

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X
9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 94 - Janvier 1995 - 70 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 94

Janvier 1995

Dix-huitième année

A NOS MEMBRES.....	3
SNCB - INFRASTRUCTURE	5
PUBLICATIONS OFFICIELLES.....	5
<i>Modifications à la nomenclature des lignes de la SNCB</i>	5
<i>Remémoration des lignes industrielles du port d'Anvers</i>	6
<i>Fermeture d'installations du trafic marchandises «diffus» en Wallonie</i>	6
PLAN DECENNAL 1996-2005 DU DEPARTEMENT INFRASTRUCTURE DE LA SNCB	7
LA SNCB PAR LIGNE.....	12
SNCB - EXPLOITATION.....	24
EXPLOITATION FUTURE EN TRAFIC VOYAGEURS DES LIGNES ACTUELLEMENT NON ELECTRIFIEES	24
LE DEPART DES TRAINS VERS LA BELGIQUE EN GARE SNCF DE LILLE-FLANDRES	27
SNCB - MATERIEL.....	28
VENTE DE DEUX AUTOMOTRICES « BREAK » SNCB AUX CFL.....	28
MATERIEL SNCB AFFECTE AUX RELATIONS VOYAGEURS AU SERVICE D'ETE 1995.....	29
DOSSIER EUROSTAR	32
INAUGURATION ET MISE EN SERVICE	32
LA RELATION BRUXELLES - LONDRES IL Y A UN SIECLE.....	50
LIGNE A GRANDE VITESSE FRONTIERE FRANÇAISE - LEMBEEK.....	52
LA BASE DE TRAVAUX ET DE MAINTENANCE DU COUCOU	52
ACTIVITES DU GTF ASBL.....	57
GTF - EDITIONS	57
GTF-DISTRIBUTION	63

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

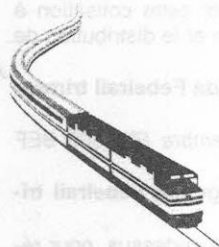
Tirage : 1300 ex.

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.*

A nos membres...

Tous nos vœux d'heureuse année nouvelle et de bonne santé !



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

Si l'étiquette est BLANCHE :

A la date du 1er janvier 1995, nous accusons bonne réception de votre cotisation 1995 : nous vous remercions de votre soutien. Notre particulière gratitude va à nos membres qui ont pu nous soutenir "plus", soit en versant une cotisation "membre protecteur", soit en arrondissant le montant de leur cotisation.

Votre carte de membre vous parviendra au mois de mars. Et maintenant, passez directement à la page 5...

Si l'étiquette est JAUNE :

Sauf erreur de notre part à signaler à notre secrétariat, nous n'avons pas reçu votre cotisation 1995 à la date du 1er janvier 1995. Sans réaction de votre part, votre abonnement à Trans-fer sera interrompu au prochain numéro.

Espérant vous garder au nombre de nos membres, nous vous prions de verser au plus tôt votre cotisation selon la procédure indiquée en page 4 : faites-le **avant le 1er février prochain**, date à laquelle nous préparons les étiquettes-adresse de notre prochain numéro. Après cette date, le taux de base de notre cotisation passera par ailleurs de 240 à 400 F.

**Pour tout problème relatif à votre cotisation,
voici l'adresse de notre secrétariat :**
**GTF asbl-secrétariat, c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68,
B - 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. fax : 071/51 66 03 (avant 21h30)**

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.

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 payer par carte de crédit (formulaire préimprimé page 66).

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 66.

=> 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.

SNCB - Infrastructure

Publications officielles

Modifications à la nomenclature des lignes de la SNCB

Trans-fer relève systématiquement les publications officielles de la SNCB relatives aux modifications de statut aux lignes ferrées de la SNCB, afin de tenir ses lecteurs au courant de l'évolution du réseau. Voici les dernières modifications apparues.

- 138 Châtelet - BK 4500 (2) (au lieu de BK 4200)
BK 4500 - Acoz (3)
- 147 Sombreffe - Fleurus (2) devient (3)
- 163 Bastogne-Nord - Gouvy (3) devient hors inventaire
(note du 28/2/94 publiée le 25/3/94)
- 167 Athus - Longwy ligne principale devient (3)
(note du 24/5/94 publiée le 15/6/94)
- 86 cette ligne non électrifiée devient apte au retour du courant de
chauffage sur les sections De Pinte - Oudenaarde et Ronse/Renaix -
Frasnes-lez-Anvaing
- 58 Gent-Dampoort - Eeklo n'est plus apte au retour du courant de
chauffage.
(note du 20/6/94 publiée le 15/7/94)
- 98 Warquignies - Dour (3) devient hors inventaire
- 98B Warquignies - St-Ghislain (3) devient hors inventaire
- 147 Sombreffe - Fleurus (3) devient hors inventaire
Fleurus - Tamines (3) - inchangé
(note du 25/8/94 publiée le 15/9/94)

Renumérotation des lignes industrielles du port d'Anvers

220	Y Noorderlaan.....	Straatsburgsbrug
220/1	Y Ford.....	Y Leopold
221	Y Ford.....	Y Lillobrug
221a	Y Noorderlaan.....	Y Oosterweel
221b	Y America.....	Y Kastel
221c	Y Ieruisschans.....	Y Meesthoof
221/1	Y Bayer.....	Y Wittemolen
222	Y Oorderen.....	Antwerpen DS (Oorderen)
223	Antwerpen-Noord (B.5).....	Y Noordland
223a	Y Oudendijk.....	Y Frederik
224	Antwerpen-Noord (B.5).....	Antwerpen DS (Lillo)
226	Y Lillo.....	Y Berendrecht

Fermeture d'installations du trafic marchandises «diffus» en Wallonie (Districts Sud-Est et Sud-Ouest)

A la date du 24 septembre 1994, les Districts Sud-Est et Sud-Ouest de la SNCB a fermé les installations suivantes :

DISTRICT SUD-EST

- cour à marchandises de Vielsalm (ligne 42) - devient voie réservée pour trafic bois
- cour à marchandises de Gouvry (ligne 42)
- cour à marchandises de Herbesthal (ligne 49)
- cour à marchandises de Trois-Ponts (ligne 42)
- cour à marchandises de Visé (ligne 40)
- cour à marchandises d'Arlon (ligne 162) (devient voie réservée pour trafic bois)
- cour à marchandises de Libramont (ligne 162)
- cour à marchandises de Paliseul (ligne 166)
- cour à marchandises de Graide (ligne 166) (y compris voies réservées)

- cour à marchandises de Ronet (ligne 130)
- raccordement Glaverbel (Moustier - ligne 130)
- voie réservée « transport de bois » à Virton
- voie réservée « Depaire » à Jemeppe-Froidmont (ligne 130)
- voie réservée « zoning forestier » à Croix-Rouge (ligne 155)

P. Lemja

DISTRICT SUD-OUEST

- cour à marchandises de Fleurus (ligne 140)
- cour à marchandises de Tournai (ligne 78)
- voie réservée « Andrevois » à Marchienne-Zone (ligne 130A)
- voie réservée « Genevois » à Luttre (ligne 124)
- voie réservée « Debraekeleer » à Clabecq (ligne 106)
- voie réservée « Omya » à Tournai (ligne 78)
- voie réservée Galloo à Allain (ligne 88A)

Plan décennal 1996-2005 du département Infrastructure de la SNCB

Que reste-t-il aujourd'hui du plan STAR 21 de juillet 1991? Dans notre livraison précédente, nous avons indiqué les perspectives de la SNCB en ce qui concernait la gestion de son matériel moteur. Nous poursuivons le panorama des intentions de la SNCB en examinant ses projets pour la maintenance et le développement de l'infrastructure.

Le programme d'investissements décennal 1996-2005 proposé par le département Infrastructure porte sur les huit objectifs que nous analysons ci-après. Rappelons encore une fois qu'il s'agit d'un projet, qui doit encore être étudié et adopté par les instances compétentes.

1. Sauvegarde et modernisation du réseau - maintien de capacité

La SNCB prévoit de maintenir son réseau ferroviaire dans sa configuration actuelle « à quelques détails près ». Elle consacrera les sommes nécessaires à la modernisation des grands noeuds ferroviaires, aux axes principaux et secondaires, aux voies accessoires, installations portuaires et industrielles, ainsi qu'à la suppression ou à l'amélioration des passages à niveau, y compris

la concentration des cabines de signalisation (technologies PLP, TCO-video...), l'utilisation de la fibre optique pour les télécommunications, les nouvelles technologies en matière de signalisation (TBL 2...).

La SNCB insiste aussi sur le fait que ce poste comprend également le réaménagement complet du noeud ferroviaire de Namur ⁽¹⁾.

2. Projet TGV et adaptation des lignes intéressant à la fois le trafic TGV et le trafic intérieur

La SNCB insiste sur le fait que les travaux pour le TGV doivent aussi profiter au trafic intérieur.

Ainsi, les travaux suivants sont-ils prévus :

□ **Ligne 96 Quévy - Bruxelles** : mise à quatre voies au lieu de trois du tronçon Lembeek - Bruxelles (au débouché de la Ligne à Grande Vitesse venant de Paris) ;

□ **Ligne 36 (axe Bruxelles - Liège)** :

- tronçon Schaerbeek - Louvain : relèvement à 200 km/h de la vitesse de référence sur les 2 voies principales et pose d'une 3e et 4e voie à 160 km/h ;
- traversée de Louvain directe à 160 km/h ;
- LGV ⁽²⁾ Louvain - Bierset à 300 km/h ;
- tronçon Bierset - Ans sur ligne classique aménagée à 220 km/h ;
- réaménagement complet du tronçon Ans - Liège (gare de Liège-Guillemins comprise).

□ **Lignes 25/12 (axe Bruxelles - frontière néerlandaise)** :

- tronçon Bruxelles-Nord - Anvers : réélectrification et modernisation, pour porter la vitesse de référence à 160 km/h ;
- jonction Nord-Midi souterraine à construire à Anvers (vitesse de référence : 90 km/h) ;
- modernisation de la ligne Anvers - Dam - Essen (frontière), où la vitesse de référence passera à 160 km/h.

□ **Ligne 78 Tournai - St-Ghislain** : pose d'une courbe de jonction à Antoing entre la LGV et la ligne Tournai - St-Ghislain

□ **Accroissement de capacité pour une meilleure desserte de Bruxelles**

⁽¹⁾ - NDLR : est-ce une marque d'allégeance vis à vis du namurois Michel Damar, président du Conseil d'Administration ?

⁽²⁾ - LGV signifie pour mémoire « ligne à grande vitesse ».

EST de Bruxelles

Le tronçon Schuman - Watermael de la ligne 161 doit être porté de 2 ou 3 à 4 voies. De plus, afin de prévoir une exploitation type RER, le tronçon Watermael - Ottignies devrait lui aussi être porté de 2 à 4 voies ⁽³⁾.

Il faut creuser un tunnel Schuman - Schaerbeek-Josaphat (début des travaux : 2002 - fin après 2005).

NORD de Bruxelles

Sur le tronçon Bruxelles-Midi - Denderleeuw (bifurcation St-Katharina-Lombeek) de la ligne 50A, une voie supplémentaire reste projetée pour améliorer la régularité du trafic des navetteurs.

Entre Jette et Bruxelles, l'établissement d'une 3e et 4e voie améliorerait la fluidité des lignes 50 (Gand) et 60 (Termonde).

4. Réduction des temps de parcours

ETABLISSEMENT DE NOUVELLES COURBES

- courbe de raccord lignes 35 (Aarschot) / 36 (Liège) à Louvain, pour permettre des liaisons directes entre Bruxelles et Aarschot sans rebroussement à Louvain
- nouvelle configuration de la liaison avec l'aéroport national à Zaventem, afin de permettre une liaison directe avec Anvers ou Liège
- nouvelle configuration de la bifurcation ligne 36-Liège/ligne 21-Hasselt à Landen pour éviter des croisements à niveau des deux flux de trafic ⁽⁴⁾.

VITESSES DE REFERENCE

La vitesse maximale autorisée des trains sera augmentée sur diverses lignes

- Ligne 50 : Bruxelles - Bruges : 200 ou 220 km/h ; Bruges - Ostende : 160 km/h (priorité absolue).
- Lignes 112/118/78 : Charleroi - Antoing : 160 km/h (sans priorité).
- Lignes 161/162 : Bruxelles - Namur : 160 km/h ; Namur - Ciney : 160 km/h (sans priorité) ⁽⁵⁾.
- Ligne 124 : Bruxelles - Charleroi : 140 km/h (sans priorité).

5. Poursuite de l'électrification

⁽³⁾ - ce dernier investissement est envisageable seulement en cas de forte subsidiation d'un tiers, comme l'Union Européenne

⁽⁴⁾ - pour la ligne 21 : le projet de mise à double voie entre Landen et Alken est abandonné. Le projet de liaison nouvelle Hasselt - ERC - Maasmechelen est abandonné également.

⁽⁵⁾ - les augmentations de vitesse entre Ciney et Arlon ne sont pas retenues. Cet investissement n'est envisageable qu'en cas de subvention de tiers (Union Européenne, Etat luxembourgeois)

Actuellement, 69 % du réseau est électrifié ⁽⁶⁾.

Le programme décennal prévoit la poursuite des électrifications des lignes 73 Deinze - De Panne (mise à fruit : 1996 ?) et de l'axe Athus-Meuse, et l'électrification des lignes Rivage - Gouvvy (mise à fruit en 1997 ?) et de Boom - Puurs. A ce moment-là, 75 % du réseau sera électrifié.

L'électrification du tronçon Montzen - Aachen de la ligne 24 n'est plus envisagée, ni celle de la ligne Herentals - Neerpelt.

6. Mise au gabarit européen de grands axes pour le transport des marchandises, modernisation et développement des installations dans les ports et des terminaux de transport combiné

Afin que la SNCB apparaisse comme transporteur incontournable de marchandises, deux axes sont à développer.

MODERNISATION DES INSTALLATIONS TERMINALES

Les zones génératrices de trafic doivent disposer d'un bon raccordement au réseau ferroviaire, à savoir :

- ports d'Anvers ⁽⁷⁾, Zeebrugge et Gand
- lignes des bassins industriels de Liège, Charleroi et du Centre
- terminaux pour transport combiné
- gares de formation (modernisation d'Anvers-Nord et Monceau)
- extension de Zeebrugge-Goederen

EQUIPEMENT DES AXES MARCHANDISES

Le réseau de base marchandises a été défini afin d'éviter les principaux itinéraires voyageurs. Il convient d'y accroître la vitesse des trains et d'augmenter leur charge maximale autorisée.

axe est-ouest (nord) :

- Zeebrugge - Bruges : établissement d'une 3e voie
- Bruges - Gand : établissement d'une 3e et 4e voie

axe est-ouest (sud) :

⁽⁶⁾ - en 1995, St-Ghislain - Quiévrain sera mis en service.

⁽⁷⁾ - y compris aménagement d'une nouvelle sortie du port d'Anvers à hauteur du Liefkenshoekunnel.

- Erquelinnes - Charleroi : ponts sur la Sambre à renforcer
- Namur - Liège - Visé : renforcement de la superstructure

axe nord-sud

- Mortsels - Lier - Louvain : voies supplémentaires ou nouveau tracé
- Péron - Ottignies - Fleurus - Charleroi : renforcement de la superstructure⁽⁸⁾.
- Fleurus - Auvelais : réouverture de la ligne 147 à double voie et électrification
- Auvelais - Ronet : l'opportunité de la 3e voie est à réexaminer vers 2000.
- Dinant - Athus (axe Athus-Meuse) : modernisation et électrification

interconnexion

Ath - Jurbise - Charleroi : renforcement de la superstructure

Les lignes qui composent le réseau de base sont progressivement équipées en vue de permettre la circulation des trains à 120 km/h, avec charge maximale de 22,5 tonnes par essieu. Un gabarit élargi est progressivement dégagé pour permettre la circulation du trafic combiné.

7. Amélioration de l'infrastructure des gares

La modernisation de Bruxelles Midi, Central, Nord et Quartier-Léopold est prévue, de même que celle de Gand-St-Pierre, avec création d'un parking. Des investissements sont prévus dans nombre d'autres gares, et notamment de nouvelles installations de téléaffichage à Anvers-Central, Berchem, Bruxelles Quartier-Léopold, Bruxelles-Schuman, Etterbeek, Gand-St-Pierre, Louvain, Liège-Guillemins, Malines, Ostende, Ottignies et Verviers.

8. Poursuite de la restructuration de la SNCB

Achat de nouveaux engins lourds pour travaux de voies, remplacement des engins arrivant en fin de vie, remplacement partiel du parc des locomotives « *Infrastructure* », installation de centrales électriques pour écarter les pointes de consommation...

NDLR : Toutes ces informations représentent les bases de travail jetées par la SNCB pour l'avenir. Les péripéties politiques récentes - publication d'un audit sur la situation financière de la SNCB et intervention directe d'Elío di Rupo, Ministre des Communications dans la gestion de la SNCB, remettront sans doute une partie de ces projets en question, à moins que ceux-ci ne soient différés dans le temps. Wait and see ! NDLR.

⁽⁸⁾ - l'établissement d'une 3e voie n'est plus envisagée sur cet axe.

La SNCB par ligne

□ Ligne 26 : ceinture est de Bruxelles : perspectives de desserte en 1995

Trans-fer suit de près l'évolution de la desserte « voyageurs » de cette ligne, qui pourrait devenir la vitrine d'un RER bruxellois.

Historique de la desserte actuelle

Depuis deux ans, sur demande de l'Exécutif de la Région bruxelloise, qui finance l'expérience à hauteur de 22 millions de francs par an, la SNCB avait développé une nouvelle offre de transport en trois étapes :

1. en septembre 1993, ajout en semaine d'une relation cadencée horaire Hal - Vilvorde aux relations déjà existantes Hal - Bruxelles-Schuman et Vilvorde - Etterbeek
2. en janvier 94 : ajout en semaine d'une seconde relation cadencée horaire Hal - Vilvorde
3. en mai 1994 : suppression des relations Hal - Bruxelles-Schuman et Vilvorde - Etterbeek et remplacement par une troisième relation cadencée horaire Hal - Vilvorde. Ajout d'une relation horaire cadencée Braine l'Alleud - Bruxelles-Quartier Léopold - Alost avec desserte des points d'arrêt

de Saint-Job et de Boondael sur la ligne 26.

