du service voyageurs, voire marchandises entre Walcourt et Couvin... au grand dam sans doute du CFV3V et de la TEMCA...

Il reste à suivre l'affaire et à apprécier les réflexions et décisions du Conseil d'Administration de la SNCB.

Matériel SNCB

Le point sur les achats de matériel roulant à la SNCB

Les futures locomotives électriques bitension 3 kV/25 kV pour la SNCB et les CFL

Suite à la convention passée le 15 décembre 1992 entre la SNCB et les CFL, portant sur l'achat en commun d'une centaine de locomotives électriques bitension, une procédure européenne de présélection de candidats fournisseurs a été lancée en février 1993. Sept groupes industriels européens étaient candidats : ABB Henschel, ACEC Transport, AEG, Ansaldo Trasporti/Breda/Firema, Bombardier-Eurorail-Division BN, Siemens et SLM. Bombardier-Eurorail n'a pas été sélectionné mais a été autorisé à se joindre à l'un des six groupes retenus. De plus, SLM a décidé de présenter une offre commune avec ABB Henschel.

Le 7 février dernier, cinq offres ont été reçues :

1. ABB-Henschel qui propose sa propre locomotive ainsi qu'une version ABB-SLM
2. ACEC Transport avec Bombardier Eurorail Division BN comme partenaire
3. AEG
4. Ansaldo Trasporti/Breda/Firema
5. Siemens.

Fin juin 1994, après demande d'informations complémentaires auprès des soumissionnaires, les services concernés de la SNCB estimaient pouvoir apprécier les offres comme suit :

- les offres ABB Henschel, ACEC Transport et Siemens sont globalement intéressantes, moyennant quelques points à régler ;
- l'offre Ansaldo Trasporti/Breda/Firema n'est pas conforme notamment au point de vue signalisation, conception de bogie, refroidissement de l'électronique et ne doit pas être prise en considération ;
- l'offre AEG n'est pas conforme (trop sommaire, lacunaire, trop coûteuse) et ne doit pas être prise en considération ;
- l'offre ABB-SLM plus coûteuse que l'offre ABB-Henschel, n'est pas retenue.

La SNCB se propose donc de négocier avec les groupes allemands ABB Henschel et Siemens, et le groupe à ancrage belge ACEC Transport afin d'attribuer le marché au mieux disant, moyennant le respect des conditions techniques et contractuelles, les conditions financières offertes, l'origine et la qualité des composants liés à la sécurité et à la fiabilité d'exploitation, la durée de vie et les cycles d'entretien du matériel, le service après-vente et la formation technologique du personnel SNCB et CFL dans leur pays d'origine.

La SNCB se fixe l'échéancier suivant :

- clôture des négociations en octobre 1994
- proposition aux Conseils d'Administration SNCB et CFL en décembre 1994
- passation de la commande au premier trimestre 1995.

R. Marganne

Les investissements futurs en matériel roulant

Le département du Matériel définit pour l'instant le cadre général de ses besoins futurs, pour la période allant de 1996 à 2005. Il ne s'agit encore que de réflexions générales, mais elles nous ont semblé suffisamment intéressantes que pour vous en faire part.

Automotrices électriques

Les automotrices des tranches 62, 63 et 65 devraient être remplacées à partir de l'an 2002. Si les projets RER devaient voir le jour à Bruxelles, leurs remplaçantes devraient être des automotrices à double étage et à utilisation spéciale (banlieue, type RER/SNCF).

Autorails diesel

Un parc de 79 autorails doubles bimoteur remplacera les 19 autorails simples actuels. Ils seront engagés sur Herentals - Neerpelt, et sur l'Athus-Meuse (quand bien même cette dernière relation serait électrifiée !).

Voitures de service intérieur

Les 614 voitures M2 seront remplacées en partie par les nouveaux autorails cités ci-dessus, et en partie par de nouvelles voitures à double étage, au nombre de 340 unités.

Les voitures K4 (rachetées d'occasion à la SNCF - voir plus loin) ne seront pas remplacées en fin de vie (vers 2004-2005).

Voitures du service international

Après la mise en service de toutes les nouvelles relations TGV prévues (*Eurostar*, *PBKA*, *Interconnexion SNCF*), le parc subsistant de voitures internationales, évalué à 126 unités, serait réparti comme suit :

- 63 voitures I 6
- 95 voitures I 10, dont la voitures Bar-Bistro. 37 voitures I 10 seraient utilisées en service intérieur.
- 4 voitures « Grill-Express »
- 1 voiture bar-dancing (la SR 2).

Les voitures I 3 et I 4 ne seront pas remplacées.

Locomotives de ligne

La totalité du parc serait électrique (soit environ 450 engins, y compris les 70 nouvelles locomotives bitension à commander en 1995). Pour pouvoir se passer de locomotives diesel de ligne, il faudrait néanmoins remplir les conditions suivantes :

- utiliser de nouveaux autorails sur les relations voyageurs non électrifiées (Walcourt - Couvin, Mol - Hasselt) ;
- acquérir de nouvelles locomotives diesel de manoeuvres « lourdes » (voir ci-dessous) ;
- électrifier certains raccordements et faisceaux de réception ;
- réaliser l'électrification (prévue) de l'Athus-Meuse ;
- rendre le service Infrastructure autonome pour la traction de ses trains de travaux

Les dernières locomotives diesel de ligne ne disparaîtraient toutefois que vers 2009-2010.

Locomotives de manoeuvres

Un nouveau parc de 260 locomotives de manoeuvres lourdes (de configuration «BB»), aptes à circuler en double ou triple unité multiple, devrait être créé. Aptes également à la remorque des trains de marchandises sur de relatives courtes distances (dans les bassins industriels ou sur les lignes dont l'électrification n'est pas prévue), ces locomotives permettraient de se passer de nouvelles locomotives de ligne.

Mac'Machine (10/94)

Voitures françaises d'occasion rachetées par la SNCB à la SNCF (type SNCF « USI », type SNCB « K 4 »)

Comme nous l'avons annoncé en primeur - dans la presse spécialisée - dans notre numéro 92, la SNCB a acheté d'occasion à la SNCF 84 voitures à voyageurs.

Plusieurs imprécisions, voire erreurs, ayant été reproduites chez des confrères des revues spécialisées, nous tenons à préciser ce qui suit, recueilli aux meilleures sources.

Les **55 voitures de 2e classe** acquises à la SNCF sont des « USI » de type B10t, soit des voitures « coach » à couloir central, avec quatre places de front.

Les **14 voitures de 1ère classe** sont d'anciennes « USI » A4t4 (1ère classe) que la SNCF avait transformées en B4t4, et qui seront remises au type 1ère classe par la SNCF avant livraison à la SNCB. Ces voitures disposent, en leur centre, de quatre compartiments avec couloir latéral, encadrés de deux salles « coach » où les sièges seront disposés à trois places de front.

Les **15 voitures 2e classe-fourgon** ne sont pas des voitures de type « USI », mais des voitures « UIC » B 10, à savoir des voitures disposant de 10 compartiments de 2e classe, avec *couloir latéral*. Un de ces compartiments sera sommairement transformé en local pour le chef-garde du train (avec coffre à valeurs, armoire pour le personnel...). Il n'y aura pas de local-fourgon à

proprement parler dans ce type de voitures (c'est d'ailleurs inutile dans la composition des trains « P » auxquels ces voitures sont destinées.

On le voit, les navetteurs du service intérieur auxquels ces voitures seront destinées auront, en 1ère comme en 2e classe, le choix entre le petit compartiment et la grande salle. Ambiance chez les *maniaques*...

Toutes ces voitures seront munies d'un dispositif de fermeture automatique des portières. Cependant, vu l'urgence (la SNCB souhaite la livraison d'une première tranche de 65 de ces voitures pour mai 1995, les 19 autres pour le mois de septembre 95), ce dispositif ne serait pas immédiatement monté sur toutes les voitures livrées, et celles-ci devront retourner en France pour montage ultérieur.

