

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 95 - Avril 1995 - 70 BEF

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

Sommaire

Numéro 95

Avril 1995

Dix-huitième année

INFRASTRUCTURE SNCB	3
PUBLICATIONS OFFICIELLES MODIFICATIONS A LA NOMENCLATURE DES LIGNES.....	3
LIGNES ET TRONÇONS DE LIGNES A EXPLOITATION SIMPLIFIEE.....	3
LA SNCB PAR LIGNE.....	6
LE MATERIEL DE LA SNCB	18
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR.....	18
LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE.....	20
AUTRES NOUVELLES DU MATERIEL.....	37
EXPLOITATION SNCB	45
<i>Thalys, un nouveau concept européen</i>	45
<i>Service « Eurostar » étendu</i>	58
<i>Évolution de la desserte Paris - dorsale wallonne dans les années à venir</i>	60
<i>Desserte de certains trains de la SNCB par un seul agent (système one man car)</i>	61
<i>Nouveauté tarifaire pour les voyageurs internationaux en visite sur le réseau des CFL</i>	62
ACTIVITES DU GTF ASBL	64
<i>Prochains rendez-vous de l'amateur ferroviaire</i>	64
<i>GTF-Distribution</i>	65
DIVERS	66
<i>30 ans déjà : le vicinal Poulseur - Sprimont</i>	66
<i>Nouvelles de nos membres</i>	68

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. Evrard, 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.*

Infrastructure SNCB

Publications officielles

Modifications à la nomenclature des lignes

278 Y Heisbroeck - St-Katelijne Waver fort devient hors inventaire
(note du 7/11/94 publiée le 15/12/94)

12B Y Holland - Straatsburgbrug : supprimée

31 devient : Liers - Rocourt (3bis)
Rocourt - Ans (3)

52 devient : Puurs - BK 32120 (racc. Prayon)
BK 32120 (racc. Prayon) - Boom (3)

163 : Libramont - Bastogne-Nord devient ligne à exploitation simplifiée, hors service pour les besoins de la SNCB (3)

201 devient Brugge-Dijk - Brugge-Maritime

202 devient Zeebrugge - Zweedse Kaai

272 Y Heule - Kuurne devient hors service pour les besoins de la SNCB
(note du 24/2/95 publiée le 15/3/95)

Lignes et tronçons de lignes à exploitation simplifiée

Beaucoup de suppressions de lignes à exploitation simplifiée ont été décrétées par la SNCB depuis la dernière parution du tableau des *lignes à exploitation simplifiée*, qui est intervenue dans Trans-fer en 1990 : ces

suppressions sont un reflet de la perte de clientèle « marchandises » du chemin de fer au profit de la route, ou des fermetures d'entreprises clientes du rail dans certaines régions.

Voici un tableau actualisé, et nous l'espérons complet de ces lignes au 24/2/95: rappelons que, selon la définition officielle de la SNCB, les lignes à exploitation simplifiée sont celles où les trains de voyageurs ordinaires sont supprimés et qui ne sont plus parcourues normalement que par des trains de marchandises locaux. La vitesse y est limitée à 40 km/h. Nos lecteurs savent que, le plus souvent, il s'agit des derniers lambeaux d'anciennes lignes ferrées, le plus souvent rurales, un patrimoine aujourd'hui négligé par la SNCB, et pourtant porteur de son histoire et d'une bonne partie de sa culture d'entreprise...

N° ligne	tronçon à exploitation simplifiée
18	Winterslag - Winterslag (BK 3.420) (2) Winterslag (BK 3.420) - Houthalen (3) Eksel (BK 29.750) - Neerpelt (BK 35.583) (3)
20	Y Beverst - Lanaken frontière (3)
21A	Winterslag (BK 18.300) - As (3)
21B	As - Eisdén (3) ▲
29	BK 19.650 (Y Wolfstee) - Y Canal Albert (2)
31	Liers - Rocourt (3bis) Rocourt - Ans (3)
45	Waimes - Trois-Ponts (2) ▲
45A	Losheimergraben - Wévercé (2) ▲
48	Raeren - Sourbrodt (3) ▲ Sourbrodt - Wévercé (2) ▲ Wévercé - Waimes (2) ▲
49	Eupen - Raeren (1) ▲
52	Dendermonde - Puurs (3) ▲ Puurs - BK 32120 (racc. Prayon) BK 32120 (racc. Prayon) - Boom (3)
58	Eeklo - Maldegem (3)
63	Kortemark - Westrozebeke (3)
73	De Panne - Frontière (Dunkerque) (2)
77	Moerbeke - Rostijne (BK 73.294) (2)
83	Y Groeninge - Zwevegem (3)
86	Renaix/Ronse - Frasnes lez Anvaing (BK 33.058) (2) Frasnes lez Anvaing (BK 33.058) - Leuze (3) Basècles - Y Basècles-Carières (1)
88A	Tournai - Allain (3)
97	Quiévrain (BK 59.710) - Frontière (Blanc-Misseron) (3)
98	Warquignies - Dour (GK 15.784) (2)
98B	Warquignies - St-Ghislain (2)
109	Cuesmes - Harmignies (2)

N° ligne	tronçon à exploitation simplifiée
112/1	Y Martinet - Monceau (formation) (1)
112A	Roux - Courcelles-Centre (3)
113	Bascoup - Piéton (2)
115	Quenast - Tubize (2)
119	Gilly-Sart-Allet (BK 16.730) - Châtelet (3)
126	Statte - Marchin (2) Marchin - Ciney (3)
127	Landen - Moha gare privée (3) Moha gare privée - Statte (2)
128	Ciney - Yvoir (3) ✪
132	Mariembourg - Treignes (3) ▲
138	Châtelet - racc. Disteel BK 4.200 (2) racc. Disteel BK 4.200 - Acoz (3)
141	Manage - BK 2.986 (2) Nivelles-Nord - Baulers (3) Genappe - Court-St-Etienne (2)
147	Sombreffe - Fleurus (2) Fleurus - Tamines (3)
147/1	Y Nord Tamines - Y Sud Tamines (3)
150	Tamines - Aisemont (BK 5.920) (2) Aisemont (BK 5.920) - Y Bouvignes (3)
154	Y Neffe - Frontière (Givet) (3) ▲
154/1	Y Anhée - Y Houx (3)
155	Marbehan - Croix-Rouge (2)
156	Momignies frontière - Mariembourg (3) ▲
163	Libramont - Bastogne-Nord (3) Bastogne-Nord - Bourcy (3) Bourcy - Gouvy (3)

Explication des renvois officiels :

- (1) = section de ligne sur laquelle la circulation des trains extraordinaires de voyageurs est autorisée sans demande préalable.
 (2) = section de ligne sur laquelle la circulation des trains extraordinaires de voyageurs doit faire l'objet d'une autorisation préalable.
 (3) = section de ligne hors service pour les besoins de la SNCB
 (4) = section de ligne hors service pour des raisons techniques

Explication des renvois ajoutés par la rédaction de Trans-fer

- ▲ : ce repère indique que ce tronçon de ligne est parcouru régulièrement par des trains touristiques organisés par des asbl.
 ✪ : le tronçon Ciney - Spontin de cette ligne est occasionnellement parcouru à des fins touristiques par le PFT asbl.

La SNCB par ligne

□ Une nouvelle ligne dans la région d'Anvers

Si tout se passe selon les plans prévus, c'est fin mai de cette année 1995 que la SNCB mettra en service une nouvelle ligne réservée au trafic des marchandises dans la région d'Anvers. Longue d'environ 10 km et portant probablement le n°11 dans la nomenclature SNCB, elle devrait joindre la gare de triage d'Anvers-Nord à la firme BASF. □

□ Ligne 24 - exploitation future du tronçon international Montzen - Aachen (West)

Nos membres ont été nombreux à réagir à l'annonce que nous avons faite dans Trans-fer 94, page 10, concernant l'infrastructure future de cette section de ligne. Tout le monde pensait en effet que celle-ci allait être électrifiée en priorité... Ce projet était-il abandonné ?

Rappelons que cette section supporte tout le trafic des marchandises échangé entre la Belgique, l'Allemagne et tous les pays de l'Est, le trafic des voyageurs, lui, passant par Welkenraedt - Aachen (Süd) et Aachen (Hauptbahnhof). La ligne marchandises Visé - Montzen et la gare de Montzen elle-même sont actuellement électrifiées en 3000 volts continu.

La ligne belge à double voie Montzen - tunnel frontalier de Botzelaer (inclus) est actuellement dépourvue de caténaires. Dès la sortie du tunnel précité jusqu'à Aachen (West), la ligne, en territoire allemand, est électrifiée en 15 kV 16 2/3 Hz selon le système allemand, afin de pousser en traction électrique les trains du sens Allemagne - Belgique sur la sévère rampe menant au tunnel frontalier. L'hiatus électrique d'une petite dizaine de kilomètres ainsi créé nécessite l'onéreux maintien à Montzen de locomotives diesel SNCB série 55 et à Aachen West de locomotives diesel DB.

Il y a quelques années, à l'occasion de travaux de mise au gabarit D4 du tunnel frontalier et de la création de voies mariées à l'intérieur du même souterrain pour le passage de convois exceptionnels, l'ouvrage d'art a été mis au gabarit électrique. De même, lors de son électrification il y a une petite dizaine d'années, la gare de Montzen a été conçue pour recevoir les deux types de courant (3kV SNCB et 15 kV DB) : l'isolement de la caténaire de certaines voies a été renforcé en conséquence. L'idée était d'électrifier la section Montzen - Aachen West en 15 kV 16 2/3 Hz, avec relais de locomotives électriques à Montzen, puisque ni la SNCB ni la DB ne disposent

ni ne semblent vouloir commander à l'avenir de matériel moteur bicourant conçu pour la traction des trains de marchandises.

Pourtant, l'électrification de ce tronçon frontalier n'est plus à l'ordre du jour aujourd'hui. Renseignements pris à la SNCB, il semble que le blocage sur ce dossier provient de la *Deutsche Bahn AG* ⁽¹⁾, qui passe ainsi outre aux conventions conclues avec la SNCB et qui néglige les sommes déjà engagées pour adapter la ligne à la traction électrique, notamment dans le tunnel frontalier...

On verra donc encore longtemps des locomotives diesel sous le tunnel de Botzelaer (ou de *Gemmenich* comme les Allemands l'appellent), et notamment des locomotives diesel ex *Deutsche Reichsbahn* type 232, de construction soviétique, alias les « *tambours de la Taïga* ». □

□ Ligne 36 - nouveaux aménagements à court et moyen terme à Liège-Guillemins

La gare de Liège-Guillemins est promise à des aménagements en profondeur dans les prochaines années, dans le cadre de la future desserte « *TGV-Thalys* » Paris - Bruxelles - Cologne. Néanmoins, les responsables locaux ont décidé de ne pas attendre cette échéance et de moderniser tout ce qui était possible, avec un délai d'amortissement des travaux très court (moins d'un an). La recette : la constitution d'une brigade « *Brico* » constituée d'agents statutaires de la SNCB compétents dans les métiers de la construction, et affectée à la modernisation des locaux. Le bâtiment de gare est en effet vieux de 40 ans : construit en 1958 dans le cadre des crédits régionaux compensatoires à l'Exposition de Bruxelles, il a perdu son caractère d'avant-garde de l'époque : murs de verre, cloisons intérieures modulables...

La première étape de modernisation « rapide » a été le réaménagement, l'an dernier, des bureaux du chef de zone, sur un plateau de 200 m², au premier étage de la gare (de plain pied avec la voie 6) : ce plateau regroupe le bureau du chef de gare, du premier adjoint, les bureaux du mouvement, du personnel et le local télex. Les officiers de police ont été regroupés dans les locaux de la partie centrale du quai 6. Le bureau du dépôt des conducteurs a été transféré d'un immeuble situé rue Dartois, à 200 mètres de la gare, dans le bâtiment du service médical, le long de la voie 2 (gare latérale). D'autre part, un nouveau parking couvert, avec accès direct aux quais, offre ses services depuis l'an dernier juste à côté du Centre Routier.

Deuxième étape : le renouvellement du central téléphonique de la gare. Vieux de 40 ans, datant de 1958, c'était un appareillage de marque Siemens et de type Stronger, comportant à l'entrée 16 lignes RTT, desservant

(1) - nouveau nom de la *Deutsche Bundesbahn*, en voie de privatisation.

800 postes intérieurs et reliée au réseau interne de la SNCB : il desservait non seulement Liège-Guillemins, mais aussi Kinkempois, Ans, Bressoux et Angleur. Il était desservi par un ou deux téléphonistes de 6 à 22 heures en semaine et de 8 à 16 heures le samedi. Aujourd'hui préservé comme patrimoine historique, cet appareillage vient d'être remplacé par un central électronique de marque Siemens-Atea de type Omni 239, gérant à la fois le trafic Belgacom et le trafic interne à la SNCB, avec une capacité de 30 lignes Belgacom à l'entrée et une possibilité de desservir jusqu'à 1400 postes répartis sur une zone plus étendue qu'actuellement. N° général : 29.21.11 (central téléphonique), avec possibilité de sélection directe : quand on connaît le n° de l'extension que l'on veut atteindre, il suffit de former le 29 suivi des quatre chiffres de l'extension. Un investissement de 25 millions de francs...

Troisième étape, la SNCB a ouvert en gare à la veille du week-end de Pâques 1995, un nouveau centre de voyages dans le hall central d'accueil précisément, à l'emplacement des anciens guichets du service international. Persuadée de s'adresser à une clientèle « haut de gamme » pour les trains internationaux, la SNCB a aménagé un salon confortable, séparé de la salle des pas-perdus et destiné à la délivrance des informations, des horaires et des billets internationaux, réservations comprises (tout à la fois), à l'instar de ce qui a été réalisé à Namur et à Verviers, tout en maintenant un traditionnel guichet « fermé » pour les « départs immédiats » comme Maastricht, Aix-la-Chapelle, Cologne ou Luxembourg. Le nouveau centre, équipé de l'air conditionné ⁽²⁾, comprendra aussi le bureau d'information SNCB, antérieurement situé au fond de la salle des pas-perdus et le stand de l'office de tourisme de la province de Liège.

A moyen terme (une dizaine d'années ?), le bâtiment de gare de 1958 devrait être démolit pour faire place à un nouveau complexe, digne du TGV, et qui serait décentré d'une centaine de mètres vers Angleur dans l'axe de la rue Paradis. Le but est non seulement fonctionnel et esthétique, mais aussi ferroviaire. La SNCB dispose à Liège-Guillemins de quais trop étroits et au tracé beaucoup trop sinueux... Ainsi, en venant de Bruxelles, les courbes et contre-courbes en gare limitent la vitesse des trains en approche à 40 km/h : la SNCB a calculé que la perte de temps se chiffrait à 1 minute ½ au moins... : or, il est souhaitable que le TGV soit le plus rapide possible et fasse son approche en gare à 90 km/h. Les nouveaux plans prévoient de rendre les voies à quai rectilignes, et d'élargir la surface des quais, ce qui nécessite la démolition du bâtiment de gare actuel afin d'utiliser son emplacement pour les quais. D'autre part, la SNCB profiterait de l'occasion pour porter le nombre de voies à double issue de 9 à 10. On supprimerait par la même occasion les 4 voies de gare latérale (côté Angleur), qui ne sont pratiquement plus utilisées pour la réception et le départ des trains, mais plutôt pour le stationnement des

⁽²⁾ - ce n'est pas seulement une question de confort ou de standing : les ordinateurs du système Sabin étaient tombés en panne l'an dernier à Liège-Guillemins pendant les fortes chaleurs du mois de juillet, suite à la chaleur étouffante qui régnait dans des locaux où toute aération vers l'extérieur est impossible.

locomotives en attente ou de planton (dans ce dernier cas, une locomotive électrique et une locomotive diesel).

Le gros problème de ce projet est son financement. A l'heure où la SNCB, en état de virtuelle faillite, précise qu'elle ne pourra financer tous les travaux TGV sur fonds propres, les regards se tournent vers l'état fédéral... ou l'Union Européenne... □

d'après informations de M. Dejaeghere
Relations Publiques - District Sud-Est

□ Ligne 42 - ou comment contenter les fumeurs sur l'axe Liège - Luxembourg...

Depuis la disparition des deux trains internationaux Maastricht - Liège - Luxembourg - Bâle, derniers trains de ce type à être remorqués en traction diesel par la SNCB, les trains IR 114 et 119, qui les remplacent, sont assurés à l'aide d'une locomotive série 55 de la SNCB et de matériel à voyageurs de service intérieur luxembourgeois : des voitures « Wegmann » rénovées.

Or, il se fait que les CFL ont supprimé l'autorisation de fumer sur tout leur matériel de service intérieur depuis le 2 juin 1991 déjà : autorails, automotrices électriques... et voitures Wegmann ne comportent donc plus de compartiment fumeurs : les cendriers encore présent sur le matériel correspondant ont d'ailleurs disparu. Si cette interdiction ne semble pas faire de problème au Luxembourg, et si son principe est, paraît-il, suivi avec intérêt par d'autres sociétés ferroviaires, les clients belges fumeurs des trains 114 et 119 ont manifesté leur mécontentement de ne plus pouvoir trouver des places « fumeurs » dans la rame.

Aussi, la SNCB a-t-elle trouvé une solution de fortune : le compartiment de 2ème classe de la voiture ADB des CFL des deux trains est munie, lorsqu'elle circule entre Liège et Luxembourg, de papillons collés sur les fenêtres, représentant une cigarette allumée, et indiquant l'autorisation d'y fumer, quoiqu'il n'y ait plus de cendrier... Les deux voitures B composant la rame sont, elles, totalement non fumeurs.

Ajoutons que lorsque la rame affectée aux trains 114 et 119 circule sur d'autres relations intrinsèquement luxembourgeoises, les affiches « fumeurs » sont enlevées par les bons soins des CFL... □

□ Ligne 45 : que deviennent Malmédy et Waimès ?

Malmédy

Depuis le début du mois de mars de cette année, de gros travaux sont en cours sur le site de l'ancienne gare. Depuis que la Croix Rouge occupe l'ancien bâtiment des voyageurs, les autobus ne peuvent plus stationner à proximité de celle-ci. Un nouvel emplacement leur est réservé un peu plus loin, côté Stavelot.