Evaluation de la desserte actuelle

S'il est actuellement prématuré de tirer des conclusions des résultats de la nouvelle desserte Braine l'Alleud - Bruxelles Quartier-Léopold - Alost, les premiers échos sont néanmoins encourageants.

Par contre, la suppression de la relation directe Hal - Bruxelles-Schuman semble avoir eu un impact négatif, et de nombreuses plaintes ont été enregistrées en provenance des services de gendarmerie installés à Etterbeek, des Communautés Européennes, de la VUB et de l'ULB, et d'autres particuliers.

D'autre part, la desserte des points d'arrêt de Boondael et Saint-Job par les trains de la relation Braine-l'Alleud - Alost ne donne pas de correspondance satisfaisante aux usagers de la ligne 26 se rendant à Etterbeek, Quartier-Léopold et Schuman.

Propositions

La SNCB suggère de poursuivre à partir de mai 1995 l'expérience de la ligne 26, moyennant quelques adaptations néces-

sités par les demandes de la clientèle et à condition que le coût supplémentaire de ces adaptations, soit 36 millions de francs par an ⁽⁹⁾, soit supporté par le Région Bruxelloise.

En pratique, les nouveaux horaires seraient construits comme suit :

1. maintien de la desserte Braine l'Alleud - Alost
2. maintien de deux relations par heure entre Hal et Vilvorde
3. restauration des deux relations par heure entre Hal et Bruxelles-Schuman d'une part, Vilvorde - Etterbeek d'autre part.

Ligne 50 : Bruxelles - Oostende: réaménagement du quartier de la gare de Gand-Saint-Pierre

Le quartier de la gare de Gand-Saint-Pierre est actuellement l'objet de polémiques sur son réaménagement en profondeur

Le tunnel sous les voies ferrées

Depuis juin 1992, le percement d'un nouveau tunnel est en cours sous les voies ferrées et les quais de la gare de Gand-St-Pierre. Destiné à relier la place Marie-

⁽⁹⁾ - en cas de refus de ce subside complémentaire, la SNCB prolongerait la desserte actuelle jusqu'à mai 1996, si la contribution de base de 22 millions de francs/an de la Région de Bruxelles-Capitale est maintenue. Si la Région cesse de verser tout subside, la SNCB reviendra à l'exploitation de base : Vilvorde - Etterbeek, Hal - Bruxelles-Schuman et Braine l'Alleud - Alost, sans aucune navette Hal - Vilvorde.

Henriette, en face de la gare, et l'avenue Saint-Denis, au sud de celle-ci, il est aujourd'hui pratiquement terminé en son gros oeuvre. Reste à placer les escalators qui déboucheront sur les différents quais de la gare. D'une longueur de 120 mètres, d'une largeur de 13 mètres pour une hauteur de 4,60 mètres, ce tunnel a pour fonction principale de permettre à de Lijn, société de transports en communs flamande, de prolonger sa ligne de tram n°1 de la gare vers Zwijnaarde en passant par l'hôpital universitaire.

La pose de voies de trams dans le tunnel et dans le quartier au sud de la gare ne pourra cependant intervenir avant quelque 18 mois : le temps de placer un réseau de collecteurs d'égouts destiné à relier l'hôpital universitaire et une partie de la commune de Merelbeke au réseau de collecteurs de la ville de Gand et à la station d'épuration des Ossemeersen.

Le prolongement de la ligne de tram n°1

Aussi, afin de réduire au minimum le retard que subira la mise en service de la nouvelle section de la ligne de trams n°1, De Lijn va placer les rails à partir du nouveau terminus, soit par le Zwijnaardse-dries et l'autoroute.

le réaménagement de la place Marie-Henriette (= place de la gare)

De plus, la mise en service du nouveau souterrain sous la gare Saint-Pierre doit aller de pair avec

un réarrangement de la place Marie-Henriette, face à la gare SNCB. L'aménagement actuel de cette place est en effet chaotique avec enchevêtrement de la circulation des trams, autobus, taxis et... véhicules individuels. Un projet datant des années 1980, par lequel la MIVG de l'époque avait proposé la mise en souterrain des tramways avait provoqué un tollé général. Aussi, est-on aujourd'hui revenu à un projet de surface.

Reste à construire un parking pour les usagers du train. Le projet est actuellement resté dans ses cartons : pas de volonté politique, pas d'argent...

La première gare de Flandre par son trafic mérite mieux... □

compilation : J. Ganton

□ Ligne 53 - un Dry Port à Muizen

Confrontée à la dégringolade vertigineuse de son trafic « marchandises » (dites aujourd'hui « fret »), la SNCB tente de trouver des solutions nouvelles afin d'attirer des parts de marché abandonnés progressivement à la route depuis une dizaine d'années.

Pour tenter d'enrayer ce phénomène, la SNCB se tourne vers le transport combiné, c'est à dire le transport qui combine plusieurs modes : la voie d'eau, le rail et la route. Il y a belle lurette que la SNCB est présente dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge, cherchant à capter la clientèle qui envoie ses marchandises dans des conteneurs et autres

caisses mobiles faciles à manutentionner. Elle se tourne maintenant vers le trafic rail-route. C'est dans cet esprit que, le 31 mai dernier, la SNCB a inauguré *Dry Port Muizen* ⁽¹⁰⁾, qui n'est autre qu'un centre de transport intermodal, axé sur le rail et la route, et dont le but principal est de profiter des nouvelles opportunités créées par l'ouverture du tunnel sous la Manche.

La gare de marchandises de Muizen, dans la banlieue de Malines, a été choisie pour l'implantation du *Dry Port Muizen*, car elle se situe au croisement de deux axes marchandises majeurs, l'axe nord-sud Hollande - France, et l'axe Anvers - Grand-Duché de Luxembourg. *Dry Port Muizen* est, comme son nom l'indique, un « terminal sec », puisqu'il n'est installé ni dans un port ni en bordure d'une voie d'eau. Les débouchés et la taille des installations ferroviaires y offrent en fait les conditions requises pour réaliser un transfert rapide des conteneurs et autres caisses mobiles d'un camion routier vers un wagon de chemin de fer et vice-versa. Situé non loin des autoroutes E 19 Anvers - Bruxelles et E 40 Ostende - Liège, en bordure de la grand-route Malines - Louvain, le terminal de la SNCB est conçu pour traiter 75 000 conteneurs et caisses mobiles par an. Il est équipé de deux voies de 600 mètres de long non électrifiées où les trains complets de conteneurs sont chargés et déchargés aisément, en moins de deux heures par train, grâce à deux

⁽¹⁰⁾ - « Dry Port », ou plutôt port sec, pour traduire ce nouveau barbarisme anglais, dont Etienne Schoupe et ses collaborateurs ont actuellement la manie.

grues routières « reach-stacker ». Les conteneurs sont stockés en attente dans une zone de trois et bientôt cinq hectares. Plus tard, si l'évolution est favorable, la SNCB pourrait établir deux voies supplémentaires, desservies par des *transtainers* (grues montées sur rail). La SNCB dispose aussi d'une « container freight station » avec aire de stockage couverte, et d'un « repairs-shop » qui permet la réparation rapide des conteneurs et autres caisses mobiles abîmés.

La raison d'être principale du Dry-Port de Muizen est d'ouvrir l'accès au tunnel sous la Manche au trafic des marchandises par rail. A cet effet, un train navette quitte tous les jours Duisbourg, au coeur de la Ruhr, pour Muizen, puis la plateforme intermodale de Willesden (près de Londres), avec prolongation possible jusqu'à Trafford Park, près de Manchester, selon l'horaire suivant :

Duisbourg	13.31	13.07	↑
Muizen	20.59	06.00	
Willesden	05.11	19.57	
Trafford P.	10.43	13.10	

Ce type de train transporte aussi bien des conteneurs classiques que des conteneurs-citerne ou des caisses mobiles.

Par la même occasion, Muizen est relié au terminal de Duisbourg, au coeur de la Ruhr, l'une des principales plaques tournantes du réseau allemand, et plus loin de l'Europe de l'Est.

De plus, le Dry Port de Muizen va jouer un rôle important dans le transport intermodal entre le

Benelux, l'Espagne et le Maroc. Des liaisons hebdomadaires sont désormais organisées jusqu'à la frontière franco-espagnole, à Irun, et jusqu'à Cadiz, au sud de l'Espagne. A Cadiz, une liaison maritime avec Tanger est possible et rapide grâce à des navires « Ro-Ro » ; le port marocain offre la desserte de tout le Maghreb. L'horaire du train est le suivant :

Muize	15.05	jour A	15.32	jour C
Irun	10.35	jour B	13.55	jour B
Cadiz	21.05	jour C	15.30	jour A

Enfin, Dry Port Muizen est en relation rapide avec les autres terminaux rail-route SNCB d'Anvers, Athus, Bressoux et Zeebrugge. □

□ Ligne 125 - les grands travaux en gare de Namur avancent

Première gare de Wallonie avec quelque 100.000 voyageurs par semaine, Namur a délivré en 1993 730.135 billets de service intérieur et 49.870 billets pour le service international, 18.297 Go-pass et 60.768 abonnements. Siège du passage de 408 trains de jour et 150 de nuit en semaine, la gare de Namur compte 233 employés et 84 ouvriers SNCB.

Ainsi que nous l'avons exposé dans notre livraison précédente, de grands travaux vont la métamorphoser.

Actuellement, les voyageurs de passage à Namur constatent l'avancement du chantier de l'érection de deux nouveaux quais, sur l'ancien faisceau de garage et

d'entretien. Ils sont destinés à faire passer le nombre de voies à quai à double issue de 7 (actuellement) à 11. Les nouveaux quais des voies 8 à 11, qui devraient être terminés en mai 1995, seront des quais hauts. Ils ont été conçus pour pouvoir supporter la fameuse dalle qui, à terme, devrait recouvrir les emprises ferroviaires de la gare et être en partie valorisée par des implantations commerciales. Au delà de la voie 11, à l'emplacement de l'ancien centre routier, sera construit le bâtiment du Ministère de l'Equipelement et des Transports wallon (MET).

Fin mai 1995 donc, les quais des voies 7 à 11 seront en service, ce qui permettra de mettre hors service une partie de la gare voyageurs actuelle pour travaux. Il est prévu ensuite de prolonger la nouvelle dalle au dessus des voies 1 à 7, ce qui suppose fondations nouvelles, colonnes, et établissement de nouveaux quais hauts. On en profitera pour revoir le grill d'entrée et de sortie de la gare de Namur, afin de supprimer les actuels ralentissements à 40 km/h sur une zone de quelque 2 km en amont et en aval de la gare. La SNCB espère porter la vitesse de référence à 80 km/h, afin de faire gagner de 4 à 5 minutes à tous les trains...

D'autres travaux plus lourds sont prévus : construire un caisson pour isoler visuellement et phoniquement les voies 1 et 2, réservées au trafic des marchandises lourdes de l'axe Athus-Meuse, et creuser un pont-tube afin de séparer les itinéraires Bruxelles - Luxembourg et Charleroi - Liège à la sortie de Namur côté Huy. Enfin, une cabine

de signalisation nodale remplacera l'actuelle installation aujourd'hui dépassée.

Bref, des travaux qui nous mèneront bien au-delà de l'an 2000...

*d'après Vers l'Avenir - 29/11/94
compilation : Michel de Greiff*

□ Ligne 147 section Sombreffe - Fleurus : on ferme !

Sombreffe - Fleurus. L'avant dernier tronçon subsistant de la ligne 147 Tamines - Fleurus - Gembloux - Ramillies - Landen vient d'être déclaré hors inventaire par la SNCB, ainsi qu'on a pu le lire plus haut.

Ce tronçon, long de 7 km, était encore maintenu en exploitation pour la desserte d'un marchand de grains établi à Sombreffe. Comme celui-ci ne confie plus de trafic au rail depuis quelque temps, la SNCB abandonne le tronçon, selon un schéma connu, et le fera certainement défermer prochainement. Le GTF asbl a eu l'occasion de circuler sur ce tronçon le 20 août dernier, dans le cadre d'un périple en province due Hainaut, grâce à une rame réversible de voitures M2 tractée ou poussée selon le cas par la locomotive diesel 6288 de Monceau.

De la ligne 147, ne reste plus à l'inventaire de la SNCB que le court tronçon Fleurus - Tamines, qui devrait être réhabilité, mis à double voie et électrifié dans le cadre de

l'aménagement de l'axe marchandises Nord-Sud Anvers - Namur - Dinant - Grand-Duché de Luxembourg... □

□ **Ligne 155 Marbehan -Croix-Rouge : de nouvelles perspectives de trafic des marchandises ?**

*A*lors que nos voisins français utilisent volontiers le rail pour l'évacuation de leur production d'eau minérale, la SNCB, elle, a perdu ce type de trafic par exemple depuis 1971 à Spa, où toute la production de l'usine d'embouteillage « Spa-Monopole », installée en bordure de la gare de Spa, est évacuée par camions, au mépris de la tranquillité de la ville et de ses abords.

De même, lorsque le groupe Perrier a décidé, au milieu des années quatre-vingts, d'installer l'usine de production d'eau minérale « Valvert » à Etalle, il choisit d'évacuer sa production par la route, malgré la proximité de la voie ferrée Marbehan - Croix-Rouge. Encore exploitée aujourd'hui pour les besoins de la scierie Dussausois établie en gare de Croix-Rouge, la ligne a été dédaignée par les responsables de Valvert, qui, selon leurs déclarations, n'avaient pas obtenu de la SNCB des conditions et tarifs aussi intéressants que les prix proposés par les transporteurs routiers.

Récemment, B-Cargo a recontacté les responsables de l'usine Valvert pour étudier la possibilité de

participer à l'évacuation de la production d'eau minérale. Le mieux serait de raccorder directement les installations Valvert au rail par un embranchement particulier : quelques kilomètres, un investissement d'une septantaine de millions de francs. La Région wallonne serait prête à subsidier cet aménagement à hauteur de 80 %, à condition que l'entreprise signe un contrat d'utilisation, et finance le reste avec B-Cargo. L'intérêt de ce raccordement serait notamment de pouvoir joindre rapidement, par le rail, le port d'Anvers, et ainsi de permettre au groupe Valvert de se lancer dans la grande exportation. Du côté des dirigeants de l'usine, on parle surtout de tarifs et de rentabilité. On se demande en outre si c'est bien à l'utilisateur de payer les frais d'un raccordement industriel !

Dans la région, on souhaite le raccordement de l'usine Valvert au rail. Cela conforterait la position de la ligne Marbehan - Croix-Rouge, qui actuellement n'est desservie que par un train par semaine. De plus, on pourrait y installer, à Huombois précisément, le long du rail, une zone de travail et de chargement pour les exploitants forestiers : une idée émise il y a quelques années déjà, et qui est aujourd'hui au point mort, notamment parce que le secteur n'ose pas investir le long d'une ligne de chemin de fer dont l'avenir ne paraît pas assuré. La décision de l'usine Valvert de se raccorder au rail changerait évidemment les données du problème... □

□ **Ligne 163 section Bastogne-Nord - Gouvy : on déferre !**

Les amateurs ferroviaires s'y attendaient depuis longtemps : ils ne donnaient plus très cher de la ligne hors service joignant Bastogne à Gouvy...

On a lu par ailleurs que la SNCB avait classé hors inventaire fin février 1994 cette section de ligne, qui fut le théâtre de nombreux voyages du GTF asbl⁽¹⁾. C'était en fait le prélude au démontage de la ligne... Celui-ci vient de commencer en décembre : nul doute qu'au printemps prochain, il n'y aura plus d'infrastructure ferroviaire sur cette ligne...

Quant à la section Libramont - Bastogne-Nord, temporairement fermée au trafic depuis un an 1/2, son sort est toujours au point mort. Elle a été parcourue de bout en bout par un train de voyageurs spécial lors des commémorations de la bataille des Ardennes à Bastogne, au mois de décembre 1994. □

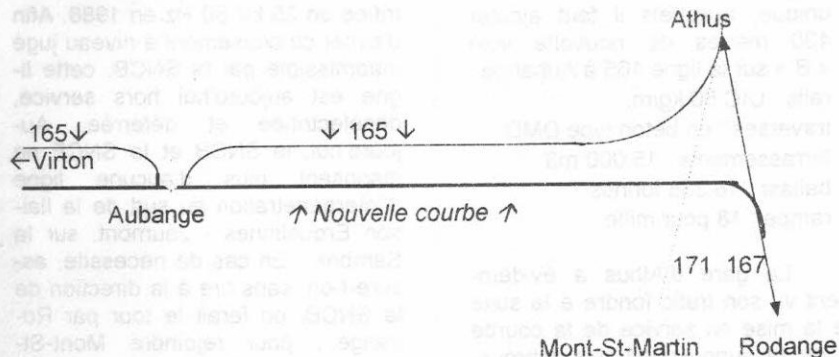
J.C. Léonard

⁽¹⁾ - cette section de ligne est décrite, avec de nombreuses illustrations, dans Trans-fer spécial n°4 (trains en liberté de La Panne à Losheimergraben). Il est toujours disponible par versement d'une somme de 485 F envoi compris à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

□ **Ligne 165 Virton - Athus ; mise en service de la « nouvelle » courbe de Rodange**

C'est le dimanche 25 septembre dernier, à 16h216 très précises, que la liaison directe à voie unique entre Aubange (SNCB) et Rodange (CFL), a été mise en service.