Les voitures achetées d'occasion à la SNCF seront transformées à l'atelier français de Saintes (nouveau garnissage des sièges, revêtement de sol et rideaux, portières automatiques, local pour chef-garde). Elles seront repeintes dans la livrée classique SNCB pour matériel de service intérieur, soit Bordeaux avec bande gris clair.

Reste à régler un problème technique de blocs de frein. Il faut savoir que les blocs en usage à la SNCF ne sont pas adaptés aux conditions de freinage en usage à la SNCB. De nouveaux blocs devront être commandés : à cet effet, une voiture USI en livrée SNCF est actuellement, et jusqu'au 31 décembre prochain, ajoutée à certains trains journaliers de l'axe Ostende - Welkenraedt - Eupen. La voiture SNCF USI n° 50 87 2074 787-4 est classée en tête du train à Ostende et n'est pas accessible aux voyageurs. Pour les photographes, il s'agit des trains 530, 509 et 538 des lundis, mercredis et vendredis, des trains 3008, 4004 et 517 des mardis et jeudis, et 506, 535, 515 et 544 des samedis et dimanches.

Pour compléter l'information de nos lecteurs, nous reproduisons ci-après un tableau de concordance ⁽⁴⁾ entre la numérotation SNCF et la future numérotation SNCB de ce matériel de réemploi, que le département T de la SNCB a classé « **type K 4** ».

(4) - tableau dressé à la date du 4/7/94.

Ex-numérotation SNCF	Numérotation « M » SNCB	Numérotation « UIC » SNCB
type USI - B10t	B10	B10
20 37 308	22 501	50 88 20 38 401-6
309	22 502	50 88 20 38 402-4
316	22 503	50 88 20 38 403-2
321	22 504	50 88 20 38 404-0
324	22 505	50 88 20 38 405-7
326	22 506	50 88 20 38 406-5
335	22 507	50 88 20 38 407-3
362	22 508	50 88 20 38 408-1
363	22 509	50 88 20 38 409-9
365	22 510	50 88 20 38 410-7
370	22 511	50 88 20 38 411-5
376	22 512	50 88 20 38 412-3
377	22 513	50 88 20 38 413-1
381	22 514	50 88 20 38 414-9
394	22 515	50 88 20 38 415-6
401	22 516	50 88 20 38 416-4
455	22 517	50 88 20 38 417-2
20 70 874	22 518	50 88 20 38 418-0
923	22 519	50 88 20 38 419-8
929	22 520	50 88 20 38 420-6
930	22 521	50 88 20 38 421-4
934	22 522	50 88 20 38 422-2
978	22 523	50 88 20 38 423-0
979	22 524	50 88 20 38 424-8
981	22 525	50 88 20 38 425-5
985	22 526	50 88 20 38 426-3
987	22 527	50 88 20 38 427-1
989	22 528	50 88 20 38 428-9
20 71 002	22 529	50 88 20 38 429-7
20 74 013	22 530	50 88 20 38 430-5
014	22 531	50 88 20 38 431-3
019	22 532	50 88 20 38 432-1
021	22 533	50 88 20 38 433-9
023	22 534	50 88 20 38 434-7
038	22 535	50 88 20 38 435-4
050	22 536	50 88 20 38 436-2
055	22 537	50 88 20 38 437-0
062	22 538	50 88 20 38 438-8
732	22 539	50 88 20 38 439-6
734	22 540	50 88 20 38 440-4
735	22 541	50 88 20 38 441-2
739	22 542	50 88 20 38 442-0
740	22 543	50 88 20 38 443-8

Ex-numérotation SNCF	Numérotation « M » SNCB	Numérotation « UIC » SNCB
747	22 544	50 88 20 38 444-6
774	22 545	50 88 20 38 445-3
776	22 546	50 88 20 38 446-1
778	22 547	50 88 20 38 447-9
779	22 548	50 88 20 38 448-7
780	22 549	50 88 20 38 449-5
784	22 550	50 88 20 38 450-3
786	22 551	50 88 20 38 451-1
787	22 552	50 88 20 38 452-9
20 77 799	22 553	50 88 20 38 453-7
852	22 554	50 88 20 38 454-5
857	22 555	50 88 20 38 455-2
Type USI - B4t4 ex-A4t4	A8	A8
28 37 015	21 501	50 88 18 38 401-0
016	21 502	50 88 18 38 402-8
033	21 503	50 88 18 38 403-6
28 77 103	21 504	50 88 18 38 404-4
109	21 505	50 88 18 38 405-1
112	21 506	50 88 18 38 406-9
117	21 507	50 88 18 38 407-7
123	21 508	50 88 18 38 408-5
125	21 509	50 88 18 38 409-3
126	21 510	50 88 18 38 410-1
127	21 511	50 88 18 38 411-9
128	21 512	50 88 18 38 412-7
132	21 513	50 88 18 38 413-5
134	21 514	50 88 18 38 414-3
Type UIC - B10	BD	BD
20 71 700	29 501	50 88 82 38 401-1
706	29 502	50 88 82 38 402-9
738	29 503	50 88 82 38 403-7
742	29 504	50 88 82 38 404-5
746	29 505	50 88 82 38 405-2
750	29 506	50 88 82 38 406-0
751	29 507	50 88 82 38 407-8
752	29 508	50 88 82 38 408-6
762	29 509	50 88 82 38 409-4
763	29 510	50 88 82 38 410-2
765	29 511	50 88 82 38 411-0
766	29 512	50 88 82 38 412-8
770	29 513	50 88 82 38 413-6
775	29 514	50 88 82 38 414-4
788	29 515	50 88 82 38 415-1

Voici par ailleurs la liste des trains sur lesquels ces voitures « K4 » seront engagées à partir du mois de mai 1995. Il s'agit de trains « P » d'heure de pointe, actuellement assurés à l'aide de voitures M4, dont la SNCB aura bien besoin pour organiser le futur service IC Anvers-Bruxelles-Charleroi.

N° rame	trains assurés	composition voitures K4	places 1e/2e classe
M 59	3925-4941 (Bxl - Kortrijk)	2A + 7B + 2BD	104 / 704
M 85	3726-4716 (Bxl - Charleroi)	A + 6B + 2BD	52 / 624
M 63	3725-4712 (Bxl - Charleroi)	2A + 9B + BD	104 / 792
M 64	3722-4710 (Bxl - Charleroi)	A + 6B + 2BD	52 / 624
M 65	3027-4050 (Bxl - Gand-St-P.)	A + 8B + BD	52 / 712
M 71	3013-3009-4917 (Bx-Ostende)	A + 5B + BD	52 / 472
M 62	3028-4030 (Bxl - Gand-St-P)	A + 8B + BD	52 / 712

Statistiques du matériel moteur

Période de mai à octobre 1994

Sorties de révision générale (RG)

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

7346	Kinkempois	03.06	8509	Antw.-Dam	29.07
2626	Monceau	06.06	8522	Antw.-Dam	02.08
2210	St-Ghislain	16.06	5113	Merelbeke	09.08
8513	Antw.-Dam	20.06	2246	St-Ghislain	12.08
8247	Merelbeke	08.07	2610	Monceau	31.08
1804	Kinkempois	20.07	7370	Hasselt	08.09
5504	Kinkempois	20.07	8273	Antw.-Dam	16.09

De l'AC Malines (AM)

Toutes les automotrices électriques (AM) sorties de RG au cours de cette période sont des AM 03 de Merelbeke, dont la composition a été portée à trois caisses.