Par ailleurs, un nouveau quai pour l'arrêt des trains touristiques de l'asbl Vennbahn est en cours de construction, car il est prévu que, pendant la saison touristique, les circulations de trains auront lieu quatorze fois jusque Trois-Ponts.

Quant au vieux hangar à marchandises typique et qui abritait la cabine de signalisation, il ne sera pas démolé, mais plutôt retapé...

A. Ferrière



La site de la gare de Malmédy en mars 1995 (photo A. Ferrière)

Waimes

Il est à Waimes, nous écrit notre membre Henri Thimister, une tradition bien établie, celle des « rôles » de carnaval : saynètes en wallon local, racontant de manière humoristique les aventures et petits travers des gens du village. Cette année, la société qui rédige et met en scène les rôles (le *Bouhot-Djus*) avait choisi la gare de Waimes comme thème de départ. Voici la chanson qui a été composée en son honneur, sur l'air de la *paquita*, dans sa langue originale, le wallon de Malmédy...

« A l'gare de Waimes d'avance
 I n'aveut do trafic
 Le train de çî tîmps là
 On n'cenhév'rin d'pus pratique
 Ci qu'aveut freud d'ces pîds
 P'lev' s'assîre o l'buvette
 Tot r'wardant qu'so Mâm'dy
 Ne d'hinde one trotinette
 Aye çoûlà c'esteut l'bon tîmps
 I n'aveut one maye ambiance
 Et chaque còp qu'i v'név' on train
 Tot l'monde corév'à pas d'danse
 Guichetier èt bagadgiste
 Chef piqueur ou machiniste
 C'est l'huya do chef de gare
 Qui diridgé'v' tot l'bazar
 Qui est-ce qu'a dit qu'à ch'min d'fer
 I n'ont nin grand'tchwè à faire.

Mais c'esteut o l'buvette
 Que l'affair'se passév'
 Ca inte deux trotinettes
 I n'a pus nouk' qui s'dehonbrév'
 Tot l'monde aveut bin l'tîmps
 Ce n'est nin comme asteur
 Et même le p'tit Julien
 Ne loukév'nin s'on' heure
 Le buffet do l'gare de Waimes
 C'est one padge de noss't'histwère
 Les pus vîs racontaient même
 Que c'esteut on bon comptwèr
 Les employés do ch'min d'fer
 Les voyadgeurs, les militaires
 Bevin'on verre tranquilemint
 Tot r'wardant ap'tès leur train
 C'esteut portant mî ainsi
 Que comme 'û, tote djor couri.

A djôr d'hû, nosse vîch'gare
N'est sûr pus çou qu'a s'tu
Tot dgait avâ les qwârts
On direut on hopai d'trigus
Devint quéquès années
Qwand tot sèrait croulé
I s'pout qu'les locataires
Say'ront de l'rac'monder
Manîre de r'lèver l'moral
De tos ces qui s'è sov'naient
Djusse le tims d'on carnaval
le gare de Waimes raviqu'rait
Asteur lèyans le parole
A tote ciss'bâne de bons drôles
Et bevans onk'o l'buvette
Tot r'wardant le trotinette
I n'a rin d'pus malheureux
Qu'one saquî qui crive de seû. »

Si vous ne maîtrisez pas le wallon, patientez... Dans notre prochain numéro de Trans-fer, qui ne saurait tarder, vous en trouverez une traduction française, bien moins savoureuse que le texte original... □

□ Ligne 50A - section Gent - Denderleeuw, nouveau ban d'essais de la « grande » vitesse version SNCB...

Nos lecteurs savent que, jusqu'à présent, la SNCB a coutume de tester les grandes vitesses (200 à 220 km/h) sur la ligne Gand - Bruges, qui s'y prête la nuit notamment par ses alignements droits. D'ici quelques années, la SNCB ne pourra plus utiliser cette ligne, suite aux travaux de modernisation qui y sont prévus dans le cadre du plan « STAR 21 ».

La SNCB est donc à la recherche d'une autre section permettant les mêmes essais, d'autant plus qu'elle va réceptionner divers types de matériels nouveaux aptes aux « grandes vitesses », qu'il faut tester sous caténaire 3000 volts : futur TGV « Thalys » Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam, ou futures locomotives bicourant série 13 (?).

Après discussions, la SNCB vient de désigner comme nouvelle zone d'essais la ligne 50A section Gand St-Pierre - Denderleeuw, et plus précisément la voie A entre les BK 20 (Welle) et 42 (Meulewijk). Cette section a l'avantage de ne pas compter de passage à niveau et d'être englobée dans les futures lignes du réseau susceptibles d'être parcourues à 200 km/h. □

□ Ligne 50 - travaux en gare de Gand-St-Pierre

Notre membre R. Balot, chef de gare adjoint à Gand-St-Pierre, a relevé quelques erreurs dans notre description des travaux en cours à Gand-St-Pierre, parue dans Trans-fer 94 page 13. Il nous fait l'amitié de rétablir la situation exacte des travaux en cours.

On sait qu'un nouveau tunnel sous-voies a été creusé en gare pour ménager le passage des tramways d'une future ligne envisagée par De Lijn vers Zwijnaarde. En fait, les voies de tram et aiguillages sont déjà placés dans le nouveau pertuis depuis plusieurs mois. De plus, les escalators reliant ce tunnel aux quais SNCB sont déjà en place : ils ont d'ailleurs causé, lors de leur pose, de nombreuses difficultés d'exploitation : voies en gare à mettre hors service, coupure du courant traction 3000 V... En ce qui concerne le tunnel, tout est donc fait. Par contre, les voies de tram ne sont pas posées au delà de ce tunnel vers Zwijnaarde et l'aménagement de la place Marie-Henriette n'est nulle part, et cette situation pourrait encore durer des mois... □

□ Ligne 52 Anvers - Boom - Puurs : prochain rétablissement du trafic entre Boom et Puurs !

C'est depuis 1980 que la liaison ferroviaire est interrompue entre Boom et Puurs, à la suite du démantèlement du pont ferroviaire sur le canal maritime à la sortie de Puurs.

Après bien des atermoiements, les services de la région flamande ont décidé de reconstruire un pont aux normes de gabarit acceptables pour le trafic des bateaux. Si le planning des travaux est respecté, la liaison ferroviaire pourrait être rétablie entre Boom et Puurs à la mi-1996. Une fois le pont ouvert à la circulation ferroviaire, il suffira à la SNCB d'électrifier les quelques kilomètres de voie séparant Boom de Puurs, gare électrifiée sur la relation 54 Malines - St-Nicolas.

Mais entre-temps, il est apparu que le mécanisme électrique du pont ferroviaire mobile sur le Rupel à Boom devait aussi être réparé. A charge de la SNCB, le renouvellement de l'appareillage pourrait être concrétisé en septembre 1996.

Aussi, si l'on additionne le coût de la réparation du pont sur le Rupel et celui du nouveau pont sur le canal maritime, on peut considérer que la mise en service de trains électriques entre Boom et Puurs pourrait coûter près d'un demi milliard de francs !

Et pourtant, il faudra bien passer par là. La ligne électrifiée depuis 1980 et à double voie entre Anvers et Boom n'a aucun avenir si elle n'est pas prolongée jusqu'à Puurs. Elle est actuellement tellement sous-utilisée que le

trafic omnibus cadencé à l'heure, assuré par des automotrices électriques « 900 », a été réduit pour ne fonctionner que cinq jours par semaine. Certains, à la SNCB, ont même envisagé d'abandonner le trafic voyageurs sur cette ligne, jugée non rentable. Seul donc, le « Klein-Brabant » peut procurer un surcroît de trafic à cette ligne, notamment grâce aux bonnes correspondances que la SNCB peut offrir à Puurs avec la ligne électrifiée à voie unique St-Nicolas - Malines. □

□ Ligne 86 De Pinte - Oudenaarde : travaux en cours

Rappelons avec plusieurs lecteurs que cette ligne est actuellement en cours de mise à double voie et d'électrification : cette ligne avait été oubliée de notre panorama des artères exploitées en traction électrique et diesel, publié dans notre n° 94. □

□ Ligne 162 - Namur - Sterpenich (frontière) : à propos du mauvais état de l'assiette de la voie

Le 31 janvier dernier, le trafic ferroviaire a été interrompu sur la ligne 162 entre Libramont et Marbehan, et la circulation ne pouvait s'effectuer que sur une voie entre Libramont et Jemelle : en cause, semble-t-il, l'état défectueux des caténaires à hauteur de Verlaine, et des bris de caténaire à Neufchâteau et Grupont.

Les usagers ont fait interpellier, par voie parlementaire, le Ministre Di Rupo, en charge des Communications, sur l'état défectueux de cette artère. Voici sa réponse, telle qu'elle lui a été « soufflée » par les services compétents de la SNCB.

« En décembre 1993, près de Verlaine, la pluie a engendré l'affaissement d'un talus, ce qui a déstabilisé un poteau caténaire. Celui-ci a été aussitôt renforcé par l'apport de béton.

En janvier 1995, les pluies ont occasionné un nouvel affaissement des talus.

Pour y remédier, la SNCB a procédé au placement d'une console provisoire sur la voie vers Bruxelles, où une réduction de vitesse à 40 km/h a été prescrite. Simultanément, la circulation des trains a été suspendue sur la voie vers Arlon, car l'affaissement de terrain nécessite des travaux de génie civil relativement conséquents.

Le 31 janvier 1995, le pantographe défectueux d'un train a endommagé la caténaire entre Verlaine et Grupont et ce, indépendamment des difficultés techniques ci-dessus.

En sa séance du 27 janvier dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB a effectivement réservé une somme de 434 millions de francs pour la modernisation de l'axe 161-162.

Par ailleurs, un groupe de travail multidisciplinaire présidé par le directeur du District Sud-Est s'est penché sur la situation des lignes 161 et 162. Il a analysé la situation particulière de ces lignes à profil défavorable et soumises à de nombreuses fluctuations atmosphériques. Il a formulé des suggestions et des mesures à prendre à court, moyen et long terme. Les mesures à court terme, se situant essentiellement dans le domaine de la surveillance, de la régulation et de l'organisation du service, ont déjà été réalisées. Les mesures à moyen et long terme concernent essentiellement la modernisation et l'équipement général de la ligne 162...

Le futur programme décennal 1996-2005 est en cours d'élaboration au sein de la SNCB : ce plan tiendra compte de la situation financière de la Société. Il n'est pas possible d'annoncer aujourd'hui les projets qui seront retenus pour la modernisation de la ligne 162, pas plus que pour les autres lignes. »

En conclusion : si vous êtes un usager régulier de la ligne Bruxelles - Luxembourg, vous n'avez pas encore fini de prendre votre mal en patience....
□

d'après coupures de presse
recension : J.Cl. Léonard

□ **Ligne 163 section Bastogne-Nord - Gouvy : on démonte... / section Bastogne-Nord - Libramont : on continue avec les bus du TEC**

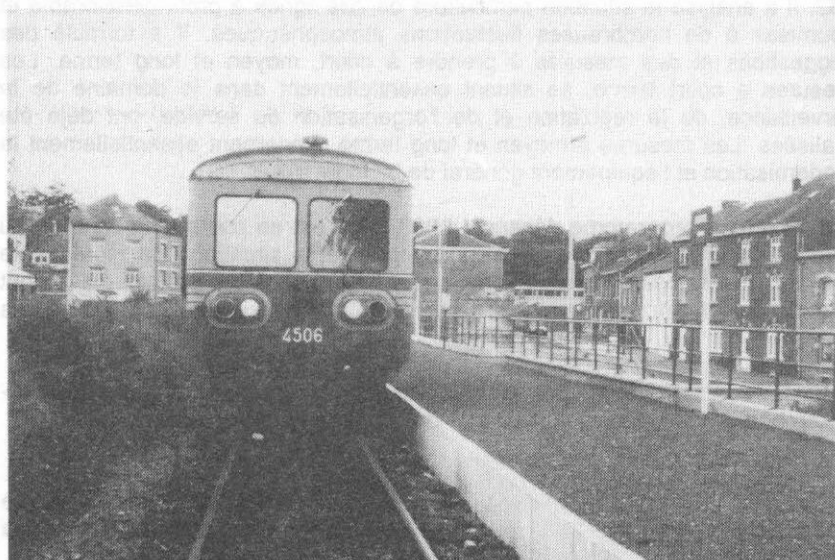
Nous confirmons l'information parue dans Trans-fer 94, concernant le démontage en cours de l'infrastructure ferroviaire de la section de ligne entre Bastogne-Nord et Gouvy.

Les autorités locales envisagent actuellement la transformation de l'assiette de la voie en une piste VTT...

Pour la petite histoire, savez-vous par ailleurs que les horaires de la ligne de bus de substitution Libramont - Bastogne-Nord sont toujours établis par la SNCB, et qu'ils apparaissent dans les documents officiels de la SNCB

avec le sigle « TT » ⁽³⁾ que les amateurs des anciens indicateurs connaissent bien, et un n° de train à 4 chiffres... Ah, les pesanteurs administratives...

D'autre part, on annonce que la SNCB a signé avec le TEC Namur-Luxembourg le renouvellement de la convention de 1993 pour l'exploitation de cette ligne par autobus de substitution, avec tarification « chemin de fer ». La SNCB estime que la perte de clientèle occasionnée sur cette ligne par la substitution des autobus aux autorails était de l'ordre de 10 % en 1993. Mais la SNCB estime avoir récupéré depuis lors ses clients perdus... Encore faut-il voir s'il ne s'agit pas là d'usagers... captifs....



**Reverra-t-on des trains réguliers à Bastogne-Nord ?
(photo R. Marganne - 12 août 1992)**

La remise en service de cette ligne pour le trafic ferroviaire paraît de plus en plus compromise, la SNCB n'ayant pas modifié sa position d'un pouce depuis 1993 : elle ne désire pas investir la somme de 70 à 80 millions de francs nécessaires pour la remise à niveau de la voie, ni supporter le déficit d'exploitation présumé de la ligne, une fois remise en service...

Que pensent les usagers de la substitution du bus au train... car c'est là le point le plus important ? Les journalistes de l'Avenir du Luxembourg (édition du 21/2/95) ont interrogé quelques clients de l'autobus de substitution sur leurs réactions à la substitution de l'autobus au train. Les réactions sont mitigées : « le train était beaucoup plus sûr en période hivernale, et plus agréable en été.

⁽³⁾ : TT = autorail diesel 2e classe seulement avec compartiment fourgon.

Dans le bus, on ne peut même pas ouvrir les fenêtres quand il fait trop chaud. Et puis le train était plus intime, il permettait de lire et d'écrire, à la différence du bus.»... «Vers la fin, le mauvais état de la ligne de chemin de fer occasionnait de nombreux ralentissements et donc des retards. A part cela, je préférerais le train : on disposait de plus de place et on pouvait lire et travailler.»

Un petit questionnaire-minute sans prétention scientifique... Mais en un mot comme en cent, les usagers semblent estimer que le bus a plus d'inconvénients que d'avantages par rapport au train..., et qu'il n'a de toute manière apporté aucun « plus » au service qui leur est dû.

Qui s'en étonnera au GTF asbl ?

J. Cl. L.
d'après l'Avenir du Luxembourg

Lignes 165 Libramont - Virton : modifications d'horaires bienvenues

Au prochain changement d'horaire (mai 1995), la SNCB améliorera enfin les correspondances très matinales en gare de Libramont, pour les usagers en provenance de la ligne 165 (Virton - Libramont). L'autorail 7854 quittant Bertrix à 5h25 sera avancé à 5h02, pour pouvoir arriver à Libramont à 5h12, afin de donner correspondance vers Arlon (5h16) ou Bruxelles (5h17).

Même chose en fin de soirée : l'autorail 7672 quittant Virton à 22h18 sera avancé d'une heure (Virton 21h18, Florenville 21h39, Bertrix 22h02, Libramont 22h12), afin de donner une dernière correspondance vers Arlon et Namur.

Pendant ce temps-là, le TEC reprend petit à petit les marchés abandonnés par la SNCB dans le Luxembourg : on en est à la création de lignes rapides d'autobus grand confort (avec sièges plus nombreux type « autocar », sonorisation...) entre Virton et Arlon ou Arlon, Athus, Rodange et Lamadeleine...

d'après La Meuse, 09-02-95
recension : J. Cl. Léonard

Le matériel de la SNCB

Statistiques du matériel moteur

Période d'octobre 1994 à mars 1995

□ Sorties de révision de l'AC Salzinnes (HLE, HLD, HLR)

- révisions générales

2225 St-Ghislain	07.10.94	2504 Anvers Dam	26.01.95
7310 Monceau	13.10	8271 Anvers Dam	26.01
2623 Monceau	17.10	2217 St-Ghislain	09.02
5503 Kinkempois	24.11	5146 Monceau	10.02
8256 Anvers Dam	25.11	7409 Anvers Dam	10.02
1805 Kinkempois	23.12	2380 Ostende	27.02
2374 Ostende	23.12	1606 Ostende	28.02 (*)
8274 Anvers Dam	21.12	5133 Hasselt	08.03
8250 Anvers Dam	21.12	7303 Monceau	15.03
5513 Kinkempois	06.01.95	7352 Merelbeke	28.03

(*) première locomotive de cette série 16 à être traitée par l'AC Salzinnes

- révisions intermédiaires

1186 Bruxelles-Midi	25.10.94	2129 Ostende	27.01.95
5205 Stockem	28.10	6236 Merelbeke	17.01
5534 Kinkempois	08.11	2120 Ostende	13.02
2105 Ostende	30.11	6329 Kinkempois	20.02
5303 Stockem	28.11	1205 Ostende	21.02
6290 Monceau	28.11	2109 Ostende	03.03
2114 Ostende	13.12	1183 Bruxelles-Midi	17.03
1188 Bruxelles-Midi	23.12	6228 Merelbeke	27.03
2107 Ostende	17.01.95	2134 Ostende	31.03

Sorties de révision de l'AC Malines (AM)

- révisions générales

NB: Toutes les automotrices électriques de la série 03 sorties de R.G. au cours de cette période appartiennent à l'effectif de Merelbeke, et ont vu leur composition portée à trois caisses.