Pour rappel, cette courbe de raccord, de quelques centaines de mètres, a été construite dans le cadre du rééquipement complet de la ligne Athus-Meuse, afin de permettre notamment aux trains de marchandises reliant la Belgique aux usines ARBED du bassin de l'Alzette au Grand-Duché de Luxembourg, d'éviter un rebroussement coûteux en temps en en personnel en gare SNCB d'Athus. C'est donc le train 47931 St-Ghislain - Belval-Usines, chargé de coke, qui a inauguré la ligne, avec ses 30 wagons d'un tonnage total de 1671 tonnes. La traction était assurée par les locomotives diesel 5216 et 5312 de la SNCB.



Les caractéristiques de la nouvelle « courbe de Rodange » :

Pour bien expliquer la situation de la « courbe de Rodange », décrivons-la au départ d'Halanzy. Nous sommes sur l'Athus-Meuse, à quelques centaines de mètres en amont d'Athus. Rappelons que, sur les quelques centaines de mètres précédant Athus, la ligne 165 Virton-Athus a été mise à simple voie du temps de l'usine MMRA d'Athus, qui avait obtenu de la SNCB de pouvoir disposer de la deuxième voie pour ses besoins propres. Malgré la disparition de l'usine, au milieu des années septante, la situation est restée en l'état jusqu'à aujourd'hui. C'est donc à la BK 14 de la ligne 165 que celle-ci passe à simple voie. A quelques dizaines de mètres de là, sur la section à voie unique, la SNCB a posé un aiguillage donnant accès à la nouvelle courbe de Rodange, qui a été construite pour une voie unique, mais au gabarit électrique bien entendu. Celle-ci coupe à angle droit la ligne 167 Athus - Mont-St-

Martin aujourd'hui désélectrifiée et défermée, afin de se brancher directement et en territoire belge sur la ligne électrifiée 171 Athus - Rodange. Ici, le raccordement est provisoire : la ligne 171 a été mise provisoirement à simple voie au départ d'Athus, ce qui a permis de brancher le nouveau raccord par un simple aiguillage. Les CFL comptent réorganiser le plan des voies de Rodange en 1996 ou en 1998 ?, ainsi que la signalisation : de Rodange, une des voies de la ligne 171 sera spécialisée au trafic avec Athus, l'autre au trafic direct vers Virton, via la nouvelle courbe.

L'accès à la courbe de Rodange, dans les deux sens de circulation est commandé par le block 105 d'Athus. Néanmoins, le block 51 d'Halanzy a été remis en service en permanence afin de gérer la nouvelle situation.

Voici les spécifications techniques de la courbe :

- longueur : 700 mètres de voie unique, auxquels il faut ajouter 430 mètres de nouvelle voie « B » sur la ligne 165 à Aubange.
- rails : UIC 60 kg/m.
- traverses : en béton type DMD
- terrassements : 15.000 m³
- ballast : 16.335 tonnes
- rampe : 18 pour mille.

La gare d'Athus a évidemment vu son trafic fondre à la suite de la mise en service de la courbe et de la suppression des rebroussements des trains Belgique - Belval-Usines et retour. Plusieurs postes de travail ont été supprimés, les cheminots encore en place assurant notamment la desserte du terminal conteneurs d'Athus, en plein essor : celui-ci aligne aujourd'hui ses conteneurs multicolores en ce lieu où, pendant des années, les trains se suivaient à distance de block, là où l'immense usine de la MMRA n'en finissait pas d'engloutir la minette lorraine. Demain, le terminal conteneurs espère bien s'étendre au centre du nouveau triangle ferroviaire ainsi formé par la nouvelle courbe de Rodange : il faudra pour cela rétablir l'ancien passage à niveau de la défunte usine. La gare d'Athus peut sans doute aussi compter sur le développement du trafic de ferrailles pour la nouvelle aciérie électrique de l'ARBED : à cet effet, le chantier de ferrailles « *Paridans* » d'Aubange pourrait bien solliciter le développement de ses installations ferroviaires...

Rappelons enfin encore une fois que cette nouvelle courbe croise à angle droit l'ancienne ligne 167 Athus - Mont-St-Martin, qui

avait été mise à simple voie et électrifiée en 25 kV 50 Hz en 1988. Afin d'éviter ce croisement à niveau jugé inadmissible par la SNCB, cette ligne est aujourd'hui hors service, désélectrifiée et défermée. Aujourd'hui, la SNCB et la SNCF ne disposent plus d'aucune ligne d'interpénétration au sud de la liaison Erquelines - Jeumont, sur la Sambre... En cas de nécessité, assure-t-on, sans rire à la direction de la SNCB, on ferait le tour par Rodange... pour rejoindre Mont-St-Martin. A l'époque du concept *just in time* dans les entreprises et du Pôle Européen de Développement transfrontalier installé dans la région, on ne sait s'il faut rire ou pleurer...

155

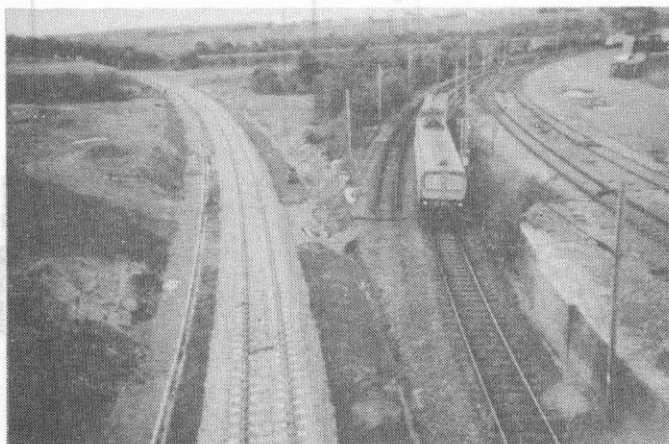
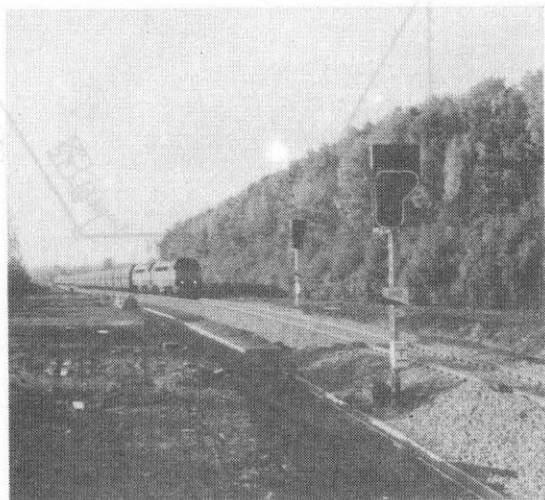
□ Ligne 166 - Bertrix : nouvelle sonorisation

Si vous passez à Bertrix, gare de correspondance entre les auto-rails Dinant - Libramont et Virton - Libramont, ne soyez pas surpris !

Vous serez accueillis par une toute nouvelle sonorisation des quais !

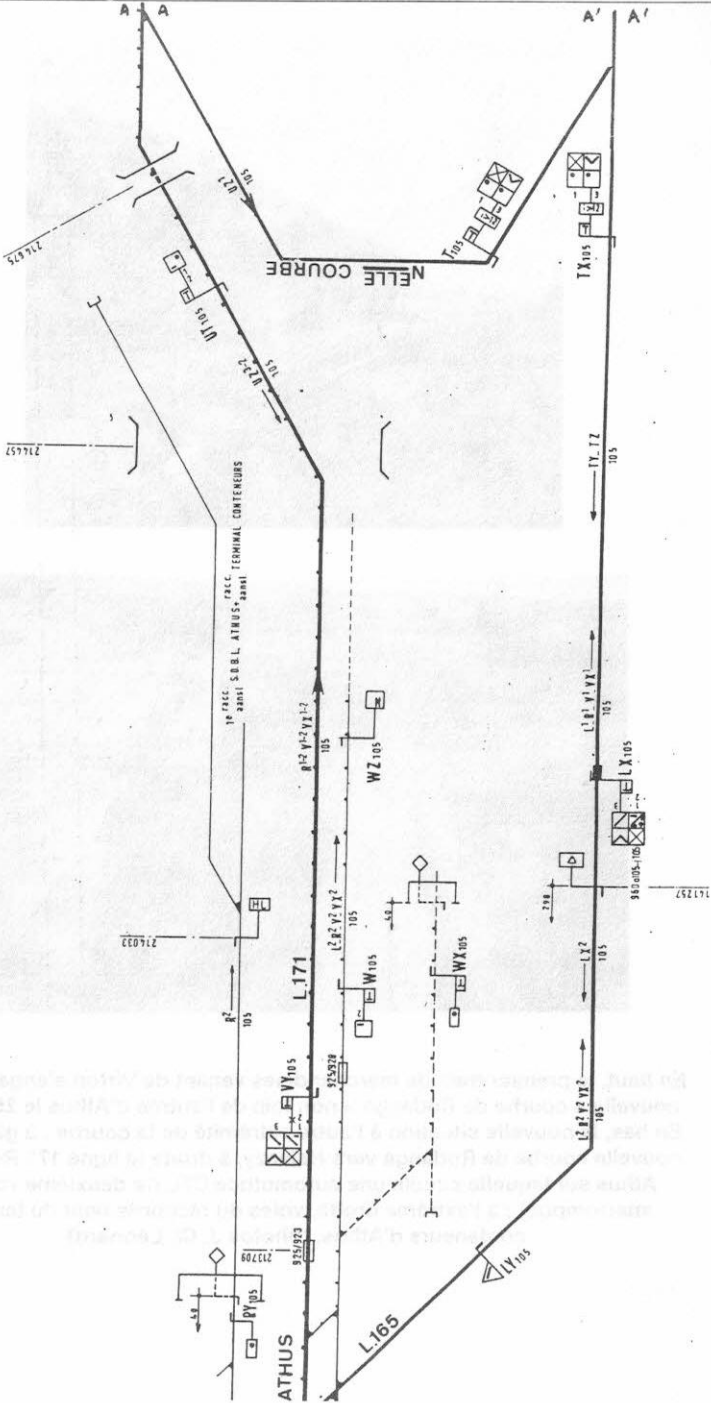
On n'arrête pas le progrès !

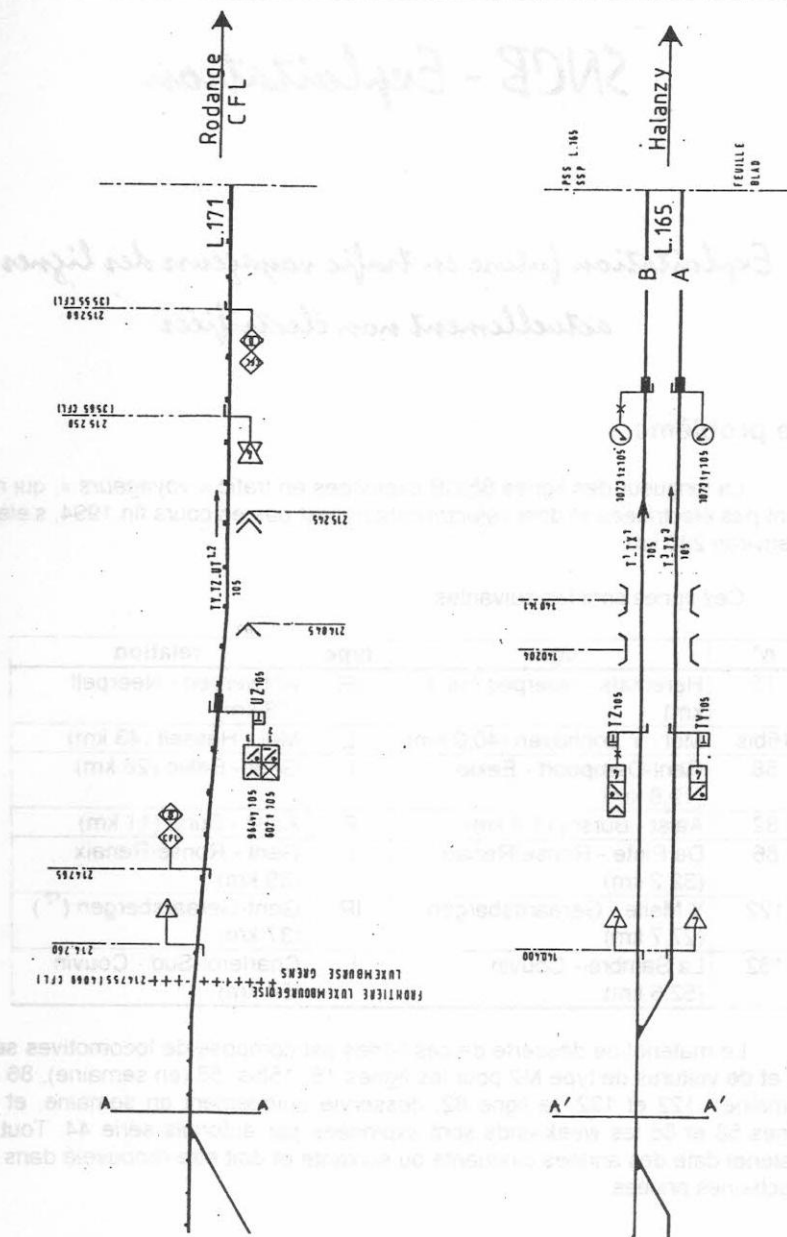
155



En haut, le premier train de marchandises venant de Virton s'engage sur la nouvelle « courbe de Rodange » non loin de l'entrée d'Athus le 25/9/1994. En bas, la nouvelle situation à l'autre extrémité de la courbe : à gauche, la nouvelle courbe de Rodange vers Halanzy, à droite la ligne 171 Rodange - Athus sur laquelle circule une automotrice CFL (la deuxième voie est interrompue) ; à l'extrême droite, voies du raccordement du terminal conteneurs d'Athus. (photos J. Cl. Léonard)

PSS





Nouveau PSS des environs d'Athus et de la « courbe de Rodange » au 25/9/94
(doc. SNCB)

SNCB - Exploitation

Exploitation future en trafic voyageurs des lignes actuellement non électrifiées

Le problème...

La longueur des lignes SNCB exploitées en trafic « voyageurs », qui ne sont pas électrifiées et dont l'électrification n'est pas en cours fin 1994, s'élève à environ 230 km.

Ces lignes sont les suivantes :

n°	ligne	type	relation
15	Herentals - Neerpelt (44,4 km)	IR	Antwerpen - Neerpelt (78 km)
15bis	Mol - Y Zonhoven (40,0 km)	L	Mol - Hasselt (43 km)
58	Gent-Dampoort - Eeklo (19,8 km)	L	Gent - Eeklo (26 km)
82	Aalst - Burst (11,4 km)	P	Aalst - Burst (11 km)
86	De Pinte - Ronse/Renaix (32,2 km)	L	Gent - Ronse/Renaix (39 km)
122	Y Melle - Geraardsbergen (27,7 km)	IR	Gent-Geraarsbergen ⁽¹²⁾ (37 km)
132	La Sambre - Couvin (52,6 km)	L	Charleroi-Sud - Couvin (54 km)

Le matériel de desserte de ces lignes est composé de locomotives série 62 et de voitures de type M2 pour les lignes 15, 15bis, 58 (en semaine), 86 (en semaine), 122 et 132. la ligne 82, desservie uniquement en semaine, et les lignes 58 et 86 les week-ends sont exploitées par autorails série 44. Tout ce matériel date des années cinquante ou soixante et doit être renouvelé dans les prochaines années.

⁽¹²⁾ - cette relation IR a actuellement son origine à De Panne. Mais la ligne 73 De Panne - Deinze est actuellement en cours d'électrification (mise en service prévue pour 1995).

Par ailleurs, la SNCB a aussi planché sur la desserte voyageurs future des lignes 165-166 : il s'agit des relations « L » Dinant - Bertrix - Libramont (85 km) et Libramont - Bertrix - Virton (57 km). Ces relations sont actuellement assurées par les quadragénaires autorails série 44/45... à bout de souffle. L'électrification de l'axe Athus-Meuse, que ces relations desservent partiellement, est aussi prévue, mais en 25 kV 50 Hz pour les besoins du trafic des marchandises. L'exploitation « voyageurs » de cet axe en traction électrique nécessiterait l'acquisition d'automotrices électriques bitension, dont en principe seule une version à 3 caisses, destinée au trafic « IC » sera disponible à partir de 1996.

L'étude

La SNCB a comparé les dépenses d'investissements et d'exploitation relatives à la desserte future de ces différentes relations selon les dépenses d'électrification à prévoir et selon le type de matériel envisagé : autorails diesel ou automotrices électriques. Notons à ce sujet que la SNCB n'envisage pas la desserte future des relations considérées par rame tractée : aux heures creuses, une à deux caisses suffisent partout. Aux heures de pointe, l'affluence ne nécessite que très rarement une composition de train supérieure à 4 voitures.

Il faut savoir qu'une automotrice à deux caisses de type « classique »⁽¹³⁾ coûte à l'achat 130 millions de francs en version monocourant et 150 millions en version bitension. L'adjonction d'une voiture intermédiaire pour porter la composition à trois caisses coûte 25 millions.

Par comparaison, un autorail diesel à deux caisses coûte 110 millions de francs (l'autorail de référence est l'engin *Deutsche Bahn* du type VT 628.4 dont les CFL viennent d'acquérir 2 exemplaires pour la desserte de la relation Luxembourg - Wasserbillig - Trêves), en version à double motorisation, pour obtenir des performances voisines de celles d'automotrices électriques pour les temps de parcours. Un autorail à caisse unique coûte, lui, 60 millions de francs.

D'autre part, le coût de l'électrification des sept lignes actuellement exploitées en traction diesel s'élèverait à une somme totale de 5 milliards 658 millions de francs : dans le détail, 1 milliard 93 millions pour la ligne 15 Herentals - Neerpelt, 1 milliard 36 millions pour Mol - Y Zonhoven, 409 millions pour Gent-Dampoort - Eeklo, 160 millions pour Alost - Burst, 686 millions pour De Pinte - Ronse, 799 millions pour Y Melle - Gerrardsbergen, et... 1 milliard 475 millions pour la ligne 132 La Sambre - Couvin.