419	20.05	374	01.07	412	26.08
387	26.05	383	11.07	395	05.09
372	03.06	388	15.07	403	12.09
381	10.06	389	02.08	402	16.09

371	20.06		396	05.08		393	26.09
382	28.06		397	12.08		394	26.09

Mises hors exploitation définitives

Au 01.06.94

AM 017 (Schaerbeek) et 102 (St-Ghislain) : vétusté

Au 30.06.94

HLR 8304 - 8313 - 8320 (Monceau) : déstandardisation de la série.
Remorques d'AR 734.01, 03, 04 et 05 (Merelbeke) : effectif surnuméraire.

Au 01.07.94

AM 025, 038, 042, 044, 053 (Schaerbeek) : vétusté
AM 063, 106, 122 (St-Ghislain) : vétusté

Mutations (au 01.08.04)

6205 - 6305 : Merelbeke → Monceau
6260 - 6321 - 6331 : Hasselt → Kinkempois

Cessions (au 01.08.94)

6203 - 6300 - 6303 : Merelbeke → Service Infrastructure - District Nord-Ouest.
6312 : Merelbeke → Infra - district Nord-Est
6330 : Hasselt → Infra - district Nord-Est
6217 - 6263 - 6266 - 6273 : Monceau → Infra - district Centre
6275 - 6286 : Monceau → Infra - district Sud-Est
6287 : Monceau → Infra - district Sud-Est
6215 - 6309 - 6329 : Kinkempois → Infra district Sud-Est.

Modifications à la répartition de l'entretien électrique

Au 30.05.94

AM 326 : Stockem → Hasselt
AM 363 - 364 : Hasselt → Merelbeke
AM 420 à 425 : Kinkempois → Merelbeke.

Le matériel moteur sous la loupe

□ Bruxelles - Paris en TGV

C'est confirmé officiellement depuis peu. A partir du 23 janvier 1985, les « TEE » entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord seront assurés par rame TGV Réseau tritension de la SNCF. Les TEE 80, 81, 83, 84, 86 et 89 circuleront de Bruxelles à Paris via Hal, Tournai, Blandain (frontière), Lille-Europe, où ils feront un tête à queue obligé avant de repartir vers Paris-Nord par la ligne nouvelle à grande vitesse.

Les horaires arrêtés de concert par la SNCB et la SNCF sont les suivants (les temps de parcours sont voisins des actuels via Quévry/Aulnoye) :

	TGV 81	TGV 83	TGV 89
Paris-Nord	07.07	10.52	11.52
Lille-Europe	08.07/08.17	11.50/12.01	12.51/13.01
Blandain-frontière	08.31	12.13	13.12
Bruxelles-Midi	09.34	13.12	14.15

	TGV 80	TGV 84	TGV 86
Bruxelles-Midi	07.04	17.04	18.34
Blandain-frontière	08.10	18.06	19.34
Lille-Europe	08.26/08.37	18.18/18.29	19.46/20.06
Paris-Nord	09.35	19.29	21.05

Par contre, les TEE 85 et 88, eux, seront acheminés par l'itinéraire classique via Quévry, les quais de la gare de Lille-Europe étant saturés par le trafic Eurostar et interconnexion SNCF aux heures où ils auraient dû se présenter dans la gare nouvelle. Quant à Lille-Flandres, elle est saturée depuis longtemps... Voici les horaires de ces TEE via Quévry et Aulnoye.

	TGV 85		TGV 88
Paris-Nord	17.25	Bruxelles-Midi	15.04
Quévry	19.14	Quévry	15.51
Bruxelles-Midi	20.01	Paris-Nord	17.40

A Bruxelles-Midi, les horaires des trains TGV venant de Paris sont calculés en cas d'utilisation des voies à quai actuelles. En cas de départ ou de réception sur les voies du terminal TGV, il faut compter 3 minutes de plus...

Les trains TEE TGV 81 et 84 seront assurés en unités multiples. Les 80 et 85 seront en unités multiples du lundi au jeudi seulement, le TGV 86 en unités multiples le vendredi. Les autres TGV circuleront en unité simple.

On remarquera que certains trains seront assurés par une unité multiple de TGV-R, ce qui nécessite certains jours le retour à vide d'une des deux rames de Paris à Bruxelles, dans la soirée pour équilibrer!

La relation EC 82/87 « *Etoile du Nord* » reliant Paris-Nord à Amsterdam restera, semble-t-il, assurée par des voitures « TEE » en inox, dites « PBA », ce qui signifie que ce genre de voitures ne disparaîtra pas tout de suite du paysage ferroviaire, comme nous l'avions craint à l'origine. Par contre, l'idée d'engager ces belles voitures TEE sur les relations EC entre la France et l'Allemagne, via le sillon Sambre et Meuse a été abandonnée : la Deutsche Bahn (DB) refuse d'intervenir dans les frais supplémentaires occasionnés par la présence obligée d'un technicien à bord du fourgon-générateur, afin de surveiller le fonctionnement du moteur diesel fournissant l'énergie électrique de la rame.

❑ Radiation d'automotrices doubles

Le processus de radiation (officiellement « *mise hors exploitation définitive* ») d'automotrices doubles vétustes se poursuit. Ces derniers mois, dix engins ont été arrêtés, lorsque leur date limite de prise en entretien allait être dépassée : 6 AM des tranches 1950-53 et 4 de la tranche 1954.

Cette mise au rancart de matériel roulant est rendue possible par la transformation des AM 03 « Break » doubles en triples : début octobre 1994, 117 des 140 engins de cette série étaient déjà transformés.

❑ Révision des automotrices « Budd »

La première automotrice « Budd » (il s'agit de la tranche 1956 de 31 automotrices « *Inox* », numérotées 129 à 150) est entrée à l'AC Malines le 31 dernier, pour une révision intermédiaire et un reconditionnement (très limité...) de son aménagement intérieur. Il s'agit de l'AM 139. Le 21 août, elle était déjà dirigée sur l'atelier des voitures SNCB d'Ostende (et non celui de la CIWLT comme annoncé par erreur par des confrères...), puisque cet établissement reprend une partie de la charge de travail de l'AC Malines. Début octobre, les AM 135 et 139 étaient à Malines, tandis que les AM 137 et 146 se trouvaient à Ostende.

La première sortie d'une Budd « *new look* » est prévue (théoriquement) vers la fin du mois d'octobre.

❑ Les automotrices « Break » doubles élargissent leur rayon d'action

Depuis le 25 septembre dernier, des automotrices « Break » (le plus souvent des doubles, en attente de transformation) assurent des trains sur les relations IC Schaerbeek - Saint-Ghislain et L Malines - Bruxelles - Nivelles, ainsi qu'un train P aller-retour entre Châtelet et Malines (Muizen).

Voici les numéros des trains concernés (photographes, à vos postes !):

- IC Schaerbeek - Saint-Ghislain : 811 - 837 - 814 - 840 - 817- 843 - 820 - 828 - 805 - 831 - 808 - 834.
- L Malines - Bruxelles-Nord - Nivelles : 8062 - 8088
- P Châtelet - Malines : 3721 - 3208 - 4714.

Parfois accouplées à quatre, ces automotrices arpentent ces lignes pour la première fois en service régulier.

Lorsque toutes les AM « Break » seront devenues triples, la relation IC Schaerbeek - St-Ghislain sera alors exploitée exclusivement par ce type d'automotrices, c'est à dire en mai 1995.

❑ La dernière locomotive électrique sortant de l'AC Malines

La 1604 a été la dernière locomotive électrique à subir une révision (intermédiaire, *in casu*) à l'AC Malines. Elle en est sortie le 15 juillet dernier. Une grande page d'histoire était alors tournée, Malines s'étant toujours chargé de la réparation et de la révision du parc électrique de la SNCB, depuis sa création.

❑ Exit le 4903 !

L'autorail Brossel 4903, garé à Anvers-Dam, est frappé d'interdiction de circuler depuis le mois d'août dernier. Son système de freinage ne correspond en effet plus aux normes actuellement en vigueur à la SNCB.