410	03.10.94	406	21.11	413	30.01
411	06.10	399	28.11	421	02.02
176	06.10 (*)	398	06.12	420	08.02
409	12.10	408	14.12	422	17.02
404	19.10	407	19.12	844	22.02
400	25.10	417	23.12	423	23.02
405	07.11	415	11.01.95	424	07.03
401	14.11	414	16.01	416	17.03

() AM 176 de Courtrai ; R.G. effectuée exceptionnellement à Ostende, suite surcharge de l'AC Malines.*

- révisions intermédiaires

810	Schaerbeek	24.10.94	158	Stockem	22.12
603	Schaerbeek	27.10	213	Courtrai	19.01.95
809	Schaerbeek	07.11	808	Schaerbeek	27.01
617	Schaerbeek	10.11	202	Kinkempois	14.02
255	Courtrai	14.11	146	Saint-Ghislain	22.02
830	Schaerbeek	09.12	235	Saint-Ghislain	14.03
139	St-Ghislain	22.12 (*)	707	Kinkempois	24.03

() AM 139: première de la série "Budd" rénovée (voir: "Le matériel moteur sous la loupe").*

Mises hors exploitation définitive (au 1.01.95)

AM 023 - 030 - 034 (Schaerbeek) : limite de révision (vétusté)

Retraits de l'exploitation (pour vétusté)

AM 019 - 022 - 040 (Schaerbeek) : 17.03.95

AM 035 (Schaerbeek) : 23.03.95

AM 010 - 016 - 027 - 031 (Schaerbeek) : 24.03.95

Mutations (*erratum aux mutations du 1.08.94*)

Merelbeke cède à Monceau 6221 et 6223, au lieu de 6205 et 6305 (par note du 9.11.94)

Cessions (*erratum aux cessions du 1.08.94*)

Monceau cède 6242 (au lieu de 6217) à Infra - district Centre (par note du 9.11.94)

Modifications à la répartition de l'entretien électrique

Au 25.09.94

AM 326 : Hasselt > Stockem (préalablement à sa revente aux CFL)

AM 363 : Merelbeke > Hasselt

Au 22.01.95

HLE 1901 (ex-2130) : Bruxelles-Midi

HLE 2301 à 2320 : Merelbeke > Anvers-Dam

HLE 2501 à 2514 : Bruxelles-Midi > Anvers-Dam

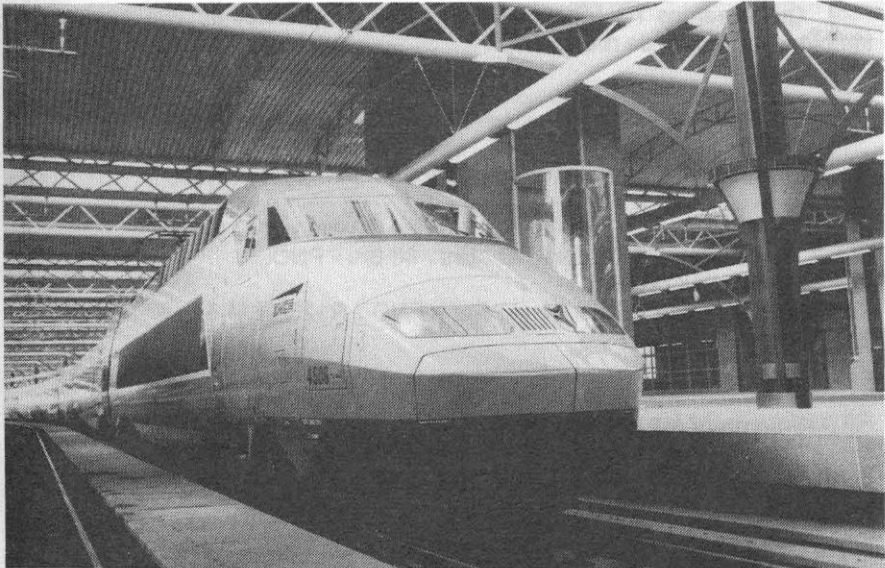
Mac' Machine (03/95)

Le matériel moteur sous la loupe

Bruxelles-Midi - Paris-Nord en TGV (suite)

Depuis le lundi 23 janvier dernier (et non le dimanche 22, comme on aurait pu s'y attendre), des rames TGV-Réseau tri-tension de la SNCF (TGV-R) ont donc pris le relais des voitures TEE inox sur la relation Bruxelles-Midi -

Paris-Nord (et vice-versa), sauf en ce qui concerne les TEE 85 et 88, qui restent assurés en rame tractée jusqu'en mai prochain ⁽⁴⁾. Les TGV 80, 81, 83, 84, 86 et 89 ont depuis lors été détournés par la ligne 94 (via Ath, Tournai et Lille) et la LN3 (ligne nouvelle n°3 entre Lille-Europe et Paris-Nord), mais les deux ultimes TEE circulant en Belgique (et dans le monde, par la même occasion !..) ont été maintenus via l'itinéraire classique, soit par Mons, Quévy et Aulnoye. Pour rappel, ils resteront tracés via cet itinéraire même lorsqu'ils seront devenus à leur tour des TGV en mai prochain, à cause des embouteillages... de TGV en gare de Lille-Europe !



Un TGV Réseau tritension à quai à Bruxelles-Midi (nouveau terminal TGV)
(photo SNCB - D. MOINIL)

Voici l'horaire de ces trains (les parcours en unités multiples sont indiqués par le sigle « UM ») :

train TGV		81 UM	83	89	W727867 ME80 ⁽⁵⁾
Paris-Nord	D	07.07	10.49	11.52	20.26
Lille-Europe ⁽⁶⁾	A	08.07	11.50	12.51	21.25
	D	08.17	12.01	13.01	21.38
Bruxelles-Midi	A	09.34	13.12	14.15	23.03

⁽⁴⁾ - NDLR : il était temps, commercialement parlant : la régularité des trains précités s'était dégradée à ce point qu'ils auraient perdu entre 10 et 20 % de leur clientèle, surtout constituée d'hommes d'affaires et de fonctionnaires européens, ces deux dernières années.

⁽⁵⁾ - cette rame circule à vide, les lundis, mardis et mercredis, sauf les 17 avril, 1er et 8 mai 1995, pour renforcer la composition de train 80 du lendemain.

⁽⁶⁾ - arrêt de service avec rebroussement.

train TGV		80	84	86
		UM Lu→Je	UM	UM Ve
Bruxelles-Midi	D	07.04	17.04	18.34
Lille-Europe (2)	A	08.26	18.18	19.46
	D	08.37	18.29	20.06
Paris-Nord	A	09.38	19.30	21.06

Quatre rames TGV-R suffisent à couvrir les services actuels, comme en témoigne cet extrait de roulement :

(PNO = Paris-Nord ; Bru = Bruxelles-Midi ; (A) = 1ère rame ; (B) = 2e. rame ; R123 = uniquement les lundis, mardis et mercredis ; R4 = uniquement les jeudis) :

N567 (Pas les vendredis, ni samedis ni dimanches):

Scé 1 : 80 (A) Bru - PNO / 83 PNO - Bru / 84 (B) Bru - PNO

Scé 2 : 80 (B) Bru - PNO / 89 PNO - Bru / 86 Bru - PNO

Scé 3 : 81 (A) PNO - Bru

Scé 4 : 81 (B) PNO - Bru / 84 (A) Bru - PNO / R123 : EM 84 (à vide) PNO - Bru / R4 : reste à PNO

R5 (uniquement les vendredis):

Scé 1 : 80 Bru - PNO / 83 PNO - Bru / 86 (A) Bru - PNO

Scé 2 : 89 PNO - Bru / 86 (B) Bru - PNO

Scé 3 : 81 (A) PNO - Bru / 84 (A) Bru - PNO

Scé 4 : 81 (B) PNO - Bru / 84 (B) Bru - PNO

R67 (uniquement les samedis et les dimanches):

Scé 1 : 83 (A) PNO - Bru

Scé 2 : 83 (B) PNO - Bru / 86 Bru - PNO

Scé 3 : réserve à PNO

Scé 4 : réserve à PNO (les samedis) ; à Bru (les dimanches).

Précédant la mise en service commerciale, une campagne intensive de circulations d'essais et d'endurance de rames TGV-R a eu lieu entre Forest, Tournai, et Mouscron, toutes les marches étant effectuées à vide.

Toutes, sauf... le 6 décembre 1994, lorsque les voitures M4 du train P 3805 (Tournai - Schaerbeek) du matin ont été remplacées par... les deux

rames TGV-R 4511 et 4512 accouplées en UM ⁽⁷⁾, qui étaient venues spécialement de Lille sur ordre de Saint Nicolas lui-même !

Filmées par certaines télés (qui avaient sans doute leurs entrées *Là-Haut*), des scènes à peine croyables se sont déroulées à Tournai, avant le départ : certains navetteurs refusaient de monter à bord, persuadés qu'il s'agissait d'un canular ; un autre, plus confiant, se prit *une pelle* en montant, manifestement plus habitué qu'il était aux marchepieds des M4... Mais le pompon revint à cette tournaisienne filmée en cours de route, et qui déclara - sans rire, puisqu'elle était au bord des larmes - qu'il s'agissait du plus beau jour de sa vie..!

Pour la petite histoire, le train fut limité à Bruxelles-Midi (les TGV-R n'étant pas encore autorisés à circuler dans la Jonction Nord-Midi, pour cause de circuits de voie non adaptés), et la rame M4 (vide) du train de pointe suivait les TGV à courte distance, au cas où...

□ Les futures dessertes TGV en Belgique

L'exploitation des rames à grande vitesse en Belgique est promise - on s'en doute - à un bel avenir : la mise en route commerciale du service *Eurostar* entre Bruxelles et Londres le 14.10.94 a été suivie le 23.01.95 du remplacement de la majorité des TEE tractés entre Bruxelles et Paris par des rames TGV-Réseau tri-tension de la SNCF en cours de livraison, et dont trente rames ont été commandées (numérotées de 4501 à 4530 par la SNCF).

Or, la SNCB a toujours proclamé haut et clair - jusqu'il y a peu - que les TGV devraient attendre l'achèvement de la ligne nouvelle en Belgique pour y circuler. Mais le retard pris dans la réalisation de cette dernière a surpris tout le monde (?), à commencer par la SNCF, qui s'est retrouvée avec des TGV-R tri-tension flambant neufs, dont la construction - elle - n'avait pas été différée, bien entendu.

Des pressions énormes ont alors été exercées par la SNCF pour convaincre la SNCB d'accepter le remplacement des vétustes CC 40100 et des rames TEE inox par ces rames TGV-R, qui circuleraient via les infrastructures existantes. La SNCB n'avait aucun argument valable à opposer, puisque la Ligne à Grande Vitesse belge prévue entre la frontière française et Lembeek aurait déjà dû être réalisée en 1994...

Et l'on peut raisonnablement supposer que la SNCF ne s'arrêtera pas en si bon chemin, puisque quatre rames TGV-R « *tri* » à peine (sur les trente commandées) suffisent actuellement à couvrir les ex-TEE : attendons-nous à

(7) - UM = unités multiples

voir bientôt les trains internationaux classiques remplacés à leur tour par des rames TGV-R entre Paris et Bruxelles...

Ce n'est pas tout : ces trente TGV-R tri-tension seront immédiatement suivis par une tranche supplémentaire de dix TGV-R « *tri* » quasi identiques, mais équipées du système de répétition des signaux propre aux NS : l'ATB. Dès mai 1996, ces dix rames, dénommées TGV « PBA » (pour Paris - Bruxelles - Amsterdam^(b)) reprendront à leur compte l'EC 82/87 "Etoile du Nord", ainsi que les INT Amsterdam - Paris (et retour), qui apparaîtront à partir de mai 1998.

Particularité : ces rames TGV « PBA » seront revêtues de la livrée « Thalys » (rouge « européen » *sic* !), et circuleront exclusivement entre Paris-Nord et Amsterdam; à partir de mai 1998, 17 rames TGV « PBKA » quadritension (les vrais « Thalys »^(b)) aux motrices à poste de conduite central en cours de montage) viendront renforcer ce parc, et desserviront alors la relation Paris - Bruxelles - Cologne, électrifiée en 15 kV sur le réseau de la DB. ...

Enfin, n'oublions pas les nébuleuses liaisons TGV dites « d'interconnexion », puisqu'elles utiliseraient le barreau d'interconnexion autour de Paris : des TGV-R de Bruxelles à Marseille ou Bordeaux (sans aucun arrêt commercial intermédiaire!) sont régulièrement évoqués, dès la mi-96 !

A l'aube de ce formidable essor, une nouvelle société vient de voir le jour: la « SCRL pour le développement ferroviaire France-Belgique ». Il s'agit d'une structure commune à la SNCB et à la SNCF, qui est dorénavant chargée de la gestion commerciale et opérationnelle des TGV entre la Belgique et la France. But avoué de ce *machin* (comme aurait dit De Gaulle) : faire mieux que ce qui a été fait jusqu'à présent, notamment en débauchant les cheminots qui se sont occupés du TGV au sein de leur société nationale respective... Premier effet concret attendu pour mai prochain : l'introduction des *suppléments TGV*, qui seront jusqu'à trois fois plus élevés que les montants actuels !

Que deviennent les CC 40100 au 23 janvier 1995 ?

Contrairement aux bruits les plus fantaisistes qui ont circulé ces derniers temps, les locomotives polytension CC 40100 de la SNCF, soeurs aînées de nos « 18 » SNCB, n'ont pas toutes mises au rancart à l'occasion de l'arrivée des TGV-R sur Bruxelles - Paris. La première sous-série (CC 40101 à 40104) était déjà sérieusement décimée : la 40102 incendiée et la 40103 étaient

^(b) - nom publicitaire choisi par les sociétés ferroviaires pour qualifier le futur service à grande vitesse Paris- Bruxelles - Cologne/Amsterdam.

garées depuis belle lurette en *réparation différée* à l'atelier d'Hellemmes (près de Lille) ; la 40101 vient de s'ajouter au lot, au 23 janvier. La 40104 reste donc seule en service.

En ce qui concerne la seconde sous-série (CC 40105 à 40110), les 40105 et 40107 seront arrêtées à très brève échéance, lorsqu'elles parviendront à limite de révision. A ce moment, cinq locos (sur les dix d'origine) resteront en service : les 40104, 40106, 40108, 40109 et 40110, au moins jusqu'au 28 mai prochain, et probablement au-delà, tant que leur relève ne pourra pas être assurée par des TGV-R sur les trains internationaux classiques.

La réduction du nombre des trains tractés à assurer sur l'axe Bruxelles - Paris a néanmoins profité à ces CC 40100, dont le nombre de services quotidiens à assurer est passé de trois à deux au 23 janvier dernier :

Sce 1 : EC 82 Bru - PNO / EC 87 PNO - Bru

Sce 2 : 242 Liège-G - PNO / EC 39 PNO - Bru / 286 Bru - PNO / 231 PNO - Liège-G

Un troisième service, dit « *commutable* », sera assuré indifféremment par une 40100 française, une série 15 ou 18 belge, en fonction des disponibilités du jour :

Sce 3 : EC 33 PNO - Liège-G / EC 32 Liège-G - PNO.

Il ne restera donc bientôt aux CC 40100 SNCF que deux services (voire trois au maximum) à assurer quotidiennement, pour un effectif total de cinq locomotives. Avant le 23 janvier, la proportion était sensiblement pareille : trois services pour huit engins. Or, la tenue en service des 40100 a été à ce point médiocre ces derniers temps que, quasi quotidiennement, un à deux services 40100 devait être repris par une locomotive belge, une locomotive tritension SNCB série 15 la plupart du temps. Une locomotive bitension SNCB série 12 a aussi été remarquée épisodiquement sur la paire de trains TEE 88 / INT 487, voire sur les TEE 84 et TEE 81 (du lendemain), le personnel belge découchant à Paris-Nord.

Mais la grosse surprise a eu lieu à deux reprises, les 9 et 18 janvier derniers : c'est chaque fois la 1603 qui est partie en tête du TEE 84 de Bruxelles-Midi, revenant le lendemain avec le TEE 81 ! De mémoire de conducteur, il y avait des années qu'une série 16 n'était plus allée à Paris-Nord⁽⁹⁾.

Comment en est-on arrivé là ? Aucune locomotive 12, 15 ou 18 n'était disponible, et on a bien dû se résoudre à retirer une 16 de son axe Ostende -

⁽⁹⁾ - ce type de locomotive quadritension de la SNCB est spécialisé, depuis belle lurette, à la traction des trains de l'axe Ostende - Cologne.

Cologne, en faisant assurer quatre trains en mono-tension de part et d'autre de la frontière à Aix-la-Chapelle. C'était le prix à payer pour ne pas devoir assurer les TEE 84 et 81 en mono-tension, avec échange de locomotive à Quévy...

Et les 15 et 18 belges sur Bruxelles - Paris ?

Le nombre de services en roulement est resté inchangé au 22 janvier 1995 (deux pour les 18 et trois pour les 15), mais les trains ont été redistribués, suite à la disparition de la majorité des TEE.

A remarquer qu'aucun horaire de train classique (non TGV) n'a été revu : pas un de ceux-ci n'a été accéléré, en supprimant le stationnement prévu à Aulnoye pour échange de locomotives. Un seul échange saute, mais l'horaire du train n'a pas été retouché : l'INT 286 Bruxelles-Midi (D : 19 h 07) - Paris-Nord (A : 22 h 05) ne voit plus sa polytension remplacée par une « mono » de la SNCF à Aulnoye, mais y stationne de 20 h 07 à 20 h 17... A tout prendre, ce stationnement servira de tampon régulateur en cas de retard éventuel survenant sur le réseau belge.

Mieux : l'INT 280 Bruxelles-Midi (D : 20 h 04) - Paris-Nord (A : 23 h 43) remorqué auparavant en mono-tension jusqu'à Quévy est désormais assuré par une série 15 jusqu'à... Quévy, où la « mono » SNCF reprend le relais, comme par le passé ! La 15 s'en va ensuite à vide à Aulnoye, pour conduire l'INT 331 à Liège-Guillemins...