⁽¹³⁾ - c'est à dire avec des normes de confort moins élevées que celles qui ont été arrêtées pour les futures automotrices triples tranche 1996 (pas d'air conditionné, par d'intercirculation entre automotrices...)

Les résultats

La SNCB propose de ne pas électrifier les tronçons de ligne Herentals - Neerpelt, Mol - Y Zonhoven, Gent-Dampoort - Eeklo, Aalst - Burst, de Pinte - Ronse, Y Melle - Gerrardsbergen et la Sambre - Couvin.

La SNCB propose par contre l'acquisition de 80 autorails diesel doubles (réserve comprise), pour assurer dans le futur non seulement l'exploitation de ces lignes, mais aussi la desserte voyageurs de l'axe *Athus-Meuse* ⁽¹⁴⁾. Pour maintenir le service des voyageurs actuels, voici le nombre d'autorails diesel doubles à mettre en ligne sur chaque relation considérée

- IR Antwerpen - Hasselt : 15 autorails
- L Mol - Hasselt : 2 autorails
- L Gent- St-Pieters - Eeklo : 7 autorails
- P Aalst - Burst : 1 autorail
- L Gent - Ronse/Geraardsbergen : 28 autorails
- L Charleroi - Couvin : 8 autorails
- L Libramont - Dinant/Virton : 7 autorails
- réserve : 12 autorails.

D'après la SNCB, cette solution permet de réduire les investissements de 7 milliards 700 millions de francs, tout en offrant un service équivalent à la clientèle...

Il ne reste plus maintenant qu'à prendre une décision. la balle est dans le camp du Conseil d'Administration.

Petite remarque finale : plus personne ne parle de la ligne Libramont - Bastogne, où l'exploitation ferrée est suspendue depuis bientôt deux ans... Dossier définitivement enterré ?

⁽¹⁴⁾ - pour la desserte des relations Libramont - Dinant/Virton, la SNCB propose, semble-t-il, l'exploitation par autorails diesel à des fins de globalisation de commande de nouveau matériel. Le matériel électrique bitension tranche 1996 est jugé trop coûteux et luxueux à l'achat pour ce type de desserte. La conception d'une petite série de matériel électrique bitension pour ce type de relation serait, elle, hors de prix...

Le départ des trains vers la Belgique en gare SNCF de Lille-Flandres

Nous reprenons de notre consœur CFTY-Tourail n°123 nov/déc. 94 page 15 la nouvelle procédure de départ en gare de Lille-Flandres, applicable par exemple aux trains IC de la relation Lille - Gand-St-Pierre - Anvers (Central).

Il faut d'abord savoir que, sur le réseau SNCF, l'ordre de départ des trains de voyageurs était jusqu'à présent donné, non pas par le chef-garde selon l'usage SNCB, mais par un agent de la SNCF à quai, appelé *expéditeur*, et muni du traditionnel « guidon ».

Depuis le 25 septembre dernier, cet agent SNCF - économies obligent, là aussi - est supprimé à Lille-Flandres et c'est le chef-garde SNCB qui doit officier à sa place selon une nouvelle procédure SNCF.

Sur chaque quai de Lille-Flandres, la SNCF a installé une borne dite *borne SEIFEL*. Cet appareillage est actionné par une clé SNCF spéciale dite « *clé monocoup* » dont tous les chefs-gardes SNCB appelés à desservir la ligne ont reçu un exemplaire.

La procédure de départ d'un train de voyageurs est désormais la suivante. Le chef-garde du train en partance actionne une première fois le contacteur de la borne en plaçant celui-ci sur la position « P » : il signale ainsi à la cabine de signalisation que le personnel du train est au complet et que le convoi est en état de fonctionnement. Une lampe rouge s'allume à la borne. Vingt secondes avant le départ du train, nouvelle manœuvre : le chef-garde retourne à la borne et place le contacteur en position « S » : une sonnerie retentit, un voyant lumineux vert s'allume, à condition que le signal de départ soit au passage, et les indications concernant le train s'effacent sur les écrans d'information pour voyageurs placés face aux quais. Il ne reste plus au chef-garde qu'à répercuter l'ordre de départ au conducteur via le voyant « portes fermées » apparaissant au poste de conduite de la rame M4...

Rappelons qu'en Belgique, l'ordre de départ du train est donné par le chef-garde via l'installation « *opérations terminées* (IOT) » lorsqu'elle existe. Lorsque les portes de la rame sont fermées et le train prêt à partir, le chef-garde manipule un commutateur à quai. Celui-ci provoque l'allumage d'une ampoule de couleur rouge, puis après 7 secondes de 6 lampes blanches en couronne (la marguerite) indiquant au conducteur que les opérations à quais sont terminées et qu'il peut partir moyennant respect de la signalisation bien sûr. En général, ce dispositif est asservi à la signalisation en bout de quai.

SNCB - Matériel

Vente de deux automotrices « Break » SNCB aux CFL

Comme nous l'avions laissé entendre dans nos livraisons précédentes, c'est le 25 octobre dernier que la SNCB a procédé à la vente de deux automotrices « Break » (composition à 3 caisses) de son parc aux Chemins de fer luxembourgeois (CFL). Ce sont les matricules 325 et 326 qui ont ainsi été cédés aux CFL pour le prix unitaire de 130 millions de francs.

Réceptionnées en gare de Luxembourg le 28 octobre dernier, ces deux automotrices ne se distinguent actuellement de leurs homologues belges que par le sigle CFL doré (nouvelle version), qui a été apposé à la place du logo « B » situé sur les bas de flancs des différentes voitures.

Pour le reste, ces deux automotrices désormais luxembourgeoises gardent le numéro matricule belge, sont toujours entretenues à l'atelier de Stockem, et restent totalement intégrées au roulement de leurs consoeurs belges de Stockem, affectées à la relation Bruxelles - Luxembourg.

Dans le chef des CFL, cet achat permet la compensation en nature, et non pas en espèces sonnantes et trébuchantes, des prestations kilométriques qu'effectue la SNCB sur le réseau ferroviaire grand-ducal. Précisons toutefois que le contrat de vente prévoit une « clause de reprise ». En cas de non-circulation des automotrices 325 et 326, la SNCB s'oblige à racheter les deux automotrices aux CFL.

C'est la deuxième intégration de matériel étranger dans le parc des *Chemins de fer luxembourgeois*. Rappelons en effet que les CFL ont récemment acheté deux autorails diesel doubles VT 628/928.505 et 506 (construction DÜWAG, AEG, Henningsdorf et LHB) de la *Deutsche Bahn*, afin de revaloriser la relation Luxembourg - Trèves et d'y organiser une desserte cadencée à l'heure, à partir du service d'été 1994⁽¹⁵⁾. Ici aussi, comme pour les deux automotrices rachetées à la SNCB, les deux autorails portent le nouveau sigle CFL sur la face avant, mais gardent la livrée et la numérotation DB, ainsi que leur affectation au dépôt palatin de Kaiserslautern.

Membres utilisateurs de la « ligne du Luxembourg », vérifiez le numéro de l'automotrice que vous empruntez : vous saurez ainsi si vous roulez « belge » ou « luxembourgeois ».

J. Cl. Léonard

⁽¹⁵⁾ - cette relation est électrifiée en 25 kV côté luxembourgeois et en 15 kV côté allemand, avec section de séparation sur le pont international de Wasserbillig. Pourtant, les CFL n'ont pas acheté d'automotrice électrique bi-cfréquence, un modèle non disponible chez les constructeurs européens et par ailleurs trop coûteux à concevoir en si petite série.

Matériel SNCB affecté aux relations voyageurs au service d'été 1995

A l'occasion de la mise en vigueur des horaires d'été au 28 mai 1995, la SNCB modifie le type de matériel affecté à certaines de ces relations « voyageurs ».

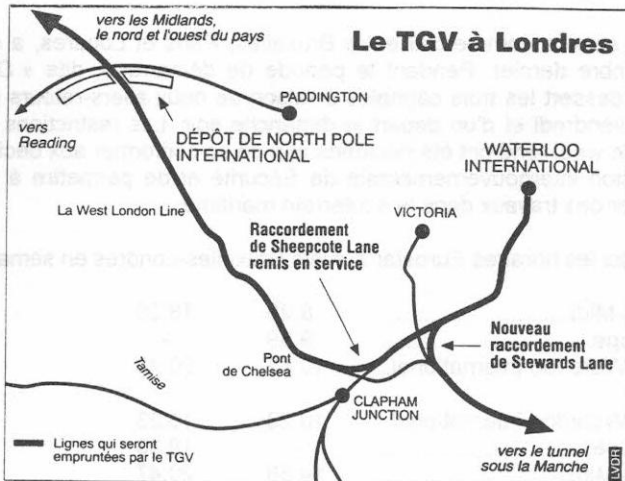
Nous croyons dès lors utile de publier ci-après la liste des relations voyageurs IC, IR et L ⁽¹⁶⁾ prévues, avec le type de matériel qui y sera affecté. Chacun pourra ainsi vérifier quel type de matériel sera affecté à son train préféré !

Type	Relation	Matériel affecté
IC A	Bruxelles - Amsterdam	Locomotive série 11 + rame réversible NS
IC B	Ostende - Eupen	Voitures M4 (service intérieur) Voitures I 10 (service international vers Köln)
IC C	Anvers - Lille	Voitures M4 en rames réversibles
IC E	Ostende - Roosendaal	Automotrices quadruples (avec renfort d'automotrices doubles classiques aptes à 140 km/h)
IC F	Knokke/Blankenberge - Genk/Maastricht	Automotrices « Break » triples
IC G	Schaerbeek - Courtrai - Ostende	Voitures M4 en rames réversibles (avec renfort de voitures M4 en rames ordinaires non réversibles)
IC H	Gand-St-P. - Dinant	Automotrices « Break » triples
IC I	Schaerbeek - St-Ghislain - Quiévrain	Automotrices « Break » triples
IC J	Liers - Tournai	Automotrices « Break » triples
IC K	Anvers-C. - Charleroi-Sud	Voitures M4 en rames réversibles
IC L	Bruxelles-M. - Luxembourg	Automotrices « Break » triples, dont les n°325-326 appartenant désormais aux CFL.
IC M	Schaerbeek - Tournai - Mouscron	Voitures M4 en rames ordinaires non réversibles (avec renfort de voitures M4 en rames réversibles)
IC N	Bruxelles-C. - aéroport	automotrices doubles type « Sabena »
IR a	Anvers-C - Charleroi S.	automotrices quadruples
IR b	Ath/Grammont - Anvers C.	automotrices quadruples (avec renfort d'automotrices doubles aptes à 140 km/h)
IR c	Anvers - Hasselt - Liège G.	automotrices doubles aptes à 140 km/h
IR d	Anvers - Neerpelt	locomotive diesel + voitures M2
IR f	Turnhout - Poperinge	automotrices doubles aptes à 140 km/h
IR h	Gand-St-P - Bruxelles - St-Nicolas	automotrices triples
IR i	Grammont - La Panne	locomotive diesel + voitures M2

⁽¹⁶⁾ - pour un classement rationnel des relations de type « L », nous avons ajouté le(s) numéro(s) de ligne correspondant(s), dont nous avons fait notre propre critère de classement... pour la présentation du tableau.

Type	Relation	Matériel affecté
IR k	Louvain - St-Nicolas	locomotive électrique + voitures M2
IR m	Liers - Charleroi S.	locomotive électrique + voitures M2
IR n	Charleroi-S. - Tournai	automotrices doubles aptes à 140 km/h
IR o	Louvain-la-Neuve - Schaerbeek - Binche	automotrices quadruples (avec renfort d'automotrices doubles aptes à 140 km/h)
IR p	Liège - Luxembourg	locomotive diesel série 55 apte au chauffage électrique + voitures M4
	Liège - Gouvy	locomotive diesel série 55 + voitures M2
L 12	Anvers - Essen	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 15	Lier - Herentals	automotrices doubles tranche 900
L 15	Mol - Hasselt	locomotive diesel + voitures M2
L 21	Landen - Hasselt	automotrices doubles tranche 900
L 25	Anvers - Malines	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 25	Anvers - Bruxelles-Midi	automotrices quadruples (+automotrices doubles aptes à 140 km/h)
L 26	Hal - Schuman	automotrices doubles tranche 900
L 26	Malines - Etterbeek	automotrices doubles tranche 900
L 26	Vilvorde - Hal	automotrices doubles tranche 900
L35/ 16/15	Louvain - Anvers	automotrices doubles tranche 900
L36/ 96	Louvain - Braine-le-Comte	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 36	Liège - Waremme	automotrices doubles tranche 900
L 37	Eupen - Spa - Géronstère	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 37	Welkenraedt - Herstal	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 43	Herstal- Jemelle	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L50/ 26/ 124	Alost - Bruxelles-Schuman et Quartier-Léopold - Braine-l'Alleud	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L50/ 90	Gand - Alost - Grammont	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 50	Bruges - Gand St-P.	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 52	Anvers-C - Boom	automotrices doubles tranche 900
L 53	Gand - Malines	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 53b	Louvain - Malines	automotrices doubles tranche 900
L58/ 86	Eeklo - Gand-S-P. - Renaix	locomotive diesel + voitures M2
L 59	Anvers-C - St-Nicolas	automotrices doubles tranche 900
L 60	Termonde - Bruxelles-Midi	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 66	Courtrai - Bruges	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 89	Bruxelles-Midi - Audenarde	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 89	Audenarde - Courtrai	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 90	Ath - Mons	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 94b	Tournai - Lille	locomotive électrique série 12 + rame réversible voitures M4
L 96	Soignies - Quévy	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 112	Charleroi - La Louvière	automotrices doubles aptes à 130 km/h

Type	Relation	Matériel affecté
L 124	Nivelles - Bruxelles-Nord	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 125	Liège - Namur	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 130	Namur - Charleroi	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 130b	Charleroi - Jeumont (F)	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 132	Charleroi - Couvin	locomotive diesel + voitures M2 (rames réversibles)
L 139	Louvain - Ottignies	automotrices doubles tranche 900
L140/ 139	Charleroi-S. - Ottignies - Wavre	automotrices doubles aptes à 140 km/h
L 161	Bruxelles-Nord - Ottignies	automotrices quadruples (+ renfort automotrices doubles aptes à 140 km/h)
L 161	Namur - Ottignies	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 161d	Ottignies - Louvain-la-Neuve	automotrices quadruples (+ renfort automotrices doubles aptes à 140 km/h)
L 162	Namur - Arlon	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 162	Arlon - Luxembourg	automotrices doubles aptes à 130 km/h
L 165	Virton - Bertrix - Libramont	autorails série 45
L166/ 165	Dinant - Bertrix - Libramont	autorails série 45



Dossier Eurostar

Inauguration et mise en service

C'est le jeudi 13 octobre dernier que leurs Majestés le Roi Albert II et la Reine Paola ont inauguré officiellement la liaison Bruxelles - Londres en Eurostar.

Par la même occasion, ils ont pu inaugurer le nouveau terminal « Eurostar » de Bruxelles-Midi, dont les voies 1 et 2 sont désormais affectées à la réception et à l'expédition de ce nouveau train : elles sont du reste complètement isolées des autres installations ferroviaires par une paroi partiellement vitrée, en raison des mesures de sécurité draconiennes, type « aéroport » imposées par les autorités britanniques pour la circulation de ce train, notamment dans le tunnel sous la Manche.

Rappelons que 38 rames « Eurostar » ont été commandées en commun par la SNCB, la SNCF et EPS - filiale de British Railways : 31 rames « intercapitales », et 7 rames plus courtes et sécables pour la desserte du nord de Londres. Ces rames sont évidemment exploitées en pool, mais la SNCB est propriétaire de 4 des rames du parc « intercapitales », intégrées dans la classe 3 de la numérotation SNCB, et dont les motrices (deux par rame) sont numérotées de 3101 à 3108.

Le service commercial entre Bruxelles, Paris et Londres, a démarré le 14 novembre dernier. Pendant la période de démarrage, dite « Discovery », Eurostar dessert les trois capitales à raison de deux allers-retours par jour du lundi au vendredi et d'un départ le dimanche soir. Les restrictions de service pendant le week-end ont été décidées afin de se conformer aux décisions de la Commission intergouvernementale de Sécurité et de permettre à Eurotunnel d'effectuer des travaux dans le souterrain maritime.

Voici les horaires Eurostar actuels Bruxelles-Londres en semaine :

Bruxelles-Midi.....	8:28	18:26
Lille-Europe.....	9:39	-
Londres-Waterloo International..	10:43	20:43
Londres-Waterloo International..	10:23	16:23
Lille-Europe.....	-	19:33
Bruxelles-Midi.....	14:38	20:47

La liaison Bruxelles-Londres est donc actuellement couverte en 3h15 environ (attention au décalage horaire en Grande-Bretagne !). La fiabilité est celle de tout service en rodage, avec de gros problèmes en Grande Bretagne : la captation discontinue en 750 volts par 3e rail - interrompu aux passages à niveau et appareils de voie - provoque de nombreux déclenchements de l'électronique embarquée des rames Eurostar...

Actuellement, on assiste par ailleurs à une guerre des tarifs entre Eurostar, les compagnies aériennes et les Ferrys. La politique des responsables d'Eurostar est manifestement actuellement de capter la clientèle d'affaires aérienne. Pour le commun des mortels, à condition de ne pas être pressé, la liaison Bruxelles - Londres par la voie classique (train ou voiture + ferry) reste pour le moment largement plus économique... Une politique à revoir ?

Dans les pages suivantes, notre lecteur trouvera le dossier Eurostar mis au point par le service Presse et relations Publiques de la SNCB.

LA LIAISON BRUXELLES - LONDRES EN EUROSTAR

EUROSTAR offre une liaison nouvelle entre Bruxelles et Londres d'une part, Paris et Londres d'autre part. La relation est en tronc commun entre Londres et Lille. Les deux branches se séparent dans cette agglomération, l'une vers Bruxelles, l'autre vers Paris.