En attendant sa mise en conformité, cet engin-musée restera donc garé à Anvers-Dam.

Pour la petite histoire, il est à noter qu'il a tout de même assuré deux prestations spéciales après cette interdiction, notamment à l'occasion de la *Journée du Patrimoine*, le 11 septembre. Une dérogation spéciale avait été émise à cet effet, car ces parcours avaient été prévus bien avant la date d'interdiction !

□ Cession de locomotives diesel série 62 à l'Infrastructure

Le 1er août dernier, quinze locomotives de ligne de la série 62 ont été cédées au service Infrastructure qui les a répartis dans ses différents centres d'entretien.

Ces engins, devenus excédentaires pour le service Transport, seront utilisés pour remorquer les trains de travaux, notamment sur les chantiers de renouvellement Voies/ballast des lignes du réseau actuel.

Contrairement à certaines rumeurs, ces locomotives n'interviendraient pas sur les chantiers TGV.

Cette cession s'inscrit dans la nouvelle politique du service « Infrastructure », qui préférerait disposer de ses propres engins pour remorquer ses trains, plutôt que de les « louer » au service Transport, dont les prix sont, paraît-il, exorbitants !

□ Les « 80 TGV »

Depuis fin mai, cinq locomotives de manoeuvres de la série 80 sont équipées d'un sécheur d'air, ce qui leur permet de remorquer les rames Eurostar et TGV sur la cour de l'atelier de Forest. Il s'agit des 8001, 8002, 8020, 8032 et 8033. Depuis lors, la locomotive de manoeuvres qui s'active quotidiennement à Bruxelles-Midi doit obligatoirement faire partie de cette sous-série.

□ Déstandardisation des « 83 »

Le 30 juin dernier, les trois rescapées de la série 83 (8304, 8313 et 8320) s'arrêtaient définitivement à Monceau, l'ensemble de la série étant déstandardisé.

Leurs services ont été repris par des 73.

□ Et les locotracteurs CMI ?

Nous vous avons fait part dans un de nos numéros précédents qu'un des 30 locotracteurs à deux essieux construits par la firme sérésienne CMI avait été essayé par la SNCB à Schaerbeek ; l'engin était d'ailleurs rapidement revenu chez son constructeur, pour diverses mises au point.

Aux dernières nouvelles, les chemins de fer danois (DSB), qui avaient passé la commande, auraient définitivement refusé de prendre livraison de ces engins, et auraient même *remballé* ceux qui étaient déjà arrivés à Danemark ! Les DSB et CMI seraient en procès à ce sujet.

Il y a donc fort à parier que ces trente locotracteurs n'iront jamais former la série MJ des DSB. Confirmation implicite : les 502 et 505 (numérotation... DSB!) sont depuis le 22 août à Châtelineau, dans les dépendances de CARLAM, le laminoir de Cockerill-Sambre. Ils ont été équipés de la télécommande, et assurent depuis lors une partie du trafic sur la cour de cette usine, au milieu de leurs grands frères... Cockerill !

Mac'Machine (10/94)

Un peu d'histoire

Les tambours indicateurs d'itinéraire des automotrices électriques tranche 1955 de la SNCB

A l'époque où les automotrices électriques doubles tranche 1955 de la SNCB sont retirées du réseau SNCB, pour aller, soit chez le démolisseur, soit faire une seconde carrière sur l'un ou l'autre réseau privé italien, nous voudrions rappeler un point d'histoire méconnu de l'histoire de ce matériel.

Savez-vous que ces automotrices avaient été munies, à la fin de l'année 1969, de tambours indicateurs d'itinéraires mobiles. Ceux-ci avaient été montés sur chacune des faces latérales de l'automotrice, dans la partie supérieure de la fenêtre respective du compartiment du chef-garde et du compartiment W-C de 2e classe.

C'était un système analogue à celui qui a traditionnellement équipé les trams et autres autobus et comportant un film mobile en toile de couleur blanche, avec impression noire, accroché à deux tambours, et manoeuvrable à l'aide d'une manivelle protégée par une sûreté déverrouillable à l'aide de la clé de Berne. Le film était éclairé par un tube lumineux dont l'allumage était couplé

à celui de l'éclairage intérieur de l'automotrice. A l'envers du film, un repère chiffré permettait de positionner celui-ci sur la mention adéquate.

Une consigne du 14 décembre 1969 décrivait ce système. La SNCB avait bien fait les choses, en prévoyant non moins de 40 positions de destination. En voici la liste :

N° destination	Destination
1	St.Niklaas-Waas / St.Nicolas-Waes
2	Luchtbal via Antwerpen-Oost
3	Antwerpen-C./Anvers C.
4	Mechelen/Malines
5	Bruxelles-Midi/Brussel-Zuid
6	Braine l'Alleud/Eigenbrakel
7	Nivelles/Nijvel
8	Charleroi
9	Erquelinnes
10	
11	Lobbes
12	Huy/Hoei
13	Flémalle-Haute
14	Statte via Tilleur
15	Statte via Seraing
16	Namur/Namen
17	Blankenberge
18	Knokke
19	Oostende/Ostende
20	Brugge/Bruges
21	Gent-St-Pieters/Gand-St-Pierre
22	Brussel-Noord/Bruxelles-Nord
23	Bruxelles-Q.L./Brussel-L.W.
24	Namur/Namen direct Jemelle omnibus
25	Jemelle
26	Jemelle direct Arlon/Aarlen omnibus
27	Arlon/Aarlen
28	Luxembourg
29	
30	Bruxelles-Midi/Brussel-Zuid
31	Liège-G./Luik G.
32	Welkenraedt
33	Verviers-Cal
34	Spa
35	Hasselt

N° destination	Destination
36	Landen
37	Leuven/Louvain
38	Mons/Bergen
39	Quévy
40	St-Ghislain-Hornu

La SNCB avait vraiment bien fait les choses... Ainsi, avait-elle prévu fin 1969, des destinations que les automotrices auraient à parcourir quelques mois ou quelques années plus tard, compte tenu des électrifications programmées, comme Spa, St-Nicolas-Waas ou... Statte via Seraing : ce dernier service ne sera jamais organisé, puisque le service voyageurs sur la ligne 125bis Liège-Guillemins - Flémalle-Haute via Seraing sera supprimé en 1976, bien avant la mise en service de la traction électrique sur la ligne. Les positions 10 et 29 avaient été prévues pour des mentions ultérieures.

Cette bonne idée de la SNCB - indiquer systématiquement la destination du convoi sur celui-ci - fit long feu... Quelques mois tout au plus, avant que le dispositif soit abandonné.

Il semble que cet abandon ait été motivé par les réactions négatives du personnel. Il avait en effet été prévu que le positionnement correct de l'appareil devait être assuré par le chef de train, immédiatement après sa prise de service sur le train. Il semble que les organisations syndicales aient insisté pour adapter l'amplitude des prestations des chefs-gardes et gardes à cette nouvelle sujétion. La direction de la SNCB aurait refusé, le personnel aurait délaissé les « boîtes à film »,... et l'expérience serait tombée à l'eau.

Encore aujourd'hui, la SNCB est un des rares réseaux ferroviaires européens qui n'indique pas systématiquement la destination de chaque train de service intérieur sur les parois frontales ou latérales de celui-ci.

La clientèle y trouve-t-elle son compte ?

P. Lemja

Trafic marchandises : Eurailcargo

Les EURAILCARGO s'inscrivent dans la réorganisation du trafic marchandises.

Le transport de marchandises par rail possède des caractéristiques qui varient en fonction des différents types de trafics assurés.

On peut ainsi citer les **trains complets** ou "trains-blocs" qui transportent d'importants volumes de marchandises telles que minerais, charbon, combustibles, autos, céréales, etc. Ces transports sont assurés de *porte à porte*, sans modification intermédiaire de la composition du train, qui est en plus taillé à la mesure du client.