Ceci étant, la SNCF et la SNCB n'ont sans doute plus vraiment intérêt à accélérer - ne serait-ce que de quelques minutes - la marche actuelle des trains entre Bruxelles et Paris : cela aurait pour effet pervers de diminuer d'autant le « gain » qui sera réalisé lorsque les TGV emprunteront la LGV de bout en bout. En d'autres termes, les piètres performances des temps de parcours actuels et la mauvaise régularité de cet axe ne sont-elles pas du *pain bénit* pour les services commerciaux des deux réseaux concernés ? A méditer...

Le début de la fin pour les polycourants SNCB série 18 !

Contre toute attente, ce ne seraient pas les plus anciennes séries de locomotives polytension (15 et 16) qui seraient retirées en premier lieu du service actif à la SNCB, mais bien la série 18, dont les coûts d'entretien se situent très largement au-delà de la moyenne.

Partant de cette constatation, le département du Matériel SNCB a proposé récemment de retirer progressivement ces six locomotives d'exploitation, dès que leur caisse devrait à nouveau être traitée en révision,

soit théoriquement en 1996 (Pour rappel, la 1805 est sortie de révision le 23.12.94). Par contre, les bogies qui devaient être pris en main en 1995 seront traités comme prévu.

Concrètement, il n'y aurait déjà plus que trois « 18 » en exploitation lors de l'entrée en vigueur du service d'été en mai '96, et toutes seraient retirées de l'exploitation pour mai '97 !

Et ce processus de radiation pourrait même être accéléré en cas d'avarie grave survenant à une de ces machines, qui ne serait alors plus réparée : tout récemment déjà, une commande de quatre nouveaux carters de transmission (pour un montant global de 1,1 Mio.) a été gelée, sans doute définitivement, alors que le stock de pièces de rechange est quasi épuisé

□ Radiation d'automotrices doubles

Comme indiqué dans la rubrique *Statistiques*, trois automotrices doubles des tranches 50/53 (les *quais hauts*) ont été radiées au 1er janvier 1995: les 023, 030 et 034. Ce processus de radiation des plus anciennes automotrices du parc va se poursuivre, et même s'amplifier au cours des prochains mois : ainsi, quinze autres AM 50/53 seront radiées entre fin janvier et fin mars, les onze dernières 50/53 disparaissant entre début avril et fin mai. Ce processus de radiation des plus anciennes automotrices du parc va se poursuivre, et même s'amplifier au cours des prochains mois : ainsi, toutes les AM 50/53 rescapées auront été retirées du service dès le samedi 8 avril! ...

Quant aux vingt-et-une rescapées de la tranche 54, elles seront progressivement retirées de l'exploitation à partir de fin septembre 1995, à la mise en vigueur de l'horaire d'hiver.

Rappelons que ces radiations massives sont rendues possibles par l'achèvement (prévu pour la fin mars 1995) de la transformation des AM Break doubles en triples, et par la mise en service en septembre prochain des « nouvelles » voitures K4 (rachetées à la SNCF).

□ Revente d'automotrices "tranche 54"

Le 30 novembre 1994, les automotrices radiées 078 et 098 (tranche (54)) ont quitté St-Ghislain pour Torino Dora, en Italie. Le 14 décembre de la même année, les 057 et 073 ont suivi le même chemin, également incorporées dans un train de marchandises.

□ De nouvelles « Break » marocaines

Début novembre 1994, une automotrice Break triple est sortie des usines BN de Bruges : elle n'était pas destinée à la SNCB (qui les assemble elle-même à l'AC Malines), mais au... Maroc ! Apparemment très satisfait de ses huit automotrices de fabrication belge, l'*Office National des Chemins de Fer marocains* (l'ONCF) en a recommandé six autres, pratiquement en tous points identiques à celles de la première sous-série de 1984. Comme ces dernières, les nouvelles venues seront engagées sur la relation Rabat - Casablanca, exploitée à 160 km/h sous caténaire 3 kV continu.

Avant livraison au client, chacune de ces automotrices a effectué ses premiers tours de roues entre Bruges, Ostende, Gand-St-Pierre et Courtrai, lors d'un parcours d'essai. Elles se sont rendues ensuite - par leurs propres moyens - à Anvers, où a eu lieu l'embarquement à bord du navire qui les a conduit à bon port.

Selon les errements en vigueur à l'ONCF, cette deuxième sous-série d'automotrices a été numérotée de 09 à 14, le matricule étant précédé des lettres "ZMC" pour la voiture-motrice (à bogies moteurs), "ZR" pour la remorque intercalaire, et "ZRC" pour la remorque à poste de conduite. L'ordre chronologique n'a pas été respecté pour les livraisons, puisque les deux premières livrées ont été les n°11 et 12, parties vers Anvers le lundi 19.12.94.

□ La première « Budd » rénovée : quelle déception !

La révision intermédiaire de la première automotrice "Budd" ⁽¹⁰⁾ effectuée par l'AC Malines (la 139) a été achevée le 22.12.94. A sa sortie de Malines, la 139 n'a pas été mise immédiatement à la disposition du *service Transport*, mais a été tenue en réserve à l'atelier de Schaerbeek, assurant bien quelques rares trains IR entre Charleroi-Sud et Anvers-Central. Le 30 décembre, elle entrait déjà à son atelier propriétaire (Saint-Ghislain) pour avaries diverses, et n'en ressortait que le 11 janvier 1995. Elle y rentrait à nouveau le 16, pour en ressortir le 25 janvier.

Depuis lors, on l'aperçoit parfois sur les trains L de la ligne 96, voire sur les IR Louvain-la-Neuve - Binche, ou encore entre Anvers-Central et Charleroi-Sud.

En fait de révision intermédiaire, les travaux effectués ont uniquement porté sur l'aménagement intérieur, les châssis de fenêtres, le plancher et les marchepieds. Par contre, rien n'a été fait concernant la partie mécanique (caisse, bogies), ni électrique (moteurs, câblage). Il pleut toujours autant

⁽¹⁰⁾ - ainsi dénommées pour leur carrosserie extérieure en acier inoxydable (procédé « Budd »).

qu'avant dans certains postes de conduite (!), et le câblage est tout aussi pourri, entraînant des nombreux dysfonctionnements et faux contacts en basse tension.

Cette opération purement *cosmétique* (comme se plaisent à la qualifier d'aucuns) est à mettre en parallèle avec les remarquables rénovations entreprises par les réseaux privés italiens qui ont racheté des AM des tranches 54 et 55 en seconde main.

La raison invoquée de ce *pétard mouillé* est le manque de crédits alloué à ces rénovations, et - comble du paradoxe pour une société où plus de dix mille agents seraient excédentaires - un manque de main d'oeuvre à l'AC Malines !

N'empêche... Ce n'est certainement pas avec un *bricolage* pareil que ces automotrices tiendront encore dix ans, alors que c'était précisément le but de l'opération...

□ **Exit les automotrices « Break » en livrée bordeaux**

La fin de l'année 1994 a vu circuler les toutes dernières automotrices Break doubles en livrée « bordeaux ». L'AC Malines n'a pas chômé, puisque 48 automotrices doubles de ce type ont été transformées en triples au cours de l'année écoulée, par adjonction d'une caisse supplémentaire. Fin 1994, le nombre d'engins passés de deux à trois caisses s'élevait déjà à 130, pour un effectif total de 140 engins.

L'avant-dernière « 03 » double est entrée 17 janvier 1995 à Malines, pour transformation: il s'agissait de la 423 de Merelbeke ; elle en ressortira théoriquement le 13 mars. La dernière double se trouve déjà depuis belle lurette à Malines, puisqu'il s'agit de la 343, qui s'était retournée sur le flanc à St-Ghislain, après une collision à un passage à niveau. Pour cette dernière, une nouvelle caisse a été réalisée par BN Bruges, dans la foulée de la commande de la deuxième série des *marocaines*.

□ **Du neuf pour les automotrices « SABENA »...**

Depuis des années, certains trains de la relation IC Bruxelles Central - aéroport national sont anormalement surchargés: la capacité en places assises des automotrices SABENA (595 à 600) est réduite (par la présence d'un compartiment-fourgon démesuré, et... inutilisé), et tout renforcement de la composition des trains est impossible, aucun des deux terminus ne permettant la réception de deux automotrices accouplées. Par ailleurs, les nombreux projets d'aménagement visant à installer des sièges dans les compartiments-

fourgons ont tous échoué, pour des raisons de coût. Enfin, le *service Transport* de la SNCB ne prétend toujours pas augmenter la fréquence de desserte de cette relation, fixée actuellement à trois trains/heure dans chaque sens.

Contre toute attente, une solution vient pourtant d'être trouvée : dès le 28 mai prochain, les *SABENA* céderont leur place à des automotrices *banlieue* ! Concrètement, les trois services quotidiens vers l'aéroport national et assurés actuellement par des *SABENA* le seront désormais par des AM 09 *banlieue*, et les quatre services actuels (N67) de la ligne 26 (les navettes Huizingen - Vilvorde/Malines) le seront... par des *SABENA*.

Exit donc les plaques de pare-brise renseignant la destination du train et en usage sur la ligne 26, car inutilisables sur les *SABENA*, et bonne chance aux voyageurs de Boendael et de Saint-Job, qui devront distinguer à coup sûr la "bordeaux classique" vers Braine-l'Alleud de la "*SABENA*" vers Huizingen qui suit cinq minutes derrière, quand tout roule bien (?) à l'heure... Evidemment, si l'on s'était donné la peine de conserver une livrée originale pour ces six automotrices, plutôt que de les repeindre - bêtement - en bordeaux pour des raisons d'économie (*de bouts de chandelles*), on n'en serait peut-être pas là...

... ainsi que pour les automotrices quadruples

L'achèvement de la transformation des automotrices Break doubles en triples va permettre un véritable jeu de *chaises musicales* dans l'affectation de certaines séries d'automotrices, en mai prochain : ainsi, les *triples* assureront l'intégralité de l'IC I Schaerbeek - St-Ghislain - Quiévrain⁽¹⁾, ce qui aura pour effet d'y libérer les automotrices quadruples. Par ailleurs, d'autres *quadruples* seront remplacées par des rames réversibles M4 sur l'IC K, entre Anvers-C et Charleroi-Sud. Aucune de ces quadruples ne chômera, puisqu'elles apparaîtront - pour la première fois - sur l'IR b Anvers C - Ath / Grammont, sur les relations L entre Anvers-Central et Bruxelles-Midi, et entre Bruxelles-Nord et Louvain-la-Neuve.

Les AM doubles ainsi libérées serviront à remplacer les AM des tranches 50/53, promises à la radiation. La boucle est bouclée...

□ **Planning de livraison des automotrices « tranche 96 »**

Selon les dernières prévisions, le planning des livraisons des nouvelles automotrices électriques triples « tranche 96 » se déroulerait comme suit :

- les 5 premières AM bi-tension (441 à 445) : d'octobre à décembre 1995;

⁽¹⁾ - la mise à fruit de l'électrification St-Ghislain - Quiévrain est prévue à la même époque.

- les 45 AM bi-tension suivantes (446 à 490) : d'octobre 1996 à avril 1998 ;
- les 70 automotrices mono-tension (501 à 570) : de mai 1998 à mai 2000.

D'autre part, la SNCB n'a pas levé l'option pour la commande de dix automotrices bi-tension supplémentaires avant le 31 décembre 1994, la date-limite qui permettait la continuité de la chaîne de fabrication : cette décision a été reportée de deux à trois ans, ce qui permettra de juger du comportement de ces engins en service, et de mieux apprécier le bien-fondé de cette éventuelle commande.

NDLR : rappelons que les automotrices triples tranche 96 seront équipées de l'intercirculation entre automotrices selon le système danois. Les automotrices en version bitension sont aptes à circuler sous 3 kV continu et 25 kV 50 Hz alternatif.

□ Les prévisions de l'Atelier Cental Salzennes

Voici - sous toutes réserves de modifications ultérieures - le planning 1995 de prise en mains des locomotives électriques en révision générale, pour l'AC Salzennes (dans l'ordre chronologique) : 1608 - 2632 - 2367 - 2244 - 2323 - 1503 - 2205 - 2239 - 2631 - 1603 - 2202.

On remarquera que les séries 15 et 16 n'ont pas trop de soucis à se faire, nonobstant l'arrivée dans les prochaines années du TGV "Thalys", qui est censé les évincer de manière radicale...

□ La petite nouvelle : la 1901

On ne l'attendait plus, et pourtant : entrée le 5 janvier 1993 à l'AC Salzennes pour transformation en prototype à traction triphasée, la 2130 en est ressortie le 12 octobre 1994, équipée d'une nouvelle chaîne de traction conçue par ACEC-Transport. Ses quatre moteurs asynchrones triphasés sont alimentés par des onduleurs de tension, eux-mêmes alimentés soit directement par la caténaire sous tension continue, soit via un bloc transformateur-redresseur, sous tension alternative. L'engin est donc devenu bi-tension : 3 kV = / 25 kV AC. Seule modification notable de son aspect extérieur : le remplacement d'un des deux pantographes Faiveley par un Brecknell & Willis, spécialisé pour la captation du 25 kV ⁽¹²⁾.

⁽¹²⁾ - selon Le Rail (02/95), le personnel SNCB de l'AC Salzennes, outre sa collaboration au montage de la nouvelle chaîne de traction développée par ACEC-Transport, a réalisé les renforcements de la structure de la locomotive, liés à la masse supérieure du nouvel équipement, les adaptations de la

A sa sortie, la 2130 a directement été remorquée vers son nouvel atelier propriétaire : l'ATE Bruxelles-Midi. Une campagne intensive de tests - la plupart se déroulant de nuit - s'en est suivi, afin notamment d'investiguer l'influence éventuelle des nouveaux circuits de traction sur le bon fonctionnement des signaux au sol. Ces essais se sont déroulés à partir du 23 novembre entre Ath et Silly (ligne 94), ainsi qu'entre St-Ghislain et Mouscron (lignes 78/75A).

Rappelons qu'à l'instar des rames TGV Trans-Manche et TGV-Réseau, cette locomotive ne pourra circuler que sur des lignes dont les circuits de voie ont été modifiés pour la traction triphasée : au 1er janvier 1995, seules les lignes 96/94 (entre Bruxelles-Midi, Hal et Lille), 75 (entre Mouscron et Tourcoing) et 75A (entre Mouscron et Tournai) remplissent ce critère impératif de sécurité. En mai prochain, la ligne 96 entre Hal, Mons et Quévy viendra s'y ajouter, pour permettre la circulation des ex-TEE 85 et 88 en rames TGV-R (voir ci-dessus).

La ligne 78 (entre Tournai et Mons) fera également partie du lot, ce qui permettra de détourner éventuellement les *Eurostar* et TGV sans devoir... les faire remorquer par une locomotive !

Afin que nul n'ignore ces conditions très restrictives d'utilisation, la décision a été prise de renuméroter l'engin : par une circulaire datée du 19.12.94, le service du matériel a donné ordre à l'ATE Bruxelles-Midi de renuméroter la 2130 en... 1901, la série « 13 » étant d'ores et déjà réservée pour les nouvelles locomotives bi-tension en projet.

A l'issue de ces nombreux essais, cette loco sera déclarée *bonne pour le service*, mais il faudra encore demander son agrément sur le réseau de la SNCF, avant de pouvoir pleinement l'utiliser en rapport avec ses capacités. Elle pourra alors être engagée sur les navettes Mons - Tournai - Lille, et pourquoi pas, sur l'axe Bruxelles - Paris, en remplacement d'une polytension classique.

Une « nouvelle » série de locomotives Diesel à la SNCB !

Fin février, la SNCB a -enfin- décidé d'acquérir 25 locomotives Diesel de manœuvre de *seconde main* auprès des Nederlandse Spoorwegen (chemins de fer néerlandais). Cet achat avait été retardé par le veto de certains dirigeants de TUC-Rail, qui avaient mis en doute l'aptitude de ces locomotives à remorquer les lourdes charges prévues sur les chantiers des lignes à grande vitesse en Belgique. Quant on connaît les prestations que des

engins similaires ont fourni sur les chantiers de la LGV « Nord-Europe » en France, pareils attermolements frisent carrément le ridicule...

Les locomotives en cause sont des Diesels-électriques BB du type 2200/2300 des NS, construites pendant la période de 1955 à 1958, et qui étaient destinées à la remorque de trains en ligne et aux manoeuvres.

Les 25 engins recevront tous une révision, ce qui portera leur espérance de vie à trois ans. De plus, une série d'adaptations seront réalisées à la demande de la SNCB, notamment en ce qui concerne certains organes du système de freinage.

Le prix unitaire d'une locomotive révisée a été fixé à 3.910.000 BEF, ce qui porte le montant global de cet achat à environ 97,7 Mio de BEF. A noter que les NS proposaient également ces locomotives à la location, moyennant une redevance mensuelle de 276.000 BEF ; eu égard au fait que l'achat devenait plus intéressant que la location après 15 mois, c'est la solution de l'achat qui a prévalu.

Finalement, ces 25 locomotives seront les seules « étrangères » qui interviendront sur le théâtre des opérations: les locations prévues de locomotives DB et SNCF n'auront pas lieu. En ce qui concerne la Deutsche Bahn AG, seules d'anciennes locomotives ex-DR (défunte Allemagne de l'Est) étaient disponibles : elles étaient soit trop compliquées du point de vue construction (BR 346.2), soit trop peu fiables (BR 232). De plus, les conditions financières n'étaient pas intéressantes.

En ce qui concerne les locomotives de la SNCF, elles étaient plus coûteuses que celles des NS, pour une puissance parfois moitié moindre... Rappelons que la SNCF proposait la location de 18 CC 68000 (1660 kW), de 18 CC 65500 (1190 kW), de 30 BB 66000/66600 (890 kW), et la vente de 47 BB 63000 (355 kW).

Les trois premières locomotives seront cédées à la SNCB vers la fin avril, l'ensemble de la série devant l'être pour le 1er septembre, au plus tard. L'entretien courant se réalisera à l'ATD Schaerbeek, le futur atelier propriétaire de la série ; toutefois, les NS devraient se charger des réparations en cas de grosses avaries.