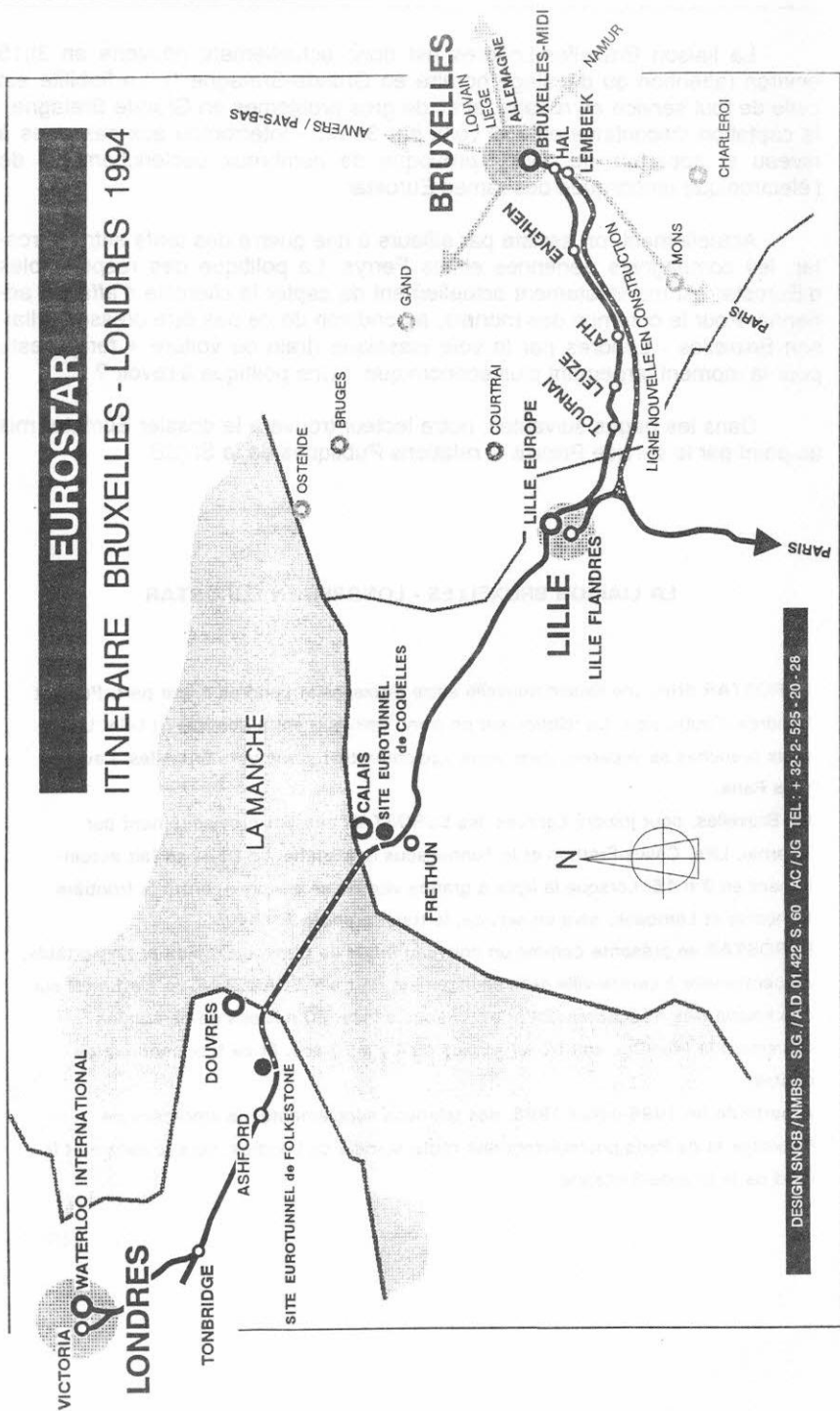
De Bruxelles, pour joindre Londres, les EUROSTAR passent provisoirement par Tournai, Lille, Calais-Fréthun et le Tunnel sous la Manche. Le trajet se fait actuellement en 3 h 15. Lorsque la ligne à grande vitesse en Belgique, entre la frontière française et Lembeek, sera en service, le trajet prendra 2 h 40.

EUROSTAR se présente comme un nouveau mode de transport rapide et confortable, de centre-ville à centre-ville sans changement de train. EUROSTAR va s'affirmer sur une liaison très fréquentée. En effet, chaque année, 50 millions de personnes traversent la Manche, soit trois fois plus qu'il y a 20 ans. Et ce flux continue de croître.

A partir de fin 1995-début 1996, des relations supplémentaires amorcées de Bruxelles et de Paris poursuivront leur route au-delà de Londres, vers le centre et le nord de la Grande-Bretagne.

EUROSTAR

ITINERAIRE BRUXELLES - LONDRES 1994



DESIGN SNCB / NMBS S.G. / A.D. 01.422 S.60 AC / J.G. TEL. + 32-2-525-20-28

En Belgique

En attendant la mise en service de la ligne nouvelle entre Lembeek et la frontière française, en 1997, les EUROSTAR Bruxelles-Londres emprunteront la ligne Bruxelles - Ath - Tournai existante. Quelques adaptations techniques effectuées sur cette ligne permettent aux EUROSTAR de rouler jusqu'à 140 km/h sur certaines sections. La ligne Bruxelles-Tournai est électrifiée en 3.000 volts continu. Les EUROSTAR fonctionneront sous cette tension sur cette ligne. Le changement de courant de traction en 25.000 volts alternatif a lieu après la bifurcation de Froyennes à la sortie de Tournai, lorsque la ligne vers Lille se détache de celle qui gagne Mouscron. Le conducteur du TGV abaisse les pantographes captant le courant 3.000 volts continu et relève ensuite les pantographes lorsqu'il a franchi un signal lui indiquant qu'il se trouve sous une caténaire alimentée en 25.000 volts alternatif.

En France

Les EUROSTAR entreront en France par la ligne Tournai - Blandain - Baisieux - Lille. A l'entrée de cette ville, ils rejoindront directement la ligne à grande vitesse Paris - Lille - Tunnel sous la Manche et pénétreront dans la nouvelle gare de Lille-Europe. Lorsque la ligne nouvelle sera en service en Belgique, la jonction des deux lignes à grande vitesse se fera quelques km plus au sud.

Lille-Europe, Euralille, Lille-Flandres

Lors de la mise en service d'EUROSTAR, plusieurs de ces trains feront un arrêt en gare de Lille-Europe. Celle-ci, ouverte en 1994, a été construite à 400 mètres de la gare de Lille-Flandres. Elle reçoit les EUROSTAR Bruxelles-Londres et Paris-Londres, et des TGV vers Paris venant du nord de Lille (Dunkerque, Boulogne, Calais). Elle est en outre gare de tête pour les TGV "interrégionaux" ou de "jonction". Ceux-ci permettent de rejoindre de nombreuses régions françaises en évitant Paris grâce à la ligne dite de "jonction" à grande vitesse construite à l'est de l'agglomération parisienne. Lille-Europe est établie sur trois niveaux et intégrée dans un vaste ensemble urbanistique: EURALILLE. Cette réalisation consiste en un nouveau quartier de services, d'affaires et se compose d'immeubles de logements, de bureaux, de surfaces commerciales, d'un parc et d'un centre de congrès pouvant accueillir 5.000 personnes.

Lorsque la ligne à grande vitesse (LGV) belge sera terminée, le trajet Bruxelles - Lille se fera en 30 minutes.

De son côté, Lille-Flandres, gare en cul-de-sac toute proche, est affectée au trafic régional et aux TGV Lille-Paris.

Vers le Tunnel sous la Manche

Au-delà de la gare de Lille-Europe, jusqu'à la gare de Frethun TGV (à l'ouest de Calais), les EUROSTAR circulent à une vitesse de 300 km/h. La ligne est contrôlée en permanence par un Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) unique situé à Lille.

Ensuite les EUROSTAR pénètrent dans le Tunnel sous la Manche dans lequel ils circulent à 160 km/h. Ils franchissent l'ouvrage en 20 minutes environ.

En Grande-Bretagne

En sortant du Tunnel, les EUROSTAR empruntent la ligne classique reliant Folkestone à Londres, en passant par Ashford et Tonbridge, pour rejoindre la gare de *London Waterloo International*. De nombreux travaux de modernisation ont été effectués sur cette ligne: voies, signalisation et ouvrages d'art.

Il existe un second itinéraire permettant de relier le tunnel à London Waterloo International: il se débranche à Ashford de la ligne normalement utilisée et gagne Londres en utilisant une autre ligne classique, par le nord-est du Kent. Il est prévu de construire une ligne nouvelle entre le Tunnel sous la Manche et Londres. La fin des travaux est programmée pour 2002.

La gare de London Waterloo International

A Londres, la gare TGV Waterloo International est une nouvelle gare TGV juxtaposée à la gare de *London Waterloo*. Elle est édifiée sur 4 niveaux, dont trois principaux: soit du haut vers le bas: les voies, les halls de départ et les halls d'arrivée. La gare dispose de 5 voies à quai recouvertes d'une toiture arrondie vitrée.

Le coeur de Londres à deux pas de Waterloo International

Grâce à EUROSTAR, c'est une des importantes capitales mondiales et ses multiples centres d'intérêt qui deviennent facilement accessibles. Waterloo International est située à deux pas du coeur de Londres. La rive droite de la Tamise est à 5 minutes à pied et sur l'autre rive se dressent l'abbaye de Westminster, le Parlement et Big Ben. Et en métro, accessible dans la gare même, il est possible de joindre rapidement d'autres points intéressants de Londres: la Tour de Londres, Buckingham Palace, Piccadilly Circus, ainsi que de nombreux musées: British Museum, Tate Gallery. Tout près aussi: les rues animées ou élégantes, le quartier des affaires et de la finance ... Tout un programme devenu possible avec EUROSTAR.

EUROSTAR: LE CONFORT

EUROSTAR, c'est le confort du temps gagné de centre-ville à centre-ville sans changement: tout est propice à la lecture, au travail, au repos, ou simplement à la discussion: cadre agréable, luminaires au-dessus des sièges, tablettes personnelles ou tables pour les sièges en vis-à-vis, repose-pieds, climatisation de pointe, suspension pneumatique, casiers à bagages, espace plus grand pour les bagages plus volumineux.

Deux espaces familles offrent des sièges en vis-à-vis et sont voisins d'un espace bébé. Des emplacements spéciaux pour les personnes handicapées sont également aménagés.

De plus, 4 téléphones fonctionnent avec toutes les cartes de crédit ou une carte "EUROSTAR" à unités en vente dans les deux voitures-bars d'EUROSTAR. Des consommations peuvent être prises dans celles-ci tandis que des repas à la place, inclus dans le prix du billet, sont servis en première classe.

Une vente ambulante de consommations et de restauration légère est organisée en seconde classe.



LE TERMINAL EUROSTAR DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

Les installations TGV de la gare de Bruxelles-Midi s'étendent sur un ensemble de 6 voies. Occupant deux voies en cul-de-sac (les voies 1 et 2 côté rue de France), le terminal EUROSTAR est entièrement dévolu au trafic transmanche. Cette particularité est dictée par le respect des normes de sécurité les plus strictes liées au passage du train dans le tunnel sous la Manche. Ce terminal dispose donc de ses propres commerces, salles d'attente, voies d'arrivée et systèmes de contrôle. Il est actuellement fonctionnel pour accueillir les premiers voyageurs.

Pour accéder au terminal EUROSTAR, le voyageur franchit l'une des portes du contrôle automatique s'il est en possession d'un billet de type SABIN ou passe par le comptoir d'échange (le check-in desk) s'il est muni d'un ticket ordinaire. Voyageurs et bagages sont ensuite contrôlés selon des formalités identiques à celles qui prévalent dans les aéroports: contrôles électroniques et contrôle d'identité pour les voyageurs. Le train est accessible 20 minutes avant le départ.

Dans une phase ultérieure, les voyageurs EUROSTAR auront un accès direct via le terminal sud et le couloir sud aux quais destinés aux autres TGV et aux trains classiques des services intérieur et international.

Les voies 3 à 6 sont destinées aux trains à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam. Elles seront toutefois également utilisées pour les trafics intérieur et international pendant les travaux d'aménagement et de modernisation des voies 7 à 22.

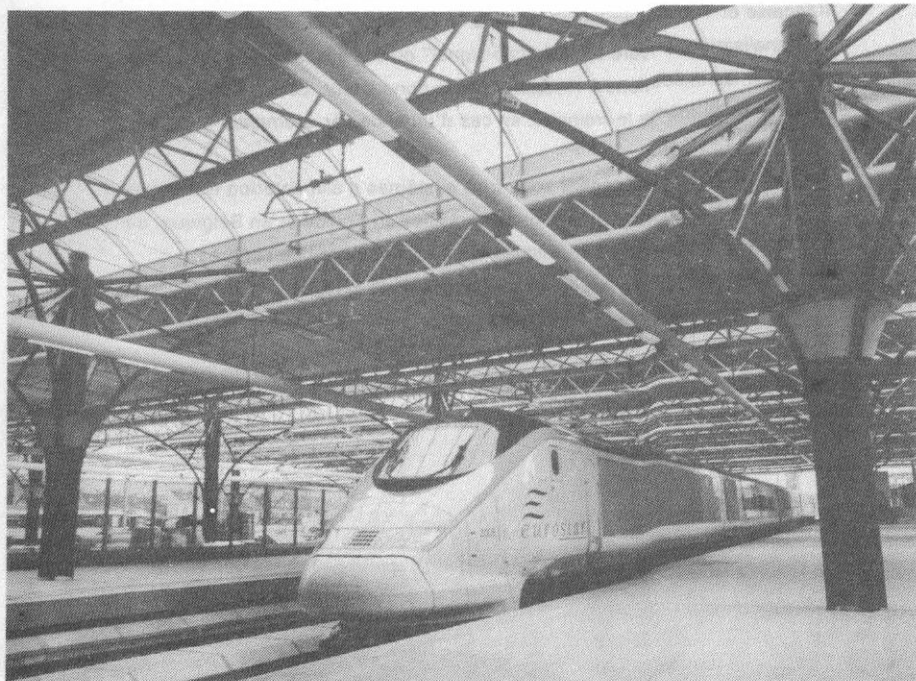
LA GARE DE BRUXELLES-MIDI MODERNISEE

En continuant à jouer un rôle très important pour le trafic du service intérieur comme pour le trafic international classique, Bruxelles-Midi s'adapte à l'arrivée progressive des nouveaux services TGV et se modernise aussi dans ses secteurs plus classiques. Commencés en janvier 1992, les travaux devraient se terminer en l'an 2000.

Des parties de la gare ont déjà été fondamentalement modernisées, comme par exemple, le grand hall transversal et le centre d'accueil et de voyages situé maintenant du côté sud de ce hall. La partie nord du grand couloir transversal va être remodelée: on y installera un ensemble de commerces et de services pour les voyageurs et le public de passage en gare.

De plus, tous les quais situés au-delà du terminal, destinés au trafic intérieur belge et au trafic international classique sont progressivement modernisés; ils reçoivent de nouveaux escalators et leur couverture est également renouvelée.

Les environs de la gare devront aussi changer de visage: aménagement d'emplacements de parkings, construction d'un ensemble immobilier comprenant logements, services, commerces, bureaux ...



EUROSTAR: TECHNOLOGIES AVANCEES

Une rame EUROSTAR est composée de 2 motrices et 18 voitures. Elle a une longueur de 400 mètres et une capacité de 794 places (584 en seconde classe - 440 en file et 144 en face à face - et 210 en première classe - 66 en file, 144 en face à face).

Les EUROSTAR intègrent les derniers progrès de la technologie ferroviaire pour pouvoir répondre de façon optimale aux diverses contraintes techniques dont les concepteurs ont dû tenir compte. Ils peuvent ainsi rouler sur les infrastructures des trois réseaux concernés et du Tunnel sous la Manche.

La section transversale des trains doit aussi être compatible avec le gabarit de chacun des réseaux parcourus et tenir compte des différentes hauteurs de quais.

Les EUROSTAR fonctionnent sous 4 systèmes de signalisation différents: les signalisations classiques belge, française et anglaise et la TVM 430 (Transmission Voie Machine) utilisée sur les LGV en France et en Belgique (entre la frontière française et Tubize/Lembeek), et dans le Tunnel sous la Manche. Ce système spécial de signalisation, encore appelé "cab-signal" ou signalisation de cabine, permet de visualiser les indications à respecter par le conducteur. Le cas échéant, il peut déclencher lui-même le freinage, en cas d'urgence par exemple.

Les EUROSTAR fonctionnent sous trois systèmes d'alimentation électrique:

- 25.000 V alternatif sur les lignes nouvelles en France et en Belgique, dans le tunnel et sur les lignes classiques GB situées au nord de Londres;
- 3.000 V continu sur les lignes classiques de la SNCB;
- 750 V continu entre le Tunnel et Londres.