Cette forme de trafic est sans conteste une forme d'organisation optimale du transport, où les avantages pour le client - volumes importants, régularité, intégration dans la chaîne logistique, souplesse - peuvent être couplés à un très important avantage pour la SNCB, à savoir celui du coût d'exploitation minimal.

Ce secteur représente 51,3 % de notre volume de transport en tonnage, soit 29,6 millions de tonnes sur un total de 57,6 millions de tonnes en 1993. Toutefois, un problème de type structurel se pose pour le transport des minerais étant donné que les hauts fourneaux classiques sont de plus en plus transformés en fours électriques. Ce recul sera toutefois en partie compensé par le transport de mitrailles, qui sera utilisée comme matière première de remplacement.

Les trains complets resteront de toute manière un produit de base mais les deux autres formes d'organisation du trafic - le trafic combiné et le trafic diffus - vont gagner en importance relative.

Le **trafic combiné** possède incontestablement d'intéressantes perspectives de développement. En 1993, il représentait 12,9 % du tonnage transporté.

Dans ce secteur, il est de plus en plus fait usage de schémas d'organisation tels que CORTAX de TRW et QUALITY-NET d'INTERCONTAINER ICF. Ces schémas sont basés sur le principe "hub and spoke", grâce auquel chaque terminal peut garantir un nombre maximal de relations et une fiabilité maximale.

La SNCB entend certainement jouer ici un rôle moteur, entre autres à travers nos initiatives dans le DRY PORT de MUIZEN, où sont concentrés nos trafics de et vers l'Angleterre via le Chunnel, de et vers Duisburg ainsi que de et vers le Maroc et le Sud de l'Espagne. Ce rôle moteur, la SNCB l'exerce aussi au travers de sa participation dans le Noordzee-terminal d'Anvers.

Le troisième secteur est celui du **trafic diffus**, où nous pouvons entre autres classer les EURAILCARGO. Le trafic diffus recouvre en effet le trafic des chargements individuels ou en petites unités. Ce secteur représentait 35,7 % du tonnage transporté mais 52,1 % des recettes de 1993. Il s'agit d'un important fonds de commerce, qui doit faire l'objet d'une réforme en vue d'obtenir une meilleure couverture des coûts.

Dans ce cadre, le Conseil d'administration du 20 juillet 1994 a approuvé un plan des Départements B-Cargo et Transport proposant des mesures dont les effets se feront principalement sentir dans le secteur du trafic diffus.

L'attention de certains médias a été attirée par les mesures de rationalisation que ce plan contient mais il faut souligner que celui-ci renferme également nombre d'éléments positifs.

Ainsi, lorsqu'il s'est agi de décider du maintien ou de la fermeture de certaines installations de chargement et de déchargement, les responsables n'ont pas seulement eu égard à la situation actuelle mais ils ont aussi pris en compte les perspectives commerciales envisageables.

La politique de la SNCB est axée sur la desserte optimale des points de départ et d'arrivée, avec une attention spéciale pour les installations portuaires et la possibilité de participer au financement d'installations marchandises privées. Les gares de triage constituent un maillon intermédiaire dans cette desserte. A moyen terme l'entreprise évoluera vers deux gares de triage de base (Monceau et Anvers-Nord), deux gares de triage auxiliaires (Kinkempois et Merelbeke) et deux gares chargées de tâches spécifiques pour le trafic international (Montzen et Ronet).

La première phase d'établissement des plateformes multifonctionnelles, une imputation des coûts plus fine et plus spécifique entre les différentes formes d'organisation du trafic et l'utilisation de coûts standard en lieu et place de coûts historiques constituent autant d'autres mesures tout aussi importantes.

Globalement, ces mesures contribueront à réduire sensiblement les coûts de l'entreprise à court terme. Lorsque la SNCB lie ces mesures à l'évolution que l'on peut raisonnablement escompter positive dans ce secteur, elle peut s'attendre à une évolution favorable dans ce domaine d'activité.

Plus particulièrement dans le domaine du trafic diffus, la SNCB va se concentrer à l'avenir sur le trafic diffus international qui représente d'ailleurs actuellement déjà 85,6 % de ce secteur.

Dans ce contexte le système EurailCargo devient l'offre par excellence pour le trafic diffus sur longue distance, qui permet au pays d'origine de concentrer un nombre maximum de wagons dans un nombre limité de gares de triage, ce qui permet ainsi de réduire les coûts. Ces wagons sont alors transportés sans triage supplémentaire vers la zone économique de destination.

Le transport marchandises par chemins de fer devient une opportunité internationale fort intéressante non seulement pour les services commerciaux mais également sur le plan organisationnel. Le succès de tels trains implique une parfaite collaboration entre les différents réseaux. Celle-ci est concrétisée par des unions d'offres dans lesquelles les spécialistes des différents réseaux se concertent pour fixer leurs accords internationaux.

Les accords spéciaux concernant la visite technique des wagons (inspection en confiance), les marchandises dangereuses, les transmissions de données (HERMES), le suivi des trains en temps réel en sont des exemples.

La régularité de ces trains est en effet un élément très important de l'offre. C'est pourquoi les EurailCargos reçoivent la priorité dans les gares et auprès des différents dispatchings. Ce ne sera pas nous mais nos clients qui apprécieront. Les réactions sont jusqu'à ce jour très positives.

Il est évident que dans l'intérêt de nos clients et dans le nôtre, la SNCB va continuer à développer le service des EurailCargos.

EurailCargo: le concept

Les trains de marchandises EurailCargo rassemblent des cargaisons individuelles ou groupées par petites quantités, les transportent vers des destinations étrangères centrales et garantissent leur arrivée à l'heure prévue. Le label de qualité EurailCargo n'est accordé qu'à des trains qui répondent à plusieurs exigences précises: la fiabilité (délai de livraison garanti, chaque jour à la même heure), la régularité (un départ tous les jours ouvrables) et la rapidité (pas d'opérations de triage en chemin et aucune formalité aux frontières). En respectant ces critères, il est possible de gagner 24 heures - parfois plus - sur un trajet. Grâce à la formule EurailCargo, les clients qui expédient des quantités de marchandises réduites ou irrégulières bénéficient des mêmes services que ceux qu'offrent les trains complets.

Pour profiter des avantages d'EurailCargo, il suffit de le signaler dans la lettre de voiture. Autre possibilité: la réservation. Elle est d'ailleurs recommandée par les responsables d'EurailCargo. Le jour d'arrivée et l'heure extrême de livraison sont alors décidés avant le départ et en accord avec le client. Grâce à une organisation adaptée, les collaborateurs du département Transport de la SNCB s'efforcent en outre de faire profiter des atouts de cette formule le plus grand nombre possible de wagons, avec évidemment une priorité pour ceux qui disposent d'un contrat EurailCargo.

Tous les chargements EurailCargo sont suivis par des opérateurs spécialisés de B-Cargo, en liaison permanente avec les gares et avec le département Transport de la SNCB. A tout instant, on sait avec exactitude où se trouve chaque envoi. Ce qui permet d'appliquer, de manière idéale, les principes du "rolling stock".

Les membres de l'équipe d'EurailCargo connaissent leurs clients et savent dans quel train voyagent les cargaisons. Ils communiquent immédiatement toutes les informations nécessaires et peuvent, le cas échéant, réagir rapidement. Ils entretiennent le contact, par téléphone ou par fax, avec leurs clients et avec leurs collègues des autres entreprises de chemin de fer concernées par le transport.

Le suivi EurailCargo témoigne d'une nouvelle approche basée sur l'engagement total en faveur du client. L'ancienne démarche, qui se fondait sur les propres besoins de l'entreprise ferroviaire et son organisation, a été abandonnée au profit d'un suivi individualisé et d'une information appropriée. Grâce à une communication directe, l'ensemble de la chaîne de transport du client est donc rationalisée.