La série a logiquement été baptisée 76 à la SNCB, qui comptera donc les n° 7601 à 7625. Voici - en avant-première - la liste de ces nouveaux matricules SNCB, et leur ancien équivalent aux NS.

7601 ex 2277	7610 ex 2266	7619 ex 2213
7602 ex 2263	7611 ex 2244	7620 ex 2214
7603 ex 2327	7612 ex 2247	7621 ex 2274
7604 ex 2309	7613 ex 2318	7622 ex 2238

7605 ex 2308
7606 ex 2305
7607 ex 2292
7608 ex 2275
7609 ex 2273

7614 ex 2285
7615 ex 2283
7616 ex 2261
7617 ex 2219
7618 ex 2205

7623 ex 2258
7624 ex 2362
7625 ex 2311

Renfort temporaire d'un autorail 44

Depuis le 14 février '95, l'autorail 4403 de Merelbeke a été prêté à l'atelier de Stockem, qui l'engage sur les relations L Libramont / Virton et Libramont / Dinant. Ce renfort temporaire a été justifié par le niveau élevé des avaries de l'effectif des 44 et 45 de Stockem, qui a particulièrement souffert des rigueurs hivernales.

Les Diesel sans chaudière à vapeur

Voici la liste actualisée au 23.12.94 des locomotives Diesel de ligne, dont la chaudière à vapeur est soit déposée, soit hors service.

Série 51 :

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

Série 52 :

- *Stockem* : 5202, 5209, 5211, 5213 à 5217 ;

Série 53 :

- *Stockem* : tout l'effectif ;

Série 54 :

- *Stockem* : 5407 ;

Série 55 :

- *Kinkempois* : 5502 à 5504, 5507, 5509, 5512, 5517, 5519, 5524, 5527, 5530, 5532, 5534, 5538, 5539 ;

Série 59 :

- *Merelbeke* : 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947, 5950 (soit tout l'effectif) ;

Série 62 :

- *Kinkempois* : 6302, 6319, 6321, 6323, 6328, 6331 ;
 - *Hasselt* : 6283, 6316, 6326, 6327 ;
 - *Merelbeke* : 6210, 6227, 6305 ;
 - *Monceau* : 6244, 6250, 6254, 6257, 6262, 6269, 6270, 6272, 6277, 6314, 6320.

Les Diesel 1800 des CFL sur l'Athus-Meuse

Depuis l'entrée en vigueur du service d'hiver 94: la nouvelle *courbe de Rodange*, qui relie directement Aubange (B) à Rodange (L), est entrée en service. Du même coup, la majorité des trains de marchandises qui circulent sur l'axe de *l'Athus-Meuse* ont vu leur horaire accéléré, puisque les traditionnels échanges de locomotives, qui allaient de pair avec un changement de front, ont tous été supprimés.

Par ailleurs, les locomotives Diesel CFL du type 1800 assurent depuis lors deux allers-retours en unités multiples vers Ronet (du mardi au vendredi), avec les trains suivants:

- ZZ 49908 (vide de minerai) : Belval Usines (06.00) - Ronet (09.40)
- ZZ 48911 (minerai) : Ronet (10.50) - Belval Usines (15.55)
- ZZ 49940 (vide de minerai) : Belval Usines (16.44) - Ronet (20.38)
- ZZ 47971 (coils) : Ronet (23.10) - Dudelage Usines (04.30).

Ces roulements sont très différents du vendredi au lundi, par suite de la réduction des activités industrielles pendant le week-end.

La 8319 préservée comme patrimoine

La locomotive de manoeuvres 8319 est depuis sa radiation le 30.04.94, officiellement préservée comme patrimoine historique des Chemins de fer. Elle a rejoint la remise-musée de Haine-St-Pierre par ses propres moyens, preuve de son - relatif - bon état général.

L'ATE Bruxelles-Midi à nouveau pleinement opérationnel

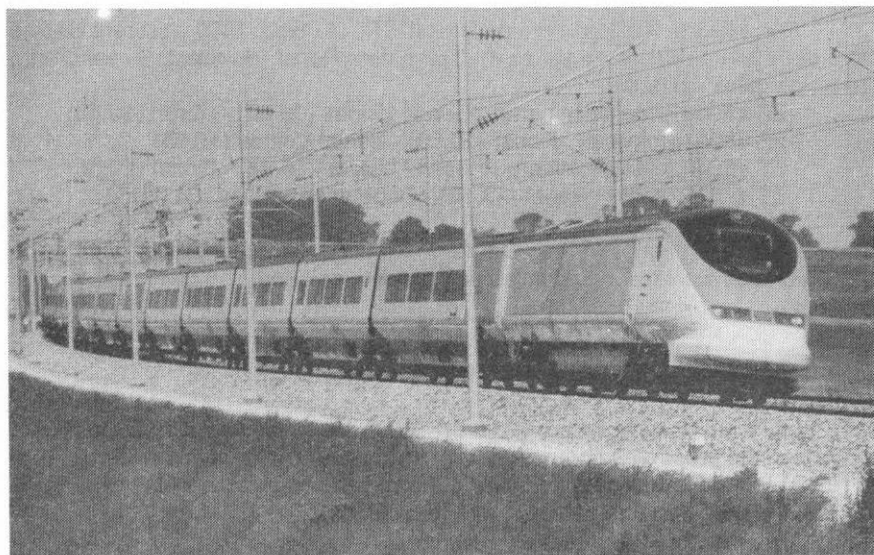
On se souvient que la fermeture de l'atelier de traction électrique de Bruxelles-Midi en septembre 1990 avait nécessité le transfert provisoire de l'entretien de ses locomotives vers l'atelier de Schaerbeek. Pourtant, l'organe

administratif ATE Bruxelles-Midi est toujours resté opérationnel, même lorsque le bâtiment de l'atelier a été démolé et remplacé par le nouvel atelier TGV, ce qui a contribué à entretenir une certaine confusion : en effet, les locomotives à l'entretien à Bruxelles-Midi n'ont jamais été mutées administrativement à Schaerbeek, quand bien même ce dernier atelier s'est effectivement chargé d'entretenir ces locos pendant la période de l'intérim.

Le nouvel atelier TGV étant à son tour opérationnel, le retour au bercail des séries 11, 25 et 28 s'est réalisé en date du 25.09.94 : depuis cette date, les 1181 à 1192, 2501 à 2514, 2801 et 2802 sont à nouveau entretenues à Forest, où elles côtoient désormais les Eurostar...

Au 22.01.95, les 2501 à 2514 ont émigré vers Anvers-Dam, allégeant ainsi quelque peu la charge de travail de l'atelier : l'entretien des Eurostar se révèle plus ardu que prévu. Sont donc actuellement reprises à l'inventaire de l'atelier TGV de Bruxelles-Midi (outre les rames Eurostar belges dont les motrices sont numérotées 3101 à 3108) : les douze "11", les ancêtres 2801 et 2802, et la "nouvelle" venue : la 1901...

Mac' Machine (02/95)



Un TGV Eurostar sur territoire français près de l'Eurotunnel
(photo SNCB)

Autres nouvelles du matériel

□ A propos de la commande de nouvelles locomotives série « 13 » SNCB/ série « ? » CFL

Dans notre n°93, nous signalions que la SNCB et les CFL avaient lancé une procédure d'appel d'offres pour l'achat en commun de 100 locomotives électriques « universelles » de grande puissance, bicourant 3000 volts continu/25000 volts alternatif, pour assurer à la fois des services voyageurs à la vitesse de 200 km/h maximum par exemple sur l'axe Ostende-Eupen, avec emprunt de la future ligne à grande vitesse entre Bierbeek et Bierset, et des services marchandises lourds notamment sur l'axe Athus-Meuse, une fois électrifié en 25 kV 50 Hz.

Dotés de moteurs asynchrones triphasés, avec une disposition d'essieux Bo'Bo', ces machines devraient développer une puissance de 5500 kW.

Selon l'échéancier prévu en commun par les deux réseaux le 15 décembre 1992, une proposition devait être présentée aux deux conseils d'administration en décembre 1994, afin de passer une commande ferme au cours du premier trimestre 1995.

Le 23 décembre dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB a reporté d'un an l'achat de ce type de locomotives. D'autre part, on a appris que la commande conjointe sera très vraisemblablement ramenée de 100 à 80 locomotives : 60 engins (au lieu de 70) pour la SNCB (future série 13), 20 (au lieu des 30) pour les CFL.

Ce sont évidemment les problèmes budgétaires de la SNCB (mais aussi des CFL) qui ont motivé cette décision de report d'achat d'un matériel dont le prix unitaire serait actuellement évalué à 150 millions de francs belges, un prix que la SNCB et les CFL espèrent pouvoir faire baisser par une mise en concurrence élargie des soumissionnaires dans le cadre du grand marché de l'Union Européenne.

On a par ailleurs appris que la SNCB réceptionnera fin 1995 les premières unités des nouvelles voitures à voyageurs de service intérieur et de grand confort, de type « I 11 », aptes à 200 km/h, que l'on destine notamment aux axes Ostende - Bruxelles - Eupen (notamment via la ligne TGV nouvelle Bierbeek - Awans lorsqu'elle sera construite) et Anvers - Bruxelles - Charleroi.

Cette génération de voitures offrira un niveau de confort jusqu'alors inégalé en service intérieur :

- suspension pneumatique intégrale
- sièges individuels disposés en 3 places de front en 1ère classe et 4 places en 2e classe (les inconfortables banquettes traditionnelles à la SNCB, notamment à 3 places de front, disparaissent complètement)
- emplacement pour voiture roulante pour personne à mobilité réduite et toilettes adaptées
- conditionnement d'air intégral
- cabine téléphonique publique à bord du train
- informations sur l'itinéraire du train par écrans digitaux
- toilettes chimiques

d'après l'Echo de la Bourse - 26.12.94
compilation : J. Braive

Transformation de voitures I 6 et I 10 de la SNCB pour la desserte du « Vauban »

Le train « *Vauban* » 90/91 est un train Eurocity des deux classes assurant quotidiennement la liaison diurne Bruxelles-Midi - Milano Centrale, via Luxembourg, Bâle CFF et Domodossola, pour un temps de parcours de 7 heures.

A la suite de l'expérience positive que la SNCB avait tentée il y a quelques années pour le train EC 48/49 Memling Ostende - Cologne - Dortmund, dont le matériel remorqué avait été partiellement rénové et repeint, la SNCB a décidé, dans le même esprit, de donner un nouveau look aux voitures à voyageurs affectées au « Vauban ».

Concrètement, la transformation concernera 7 voitures de 1ère classe à compartiments de type « I 6 », 11 voitures de 2e classe à compartiments de type « I 6 » et trois voitures de 2e classe à couloir central à air conditionné de type « I 10 ».

Extérieurement, toutes ces voitures seront repeintes comme les voitures du Memling, mais avec la nouvelle qualité métallisée adoptée lors de la remise en peinture des automotrices « Break » allongées à trois caisses.

Intérieurement, les adaptations les plus nombreuses concerneront les voitures de 1ère classe de type I 6, mises en service il y a une vingtaine d'années. On y remplacera le tapis de sol, le recouvrement des sièges et appuis-tête, les rideaux, tablettes et bacs à ordures, armatures d'éclairage, liseuses individuelles, porte-bagages et mains courantes. Les plafonds seront mis en peinture. Les toilettes seront complètement réaménagées. Pour les

voitures de 2e classe de type I 6, la SNCB se limitera au renouvellement des tapis de sol et des revêtements des sièges et appuis-tête, tandis que les toilettes subiront le même traitement que celles de 1ère classe. Pour les voitures de 2e classe, de type I 10, beaucoup plus récentes, on se contentera de quelques aménagements dans les toilettes.

C'est l'atelier central de Malines qui est chargé de cette rénovation, dont le montant total avoisinera 28.500.000 F. Les voitures ainsi rénovées seront intégrées dans la rame du Vauban au fur et à mesure de leur mise à disposition par l'Atelier Central de Malines. □

□ Quatre « nouvelles » voitures-restaurants à la SNCB

Vu la vétusté du parc de voitures restaurant SNCB disponible, la SNCB a acheté d'occasion en 1993 quatre anciennes voitures « *Grill-Express* » inutilisées, et provenant du parc de la SNCF.

Après livraison, ces quatre voitures ont été prises en charge par les ateliers ostendais de la CIWLT, pour reconditionnement de l'intérieur et de l'extérieur, pour un coût total de 115.000.000 F. Remises en service depuis la fin de l'année 1994 entre Bruxelles, Paris et Zurich, elles sont reconnaissables à leur livrée gris clair, avec portes rouges et liseré bleu, leur grand monogramme « B » et leur gigantesque marquage « *RESTO* ».

Voici les correspondances de numérotation de ces quatre voitures :

N° UIC - SNCF	N° UIC - SNCB	N° SNCB « M »	date mise en service
61 87 8870 126-5	61 88 8870 003-5	16.003	15/12/94
61 87 8870 140-6	61 88 8870 002-7	16.002	15/12/94
61 87 8890 146-9	61 88 8870 004-3	16.004	15/12/94
61 87 8890 142-8	61 88 8870 001-9	16.001	18/10/94

La gestion quotidienne de ces voitures restaurant a été confiée à la firme « Restorail », filiale du groupe belge Avia Partner qui est, depuis le 29 mai 1994, concessionnaire de la restauration à bord des trains classiques SNCB.

Le menu est à 995 FB boisson non comprise, ou à la carte...

Actuellement, ces voitures sont engagées sur l'INT 282 Amsterdam - Paris-Nord à partir de Bruxelles-Midi, avec retour à Bruxelles sur l'INT 487, et sur les EC 96 et 97 Bruxelles - Zurich et retour. Trois voitures sont donc nécessaires pour assurer le service, la quatrième étant en réserve à Forest-Midi. □

revente à la SNCF des voitures TEE INOX appartenant à la SNCB

La mise en service progressive de matériel TGV sur la relation Paris - Bruxelles depuis le 23 janvier libère progressivement le matériel TEE INOX construit en plusieurs tranches à partir de 1957, et qui était affecté à cette relation. Ainsi, au service d'été 1995, seul le train Etoile du Nord, Paris - Bruxelles - Amsterdam, sera encore assuré par du matériel TEE inox, et pour un an encore...

Or, la SNCB est propriétaire en propre de 17 voitures TEE Inox, 3 voitures "Coach" récemment transformées en voitures de 2e classe, et 14 voitures "Coach" en configuration initiale 1ère classe. Toutes ces voitures sont exploitées en pool avec la SNCF. Cette exploitation en pool est régie par une convention qui prévoit le rachat, par la SNCF, des voitures appartenant en propre à la SNCB, en cas d'abandon d'utilisation entre Paris, Bruxelles et Amsterdam.

En exécution de cette convention, la SNCF vient de proposer à la SNCB de racheter ses 17 voitures TEE selon le calendrier suivant :

date de rachat	n° voiture TEE SNCB	type	année de construction
juin 1995	61 88 29 89 980	B9 ½ tuj	1964
	61 88 29 89 981	B9 ½ tuj	id
	61 88 29 89 982	B9 ½ tuj	id
	61 88 29 89 983	B9 ½ tuj	id
	61 88 18 89 928	A8tuj	1964 (fictive)
	61 88 18 89 929	A8tuj	id
	61 88 18 89 930	A8tuj	id
	61 88 18 89 931	A8tuj	id
	61 88 18 89 932	A8tuj	id
	61 88 18 89 991	A8tuj	1974
	61 88 18 89 994	A8tuj	1974
	juin 1996	61 88 18 89 926	A8tuj
61 88 18 89 927		A8tuj	1964 (fictive)
61 88 18 89 992		A8tuj	1974
61 88 18 89 993		A8tuj	id
61 88 18 89 995		A8tuj	id
61 88 18 89 996		A8tuj	id

On ne voit pas ce qui empêcherait la SNCB, désargentée, à faire droit à l'offre de la SNCF, qui mettra fin, si elle est acceptée, à la convention mentionnée ci-avant.

*Une description du matériel TEE Inox qui a circulé pendant presque 40 ans entre Paris et Amsterdam se trouve dans notre brochure récemment publiée **En TEE de Bruxelles à Mariembourg**. Celle-ci est toujours disponible - en stock limité - au prix de 125 F port compris, par versement au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Code-article à faire figurer en communication : « 299 ».*

☐ les non fumeurs obtiennent un nombre de places accru à la SNCB

Nos membres les plus perspicaces auront remarqué que certaines voitures du parc de service intérieur de la SNCB étaient désormais ornées d'une bande bleue en dessous des fenêtres de certains compartiments. En voici la raison.

La SNCB a en fait décidé d'augmenter le nombre de places disponibles pour les voyageurs non fumeurs dans son matériel récent, affecté au service intérieur.

Le souhait d'une meilleure proportion entre les places non fumeurs/fumeurs était apparu dans l'enquête menée récemment par la SNCB auprès de ses voyageurs : c'était même le troisième vœu prioritaire de ceux-ci après la ponctualité des trains et la propreté du matériel. La SNCB a par ailleurs constaté la suroccupation des places non fumeurs aux heures de pointe, par rapport aux compartiments « fumeurs ».

Au vu d'une enquête menée récemment par le Ministère de la Santé Publique, le pourcentage de fumeurs dans la population belge est passé de 40 % en 1982 à 25 % en 1993.

La SNCB a donc décidé d'accroître le nombre de places non fumeurs dans son matériel de service intérieur récent : voitures M2 et M4 ou automotrices doubles et quadruples.

Les travaux de transformation consiste à enlever les cendriers dans les compartiments désormais réservés aux « non fumeurs », à adapter les tablettes, et à remplacer les pictogrammes « fumeurs » par des « non fumeurs » là où il convient. D'autre part, afin que les compartiments fumeurs soient plus aisément repérables avant l'embarquement, une bande bleue sur fond blanc est désormais peinte sur les flancs des voitures, en dessous des fenêtres. Sur les voitures de couleur « bordeaux », la bande bleue apparaît en surimpression sur la bande blanche existante.