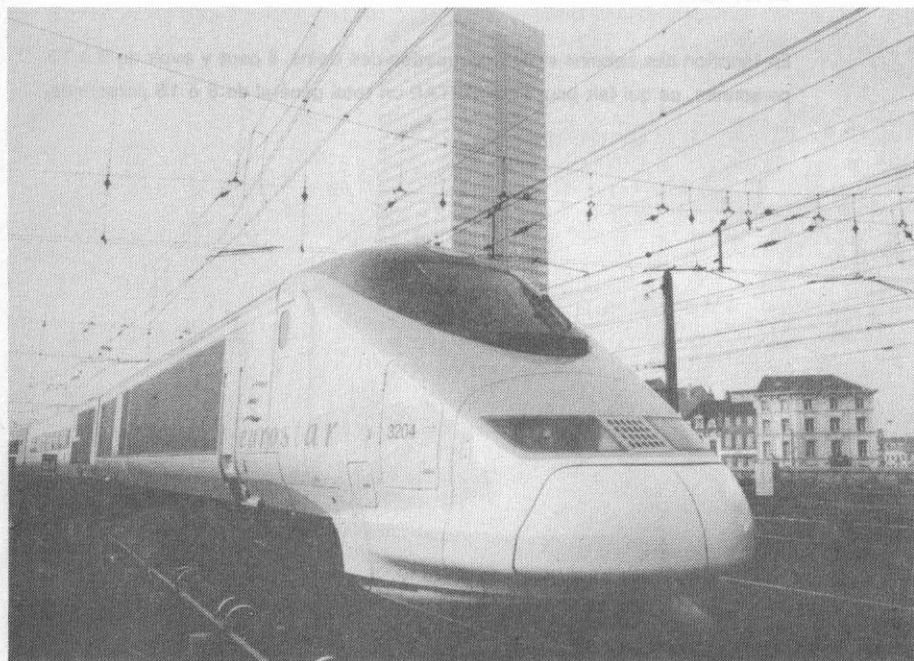
Le poste de conduite d'EUROSTAR est muni d'un ordinateur qui contrôle en permanence l'état de différentes fonctions de la rame.

Le système de freinage est combiné. Sur les essieux-porteurs, il est assuré par la friction de garnitures sur 4 disques par essieu. Sur les essieux-moteurs, il est assuré par l'action des moteurs électriques fonctionnant comme des génératrices de courant et par la friction de semelles sur les bandages des roues.

Pour atteindre et soutenir la vitesse de 300 km/h sur les LGV, les EUROSTAR sont équipés de 12 moteurs électriques asynchrones capables de développer une puissance de traction de 12.000 kW.

La sécurité dans les EUROSTAR est encore plus développée que sur les autres TGV dits "classiques" parce qu'ils passent dans le Tunnel sous la Manche.

Par exemple: choix de matériaux qui répondent aux normes les plus sévères en matière d'inflammabilité, présence de portes coupe-feu, possibilité de scinder la rame...



EUROSTAR: UN PERSONNEL AU SERVICE DU CLIENT

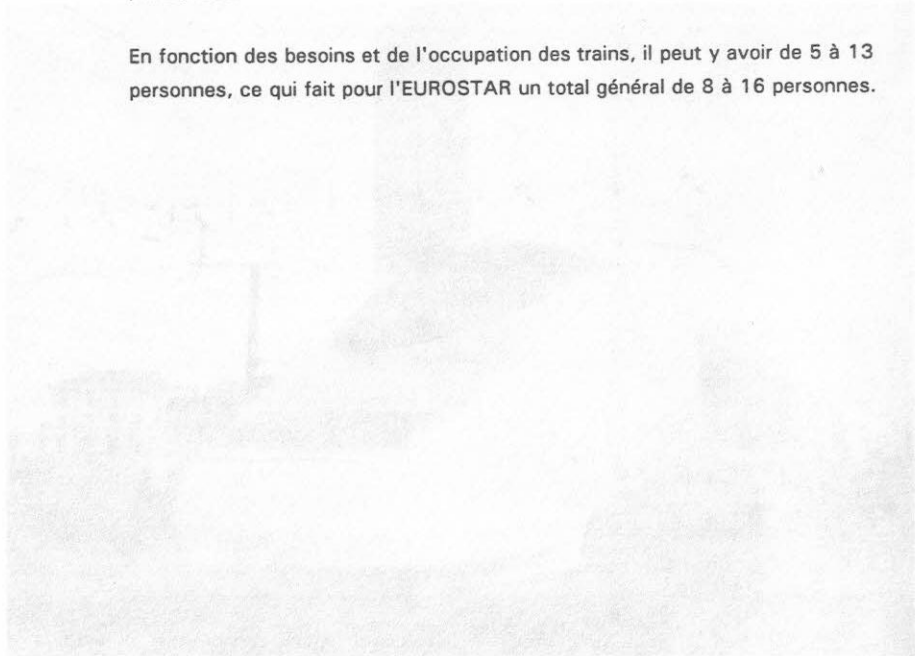
Le personnel des EUROSTAR se répartit en deux catégories:

- le personnel de train compte 3 personnes: le conducteur, le chef de bord, l'assistant chef de bord (qui assiste le chef de bord dans les opérations commerciales et est en outre à même de conduire EUROSTAR en cas de besoin). Les conducteurs reçoivent une formation spécialisée qui inclut entre autres un apprentissage sur des simulateurs très élaborés.

Tout le personnel de train a suivi une formation linguistique approfondie lui permettant de dialoguer avec les centres de gestion du trafic ou avec les gares et de s'entretenir sans difficultés avec les voyageurs.

- le personnel affecté au service à bord: desserte des voitures-bars, service à la place, etc...

En fonction des besoins et de l'occupation des trains, il peut y avoir de 5 à 13 personnes, ce qui fait pour l'EUROSTAR un total général de 8 à 16 personnes.



EUROSTAR: UN PARTENARIAT

EUROSTAR est offert conjointement par trois compagnies ferroviaires: la SNCB, la SNCF et EPS - filiale de British Railways. La collaboration n'a pas seulement visé la conception du matériel mais elle s'applique aussi à la commercialisation du service, à l'attribution des services de restauration à bord du train, à l'exploitation des rames et à leur entretien quotidien.

Les rames ont été construites par un groupement d'entreprises piloté par GEC-ALSTHOM.

38 rames EUROSTAR ont été commandées: 31 pour Bruxelles - Londres et pour Paris - Londres et 7 pour les dessertes au-delà de Londres. La SNCB est propriétaire de 4 des 31 rames du parc "intercapitales" (chacune vaut 1,580 milliard de FB aux conditions économiques de 1993).

Parmi les rames EUROSTAR commandées, 12 ont été livrées à ce jour. L'assemblage final de 7 rames s'est effectué à l'usine française GEC-ALSTHOM de Belfort, tandis que celui des 5 autres a été effectué à l'usine anglaise *Metro Cammel* de Birmingham.

Les études et la construction des rames ont été réparties entre diverses entreprises des trois pays concernés. En Belgique, il s'agit d'*ACEC - Transport* (filiale de GEC-ALSTHOM) pour certains équipements utilisés dans les motrices, et *BN Bombardier Eurorail* pour la construction des remorques de première classe du milieu du train.

L'entretien des EUROSTAR se fait également en commun. En Belgique, l'atelier de Forest, situé à proximité de Bruxelles-Midi, en est chargé. En France, ce sera l'atelier du Landy, près de Paris-Nord, et en Grande-Bretagne c'est le dépôt de Northpole, dans la banlieue ouest de Londres, qui exécute ces tâches.

La restauration à bord a été confiée par les réseaux à un consortium international: '*Cross Channel Catering Company*'. Ce consortium réunit la *Compagnie Internationale*

des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT - Division France), la SABENA et IC OBS (Intercity On Board Services), la filiale des chemins de fer britanniques chargée de la restauration à bord des InterCity britanniques.

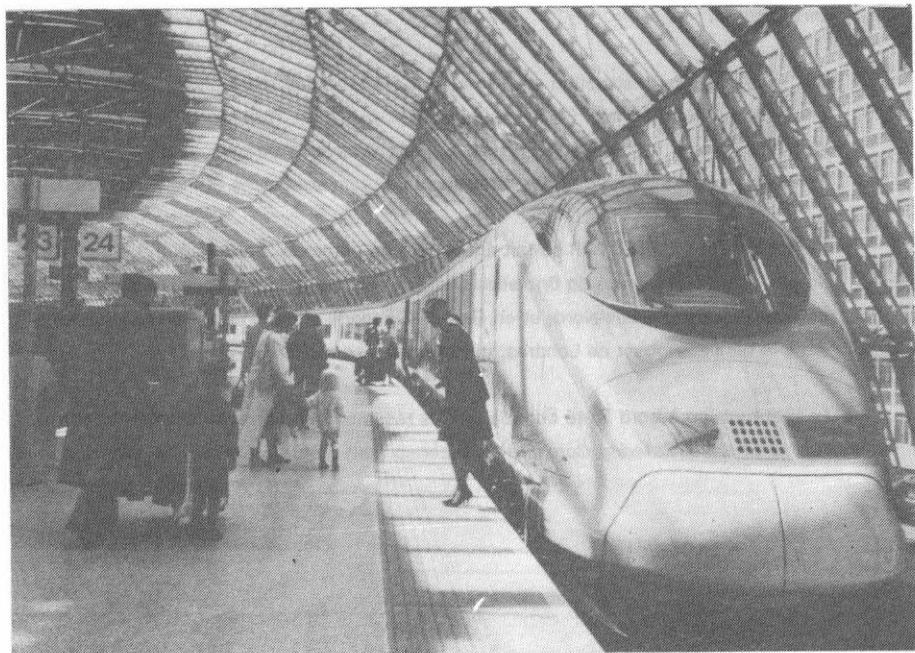
Pour approvisionner les EUROSTAR, des centres d'avitaillement sont installés à proximité des trois terminaux: Bruxelles-Midi, Londres WIT et Paris-Nord. Celui de Bruxelles-Midi est exploité par la S.A. Restorail qui assure déjà des services de restauration à bord de quelques trains classiques.

Une fois livrées, les rames n'ont pas été immédiatement disponibles: elles ont fait l'objet de divers tests techniques.

Plusieurs de ceux-ci se sont déroulés en Belgique. Il s'agit entre autres:

- du fonctionnement sous 3000 Volts dans diverses situations;
- d'essais de vitesse jusque 215 km/h le week-end durant la nuit;
- de la vérification du fonctionnement de la liaison radio sol-train.

Durant les mois d'août, septembre et octobre, des marches d'endurance ont été organisées par les réseaux. Ces circulations-tests ont permis de vérifier le fonctionnement efficace du train dans les "conditions réelles" et ont servi d'entraînement pour le personnel de train.



LA GRANDE VITESSE: L'ACTUALITE ET LE FUTUR

En ligne, de nombreux chantiers sont en cours.

A l'ouest de Bruxelles

Les travaux sont déjà bien entamés en ce qui concerne les viaducs d'Antoing et d'Ath. La travée centrale du viaduc d'Antoing a été mise en place début septembre.

Plusieurs des travées du viaduc d'Ath sont déjà placées.

D'autres chantiers ont également démarré entre la frontière française et

Tubize/Lembeek. De Lembeek à Bruxelles, de nombreux chantiers sont en cours, pour réaliser les adaptations et améliorations des voies existantes.

La zone de Hal connaît un fort remaniement avec la mise en tunnel de toutes les voies - ce qui facilitera la circulation urbaine et ferroviaire - et avec la construction de trois nouveaux ponts nécessités par l'augmentation du nombre de voies à cet endroit.

A l'est de Bruxelles

Un important chantier est ouvert à Bierbeek pour la construction d'un tunnel (pour le passage de la ligne nouvelle) en dessous de l'autoroute E40.

Les acquisitions foncières se poursuivent le long de l'autoroute, en direction de Liège.

Au-delà de Liège, les études continuent pour définir les meilleures modalités de réalisation du tracé prévu.

Au nord de Bruxelles

Des travaux sont en cours entre Bruxelles et Anvers pour réaliser certains aménagements des voies et le renouvellement des installations caténaïres.

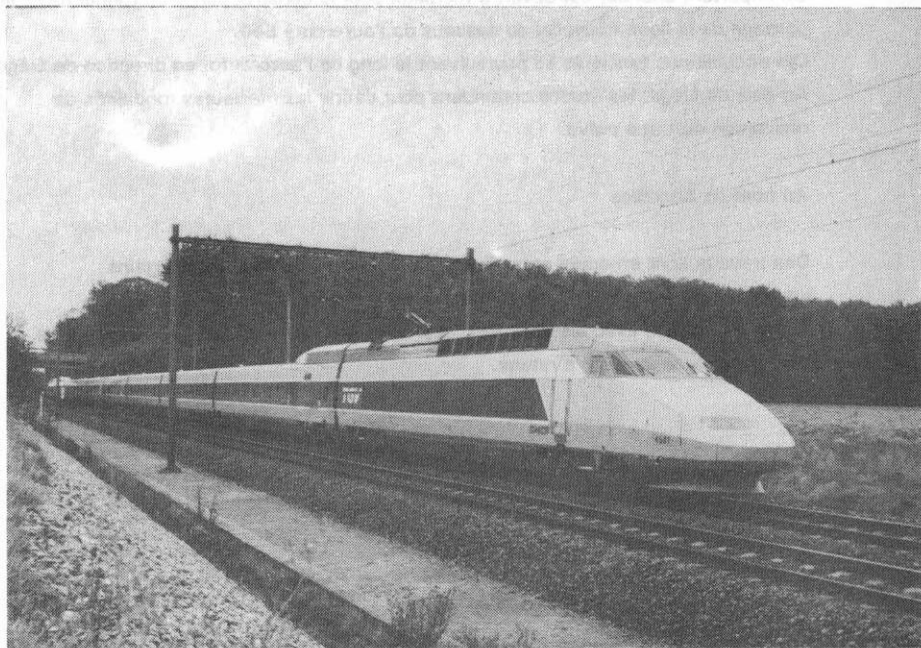
Quant à la liaison avec les Pays-Bas, des échanges de vues sont encore en cours pour déterminer le tracé à retenir.

LES AUTRES TRAINS À GRANDE VITESSE EN BELGIQUE

EUROSTAR n'est pas le seul train à grande vitesse qui passera par la Belgique. Il y aura également les trains à grande vitesse "PBKA", qui assureront les liaisons Paris-Bruxelles-Anvers-Amsterdam et Paris-Bruxelles-Liège-Cologne. Ils devraient entrer en service en 1997.

27 rames ont été commandées par les quatre réseaux (SNCF, SNCB, Nederlandse Spoorwegen et Deutsche Bahn). La SNCB sera propriétaire de 11 d'entre elles. Avant leur mise en service, les TGV "Réseau" français assureront une partie de ces liaisons. Dès l'année prochaine, ils assureront certaines des relations Paris-Bruxelles. Par la suite, ils seraient prolongés sur Liège d'une part et sur Anvers-Amsterdam, d'autre part.

Lorsque les PBKA entreront en service, ces TGV Réseau assureront au départ de Bruxelles de nombreuses liaisons vers les régions de l'ouest, du sud-ouest et du sud-est de la France en évitant Paris grâce à la ligne à grande vitesse dite de "jonction" construite à l'est de l'agglomération parisienne.



UNE NOUVELLE MOBILITE EN EUROPE ET EN BELGIQUE

Les besoins en déplacements augmentent d'année en année. Le trafic croît régulièrement, ce qui entraîne nombre de conséquences préoccupantes: pollution, embouteillages, accidents, stress

Pour répondre à cette croissance de la mobilité et face aux phénomènes de saturation sur les routes et dans les airs, le train à grande vitesse est devenu l'alternative idéale pour couvrir rapidement des distances moyennes avec un atout majeur: il pénètre dans le centre des villes. Moyen de transport sûr et de grande capacité, utilisant moins d'espace, consommant moins d'énergie et polluant moins, il s'harmonise à l'environnement humain et naturel.

C'est pourquoi les autorités politiques de nombreux pays européens ont choisi de s'intégrer au projet d'un vaste réseau ferroviaire à grande vitesse européen. La Belgique, au coeur d'une nouvelle Europe, se devait d'y participer également.

Le gouvernement belge a décidé, en janvier 1990 de réaliser un projet TGV en Belgique qui relierait notre pays à la France, à l'Allemagne et aux Pays-Bas en desservant Bruxelles, Liège et Anvers, les futures gares TGV belges.

Dans le même temps, le gouvernement belge a décidé d'intégrer de manière optimale le projet TGV au réseau intérieur. En effet, le problème de la mobilité constitue aussi un défi dans la vie quotidienne du chemin de fer en Belgique. Là également, le chemin de fer peut apporter des solutions bénéfiques pour notre vie commune, surtout si l'on conjugue sa revalorisation avec les avantages retirés de la réalisation du projet TGV. La SNCB entend relever aussi le défi de la mobilité en Belgique et apporter sa contribution à la solution des problèmes de trafic dans notre pays. Dans cette optique, elle a élaboré le plan STAR21 - Spoorweg Toekomst - Avenir du Rail au 21^{ème} siècle - qui décrit les améliorations à apporter au réseau en vue d'atteindre ces objectifs.

Approuvé par les autorités gouvernementales en 1990, il a été décliné en plans décennaux d'investissements, dont les budgets sont différents de ceux relatifs au projet TGV.

Le premier couvre la période 1991-2000 et prévoit un montant global de 176,5 milliards de francs affectés à 7 grands objectifs:

La sauvegarde et la modernisation du réseau

Il s'agit de renouvellement ou modernisations de voies, d'équipements électriques, de bâtiments ou d'ouvrages d'art, etc.

Les électrifications, accroissements de capacité et les augmentations de vitesse

Ces travaux concernent diverses lignes qui doivent être électrifiées, recevoir des voies nouvelles ou voir leur capacité augmentée par l'amélioration de la signalisation ...

L'intégration du réseau TGV au réseau intérieur

Certains travaux TGV profitent également à la desserte du réseau intérieur. Par exemple, les sections Hal - Bruxelles et Bruxelles - Louvain où les adaptations d'infrastructure permettront aussi des améliorations sensibles pour le service intérieur: augmentations de vitesse, meilleur confort de roulement, plus grand débit ...

Lorsque de tels investissements bénéficient aux deux projets, des clefs de répartition déterminent par section les parts affectées aux différents budgets, en fonction de l'importance relative des avantages de chacun des projets.

L'amélioration de la desserte de Bruxelles

Une étude de l'amélioration de cette desserte au départ des villes avoisinantes est en cours. Elle a entre autres pour objectif de rechercher les meilleures possibilités d'accroître la fréquence des trains et d'optimiser leurs destinations pour contribuer ainsi à résoudre le problème des embouteillages aux abords de la capitale.

Une expérience-pilote est en cours sur la ligne de la ceinture Est avec une densification des relations directes entre Malines et Huizingen (Hal) ainsi qu'avec une nouvelle relation Braine-L'Alleud - Alost via Quartier Léopold - Schuman.