B-Cargo et le département Transport de la SNCB souhaitent appliquer ce concept de rapidité et de fiabilité au plus grand nombre possible de lignes. Il a été mis pour la première fois en oeuvre en 1986 avec l'Interdelta (Midi de la France). En 1990, le Scaldo (moitié Est de l'Autriche) et le Norlink (Scandinavie) ont suivi. Le

Cargo Bayern (Sud de l'Allemagne) circule depuis 1991. Enfin, avec le lancement, cette année, du Belalpia (région de München et Ouest de l'Autriche) et du Belvetic (Suisse), la plus grande partie de l'Europe de l'Ouest est maintenant couverte par EurailCargo.

Ensemble, les trains EurailCargo transportent 2 millions de tonnes brutes de marchandises par an. Ce qui représente environ 10 % du trafic diffus par chemin de fer.

Les réactions positives des clients témoignent de l'opportunité de la formule. Un succès confirmé par les chiffres. En effet, tous les trains EurailCargo ont plutôt bien résisté à la crise de 1993. Ce qui reste exceptionnel dans un marché du transport très déprimé. Les résultats des sept premiers mois de 1994 indiquent même une progression indiscutable.

Interdelta

Depuis 1986, le train EurailCargo Interdelta relie directement Anvers aux régions industrielles du Sud-Est de la France. A Stockem, des wagons venant d'autres gares belges se joignent au train. En fin d'après-midi du jour A, les marchandises sont enlevées chez le chargeur. Le jour C, elles sont livrées chez le destinataire, toujours à la même heure. Un Interdelta part pour la France tous les jours ouvrables (du lundi au vendredi) - même pendant les périodes de vacances. Dans l'autre sens, il y a un train pour la Belgique du mardi au vendredi.

Dijon et Lyon sont les plaques tournantes actuelles des Interdelta. A partir de ces importants centres de distribution, les marchandises peuvent poursuivre par chemin de fer vers la zone industrielle et portuaire de Marseille.

L'Interdelta transporte une grande quantité de voitures et de produits chimiques. Le verre et l'acier forment une part de plus en plus importante des chargements.

D'une manière générale, en 1993, le trafic entre la Belgique et la France a souffert de la mauvaise conjoncture économique. Pourtant, l'Interdelta a réussi à tirer son épingle du jeu. Le tonnage brut transporté a même augmenté de 3 %. Ce bon résultat est attribuable à l'augmentation du trafic nord-sud qui est passé de 509.000 tonnes brutes en 1992 à 575.000 tonnes brutes en 93 (plus 12,6 %).

Dans le sens sud-nord, en revanche, la situation ne s'est pas révélée aussi satisfaisante. De 344.000 tonnes en 1992, on est descendu à 302.000 tonnes (moins 12,2 %). De ce fait, le déséquilibre dans le flux de marchandises entre la Belgique et la France s'est agrandi, au profit des échanges en provenance de la Belgique.

Les résultats du premier trimestre de 1994 ont suscité de nouvelles inquiétudes. Cette fois, c'est le transport dans le sens nord-sud qui donnait des signes de faiblesse (essentiellement à cause du transfert des transports TRW vers un autre train). Au même moment, on enregistrait une progression dans l'autre sens.

Finalement, les chiffres des sept premiers mois de l'année démontrent que le trafic Interdelta s'est amélioré dans les deux sens. Si la reprise économique se confirme, il sera possible de terminer l'année sur des résultats honorables, qui pourraient même se situer dans les environs du sommet enregistré en 1993.

Le taux d'occupation moyen des Interdelta partant d'Anvers est raisonnable à destination de Lyon (62 %) et remarquable vers Dijon (100 %). Il faut préciser que les trains qui partent à Dijon emportent aussi des marchandises pour d'autres destinations. Pour les trains en provenance de France, le score peut être amélioré (55 % à Lyon, 44 % à Dijon).

Scaldo

Le Scaldo assure, depuis 1990, une liaison directe avec la moitié Est de l'Autriche. Des villes comme Vienne, Linz, Graz et Wels sont désormais accessibles en 48 heures. Fidèle à la vocation d'EurailCargo, le Scaldo circule cinq jours par semaine dans les deux sens.

Dans le port d'Anvers notamment, le Scaldo embarque des conteneurs, des produits chimiques et d'importantes quantités de kaolin, une variété d'argile utilisée pour blanchir le papier. Le kaolin est destiné à des papeteries autrichiennes qui importent aussi régulièrement, par le Scaldo, des vieux papiers à recycler. Par ailleurs, des bananes, et d'autres fruits exotiques comme les kiwis, sont expédiés en Autriche dans cet EurailCargo. A 5 heures du matin, ces fruits arrivent directement en train au Grossmarkt de Vienne pour y être mis en vente.

Dans les convois vers la Belgique, l'essentiel des cargaisons est souvent composé de papier neuf et de carton. Autres marchandises fréquentes: de l'acier, des conteneurs, du lait en poudre et du sucre.

Le Scaldo a réussi à préserver ses bons résultats pendant la crise de 1993. En 1991, il avait transporté (total cumulé dans les deux sens) 375.000 tonnes brutes. Ce volume est monté à 432.000 tonnes brutes en 1992, pour redescendre très légèrement à 426.000 l'année dernière (- 1,3 %). La baisse du trafic dans le sens nord-sud a été compensée en partie par la progression dans l'autre direction. Fait remarquable: en 1993, non seulement les clients du Scaldo lui sont restés fidèles mais le transport combiné pris en charge par cet EurailCargo a presque doublé.

Au cours des sept premiers mois de 94, le Scaldo s'est distingué par ses brillantes prestations. Dans le sens Belgique-Autriche, B-Cargo a assuré le transport de 163.000 tonnes brutes (une augmentation de 25 % par rapport à la même période de 1993). Le taux moyen d'occupation s'est élevé à 82 % (contre 70 % en 1993).

Le développement du trafic entre l'Autriche et la Belgique est encore plus spectaculaire. Pendant les sept premiers mois de 1994, le Scaldo a transporté 164.000 tonnes (plus 34 %), avec un taux moyen d'occupation de 82 % (contre 64 % en 1993). Du coup, on assiste à un rééquilibrage des trafics dans les deux sens.

B-Cargo s'était fixé un objectif pour 1994: atteindre les 450.000 tonnes brutes. Si la récente évolution se maintient dans les prochains mois, cette ambition se révélera trop modeste. D'autant que la charge maximum du Scaldo a été augmentée au début du mois de juin. En outre, une modification de l'horaire au départ de Linz rend cet EurailCargo encore plus intéressant pour un plus grand nombre de clients potentiels. En effet, le Scaldo partira d'Autriche six fois par semaine.

Norlink

A la fin des années 1980, B-Cargo a décelé en Scandinavie un marché potentiel intéressant. Mais pour augmenter la part du rail, il était nécessaire d'organiser une liaison directe avec les principales zones économiques du Danemark, de la Suède et de la Norvège. Un train EurailCargo, lancé en 1990, constituait la solution idéale pour rivaliser avec le transport maritime et la route.

Au départ de Kinkempois (près de Liège), le Norlink rallie directement la Scandinavie cinq fois par semaine. Des wagons venant, entre autres, d'Anvers, sont ajoutés au convoi à Montzen. Depuis mai 1993, cette liaison EurailCargo fonctionne aussi dans l'autre sens.

Le délai de transport de chargement à destination ne dépasse pas deux jours pour le Danemark; trois jours pour le Sud et le milieu de la Suède ainsi que la région autour d'Oslo en Norvège; ou quatre jours pour le reste de la Suède et de la Norvège. A côté du fret conventionnel, le Norlink est aussi ouvert au transport intermodal.

Sur le trajet vers la Scandinavie, l'acier constitue la base des chargements. Mais les produits chimiques, les fruits et les conteneurs représentent aussi une part importante des marchandises. En provenance de Scandinavie, le Norlink transporte surtout du bois, du papier, de la cellulose et des pièces de voitures.