Concrètement, le pourcentage de places fumeurs passera de 32 à 15 % en 2e classe pour une automotrice quadruple, et de 38 à 17 % pour une automotrice double « classique ». Sur les automotrices « Break » triples, aucune transformation n'est nécessaire, puisque la voiture intermédiaire récemment ajoutée est constituée uniquement de places non fumeurs de seconde classe.

Les futures voitures I 11, ainsi que les futures automotrices triples, livrables à partir de la fin de cette année 1995, comporteront 20 % de places « fumeurs ».

Le matériel plus ancien, comme les voitures K, qui seront mises hors service à court terme, n'est pas transformé.

C'est une modeste somme de 5.000.000 F que la SNCB a provisionné pour cette modification qui, espère-t-elle, satisfera ses clients.

A quand une interdiction totale de fumer sur le réseau intérieur de la SNCB comme par exemple aux CFL ? Pour l'anecdote, la SNCB rappelle que dans les premières années de circulation ferroviaire en Belgique au siècle dernier, il était strictement interdit de fumer dans les voitures couvertes. Ce n'est qu'en 1851 qu'une *diligence* portant l'inscription *on peut fumer* fut intégrée pour la première fois aux convois circulant entre Bruxelles et quatre grandes villes du pays. □

□ A propos de la vente de deux automotrices « Break » de la SNCB aux CFL

Nous avons annoncé dans Trans-fer 94 que les CFL venaient d'acquérir deux automotrices Break d'occasion à la SNCB. Quoique appartenant maintenant aux CFL, celles-ci gardent leur matricule SNCB 325 - 326 et leur roulement sur la ligne Bruxelles - Luxembourg et restent entretenues à Stockem. Elles se distinguent de leurs consœurs de la SNCB par le monogramme « CFL » apposé sur les bas de caisse.

A cette occasion, nous avons fait remarquer que les CFL avaient aussi acheté récemment deux autorails diesel de la DB : les autorails VT 628/928. 505 et 506, basés au dépôt DB de Kaiserslautern, et affectés à la desserte de la ligne Luxembourg - Wasserbillig - Trèves.

Un lecteur savant, Monsieur Bernard Collardey (faut-il présenter une des meilleures plumes de notre vénérable consœur *La Vie du Rail*) nous précise que les CFL ont ainsi racheté du matériel moteur d'occasion non seulement à la SNCB et à la DB, mais aussi à la SNCF ! Ainsi, pour renforcer leur parc de six automotrices électriques doubles 251-256 25 kV 50 Hz achetées neuves, les CFL ont racheté en 1982 l'élément triple Z 6169 de la SNCF, affecté à

Paris La Chapelle, qu'ils ont numéroté « 261 ». En 1985, c'était le tour de l'élément triple Z 6168 de Paris la Chapelle d'être intégré dans le parc CFL sous le numéro 262.

Le rachat des automotrices 325 et 326 de la SNCB constituait ainsi le quatrième rachat de matériel moteur étranger effectué par les CFL ces quinze dernières années. Merci à notre lecteur français de ces précisions. □

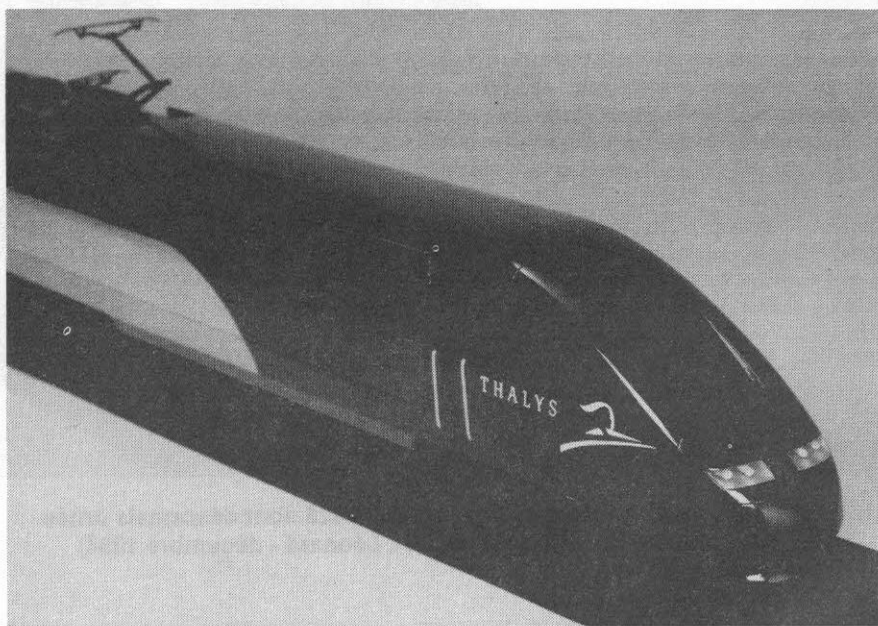
GTF asbl



Les flancs des automotrices « Break » 325 et 326 sont désormais ornés du monogramme des CFL (photo J. Cl. Léonard - décembre 1994)



THALYS



**Maquette des futurs TGV Thalys « PBKA »
(doc. Service de Presse SNCB)**

Exploitation SNCB

Thalys, un nouveau concept européen

Texte et photos ont été aimablement fournis à l'initiative de Monsieur Louis Gillieaux, chef du service « Presse et Relations Publiques » de la SNCB.

Bruxelles - Paris en TGV Réseau dès le 23 janvier

A partir du 23 janvier 1995, trois des quatre liaisons de trains TEE assurant actuellement la relation Bruxelles - Paris et retour seront effectuées par des TGV Réseau (tricolorant), TGV aux couleurs bleu et argent.

Ce service de TGV Réseau sur l'axe Bruxelles - Paris est le résultat de l'accord bilatéral signé le premier décembre 1994 à Bruxelles par Messieurs Schoupe, administrateur délégué de la SNCB et Bergougnoux, président de la SNCF.

Offrant une amélioration globale du service sur la relation Bruxelles - Paris, la mise en service de matériel TGV Réseau sur cet axe constitue en même temps la toute première étape d'un très important projet de réseau européen de liaisons par trains à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne, et Amsterdam.

Le nouveau train à grande vitesse qui assurera ces liaisons portera le nom de Thalys.

Thalys, train à grande vitesse au design nouveau - le rouge et le gris métallisé en sont les couleurs dominantes - est une nouvelle offre de transport ferroviaire international qui sera présentée conjointement par quatre compagnies européennes de Chemins de Fer, à savoir la SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belge), la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer français), les NS (Nederlandse Spoorwegen) et la DB (Deutsche Bahn).

Thalys assurera les liaisons Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam de centre-ville à centre-ville, rapidement, confortablement, en toute sécurité et en harmonie avec l'environnement naturel et humain.

Les premiers trains à grande vitesse revêtus de la livrée Thalys circuleront dès la mi-96 pour assurer les liaisons Paris - Bruxelles - Amsterdam.

Une desserte d'Anvers et de Liège fait actuellement l'objet d'études. La réalisation d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse permettant des liaisons optimales entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne se développera progressivement jusque vers 2005.

Initialement, dès la mi-96, un premier gain de temps résultera de la mise en service de la section de ligne nouvelle entre la frontière française et Antoing.

Ensuite, l'achèvement des sections de ligne nouvelle à grande vitesse et des aménagements divers de lignes classiques ouvrira la voie à des liaisons très rapides vers Bruxelles, Amsterdam et Cologne, offrant ainsi des gains de temps significatifs.

Pour l'an 2000, le trafic prévu sur les liaisons Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam sera de 6,5 millions de passagers.

Différents éléments permettent dès à présent d'expliquer le succès attendu de ce projet de réseau européen de liaisons par trains à grande vitesse:

En effet, Thalys offrira:

- *des gains de temps importants entre les différentes régions couvertes.*

Lorsque le réseau de liaisons à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne aura atteint son développement optimal, Thalys sera plus rapide que la voiture et plus compétitif que l'avion, avec l'avantage supplémentaire d'offrir des liaisons de centre-ville à centre-ville à fréquence élevée.

- *un confort optimal.*

Un aménagement intérieur soigneusement étudié, un confort de roulement dû à une suspension particulièrement adoucie, une insonorisation poussée offrent aux voyageurs la possibilité de se détendre, d'examiner des dossiers, de se reposer, de lire ou tout simplement de discuter entre amis.

- *la facilité d'accès.*

Il sera possible d'acheter son billet dans les gares, par téléventes ou dans les agences de voyages. L'embarquement se fera quelques minutes avant le départ du train, comme pour les trains internationaux classiques.

Les Thalys seront accueillis au terminal TGV de la gare de Bruxelles-Midi, aux voies 3 à 6. Ces voies sont situées entre le terminal EUROSTAR et les voies du réseau intérieur et international classique.

Elles seront accessibles par des escaliers fixes, des escalators, des tapis roulants et des ascenseurs panoramiques.

En Belgique, les gares d'Anvers et de Liège seront également aménagées pour recevoir les clients Thalys dans les meilleures conditions.

L'ensemble des autres gares du réseau Thalys seront également adaptées.

- *la sécurité.*

Les statistiques prouvent que le train est le mode de transport le plus sûr. Thalys, nouveau train à grande vitesse, bénéficie en outre des technologies les plus développées en matière de sécurité.

- *le respect de l'environnement.*

- *un excellent rapport qualité-prix.*

Le prix sera tout à fait compétitif par rapport aux autres modes de transport au regard de la qualité du service offert.

DESIGN ET CONFORT

L'image de Thalys a été conçue en commun par la SNCB (Société des Chemins de Fer Belges), la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer français), les NS (Nederlandse Spoorwegen) et la DB (Deutsche Bahn). Le design, le développement extérieur de la livrée, l'aménagement intérieur, le nom et le logo ont fait l'objet d'une définition d'ensemble avec une société belgo-néerlandaise appelée *Total Design*.

Le nom Thalys a été choisi pour son évocation de la vitesse, du confort et de la modernité.

Le logo a été conçu pour évoquer le déplacement d'air provoqué par un objet se déplaçant à une vitesse très élevée. Il s'agit de la représentation stylisée d'une lance en plein vol, se dirigeant avec rapidité et précision vers sa cible.

L'extérieur de la livrée consiste en une combinaison de couleurs harmonieuses et fortes à la fois: une harmonie de formes douces en rouge et gris métallisé. Ces tons s'intègrent parfaitement à l'image même de Thalys. La couleur rouge (rouge "europe métallisé") évoque l'aventure, le dynamisme et la chaleur, tandis que la perspective de haute technologie suggérée par la couleur gris métallisé lui confère l'idée de vitesse et de vigueur, éléments essentiels de tous les trains à grande vitesse.

Thalys offre deux types de commodité appelées **Confort 1** et **Confort 2**.

Pour l'intérieur de Thalys, les designers ont opté pour une couleur dominante (le rouge) déclinée en deux variantes: en "Confort 1", c'est un pourpre métallisé qui a été choisi pour se marier au rouge des sièges, tandis qu'en "Confort 2", le ton choisi tourne autour d'un bleu-vert métallisé.

C'est la première fois, dans l'histoire ferroviaire, que le design et les coloris de base sont identiques pour les deux espaces (Confort 1 et Confort 2).

Une rame Thalys a une **longueur** de 200 mètres et se compose de 8 voitures, encadrées par deux motrices:

- 5 voitures Confort 2, dont une inclut un espace bar
- 3 voitures Confort 1

Ce schéma concerne une unité simple. Il est possible de coupler deux rames pour obtenir une unité double et augmenter ainsi la capacité de transport.

Une rame Thalys a une **capacité totale** de 377 passagers:

- 120 places en Confort 1 (81 places non-fumeurs et 39 places fumeurs);
- 257 places en Confort 2 (201 places non-fumeurs et 56 places fumeurs).

En Confort 1, des sièges larges et inclinables pneumatiquement, un téléphone, des toilettes pour handicapés, un compartiment-salon pour 6 personnes séparé du reste de la voiture sont prévus, ainsi qu'un accueil personnalisé et un service continu à la clientèle comprenant notamment des rafraîchissements (et des snacks chauds divers, selon les destinations offertes par Thalys), inclus dans le prix du billet.

En Confort 2, des améliorations significatives ont été apportées en matière de confort, notamment grâce à des sièges inclinables et à des dossiers plus hauts pour un meilleur soutien. Un coin de nursery est également prévu.

Un service de restauration est également prévu au bar-buffet.

Les TGV Réseau qui assureront les liaisons Bruxelles - Paris et retour dès le 23 janvier 1995 ont la même capacité que les Thalys et la répartition des places en première et deuxième classe est identique.

Le service à bord du TGV Réseau Bruxelles - Paris sera identique à celui du service TGV français actuel. Des repas seront servis à la place sur demande en première classe. Les voyageurs pourront aussi se procurer des boissons, des sandwiches et des plats chauds ou froids au bar-buffet.

LES ETAPES DU PROJET

Première étape: de janvier 1995 à juin 1996

A partir du 23 janvier 1995, trois des quatre liaisons TEE assurant la relation Bruxelles-Paris et retour s'effectueront avec des TGV Réseau (tricurant) (TGV aux couleurs bleu-argent circulant sur le réseau de la SNCF), offrant ainsi une amélioration du confort et de la régularité.

Les TGV Réseau "tricurant" sont des TGV capables de circuler en Belgique (avec quelques adaptations spécifiques).

Durant cette phase, les TGV Réseau utiliseront la ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et Lille-Europe et circuleront ensuite sur la ligne classique à vitesse normale entre Lille et Bruxelles (la ligne Lille - Baisieux - Tournai - Bruxelles).

Le 4ème aller et retour TEE sera effectué en TGV Réseau à partir du 28 mai 1995. Cette liaison en TGV Réseau s'effectuera cependant sur la ligne classique Bruxelles - Paris via Mons et Quévy (la ligne empruntée actuellement par les TEE).

Le temps de parcours entre Bruxelles et Paris sera réduit de 5 à 10 minutes grâce à l'emprunt de la ligne à grande vitesse à 300 km/h entre Paris et Lille.

En effet, le temps de parcours entre Bruxelles et Paris passera de 2h35 en moyenne à 2h28 en moyenne selon les trains.

A titre indicatif, le gain de temps le plus remarquable est obtenu sur la liaison Paris - Bruxelles en mi-journée avec le TGV Réseau, pour laquelle le temps de parcours passera de 3h01 à 2h23, soit un gain de 38 minutes.

Au 23 janvier 1995, les TGV Réseau et les TEE circuleront selon les horaires suivants:

En semaine:

	Bruxelles	→	Paris		Paris	→	Bruxelles
n° 80	07.04		09.38	n° 81	07.07		09.34
n° 88 (TEE)	15.04		17.41	n° 83	10.49		13.12
n° 84	17.04		19.30	n° 89	11.52		14.15
n° 86	18.34		21.06	n° 85 (TEE)	17.25		20.01

En week-end:

	Bruxelles	→	Paris		Paris	→	Bruxelles
n° 86	18.34		21.06	n° 83	10.49		13.12

Durant cette étape, en gare de Bruxelles-Midi, ces trains partent et arrivent aux voies 11 - 12 ou 15 - 16.

Dès juin 1995, les TGV Réseau seront accueillis dans le terminal TGV de la gare (voies 3 à 6).

Le prix des billets et des suppléments des voyages Bruxelles - Paris reste inchangé.

Deuxième étape: de juin 1996 à 1998

Dès juin 1996, ce sont des TGV Réseau tricotant en livrée **Thalys** qui assureront la liaison Bruxelles - Paris et retour. Ils emprunteront la section de ligne nouvelle terminée entre la frontière française et Antoing, se raccorderont ensuite à la dorsale wallonne (la ligne 78) et atteindront Bruxelles via Mons par la ligne classique (la ligne 96).

Le temps de parcours entre Bruxelles et Paris passera de 2h28 à 2h03. Dès juin 1996, 14 allers et retours quotidiens seront offerts entre Bruxelles et Paris.

Dans la même période, quatre Thalys (remplaçant dès lors tous les trains traditionnels directs entre Paris et Amsterdam) continueront au-delà de Bruxelles vers Amsterdam, utilisant la ligne classique au nord de Bruxelles.

Ces Thalys "tricourant" seront aussi capables de circuler aux Pays-Bas où le courant de traction est le même que celui des lignes classiques SNCF au sud de Paris à savoir 1500 Volts de courant continu. Le temps de parcours entre Bruxelles et Amsterdam passera de 2h55 à 2h45. Le temps de parcours entre Paris et Amsterdam passera de 5h25 à 4h55.

De juin 1996 à décembre 1996, selon les prévisions, Thalys transportera environ 1,6 millions de passagers.

A partir de 1997/1998, ce chiffre pourrait passer à 3,4 millions.

En effet, fin 97-début 98, la liaison Paris - Bruxelles - Cologne passant via l'infrastructure classique pourrait également être progressivement mise en service. Les Thalys qui effectueront ces liaisons seront alors les nouveaux trains à grande vitesse "quadricourant", capables de circuler également en Allemagne, sous le courant de traction de 15.000 Volts 16 2/3 Hz.

Le temps de parcours entre Paris et Cologne passera de 5h15 à 4h45

(grâce aux gains de temps entre Paris et Bruxelles).

Le temps de parcours entre Bruxelles et Cologne sera quasiment inchangé.

Troisième étape: 1998

Au début de l'année 1998, la section de ligne nouvelle et les aménagements de la ligne classique entre la frontière française et Bruxelles seront terminés.

Le temps de parcours entre Paris et Bruxelles passe dès lors de 2h03 à 1h25.

Le temps de parcours entre Bruxelles et Amsterdam n'est pas modifié.

Le temps de parcours entre Paris et Amsterdam passe de 4h55 à 4h10.

Le temps de parcours entre Bruxelles et Cologne n'est pas modifié.

Le temps de parcours entre Paris et Cologne passe de 4h45 à 4h10.

La fréquence des Thalys de Paris vers Amsterdam et de Paris vers Cologne pourrait passer de 4 à 7 allers et retours par jour.

Dernière étape: 2000 et plus

Nombre de grandes villes de l'Europe du Nord-Ouest sont reliées par un réseau de trains à grande vitesse circulant à des vitesses allant jusqu'à 300 km/heure.