L'acquisition et la modernisation du matériel roulant

140 automotrices doubles rapides sont modernisées et reçoivent une troisième voiture intercalée entre les deux véhicules existants. La SNCB a commandé aussi 163 nouvelles voitures aptes au 200 km/h et 120 nouvelles automotrices triples. L'acquisition de nouvelles locomotives est actuellement à l'étude.

L'amélioration de l'infrastructure d'accueil dans les gares

Diverses réalisations sont en cours ou en projet: accès à la gare et aux quais, amélioration des locaux d'attente et des abris de quais, amélioration de la propreté des lieux, développement de l'information en gare: kiosques "info" dans les grandes gares, équipes mobiles de nettoyage, aménagement de gares telles que Ath, Hamoir, Liège-Guillemins, Tirlemont, Termonde...).

La modernisation des grands axes de trafic marchandises

A cette fin, des itinéraires préférentiels de circulation des trains de marchandises ont été sélectionnés, le plus possible séparés des axes les plus fréquentés par le trafic voyageurs. Ils font l'objet de modernisations intensives, comme le parc du matériel affecté à ces trains. Par exemple, les gabarits de 2 des 9 tunnels de la ligne Athus-Meuse ont été dégagés pour permettre l'électrification et le passage du trafic combiné. De plus, la voie a été quasiment entièrement renouvelée sur le tronçon Bertrix - Dinant et les travaux préparatoires à l'électrification s'y poursuivent à un rythme soutenu. Il en va de même au-delà de Bertrix.

Un peu d'histoire

La relation Bruxelles - Londres il y a un siècle.

Notre membre Pascal Petit de Jumet nous transmet les bonnes feuilles d'un carnet de voyage où un auteur inconnu a consigné ses impressions de voyage entre Liège et Londres... il y a tout juste cent ans ! Nous ne résistons pas au plaisir de faire partager la trouvaille de notre membre à chacun et tout particulièrement à ceux de nos membres qui participeront à notre excursion en Eurostar le 28 janvier prochain...

Dimanche 12 août 1894 : départ des Guillemins à 11h22. Temps brumeux. A Haut-Pré, montent dans mon compartiment mes trois compagnons de voyage. Nous débarquons à Bruxelles-Nord vers 1h25. et là, nous nous munissons des billets Bruxelles - Londres et retour avec arrêt facultatif, tant à l'aller qu'au retour, à Gand, Bruges, Ostende et Douvres. Durée de validité : 8 jours. Prix en 2e classe : 37,50 francs ! Ces billets permettent de prendre n'importe quel train : ils se dévalent du 11 au 15 août.

On ingurgite un bock à Bruxelles dans un café situé à proximité de la gare. Puis, à 2h38, départ pour Bruges où nous allons passer la nuit. Arrivés vers 4 heures, nous allons retenir nos chambres au Singe d'Or, en face de la gare. Puis, nous allons nous balader en rue afin de montrer Bruges à l'un de mes compagnons qui ne connaît pas encore cette ville. Les églises sont fermées, si bien que nous n'entrons nulle part. Puis, nous rentrons souper. Le Singe d'Or est un hôtel recommandable où nous avons été bien reçus. Le soir, nous allons prendre un verre dans un café du centre de la ville. Vers 10h, nous levons le camp car nous devons nous lever de bonne heure le lendemain et les cafés de Bruges sont loin d'être animés. Nous rentrons à l'hôtel et prenons un dernier verre, après quoi « schlop in de bed », comme on dit dans le pays. Pendant deux heures au moins, la place de la station reste assez animée. On y entend des chants et des cris de toute nature. Peu après, je m'endors.

Lundi 13 août, à 2h 3/4, je suis éveillé. Le vent souffle en tempête et nous aurons probablement une mer assez forte. Il est vrai que nous ne sommes qu'à une courte distance de la mer et que le vent y est toujours assez vif. Il a plu pendant toute la nuit, et cela continue. A 3 h 3/4, nous nous levons. On nous a préparé à déjeuner, chose qui nous fait plaisir avant de nous embarquer. Je n'ai guère que quelques minutes pour l'avaloir et nous filons vers la gare. Le train a vingt minutes de retard. Nous arrivons donc à Ostende à 5h10. la malle « Ville de Douvres » nous attend au quai d'embarquement. Nous partons immédiatement. A peine avons-nous dépassé l'estacade que la danse commence. Cela ira crescendo jusqu'à Douvres. Le vent est terrible sur le pont. M'étant aventuré à l'avant du bateau sur le pont supérieur, il m'est très difficile d'en redescendre. Il y a assez bien de malades en bas. Aucun de mes compagnons n'éprouve le mal de mer ; pour ma part, j'en suis atteint pendant quelques minutes, mais cela ne dure pas. Après avoir dépassé le bateau-

phare, les vagues commencent à retomber sur le pont. Comme le soleil a fini par percer les nuages, il y a à l'avant du bateau un arc-en-ciel produit par la poussière d'eau venant des vagues brisées. A 9 h ½, nous débarquons au Pier de Douvres après avoir subi la douane anglaise (peu difficile) et nous sautons dans le train pour Charing Cross. On s'arrête à Douvres-Ville, à Folkestone, à Hythe mais on va d'une traite jusqu'à Londres. A un moment donné, le train s'arrête brusquement en rase campagne. Un garde court de wagon en wagon, semblant regarder où l'on a manœuvré le signal d'alarme. Il entre enfin dans un compartiment en tête du train, et l'on se remet en marche. Nous ne saurons jamais ce qui est arrivé. Pendant tout son parcours, le train a traversé de nombreux tunnels dont quelques-uns - deux surtout - sont d'une longueur vraiment extraordinaire. C'est un paysage peu accidenté, peuplé de moutons et de champs de houblon.

Un quart d'heure au moins avant d'atteindre la gare de Londres, nous traversons des groupes de maisons. Nous sommes à Londres ! Toutes les habitations se ressemblent parfaitement, jusque dans les moindres détails. Toutes les maisons d'une même rue ont la même façade, la même cheminée, le même arrière bâtiment, la même loggia de pierre courant de haut en bas de la façade... Nous roulons maintenant au milieu d'un tas de voies. Il y en a non moins de huit, parallèles, sur lesquelles les trains se croisent et s'entrecroisent. Nous roulons rapidement. Les voies sont magnifiquement construites et les voitures de chemin de fer fort bien suspendues, de sorte que l'on croirait glisser merveilleusement en même temps que très rapidement sur le sol.

Nous entrons en gare. Les commissionnaires se précipitent pour prendre les bagages. Comme les quais d'embarquement sont, comme partout en Angleterre d'ailleurs, à la hauteur des marchepieds, ces hommes qui courent le long du train semblent d'une grandeur extraordinaire. Il s'en faut de peu que nous descendions de notre compartiment, mais nous nous apercevons que nous ne sommes qu'à Cannon street. Le train repart, et 10 minutes plus tard, nous quittons le train à Charing Cross. La gare est fort sale, mais disposée de manière pratique. Nous ne sommes pas loin de notre hôtel, nous pouvons nous y rendre à pied à l'aide d'un plan de ville. Nous traversons Trafalgar Square, une immense place où, sur une immense colonne, trône la statue de l'amiral Nelson. Ici, la circulation est très active, et nous éprouvons une certaine difficulté à traverser les rues, d'autant plus que nous nous trouvons pour la première fois dans cet imbroglie de voitures. Nous longeons le temple Saint-Martin pour arriver à Leicester Square, à l'un des coins duquel s'élève l'hôtel de Paris et de l'Europe, où nous avons retenu des chambres. Sur les côtés de Leicester Square se trouvent l'Alhambra et l'Empire Theatre. Nous nous installons alors....

N...

Ligne à grande vitesse frontière française - Lembeek

La base de travaux et de maintenance du Coucou

Pour construire la ligne à grande vitesse (LGV) Paris - Bruxelles en territoire belge, la SNCB a prévu de disposer de deux bases de travaux. La première est celle de Saint-Druon. Située à proximité d'Antoing et aujourd'hui en service, celle-ci permet la construction de la section « sud » de la ligne à grande vitesse. La seconde est celle du « Coucou ».

LES PROJETS INITIAUX DE LA BASE DU COUCOU

Comme les premiers plannings prévoyaient la construction de la superstructure de la ligne nouvelle dans un délai très court de deux ans, la SNCB avait prévu la construction d'une seconde base de travaux, située à 6 km d'Ath, en direction de Bruxelles, au lieu-dit « bois du Coucou », d'où le nom champêtre qui lui a été attribué. Le choix du lieu s'imposait d'autant plus que la viaduc d'Arbre, situé à mi-chemin de la ligne nouvelle, vu son gigantisme, serait le dernier ouvrage d'art opérationnel de la ligne.

Au Coucou, la LGV longera la ligne 94 Hal - Tournai. Deux voies de raccord, l'une venant de la LGV, l'une en sortant, seront établies, avec les jonctions de pleine voie requise par le système d'électrification 3 kV de la ligne 94, et le système spécifique 25 kV 50 Hz de la LGV. L'ensemble du complexe du Coucou devrait s'étirer sur 4 km environ.

La base de travaux du Coucou devait posséder les mêmes caractéristiques que celle de Saint-Druon, mais se présentait de manière différente, coïncée qu'elle était entre la ligne 94 et la LGV. En fin de travaux, elle devait être reconvertie en base de maintenance par modification de toutes les installations, et se voir amputée de toutes les voies excédentaires. Cette reconversion s'opérait d'autant plus difficilement qu'il fallait également implanter la voie de raccord ligne 94/LGV dans le sens Ath - Bruxelles.

Deux aiguilles d'accès, situées à peu près à la hauteur du pont de la route Meslin-Mévergnies - prévu d'ailleurs pour le passage à quatre voies - permettaient aux trains venant d'Ath d'atteindre le faisceau d'échanges de 10

voies situé côté Silly. Côté Ath, une voie passant sous ce passage supérieure desservait les parcs de matériaux des entreprises et le garage des locomotives. A l'extrémité côté Enghien, deux liaisons permettaient de se diriger vers les voies de la ligne nouvelle.

LES PLANS ACTUELS

Malheureusement, le permis de bâtir de la section centrale Antoing - Ath se fait attendre et seuls les travaux du viaduc d'Arbre ont commencé à temps. Dès lors, la nécessité de posséder une deuxième base de travaux s'est avérée et, finalement, la décision a été prise d'utiliser les voies définitives de la future base de maintenance prévue, et d'en adapter quelque peu les installations pour faire face aux besoins de construction. C'est ainsi que l'appellation « base de travaux du Coucou » a été modifiée en « base de travaux et de maintenance du Coucou ».

La base du Coucou sera donc greffée sur la voie de raccord ligne 94/LGV, d'où elle sera accessible par deux liaisons, une côté Ath, et l'autre côté Silly. Un faisceau de six voies permettra la réception des trains, tandis qu'une fosse de visite et un stand à gasoil assureront l'approvisionnement des engins diesel qui, dans le futur, opéreront la maintenance de la nouvelle ligne. Ces installations seront utilisées pour les besoins des chantiers d'approvisionnement et le petit entretien des engins de traction.

L'installation se présentera donc en version définitive, la future voie de raccord servant dans un premier temps de voie de garage.

Sur la voie du faisceau côté Mévergnies seront raccordées cinq voies provisoires en impasse, qui permettront la préparation des trains de travaux.

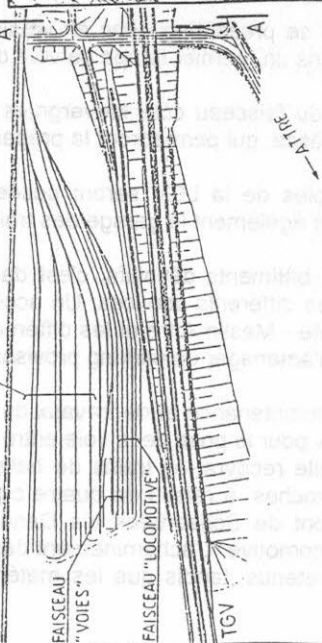
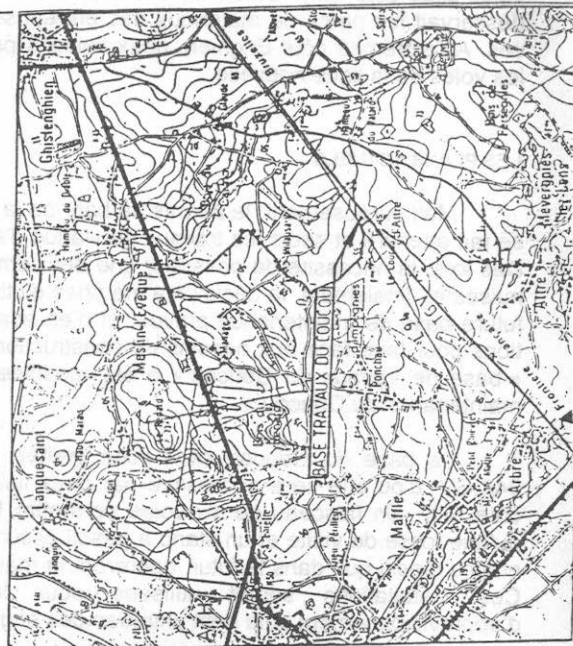
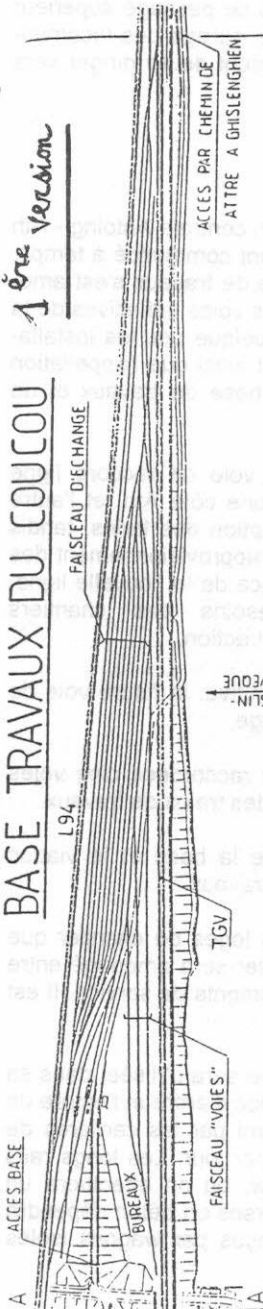
Les deux voies de la LGV seront posées entre la base et le viaduc d'Arbre, permettant également le garage des trains de travaux.

A défaut de bâtiments définitifs, c'est dans des loges de chantier que seront hébergés les différents services. Un accès routier sera aménagé entre la route - très étroite - Meslin-Attre et les différents bâtiments de service. Il est également prévu d'aménager un parking provisoire.

La base de maintenance et de travaux du Coucou sera utilisée, dans sa version « travaux » pour la pose de la voie entre le viaduc d'arbre et l'entrée de Hal. A cette fin, elle recevra les trains de ballast fourni par les carrières de Lessines toutes proches, à raison de quatre convois par jour. Les longs rails soudés proviendront de Schaerbeek via Denderleeuw, où on effectuera un changement de locomotive. L'acheminement des traverses en béton dépendra des fournisseurs retenus, tandis que les matériaux reçus par wagons isolés

BASE TRAVAUX DU COUCOU

1^{ère} version



GARE TECHNIQUE PROVISOIRE DU COUCOU

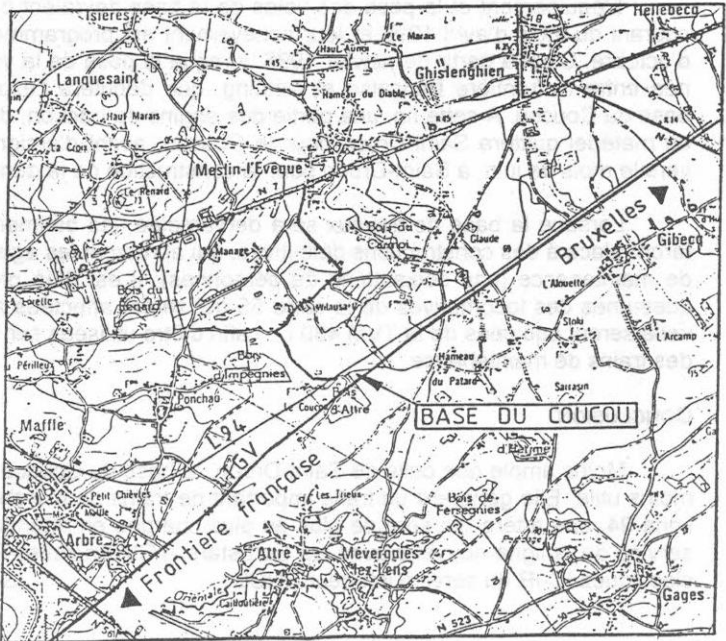
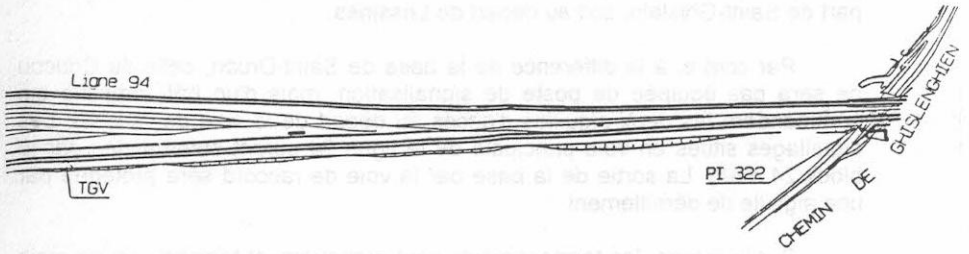
SUPERFICIE : 15 HECTARES

LONGUEUR VOIES UTILES : 94,25m

APPAREILS DE VOIE : 51

BUREAUX : 800 m²

VOIES TRAVAUX DU COUCOU



seront acheminés par train de desserte au départ de Saint-Ghislain, qui sera gare concentratrice.