Après une croissance soutenue (de 176.000 tonnes brutes en 1991 à 271.000 tonnes brutes en 1992), le Norlink dans le sens sud-nord a connu un tassement en 1993 (247.000 tonnes brutes). L'année dernière, en effet, les conséquences de la récession ont été aggravées par la dévaluation de la couronne suédoise. En réalité, comme les exportations vers la Suède ont chuté de presque 30 %, il faut considérer que le Norlink a plutôt bien résisté. Au cours de cette période très difficile, le taux d'occupation est resté élevé (77 % contre 83 % en 1992).

Les résultats pour les sept premiers mois de 1994 sont très encourageants. Le Norlink a transporté 158.000 tonnes brutes vers le nord, avec un taux d'occupation moyen de 84 %. Si cette tendance se maintient, le résultat de l'excellente année 1992 pourra être égalé et même, dépassé. Prochainement, la charge maximale du train sera d'ailleurs augmentée.

La nouvelle liaison nord-sud inspire aussi l'optimisme. Pendant les sept derniers mois de 1993, cet EurailCargo a transporté dans ce sens 88.000 tonnes brutes, pour un taux moyen d'occupation de 64 % (ce qui est exceptionnel pour une ligne aussi récente). Pendant les sept premiers mois de l'année, le Norlink en provenance de Scandinavie a confirmé son potentiel : 109.000 tonnes brutes, avec un taux d'occupation de 77 %.

Belvetic

C'est le 1^{er} septembre 1994 que le coup d'envoi officiel a été donné au Belvetic, l'EurailCargo qui relie la Belgique à la Suisse et inversement.

Le Belvetic part de Kinkempois, est complété à Stockem et arrive à Bâle le soir même. Les wagons pour les autres destinations en Suisse repartent aussitôt. Dans l'autre sens, la formation du train s'effectue à Bâle, d'où il démarre à 11 h 35. Le convoi est trié à Stockem et ses wagons accrochés à des trains directs pour rejoindre diverses gares de formation belges.

Dans les deux sens, pour la plupart des destinations, le Belvetic parvient à assurer les livraisons de client à client du jour A au jour C. Bien entendu, ici aussi, le client bénéficie de la garantie absolue que les délais seront respectés. Comme tous les autres EurailCargo, le Belvetic roule avec une précision d'horloge suisse.

Le Belvetic illustre en outre la nouvelle orientation des Suisses en matière de transport par chemin de fer. Auparavant, comme dans beaucoup de domaines, ils privilégiaient leur autonomie. Aujourd'hui, ils ont choisi résolument de coopérer avec d'autres entreprises de chemin de fer.

Le Belvetic a déjà circulé pendant trois mois à titre d'essai. Le dernier-né des EurailCargo a donc désormais commencé sa carrière commerciale.

Cargo Bayern

Au contraire des autres EurailCargo, le Cargo Bayern (qui existe depuis 1991) n'est pas une nouvelle ligne, mais un enchaînement de trains existants. Dès le départ, la Deutsche Bundesbahn a ouvert au trafic belge son réseau Intercargo, constitué de trains assortis d'une garantie de qualité. Pour le client, l'accès à ce réseau a provoqué un gain de temps de plus de 24 heures. Aujourd'hui, le Cargo Bayern ne met donc pas plus de 48 heures pour atteindre son but final.

Les destinations allemandes sont réparties en trois zones : la région Rhin-Neckar-Sarre avec, entre autres, Ludwigshafen; la région de Stuttgart avec Tübingen et la Franconie avec Nüremberg et Würzburg.

Parce que l'expédition des marchandises par le Cargo Bayern s'effectue par l'intermédiaire d'un réseau de trains, il est difficile d'avoir une idée précise de l'activité de cette liaison. En 1993, B-Cargo estime qu'elle a enregistré un recul de 4 % dans les tonnages brutes transportés. Pour cette année, les prévisions sont de nouveau à la hausse.

Une certitude: le Cargo Bayern suscite un intérêt grandissant. B-Cargo a constaté, en effet, que de plus en plus de clients utilisent la possibilité de réserver leur trajet.

Belalpia

Le Belalpia a vu le jour à la fin du mois de mai 1994. Ce train EurailCargo roule directement jusqu'à Munich et l'Ouest de l'Autriche. Chaque jour ouvrable, le Belalpia part d'Anvers Nord à 23 h 30. A Montzen, il est complété avec des wagons en provenance de Flandre Zélandaise et d'autres régions de Belgique. A 16 h, il entre en gare de Munich Nord où il subit quelques opérations de triage. Pour les wagons vers l'Ouest de l'Autriche et l'Italie (via le Brenner), la correspondance est assurée le jour même. Dans la région occidentale d'Autriche, les villes d'Innsbruck, Villach, Klagenfurt et Salzburg sont donc maintenant directement accessibles à partir de la Belgique.

Pour la plupart des destinations, le délai de livraison de client à client est garanti sur la base jour A / jour C. Via Salzburg, les cargaisons peuvent aussi être acheminées, à la demande, vers la Slovénie et la Croatie. Provisoirement, il n'est pas possible d'accorder la garantie très stricte d'EurailCargo à ces destinations. C'est le cas aussi du trajet vers l'Italie via le Brenner, même si, en principe, une livraison du type jour A / jour D y est en vigueur. En tous cas, la durée du transit des marchandises de client à client pour toutes ces destinations a déjà été améliorée de 24 heures.

B-Cargo vise pour le Belalpia un trafic de 65.000 tonnes brutes pendant la deuxième moitié de 1994. En juin et juillet, cet EurailCargo a chargé respectivement 15.000 et 14.000 tonnes brutes, avec un taux d'occupation moyen de 53 %.

Provisoirement, le Belalpia circule exclusivement dans le sens nord-sud. C'est l'année prochaine que la liaison en sens inverse sera inaugurée.

Divers

FEREXPO III



Les TRAMWAYS liégeois

Les AUTOMATISMES ferroviaires

"Clin d'oeil aux AUTORAILS belges"

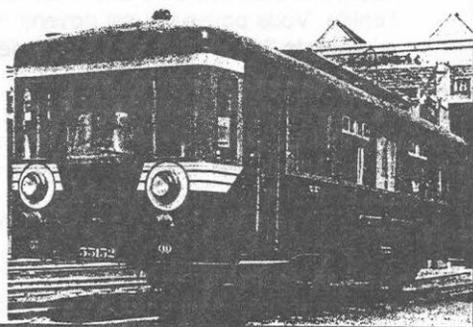
NANIOT : Rue des GENETS, 2 4000 LIEGE
Belgique

10 novembre : inauguration à 18h00
11-12-13 novembre : de 10h00 à 20h00
14 novembre : de 10h00 à 18h00

Entrées : 150 FB Enfants : 50 FB

Réduction de 50 FB pour tout membre adulte
(moins de 12 ans)
d'un club ferroviaire ou de tramways.

Renseignements : M. le Bussy : (32 41) 67 21 68
Th. Deckers : (32 41) 65 73 31 (tél. & fax)
J. Evrard : (32 41) 42 07 83



N'oubliez pas votre carte de membre GTF asbl à Ferexpo III, afin d'obtenir une entrée à prix préférentiel.

Quant au GTF asbl, il disposera d'un stand à Ferexpo III, où vous trouverez toutes nos éditions. Nous y mettrons aussi en vente des lots d'anciens numéros de Trans-fer (abonnement) au prix de 20 FB pièce.

Au plaisir de vous y rencontrer !

Petites annonces

□ A céder, collections de :

- Modern Tramway (en langue anglaise du n°406 (oct. 71) au n° 500.
- Chemins de fer régionaux et urbains n°109 (I-72) à 196 petit format et 199 à 229 (1992) sauf n° 146-137-148-156 et 198.
- La Vie du Rail, les plus intéressants numéros depuis 1965. Faire offre avant le 20.11.94 à GTF asbl, annonce 59, BP 191, 4000 Liège 1; enlèvement à Liège.