En Belgique, le réseau de lignes à grande vitesse devrait être achevé pour 2005.

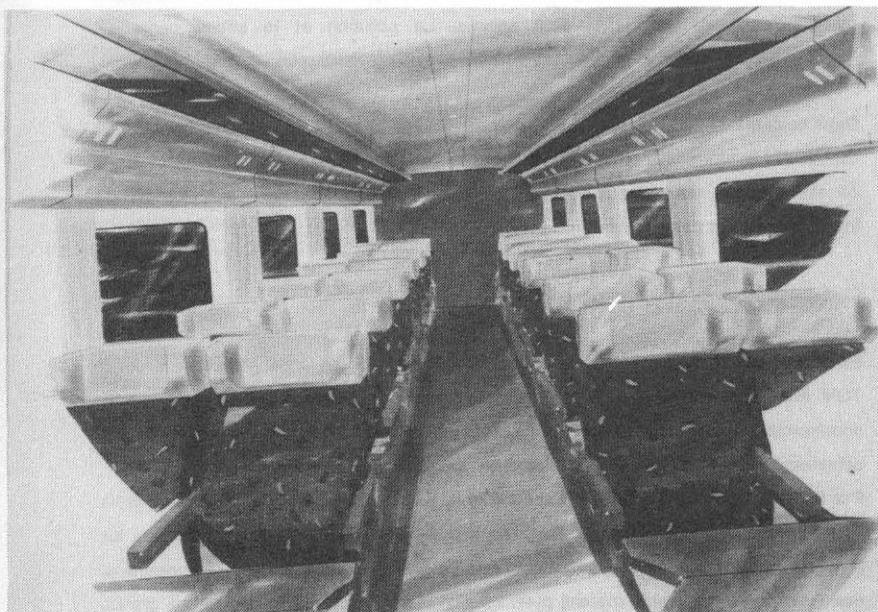
Les gains de temps qui en résulteront seront considérables:

Le temps de parcours entre Bruxelles et Amsterdam passera de 2h45 à 1h40.

Le temps de parcours entre Paris et Amsterdam passera de 4h10 à 3h12.

Le temps de parcours entre Bruxelles et Cologne passera de 2h25 à 1h38.

Le temps de parcours entre Paris et Cologne passera de 4h10 à 3h10.



Le confort des TGV Thalys (photo SNCB)

LA NAISSANCE DE THALYS

Chaque année, 21 millions de voyages sont effectués par route, par train et par avion entre les régions suivantes: Nord de la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Ouest de l'Allemagne. Actuellement, ces voyageurs sont des automobilistes pour près de 66 % du total, tandis que 15 % voyagent par train, 10% voyagent en car et 6 % en avion. Les pourcentages restants concernent les autres modes de transport.

Les besoins en matière de transports et de communications ont considérablement évolué ces dernières années. Une Europe en construction et un commerce international en développement sont synonymes de besoins croissants en déplacements de travail.

En outre, l'intérêt pour les voyages de loisirs est en augmentation constante. Les routes, comme les voies aériennes, sont saturés. La pollution et le stress dégradent l'environnement naturel et humain: les problèmes d'une mobilité croissante sont connus.

Dans ce cadre, le train à grande vitesse représente l'alternative idéale pour le transport de centre-ville à centre-ville entre des régions où la mobilité est importante. Connecté à des correspondances avec les bus et le métro, le train à grande vitesse devient le mode de transport idéal sur des distances moyennes.

Certains pays en font déjà l'expérience.

En Europe, la France a été le leader dans le concept du train à grande vitesse. Le premier TGV français a fait ses débuts sur la liaison Paris - Lyon à la fin '81. Le succès commercial fut immédiat. Le TGV est en effet d'emblée apparu pratique, rapide, sécurisant, facile et son prix est considéré comme abordable par les clients.

Par la suite, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et la Suède ont développé, eux aussi, leurs propres trains à grande vitesse. L'expérience positive du TGV français encouragea les Ministres des Transports respectivement de la Belgique, de la France, de l'Allemagne et des Pays-Bas à analyser le marché potentiel d'un réseau international de trains à grande vitesse entre ces quatre pays.

Le résultat des recherches sur le profil d'un transport ferroviaire international futur, réalisées dans les quatre pays, indique clairement l'intérêt majeur de mettre en service des trains à grande vitesse reliant des villes importantes des quatre pays concernés.

Les principes définissant l'élaboration d'un projet de TGV continental reliant Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne ont été fixés en novembre 1989.

Ce fut une décision capitale. En effet, les villes reliées (Paris, Bruxelles, Amsterdam, Cologne) représentent un intérêt de première importance pour les affaires et le tourisme. Mais elles sont aussi autant de lieux de correspondances avec d'autres grandes villes ou régions avoisinantes. Ces villes peuvent être ainsi connectées au réseau des TGV français, à l'ICE allemand, ainsi qu'à l'EUROSTAR, le nouveau train à grande vitesse qui relie la Grande-Bretagne au Continent au départ de Bruxelles ou de Paris mis en service depuis le 14 novembre 1994.

La commande de base Thalys pour les quatre réseaux concernés porte sur 27 rames.

La fabrication du matériel Thalys a été confiée par les quatre réseaux de Chemins de Fer concernés à la société GEC-ALSTHOM qui travaille, pour ce matériel, en collaboration avec ACEC-Transport (qui fait partie de GEC-ALSTHOM), BN Bombardier EURORAIL (sociétés belges), De Dietrich (société française), Holec et RMO (sociétés néerlandaises).

GEC-ALSTHOM est la même société qui fut choisie pour le matériel EUROSTAR.

SPECIFICITES TECHNIQUES

Les TGV Réseau

Les TGV Réseau qui assureront les liaisons Bruxelles - Paris et retour dès le 23 janvier 1995 sont des TGV "tricourant", capables de circuler aussi sur le réseau classique belge, électrifié en 3000 Volts continu. 40 TGV Réseau "tricourant" sont prévus dans le parc global de TGV Réseau. Ils sont en outre équipés de la signalisation embarquée belge (la TBL ou Transmission - Balise - Locomotive).

Les Thalys

Thalys représente un seul produit en ce qui concerne l'image mais, techniquement, deux séries de trains à grande vitesse en seront la déclinaison. Leur design est pratiquement identique. La seule différence extérieure vraiment notable concerne la forme du nez de la motrice.

- *la première série est composée de TGV "tricourant" capables de circuler en France, en Belgique et aux Pays-Bas.*
C'est la série dite PBA, c'est-à-dire les trains assurant les liaisons Paris - Bruxelles - Amsterdam. Le nez a la même forme que celui des TGV Réseau français. Le poste de conduite présente deux vitres frontales. Les Thalys de la série PBA ne seront utilisés que temporairement.
- *la seconde série est composée de rames à grande vitesse "quadricourant", capables de circuler en plus en Allemagne. C'est la série dite PBKA proprement dite. Le nez a une forme plus effilée, ressemblant au nez des TGV Réseau français à double niveau (appelé duplex). Le poste de conduite présente une seule vitre frontale.*

Thalys fonctionne sous quatre systèmes d'alimentation électriques différents:

- 1.500 Volts continu (sur le réseau néerlandais)
- 3.000 Volts continu (sur le réseau classique belge)
- 15.000 Volts 16 2/3 Hz (sur le réseau allemand)
- 25.000 Volts 50 Hz alternatif (une partie du réseau français et lignes à grande vitesse en France et en Belgique)

Les trains du réseau Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam peuvent circuler à des **vitesse**s atteignant les:

- 300 km/heure sur lignes nouvelles (courant de traction: 25.000 Volts alternatif)
- 220 km/heure sur lignes classiques aménagées.

Les moteurs (synchrone)s des Thalys leur permettent de circuler sous 25.000 Volts en absorbant une puissance de 8.800 Kilowatts par rame simple.

Thalys fonctionne bien entendu avec les **systèmes de signalisation** des quatre réseaux concernés.

L'entretien des rames PBA sera réalisé dans les ateliers du Landy (France). L'entretien des rames PBKA sera réalisé dans les ateliers du Landy, ainsi qu' à l'atelier TGV de Forest (situé près de la gare de Bruxelles-Midi).

Service « Eurostar » étendu

A partir du 23 janvier 1995, les services *Eurostar* Bruxelles - Londres et Paris-Londres ont été étoffés grâce à une circulation supplémentaire dans les deux sens. Cette mesure a été rendue possible par la cadence de livraison des rames par les constructeurs. Par contre, le succès commercial ne semble pas au rendez-vous entre Bruxelles et Londres : moins de 25 % des places sont occupées en moyenne entre Bruxelles-Midi et Lille : une des raisons en est la faible occupation pendant le week-end. Une autre en est manifestement que les tarifs *Eurostar* sont trop élevés par rapport au service train + ferry/jetfoil via Ostende-Ramsgate.

Le GTF asbl est heureux d'avoir pu faire découvrir Eurostar à une centaine de ses membres d'un voyage d'un ou deux jours à Londres, à la fin du mois de janvier dernier.

Voici les **nouveaux horaires en vigueur au 23 janvier**. Nous y avons inséré les heures de passage dans les principales gares belges (figurées en italiques), afin de faciliter le « travail » des photographes.

	semaine	dimanche	semaine	dimanche	semaine	dimanche
Bruxelles-M.	07:31	09:28	12:31	14:26	18:26	19:28
<i>Forest-Midi</i>	<i>07.36</i>	<i>09.33</i>	<i>12.36</i>	<i>14.31</i>	<i>18.31</i>	<i>19.33</i>
<i>Halle</i>	<i>07.46</i>	<i>09.43</i>	<i>12.46</i>	<i>14.41</i>	<i>18.41</i>	<i>19.43</i>
<i>Saintes</i>	<i>07.50</i>	<i>09.47</i>	<i>12.50</i>	<i>14.45</i>	<i>18.45</i>	<i>19.47</i>
<i>Enghien</i>	<i>07.54</i>	<i>09.51</i>	<i>12.54</i>	<i>14.49</i>	<i>18.49</i>	<i>19.51</i>
<i>Silly</i>	<i>07.59</i>	<i>09.56</i>	<i>12.59</i>	<i>14.54</i>	<i>18.54</i>	<i>19.56</i>
<i>Ath</i>	<i>08.09</i>	<i>10.04</i>	<i>13.09</i>	<i>15.02</i>	<i>19.02</i>	<i>20.04</i>
<i>Leuze</i>	<i>08.15</i>	<i>10.10</i>	<i>13.15</i>	<i>15.08</i>	<i>19.08</i>	<i>20.10</i>
<i>Tournai</i>	<i>08.25</i>	<i>10.21</i>	<i>13.25</i>	<i>15.19</i>	<i>19.19</i>	<i>20.21</i>
<i>Froyennes</i>	<i>08.28</i>	<i>10.24</i>	<i>13.28</i>	<i>15.22</i>	<i>19.22</i>	<i>20.24</i>
<i>Baisieux</i>	<i>08.32</i>	<i>10.28</i>	<i>13.32</i>	<i>15.26</i>	<i>19.26</i>	<i>20.28</i>
Lille-Europe	08:42/44	10:39/41	13:42/44*	15:37/39*	19:37/39	20:39/41
Londres-W.	09:43	11:43	14:43	16:39	20:39	21:39
Londres-W.	06:57	08:14	12:27	13:10	17:15 ⁽¹³⁾	17:27
Lille-Europe	09:55/57	11:25/27	15:28/30*	16:22/24*	20:26/28	20:26/28
<i>Baisieux</i>	<i>10.08</i>	<i>11.38</i>	<i>15.41</i>	<i>16.34</i>	<i>20.39</i>	<i>20.39</i>
<i>Froyennes</i>	<i>10.12</i>	<i>11.41</i>	<i>15.45</i>	<i>16.38</i>	<i>20.43</i>	<i>20.43</i>
<i>Tournai</i>	<i>10.15</i>	<i>11.44</i>	<i>15.48</i>	<i>16.41</i>	<i>20.46</i>	<i>20.46</i>
<i>Leuze</i>	<i>10.25</i>	<i>11.54</i>	<i>15.59</i>	<i>16.52</i>	<i>20.55</i>	<i>20.55</i>
<i>Ath</i>	<i>10.33</i>	<i>12.01</i>	<i>16.09</i>	<i>17.00</i>	<i>21.01</i>	<i>21.01</i>
<i>Silly</i>	<i>10.40</i>	<i>12.08</i>	<i>16.17</i>	<i>17.08</i>	<i>21.10</i>	<i>21.10</i>
<i>Enghien</i>	<i>10.45</i>	<i>12.13</i>	<i>16.22</i>	<i>17.14</i>	<i>21.16</i>	<i>21.16</i>
<i>Saintes</i>	<i>10.49</i>	<i>12.18</i>	<i>16.26</i>	<i>17.18</i>	<i>21.20</i>	<i>21.20</i>

⁽¹³⁾ - 17:27 le samedi.

Halle	10.53	12.23	16.29	17.22	21.24	21.24
Forest-Midi	11.03	12.32	16.39	17.32	21.33	21.33
Bruxelles-M.	11:08	12:38	16:44	17:38	21:39	21:39

(*) : arrêt de service : pas de débarquement/embarquement de voyageurs.

Voici par ailleurs l'évolution du service Eurostar Paris/Bruxelles - Londres d'ici l'automne 1995.

	23/1/95	17/2/95	3/4/95	28/5/95	1/7/95	23/9/95	21/10/95
rames livrées	27	28	28	30	30	31	31
rames réceptionnées	18	20	22	25	26	29	30
total disponible	16	18	20	22	24	25	26
jours-roulement	6	7	8	10	12	12	13
trajets totaux par jour	14	16	18	24	28	30	32
trajets simples Paris-Londres	4	5	6	7	9	10	
trajets simples Bruxelles-Londres	3	3	3	5	5	5	

Pour le week-ends, précisons que sur Londres-Paris, quatre trajets supplémentaires sont prévus : deux le vendredi soir, et deux autres retour pour le dimanche soir.

La régularité des parcours Eurostar Bruxelles-Londres donnait les résultats suivants, pour la période allant du 13 janvier au 9 février 1995.

- 160 parcours avaient été réalisés.
- 10 trains accusaient un retard de plus de 10 minutes suite à un problème de matériel (5 avaient un retard de plus de 25 minutes, 5 autres de plus de 30 minutes).
- 35 trains ont accusé un retard de plus de 10 minutes pour d'autres raisons que le matériel : 13 avec un retard supérieur à 25 minutes, et 7 avec un retard supérieur à 30 minutes.
- Enfin, un train est resté pour la première fois immobilisé pendant 40 minutes dans le tunnel sous la Manche.

Les autres parcours affichaient un retard inférieur à 10 minutes, ou pas de retard du tout...

En ce qui concerne les finances, voici **comment se fait le partage des recettes Eurostar entre les différents intervenants** (SNCB, SNCF, EPS et Eurotunnel).

Prenons l'exemple du mois de décembre 1994, où la recette totale du trafic Eurostar a été de 500 millions de BEF.

La SNCB a vendu 10 % des billets, sur lesquels elle empêche une commission de 10 % (elle a donc reçu 1 % de la recette totale à titre de commission, soit 5 millions de BEF en décembre 1994).

Par ailleurs, 20 % des billets vendus concernaient des relations Bruxelles-Londres et/ou retour. Sur base de cette proportion, la SNCB reçoit 3 % de la recette totale à titre de transporteur.

Donc, en décembre 1994, la SNCB a perçu 1 % de la recette totale à titre de vendeur (commission) et 3 % à titre de transporteur, soit au total 4 % de la recette, soit 18 millions de BEF.

Évolution de la desserte Paris - dorsale wallonne dans les années à venir

L'apparition généralisée des rames TGV Réseau tricourant de la SNCF entre Paris, Bruxelles et Amsterdam à partir de 1996, et l'apparition des TGV Thalys Paris - Bruxelles - Amsterdam/Cologne à partir de 1998 conduiront à la suppression totale des actuels trains classiques de jour qui, au départ de Paris, desservent notamment Mons (car des rames Paris - Bruxelles), mais aussi Charleroi et Namur...

La SNCB est actuellement en train de réfléchir à la meilleure manière de maintenir la liaison des villes wallonnes précitées avec Paris.

Actuellement, les propositions suivantes sont étudiées dans les bureaux de la SNCB.

En 1996, les trains classiques actuels de jour Paris - Bruxelles - Amsterdam via Mons seraient supprimés, et la SNCF mettrait hors service ses locomotives quadritension CC 40 100 restantes à bout de souffle. Pour maintenir la liaison Mons - Paris, la SNCB propose d'organiser une navette Mons - Aulnoye à l'aide d'une nouvelle automotrice AM 96 bitension actuellement en construction, en correspondance à Aulnoye avec les trains du service intérieur français.

Par contre, les trains Paris - Charleroi - Liège - Cologne seraient maintenus, et assurés à l'aide de locomotives SNCB série 15 (ou 18) libérées de l'axe Paris - Bruxelles. Un nouveau train Paris - dorsale wallonne serait créé afin de compenser la disparition de l'actuel train « Jacques Brel » Paris - Bruxelles - Cologne : il pourrait être assuré par prolongement sur Namur d'un actuel train de service intérieur français Paris - Maubeuge.

En 1998, tous les trains classiques de jour Paris - Cologne seraient à leur tour supprimés, mais deux paires de trains de nuit Paris - Amsterdam et Paris - Berlin seraient maintenus.

Pour compenser cette disparition, trois nouvelles paires de trains Paris - dorsale wallonne seraient créés, portant l'offre totale de jour de ce type de trains à 4 paires. Ces trains pourraient être tractés, soit par les locomotives polytension actuelles série 15 ou 18, soit par les futures locomotives bitension de grande puissance à commander en pool par la SNCB et les CFL (série 13).

Tiens... On ne parle plus d'une desserte de la dorsale wallonne par TGV, pourtant annoncée à grand fracas il y a quelques mois par le namurois Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB...