Comme la base de Saint-Druon près d'Antoing, celle du Coucou ne sera pas électrifiée. Tous les trains seront acheminés en traction diesel, soit au départ de Saint-Ghislain, soit au départ de Lessines.

Par contre, à la différence de la base de Saint-Druon, celle du Coucou ne sera pas équipée de poste de signalisation, mais d'un bâti simplifié qui commandera les deux aiguilles d'accès au départ de la voie de raccord. Les aiguillages situés en voie principale de la ligne 94 seront commandés par le block 24 d'Ath. La sortie de la base par la voie de raccord sera protégée par une aiguille de déraillement.

Sur le terrain, les terrassements sont pratiquement terminés en ce mois de décembre 1994. L'aiguille d'accès à la voie de raccord côté Ath est posée, de même qu'une liaison de contre-voie. A Silly, trois nouveaux appareils ont été implantés et deux autres remplacés. Le nouveau block 19 sera opérationnel en décembre, ce qui permettra la démolition de l'ancien et la poursuite des terrassements.

L'équipement et la pose des voies de la base devraient débuter dans le courant du mois d'avril 1995 et leur achèvement est programmé pour le mois d'octobre. C'est à partir de janvier 1996, lorsque la pose de la voie sera terminée entre la frontière française et Antoing, que débutera l'exploitation de la base du Coucou. A cette fin, une partie des engins de traction, du personnel et du matériel quittera Saint-Druon pour le Coucou, avant d'émigrer à nouveau, vers le mois de juin, à Saint-Druon pour la construction de la dernière partie.

Lorsque la base de travaux sera démantelée, les bâtiments provisoires feront place à des constructions définitives, qui abriteront les agents de la base de maintenance (une soixantaine de personnes). Il est déjà prévu que quelques-unes des locomotives de la série 55 qui seront affectées à la ligne nouvelle seront équipées de la TVM 430 ⁽¹⁷⁾ afin d'être utilisées sur la LGV en tête des trains de maintenance.

CONCLUSION

Moins ample que celle de Saint-Druon, la base du Coucou n'en sera pas moins utile. Elle générera un trafic important de trains de marchandises sur la ligne 94, une artère qui sera de plus en plus chargée en attendant la mise en service de la ligne nouvelle avec les Eurostars, TGV Bruxelles-Paris, et trains classiques IC-IR du service intérieur SNCB. *Source : SNCB*

⁽¹⁷⁾ - TVM 430 = système de signalisation spécifique de la ligne nouvelle, en France comme en Belgique. Toute signalisation latérale sur le terrain est supprimée, au profit d'une visualisation en cabine de conduite.

Activités du GTF asbl

GTF - Editions

Disposez-vous des cinq nouvelles éditions
que nous avons publiées en 1994 ?



Electrification Gouvy - Troisvierges

Trans-fer hors série

Le 15 décembre 1993, les Chemins de Fer Luxembourgeois ont mis sous tension la courte ligne de chemin de fer internationale joignant la gare belge de Gouvy et son homologue luxembourgeoise de Troisvierges.

Voulez-vous tout savoir sur cet événement ferroviaire ardennais :

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

"**Électrification Gouvy - Troisvierges**", une élégante plaquette format A5 de 72 pages, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré d'une cinquantaine de photos en noir et blanc de qualité et d'une dizaine de plans et schémas.

Prix : 300 BEF (+ 25 BEF envoi) = 325 BEF.

étranger : frais de port portés à 50 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) : 319

commande par carte de crédit : voyez formulaire page 66

**Suggestions pour une thématique
philatélique**



Les chemins de fer

par Marcel Constant

première partie : l'ère de la vapeur

Nous avons eu le plaisir de publier un travail original et magistral de notre membre Marcel Constant, président du Cercle philatélique de la Semois.

Notre membre, passionné à la fois du chemin de fer et de philatélie a eu l'idée de retracer l'histoire du chemin de fer à travers le timbre-poste.

Nous vous proposons la première partie de son travail. C'est une thématique philatélique contant l'histoire de l'invention et du développement de la locomotive à vapeur, à travers les cinq continents, illustrée à l'aide de timbres-poste d'époque, de tous les pays du monde.

Le texte abondamment illustré de fac-similé de timbres-poste ou de macros, se développe sur non moins 240 pages format 21 x 29,7 cm, papier offset 100 grammes sous couverture cartonnée marbrée.

Un ouvrage indispensable pour les philatélistes ferroviaires, mais aussi pour ceux qui désirent se documenter « autrement » sur l'histoire du chemin de fer.

Prix : 490 BEF (+ 90 BEF envoi enveloppe matelassée) = 580 BEF.

étranger : frais de port portés à 140 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 66

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 vient de célébrer 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 66



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 66

En TEE de Bruxelles à Mariembourg

A l'occasion du « Festival Vapeur » organisé par le CFV3V à Mariembourg en 1994, 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 « soldes 1995 »

Les cinq éditions GTF de l'année 1994 soit : « *Electrification Gouvy-Trois-Vierges* », « *Suggestions pour une thématique philatélique* », « *Tramways et trolleybus en guerre* », « *J'étais machiniste* » et « *En TEE de Bruxelles à Mariembourg* » au prix soldé de :

1595 BEF (+ 150 BEF envoi conditionnement anti-chocs) = 1745 BEF
(envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 250 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 faire figurer en communication « 223 ».
commande par carte de crédit : voyez formulaire page 66.
Cette offre est valable jusqu'au 28/2/95

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 01/01/95

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. SCAILLET	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'Amblève	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* : écrivez-nous à GTF asbl- Editions, BP 191, B- 4000 Liège 1. Indiquez les articles commandés (le code-article suffit), le prix total frais de port compris et la formule " j'autorise le GTF asbl à débiter ma carte de crédit" : indiquez le n° de 16 chiffres de votre carte et la date d'expiration. Datedez et signez. Un formulaire préimprimé est disponible page 66.

GTF-Distribution

Les articles présentés sous cette rubrique sont des éditions ferroviaires publiées par d'autres éditeurs que le GTF asbl.

Nous pouvons vous les fournir par correspondance. Ils peuvent être commandés par versement de la somme correspondante au compte **001-0643004-67** de GTF asbl-Distribution, B.P. 191, B-4000 Liège 1. En communication, il suffit de mentionner le code-tarif de l'article demandé (vous pouvez ainsi utiliser les possibilités du *phone-banking*). De l'étranger, il convient d'utiliser notre CCP Bruxelles 000-0896641-70.

Vous pouvez aussi commander à l'aide de votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard », grâce au bulletin de commande préimprimé que vous trouverez ci-après page 66.

GTF-Distribution ne garde aucun article en stock. Les articles ci-après doivent être commandés avant le 31 janvier 1995 ; délai de livraison environ 1 mois après cette date.

Diesel SNCB, par Max DELIE (2ème édition refondue - éditions Ediblanchart)

La première édition de cet ouvrage, qui datait de 1987, est épuisée depuis plusieurs années.

La Maison Ediblanchart présente une réédition, qui constitue en fait un nouveau livre entièrement réécrit, qui donne un panorama complet en 1994 de la traction diesel aux chemins de fer belges. Le texte a été actualisé, en tenant compte des dernières évolutions du parc belge, et contient des tableaux indiquant les dates de prise en écritures et de radiation de chaque locomotive. L'affectation de chaque engin aux différents dépôts est ainsi précisée.

Les illustrations ont été complètement renouvelées, et une place a été réservée aux séries de locomotives diesel belges qui ont été reproduites à l'échelle HO (modèle réduit 1:87).

La nouvelle édition de ce livre compte 268 pages, illustrées de 181 photos noir et blanc, dont 162 inédites dans la 1ère édition, et 48 photos en couleurs.

prix : 1980 BEF (+ 115 BEF envoi) = **2095 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 270 BEF).

n° code-article : **609** (il vous suffit de le faire figurer en communication de votre virement).

La garde-barrière (éditions de l'Arc)

Des pionniers aux derniers gardes-barrière actuels, ces femmes et ces hommes de confiance ont fait partie de l'histoire de bien des localités où se croisaient la route et le chemin de fer. Le petit ouvrage que nous vous proposons, premier d'une nouvelle collection, « Arc », qui a l'ambition de faire mémoire des « petits métiers » du passé, est la mémoire des gardes-barrière, et relate toute une tranche de l'histoire du rail.

Un agréable ouvrage, bien présenté, qui compte 48 pages, format A5, couverture couleurs, avec 30 illustrations en noir et blanc.

prix : 199 BEF (+ 50 BEF envoi) = **249 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF)

n° code-article : **610** (il vous suffit de le faire figurer en communication de votre virement).

Les gares bruxelloises, un patrimoine méconnu, édition Région de Bruxelles-Capitale, service des Monuments et des Sites

Une autre agréable plaquette, qui, après un court historique sur l'implantation du chemin de fer à Bruxelles, fait un inventaire complet de tous les bâtiments de gare de l'agglomération bruxelloise (centre, faubourgs, jonction-nord midi, gares rurales, et... gares sans voies de chemin de fer, mais oui...). Pour chacune de celles-ci, on trouve une description de l'emplacement et des bâtiments, des éléments d'histoire et les perspectives éventuelles d'avenir.

Une plaquette dont vous auriez tort de vous priver. Format A5, couverture en quadrichromie, 64 pages, une quarantaine d'illustrations en noir et blanc.

prix : 250 BEF (+ 50 BEF envoi) = **300 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF).

n° code-article : **611** (il vous suffit de le faire figurer en communication de votre virement).

Benelux Rail 8 (édition 't Nijvere Lezerke)

Sur quelque 150 pages format 16x24 cm, plus de 250 photos en noir et blanc ou couleurs illustrant l'actualité ferroviaire de Belgique, des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg en 1992 et 1993. Couverture cartonnée couleurs. Légendes bilingues français-néerlandais.

prix : 930 BEF (+ 70 BEF envoi) = **1000 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 115 BEF).

n° code-article : **612** (il vous suffit de le faire figurer en communication de votre virement).

Les trams verts de Charleroi en images (coédition AFCC-PFT)

Dans la nuit du 30 juin au 1er juillet 1974, le dernier tram de la STIC (Société des Transports Intercommunaux de Charleroi) rentrait définitivement au dépôt. A l'occasion de ce vingtième anniversaire, l'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi, en association avec le PFT, publie un ouvrage très abondamment illustré sur le sujet, enrichi d'un bref historique. Il compte 196 pages, format A5, et est divisé en 11 chapitres. Toutes les photos sont en noir et blanc.

prix : 490 BEF (+ 60 BEF envoi) = **550 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 80 BEF).

n° code-article : **612** (il vous suffit de le faire figurer en communication de votre virement).

Notre grand voyage à l'étranger 1995...

Le GTF asbl se propose, comme chaque année, d'organiser un voyage à l'étranger au cours du « pont » de l'Ascension 1995.

Nous pensons cette année aller à la rencontre de la

Sardaigne ferroviaire

Vous êtes intéressé...

... écrivez-nous (sans engagement de votre part) à :

GTF asbl-Voyages
c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68
B-6110 MONTIGNY-le-Tilleul

Joignez une enveloppe timbrée (tarif lettre) et rédigée à vos nom et adresse pour la réponse. Merci.

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

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

→ Utilisez ce bon de commande si vous désirez vous réaffilier ou/et commander nos articles "Editions" ou "Distribution" en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

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

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

✉ soit par fax au n° **071/51 66 03** (avant 21h30)

Je soussigné.....

Rue N°.....

Code postal..... Localité.....

commande :

Code- article	Désignation	prix envoi compris
TOTAL (*)		

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

N° EXP

Date

Signature

Trans-fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

© **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications, avec leur autorisation, restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, **réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins**. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 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, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "**Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD**", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

=> envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

**GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1

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

Janvier 1995

A la découverte de la nouvelle liaison Eurostar Bruxelles-Londres

option « 1 jour : samedi 28 janvier 1995 »

option « 2 jours » : week-end des 28 et 29 janvier 1995

A la demande générale, le GTF asbl organise, pour ses membres et pour bien commencer la saison 1995, un parcours aller-retour en rame « Eurostar » de service régulier entre Bruxelles-Midi et Londres, avec découverte de Londres. L'originalité de notre organisation est que nous vous proposons, à votre choix, le voyage à Londres en un ou deux jours. Voici le programme.

Option 1 jour - samedi 28 janvier 1995

- Rendez-vous à Bruxelles-Midi (terminal Eurostar... suivez les flèches) à 8h00 précises. Départ de l'Eurostar à 8h28, pour arrivée à Londres Waterloo-International à 10h43 (heure locale, soit 11h43 heure « belge »).
- Nous vous proposons ensuite un circuit en autobus à impériale pour la découverte de Londres, avec commentaire en français. Nous n'organiserons pas de repas collectif de midi, vu le peu de temps disponible : chacun aura l'occasion de déjeuner « sur le pouce » (de nombreux établissements le permettent). Nous prendrons ensuite le métro jusqu'à la station Westminster pour un coup d'oeil sur *Houses of Parliament*, siège de la chambre des Lords et des Communes, sur la Tour de l'Horloge célèbre dans le monde entier par le son de « *Big Ben* », la cloche qui égrène les heures. En fonction du temps disponible, visite de l'abbaye de Westminster, où sont couronnés les rois d'Angleterre depuis Guillaume le Conquérant.
- Pour le retour, l'Eurostar part de Londres Waterloo International à 16h23 (heure locale - 17h23 heure « belge ») pour rentrer à Bruxelles-Midi à 20h47.

Notre prix « 1 jour » : il comporte le voyage aller-retour Bruxelles - Londres en Eurostar (2ème classe), les déplacements en métro, la visite de Londres en bus à impériale avec commentaires en français, les frais d'organisation et d'assurance et la TVA :

- forfait adulte membre du GTF en règle de cotisation pour 1995, conjoint : **5.450 F**
- forfait adulte non membre GTF 1995 : 5.600 F
- prix enfant ou cheminot : sur demande (voir adresse en page « B »)

Option 2 jours - samedi 28 et dimanche 29 janvier

Samedi 28 : même programme que l'option 1 jour jusqu'à 16h00 (heure anglaise). Après le tour de ville et les diverses visites indiquées plus haut, installation dans un hôtel ** situé dans le West-End près du British Museum. Toutes les chambres ont salle de bain privée, télévision et mini-bar. Un restaurant et un grill sont attachés à l'hôtel. Soirée libre.

Dimanche 29 : en fonction des désirs des participants : visite de la cathédrale St-Paul, de la Tour de Londres, du Tower Bridge (les entrées correspondantes non comprises dans le forfait), métro automatique de Londres (*Docklands Light Railway*)...

Pour le retour, l'Eurostar part de Londres Waterloo International à 16h23 (heure locale - 17h23 heure « belge ») pour rentrer à Bruxelles-Midi à 20h47.

Notre prix « 2 jours » : il comporte le voyage aller-retour Bruxelles - Londres en Eurostar (2ème classe), les déplacements en métro (*Travel card* valable 2 jours), la visite de Londres en bus à impériale avec commentaires en français, la nuitée à l'hôtel et le petit déjeuner *sur base d'une chambre double occupée par 2 personnes*, les frais d'organisation et d'assurance et la TVA (*ce forfait ne comprend donc pas vos repas à l'exception du petit déjeuner du dimanche matin*) :

- forfait adulte membre du GTF en règle de cotisation pour 1995, conjoint : **7.550 F**
- forfait adulte non membre GTF 1995 : 7.700 F
- supplément pour chambre single : 970 F
- prix enfant ou cheminot : sur demande (voir adresse en page « B »)

En cas de nombre insuffisant de participants pour la formule « 2 jours », la formule « 1 jour » vous sera automatiquement proposée par notre délégué.

Parcours d'approche SNCB

Laissez votre voiture au garage et rejoignez l'Eurostar en train « ordinaire ». Nous vous proposons un billet parcours d'approche SNCB valable de toute gare belge à Bruxelles-Midi (aller-retour 2e classe) au prix imbattable de 250 F (prix valable pour chacune des deux formules offertes).

Inscriptions : le plus tôt possible et en tous cas **pour le vendredi 13 janvier 1995**. Il vous suffit de renvoyer le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse indiquée et d'effectuer simultanément le paiement correspondant.

Renseignements complémentaires : auprès de notre délégué Monsieur Laterre
☎ et fax 071/51.66.03.

NB : Voyage à la découverte du tram de Strasbourg : nous ne le perdons pas de vue. A suivre dans un prochain numéro...

date rentrée..... N° inscription.....

c

GTF asbl - **BULLETIN DE PARTICIPATION** - voyage Eurostar-28 (et 29) janvier 95

A renvoyer pour le 13 janvier 1995 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
soit par FAX au **071/51.66.03** avant 21h30

* **Je soussigné**..... (nom et prénom)

Rue N° N° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF 1995 n°..... (éventuellement) Tél..... /.....

* **inscrits au voyage « Eurostar Londres »** (*inscrivez le nombre dans les cases*)

	forfait 1 jour adulte(s) membre GTF asbl à 5.450 F
	forfait 1 jour adulte non membre GTF asbl à 5.600 F
	forfait 2 jours adulte(s) membre GTF asbl à 7.550 F
	<i>sur base d'une chambre double occupée par 2 personnes</i>
	forfait 2 jours adulte(s) non membre GTF asbl 7.700F
	<i>sur base d'une chambre double occupée par 2 personnes</i>
	parcours d'approche SNCB toute gare belge - Bruxelles-Midi (aller-retour 2e classe) à 250 F
	supplément chambre single à 970 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 (<i>évitéz si possible ce mode de paiement SVP</i>).
	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 LIEGE 1.

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

Conditions de participation à nos voyages

1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.

2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).

3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.

4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...

5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.

6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.

7. **Recommandations générales :**

* la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.

* les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.

* il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.

* il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.

* 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...

* Chaque participant prend la responsabilité de ses actes.

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

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

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