□ M. Christian MICHEL, rue Evrard Doyen, 68 à 7390 WASMUEL tél 065/77.00.44 recherche (achat ou copie) « 125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique » de A. DAGANT et « Geschichte der Deutsche Kriegslokomotieven (Reihe 42 und 52) » de GRIEBL & WENZEL.

□ Le Musée communal de l'entité de Walcourt ASBL, créé fin 1993, met en valeur une collection *chemin de fer* anciennement propriété de notre membre P. Lievens. Celle-ci a été reprise par le Cercle d'Histoire de l'Entité de Walcourt. L'aménagement du musée est en bonne voie et la date d'ouverture sera communiquée ultérieurement par Trans-fer.

Aidez la nouvelle asbl en faisant l'acquisition de son PIN's à 100 FB + 50 FB frais d'envoi = 150 FB (numéroté à 150 FB + frais d'envoi). Il représente notamment en couleurs une locomotive du Grand Central sur fond de carte de l'entité. Vous pouvez aussi devenir membre de l'asbl '250 FB l'an). Versement au compte 360-0113521-37 du Musée Communal Entité de Walcourt.

A nos membres

Vous trouverez la plupart de nos éditions dans les librairies suivantes :
BRUXELLES

Musée du Chemin de fer (gare de Bruxelles-Nord)

LIEGE

Librairie Michel Lhomme, rue des Carmes, 9 à 4000 Liège

Librairie de la Sirène, rue du Pont, 14 à 4000 Liège

Hobby 2000, rue Méan, 11-13 à 4020 Liège

VERVIERS

Nostalgia, rue Jardon, 21 à 4800 Verviers

LA LOUVIERE

L'Etoile du Nord, rue Toisoul, 11 à 7100 La Louvière (sous la piscine...)

ENGHIEN

Jocadis, rue de Bruxelles, 53 à 7850 Enghien

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 1995, 240FB pour les membres belges, 370 FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation: vous recevrez régulièrement Trans-fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants :

=> paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.=> envoi d'un **Eurochèque** garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, 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**

Visite du réseau de tramways de la région de Bonn-Siegburg

11 novembre 1994

Après Wüppertal (1991), Düsseldorf (1992) et Köln (1993), nous vous convions à visiter le réseau de tramways « *Strassenbahn* » de Bonn ce vendredi 11 novembre 1994, jour férié en Belgique, mais non, et pour cause, en Allemagne fédérale.

Par rapport à nos organisation précédentes, celle de 1994 aura l'originalité de vous faire emprunter des tramways du service régulier. Les Allemands, eux aussi, ont des problèmes financiers, liés notamment, aux frais liés à la réunification de leur pays. Aussi, il est actuellement virtuellement impossible d'affréter, en semaine, un convoi spécial en Allemagne. Nous voyagerons donc... comme tout le monde, mais nous serons néanmoins accompagnés d'un spécialiste des transports publics de la région, que nos participants au voyage à Cologne de l'an dernier connaissent bien, et qui nous commentera les particularités du voyage. Plusieurs arrêts-photos sont également prévus dans les endroits les plus intéressants du point de vue ferroviaire et touristique, et dans la limite de l'exploitation régulière du réseau.

Notre programme

Nous vous fixons rendez-vous dans le train IC 413 Oostende 6:34, Gent-St-P. 7:15, Bruxelles-Midi 7:47, Bruxelles-Nord 7:57, Liège-Guillemins 9:00, Verviers-Cal 9:18, arrivée Köln Hbf 10:42. Des places vous y seront réservées.

A Köln (Cologne), nous nous rendrons immédiatement à la gare « Dom » souterraine « tramways » pour emprunter une rame KVB de la ligne 18 qui nous conduira par les campagnes vers Bonn via Brühl. Nous en descendrons à Bonn Hauptbahnhof, pour faire un premier aller-retour sur la ligne de tram 16 (KVB-SWB) partie en souterrain, partie en surface, vers l'élégante localité de Bad Godesberg (Stadhalle) - (rive gauche du Rhin).

La pause de midi aura lieu de 12:51 à 13:29 à Bonn Hbf : vu le temps limité, nous n'organiserons pas de repas collectif et nous conseillons à chacun de prendre son pique-nique. Néanmoins, vous pourrez trouver dans la gare ou à proximité des boutiques de restauration rapide tels que *Mc Donald* ou autre *Schnell Imbiss*.

L'après-midi, nous ferons d'abord l'aller-retour sur la ligne de tram de surface et urbaine 61 vers Auerberg, afin de découvrir la ville de Bonn, capitale de

l'Allemagne depuis 1949, et pour quelques années encore avant de céder la place à Berlin. Puis, nous emprunterons la pittoresque ligne 62 vers Uramersdorf et 66 vers Bad Honnef, une agréable localité de la rive droite du Rhin pour revenir, toujours en tramway sur Siegburg, une petite localité située dans la vallée de la Sieg. Là, le tram nous donnera correspondance à un train DB du service *S-Bahn* vers Köln Hbf via Troisdorf et la rive droite du Rhin. Nous arriverons ainsi à Cologne vers 17:30, où chacun disposera d'une pause-shopping de $\frac{1}{4}$ d'heure avant de prendre le train du retour (IC 434) : Köln Hbf 18:14, Verviers-Cal 19:24, Liège-Guillemins 19:42, Bruxelles-Midi 20:55, Gent St-P. 21:27, Oostende 22:09.

Une journée fort diversifiée permettant par ailleurs une balade dans toute une région de Rhénanie-Westphalie...

Nos prix

Nous vous proposons un prix forfaitaire comprenant le trajet aller-retour en train régulier 2e classe d'Aachen Süd Grenze à Köln Hbf, le trajet circulaire tram-S-Bahn Köln - Bonn-Bad Honnef - Siegburg - Köln Hbf, la documentation exclusive que nous vous remettrons le jour de l'excursion, les frais d'organisation et la TVA.

forfait membre GTF asbl, conjoint, enfant + de 12 ans : 830 BEF

forfait adulte non membre GTF asbl : 900 BEF

Nous vous proposons aussi un billet « *parcours d'approche* » SNCB aller-retour 2e classe valable de toute gare belge à Aachen Süd Grenze au prix de **320 BEF**, et qui vous est indispensable pour couvrir votre parcours en train en Belgique, si vous ne disposez pas d'un libre-parcours sur le réseau SNCB.

Inscriptions

Il vous suffit de nous renvoyer le bulletin ci-après à l'adresse indiquée, et d'effectuer simultanément le paiement correspondant le plus tôt possible, et e tous cas avant le 7 novembre prochain. Une circulaire de confirmation et vos billets vous parviendront quelques jours avant l'excursion.

A la découverte des tramways de Strasbourg

Le GTF asbl envisage d'organiser un voyage à la découverte du tout nouveau tramway de Strasbourg. A ce jour, date et modalités ne sont pas encore fixées. Si cette activité vous intéresse, demandez-nous la documentation avant le 1er décembre en joignant une enveloppe timbrée à 16F et libellée à vos nom et adresse. Cette démarche ne vous engage bien entendu à rien..., mais nous ne pensons pas répercuter cette organisation dans un n° futur de Trans-fer.

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

GTF asbl - **BULLETIN DE PARTICIPATION** - voyage Bonn - 11.11.94

A renvoyer avant le 7/11/94 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 11.11.94 (*inscrivez le nombre dans les cases*)

	forfait(s) membre GTF asbl à 830 BEF
	forfait(s) non membre GTF asbl à 900 BEF
	parcours d'approche SNCB à 320 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, de la DB et autres entreprises 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 manœuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

* lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...

* le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

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