Desserte de certains trains de la SNCB par un seul agent (système *one man car*)

Voilà des années que les pays voisins (Allemagne, Autriche, Suisse...) ont tenté de maîtriser le coût des trains de desserte locale à faible trafic en chargeant le conducteur de la délivrance des billets... - écrivons le franchement, en supprimant l'agent d'accompagnement (le chef-garde en Belgique). L'idée a aussi été émise chez nous, dans divers milieux : dans ses colonnes, Trans-fer s'en est fait l'écho, notamment chaque fois qu'il a fallu défendre la desserte de lignes luxembourgeoises régulièrement menacées comme Dinant - Bertrix ou Libramont - Virton. Certes, l'évocation d'une telle formule fait frémir les gardes et chefs-gardes de la SNCB, qui craignent à bon droit pour la pérennité de leur métier en général et pour leur emploi en particulier... Sans vouloir ici ouvrir un débat complexe, relevons que le problème de la judicieuse utilisation des gardes et chefs-gardes par la SNCB doit s'inscrire dans une problématique plus vaste : par sa fonction, ce personnel est chargé notamment de l'accueil du voyageur et de l'aspect commercial de la SNCB : dans ce domaine, il y a encore bien des choses à faire et à innover, et un gisement d'emplois à exploiter.

Toujours est-il que le projet de la desserte des trains par un seul agent, dit « *one man car* » a été réétudié récemment par la SNCB et qu'une position vient d'être prise par son comité de Direction.

Celui-ci est tombé d'accord en octobre dernier sur les trois points suivants :

- une application immédiate de la desserte des trains par un seul agent est impossible compte tenu des adaptations nécessaires au matériel et à l'infrastructure.
- les investissements importants nécessaires pour la desserte des trains par un seul agent peuvent être difficilement justifiés pour les lignes à faible trafic.
- la desserte par un seul agent pourrait être utile sur les lignes suburbaines à haute fréquence. Elle n'est possible que moyennant adaptation du matériel et des lignes. Le nouveau matériel à acquérir éventuellement devrait, dès sa construction, être aménagé en fonction de ce type de desserte.

Voilà un problème manifestement reporté aux kalendes grecques. Notre lecteur appréciera...

Nouveauté tarifaire pour les voyageurs internationaux en visite sur le réseau des CFL

Il y a quelques années déjà, les Chemins de fer luxembourgeois ont réformé leurs tarifs de service intérieur : seuls deux types de billets sont encore délivrés : des billets « *courte distance* » valables pour environ 10 km et pour une durée d'une heure (coût : 35 F), et des billets « *réseau* » valables sur tous les trains et autobus grand-ducaux, pour un nombre illimité et voyages et pour un jour (coût : 140 F).

Les voyageurs internationaux étaient exclus de ces tarifs attractifs. Pour un trajet Liège - Luxembourg par exemple, le voyageur était toujours taxé au kilomètre. S'il voulait profiter du billet luxembourgeois « *réseau* », il devait par exemple descendre à Troisvierges en provenance de Liège, pour en acquérir un au guichet de la gare, et attendre le train suivant.

Depuis le 1er janvier 1995, suite à un accord tarifaire SNCB-CFL, toute gare belge peut délivrer un billet combiné *SNCB/CFL-un jour*. Ce billet international a la particularité d'être valable un seul jour, et d'être « bi-mode » : sur le réseau SNCB, c'est un billet classique valable pour un voyage aller-retour entre la gare belge de départ et le point frontière belgo-luxembourgeois de Sterpenich ou Gouvy (sur demande, le point frontière franchi peut être différent à l'aller et au retour). Sur le réseau CFL, il s'agit d'un libre parcours d'une journée valable sur tous les trains et autobus luxembourgeois.

Pour le prix, double méthode : pour le trajet sur le réseau SNCB, les barèmes kilométriques habituels sont d'application (y compris les catégories de réduction). Pour le libre-parcours luxembourgeois, le prix forfaitaire demandé est de 200 F en 2e classe, et 300 F en 1ère classe (ces prix sont réduits de moitié pour les enfants de 6 à 12 ans).

Sur les billets internationaux standard émis dans ce cas, une surcharge « SNCB-CFL valable exclusivement le (jour, mois année) » apparaît. La rubrique « gare de destination » précise « TOUTES GARES LUXEMBOURGEOISES », la rubrique « réduction » précise « CFL - 1 jour ».

La différence de prix est spectaculaire. Prenons un exemple : un aller-retour Vielsalm - Luxembourg coûtait en 1994 non moins de 940 F en 2ème classe. Depuis le 1er janvier 1995, il ne coûte plus que... 460 F et est valable pour une promenade d'une journée sur tous les trains des CFL.

Une occasion à saisir pour faire le tour du réseau ferré luxembourgeois... ou pour visiter les nombreuses expositions organisées par Luxembourg, ville européenne 1995 de la Culture... Précisons aussi qu'il faut formellement préciser au guichet « offre CFL-1 jour » pour profiter de ce nouveau type de billet : mais ne doutons pas que les guichetiers SNCB rafraîchiront la mémoire des distraits.

D'autre part, toujours suite à un accord SNCB-CFL, depuis le 1er septembre 1994, les voyageurs embarquant à Gouvy pour Luxembourg-Ville peuvent acquérir une carte-train mensuelle valable tous les jours au prix avantageux de 1900 F en 2e classe.

J. Ferrière,
d'après doc. fournis par M. F. Dejaeghere
service Relations Publiques du District Sud-Est SNCB

Activités du GTF asbl

Prochains rendez-vous de l'amateur ferroviaire

Samedi 13 et dimanche 14 mai 1995

Journées du patrimoine ferroviaire historique (organisation SNCB)

Au programme :

- Exposition de matériels ferroviaires anciens dans les dépôts de Haine-St-Pierre (via la gare de La Louvière-Sud) et de Louvain.
- Présentation de matériels ferroviaires modernes dont, à Bruxelles-Nord, la nouvelle voiture « I 11 ».
- Parcours en train vapeur entre les trois lieux d'exposition.

En pratique :

- Les trois lieux d'exposition sont ouverts au public de 10 à 18 heures.
- L'entrée est gratuite - les parcours en train vapeur sont payants.
- Si vous voyagez par train, vous bénéficierez du billet « week-end ».
- Un dépliant « Journées du patrimoine historique ferroviaire est disponible dans les gares.

Info : ☎ 02/224.62.79 (Musée du Chemin de fer à Bruxelles-Nord, du lundi au vendredi, de 9h à 16h30).

Samedi 27 mai 1995 (organisation GTF asbl)

***En voitures K (K1-K3 et K4) de Louvain à Quiévrain et Ghislenghien
Premiers tours de roue électrique entre St-Ghislain et Quiévrain.***

Tous renseignements sur ce nouveau voyage GTF dans l'encart correspondant de ce numéro.

Une édition GTF nouvelle sera prévue pour ce voyage.

Du jeudi 13 au dimanche 16 juillet 1995

voyage d'études ferroviaire dans la Ruhr (organisation COPEF)

Le COPEF est une association soeur française du GTF asbl.

- Au cours de ce voyage, visite des tramways et métro d'Essen (y compris visite de l'atelier et du poste de commande), O-Bahn (bus guidé en mode

méto) d'Essen, tramways de Mühleim et de Bochum-Gelsenkirchen, monorail suspendu de Wuppertal, Bergische Museum (ligne-musée de tramways utilisant une ancienne ligne à voie métrique de Wuppertal), musée ferroviaire de Bochum-Dalhausen (et sa ligne-musée).

- Coût tout compris (hébergement, voyage, prestations diverses) : environ 3500 FRF (\pm 21.000 BEF).
- Les personnes intéressées font parvenir au COPEF, 19, rue d'Amsterdam, F-75008 PARIS une enveloppe portant leur nom et adresse (pour la réexpédition de la documentation) avec mention dans le coin supérieur gauche « Ruhr - GTF », pour le 10 mai 1995 au plus tard.

**□ Voyage à Strasbourg - visite des installations « tramway »
(organisation GTF)**

Nous tenons note des demandes que vous nous avez exprimées il y a quelques mois, concernant la mise sur pied d'un voyage à Strasbourg, pour y découvrir le nouveau tramway.

Si vous souhaitez une information sur les modalités de ce voyage, envoyez-nous une enveloppe timbrée à 16F et auto-adressée à GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, 4000 Liège 1, en indiquant dans le coin supérieur gauche « STRASBOURG ».

GTF-Distribution

Les articles présentés sous cette rubrique 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 en page 70.

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

Promenades sur le chemin de fer, par M. de W., 1838 (éditions Altair)

En 1838, le chemin de fer est encore tout jeune, et il suscite encore des sentiments divers de crainte, doute, curiosité et admiration. Un voyageur, qui a tenu à rester anonyme, publie cette année-là un compte-rendu de ses voyages sur l'embryon de réseau existant. Il nous décrit ses impressions, nous donne une courte description des lieux traversés, et nous explique ce qu'il sait de la construction, des projets, du fonctionnement de ce chemin de fer. Cela donne un petit ouvrage agréable, facile à lire et pittoresque que les éditions Altair viennent de rééditer en offset.

prix : 150 BEF + 50 BEF (envoi) = 200 BEF (étranger : frais de port portés à 70 BEF).

n° code-article : 614 (ce n° suffit en communication de votre paiement)

Divers

30 ans déjà : le vicinal Poulseur - Sprimont

Sacrifié à l'autel du progrès (?) et de la rentabilité, le chemin de fer vicinal Poulseur - Sprimont a déserté notre environnement le 30 avril 1965 dans un dernier panache de fumée. C'est en effet à cette date qu'à 13 heures, le convoi du tram à vapeur *Le Vicinal* effectuait son dernier trajet entre Poulseur et Sprimont. Le train était fleuri et décoré pour la circonstance. Tout au long du parcours, les écoliers, la population locale et les mordus du tram étaient rassemblés afin de participer à cet ultime voyage. Le *peket* coulait à flots et l'équipe de conduite de la locomotive n°801 à savoir Albert Arnolis, le machiniste, Jean Weynen, le chauffeur et Lucien Berleur, le chef train fumaient la cigarette du condamné.

Un peu d'histoire

L'implantation d'un réseau ferré entre les vallées de l'Ourthe et de la Vesdre se concrétise en 1886 et c'est ainsi qu'entre Poulseur et Sprimont, est construit le premier chemin de fer vicinal du groupe de Liège - Limbourg. La ligne fut ouverte au service marchandises le 9 décembre 1887 et le 1er mars 1888 pour le service voyageurs. De nombreuses industries locales furent raccordées : les fours à chaux de Chanxhe, les carrières d'Ogné et de Merbes-Sprimont et l'Union Coopérative à Fond Leval. Le vicinal a donc participé au développement économique de Sprimont.

Vingt ans après l'ouverture de la ligne, il a été décidé de la prolonger jusqu'à Trooz (via Darné, Cornemont, Louveigné et Les Forges). La longueur de la ligne passe alors à 22 km avec 21 points d'arrêt. L'horaire du 15 mai 1935 nous indique qu'une heure vingt était nécessaire afin de relier Poulseur à Trooz.

Des bâtiments furent construits sur la ligne : un dépôt à Poulseur, une gare avec salle d'attente et magasin à Sprimont Fond Leval, une gare au pied de la côte des Forges, un tunnel et un dépôt à Trooz. Il est à noter que ces immeubles subsistent toujours et ont reçu des affectations diverses.

Le trafic marchandises est très intense entre Poulseur et Darné suite au développement de l'industrie de la pierre. Par contre, le tronçon Darné - Trooz ne fut jamais très brillant ni en marchandises ni en voyageurs, et en 1938, la SNCV décida de démonter cette dernière section.

Le déclin s'annonce, de nouveaux matériaux de construction apparaissent, les carrières travaillent au ralenti, et le trafic s'en ressent (5 à 6 wagons/jour, principalement de la dolomie - pierre concassée utilisée dans les hauts fourneaux). Mais en 1961, le trafic reprend vigueur. En effet, des milliers de tonnes de blocs de pierre sont commandés par la Hollande pour réaliser le plan Delta. Le contrat passé avec les carrières de Merbes-Sprimont se répercute sur notre ligne : c'est ainsi que 40 wagons/jour sont acheminés en gare SNCB de Poulseur, soit 700 tonnes. Si la ligne retrouve alors un second souffle, le matériel par contre s'essouffle : les deux seules locomotives encore en état, la 801 et la 816 sont... octogénaires !

Et c'est le 30 avril 1965 que la locomotive 801 effectue son dernier voyage sur ce qui fut la dernière ligne vicinale du groupe de Liège. Le tram à vapeur aura ainsi fait partie de notre vie locale pendant $\frac{3}{4}$ de siècle ⁽¹⁴⁾.

Et aujourd'hui ?

Parmi les innombrables services rendus à la population et au développement économique sprimontois, le vicinal ne pouvait être oublié. C'est pourquoi, une équipe de nostalgiques a décidé en 1981 d'implanter un chemin de fer-musée sur une partie de l'assiette de l'ancien vicinal. Ainsi naquit **l'asbl Chemin de fer de Sprimont (CFS asbl)**.

Implanté dans un agréable cadre champêtre situé entre Darné et l'autoroute des Ardennes, le CFS asbl exploite une ligne ferrée à l'écartement de 60 cm qui se veut un musée vivant d'archéologie industrielle (matériel de mine, de carrière, de briqueterie et de génie civil). Une imposante collection de locomotives (17 à ce jour), en constante augmentation, de berlines et de cars à personnel sont ainsi préservés de la démolition et remis en état par les membres bénévoles du CFS asbl.

⁽¹⁴⁾ - bibliographie : Les tramways au pays de Liège, tome 2, éditions GTF asbl.

Le CFS asbl circule du 1er mai au 15 septembre, les 1er et 3e dimanches du mois et assure de plus la liaison avec le Musée de la Pierre à l'aide de deux autobus-ancêtres parisiens (bus à plate-forme RATP). Grâce à cette synergie, le Musée de la Pierre et le CFS constituent un pôle culturel de premier ordre, dont Sprimont peut être fier.

Cette initiative de sauvegarde du patrimoine est unique : nous sommes les seuls en Wallonie à proposer une circulation « voyageurs » sur un authentique matériel de charbonnages !

Venez nous voir nombreux, et... pourquoi pas, devenez membre de notre Association. **Info : ☎ 041/42.07.83** (Jean Evrard).

P. DYKMANS

Nouvelles de nos membres

Naissance

Bienvenue à Céline, née à Liège le 25 janvier 1995, et félicitations à ses parents Monsieur et Madame Alain GIROUL !

Décès

**Adieu à notre membre Paul Vanbelligen,
décédé à Jolimont le 20 décembre 1994 !**

Secrétaire de division honoraire à la SNCB, Paul Vanbelligen était un de ces cheminots pour qui la culture d'entreprise n'était pas un vain mot. Erudit ferroviaire, passionné par l'histoire, Paul Vanbelligen était notamment l'auteur d'un ouvrage en deux tomes qui fait encore autorité aujourd'hui : Haine-Saint-Pierre, noeud ferroviaire du Centre, que le cercle d'histoire « Henri Guillemin » de La Louvière, dont le défunt était membre très actif, s'appropriait à rééditer. Il avait aussi rédigé « Les canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre » en collaboration avec André Dagant. Avec Georges Place enfin, il avait publié « Les bombardements alliés de 1944 dans le Centre ».

Paul Vanbelligen était un membre de la première heure de notre Association. Souvent consulté par notre département historique, il se tenait vraiment à notre disposition et ne cessait de nous soutenir.

Quoique diminué par la maladie, il venait de préfacier l'ouvrage de son collègue cheminot et ami Henri Scaillet, « J'étais machiniste », que notre Association vient de publier.

Après Robert Huysman, voici une autre grande figure du rail de ces cinquante dernières années qui disparaît.

Quand un homme de cette qualité s'en va, c'est comme une bibliothèque qui brûle !

Adieu, Monsieur Vanbelligen !

R. Marganne

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 16/4/95

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

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étrang
Cartographie				
101	carte des voies ferrées de Belgique	260	40	70
102	carte du réseau ferré des Fagnes belges	160	40	40
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège tome 2 (vicinaux)	2700	240	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	280	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	100	160
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	90	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier ch. de fer transeuropéen	980	90	140
209	Thématique ferroviaire (tome 1)	490	90	140
210	Tramways et trolleybus en guerre (Liège 1939-45)	450	70	100
211	J'étais machiniste, par H. SCALLET	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* : utilisez la formule préimprimée (ou une photocopie) que vous trouvez ci-après en page 70.

**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 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 - Secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.
↘ soit par fax au n° **071/51 66 03** (avant 21h30)

Je soussigné.....
Rue N°..... Bte
Code postal..... Localité.....

commande :

Code- article	Désignation	prix envoi compris
TOTAL (*) →		

J'autorise le débit de cette somme (*) 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 indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit **Visa** ou **Eurocard** (un formulaire est disponible dans chaque numéro de *Trans-fer*)

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 :

=> **le plus simple et le moins onéreux** : règlement par carte de crédit **Visa** ou **Eurocard** au moyen du formulaire que vous trouvez dans chaque numéro de *Trans-fer*.

=> ou à défaut : paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

=> ou 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.

=> ou 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*). Notre adresse : GTF asbl-Secrétariat, B. P. 191, B-4000 LIEGE 1.

EDITIONS



a.s.b.l.

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

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

Avril 1995

Prochain voyage de notre saison en Belgique

Thèmes : * Adieu et renaissance des voitures K
*** En traction électrique de St-Ghislain à Quiévrain**
*** A Ghislenghien par l'ancienne ligne 94**
samedi 27 mai 1995

Pour notre prochain voyage de cette saison, qui aura lieu **le samedi 27 mai prochain**, veille du changement d'horaires SNCB, nous avons prévu un programme très varié qui devrait à la fois séduire les amateurs de matériel et les amateurs de lignes ferrées variées. Jugez plutôt.

Nous partirons de Louvain à 8h45, dans une rame de voitures K1/K3 panachée et remorquée par une des rares locomotives électriques des années cinquante encore en livrée jaune : ce sera une des dernières occasions où ce type de voiture circulera sur le réseau de la SNCB. Nous rallierons Châtelet par les chemins des écoliers avec force arrêts-photos : ligne 139 (Wavre, Ottignies), ligne 161 (Gembloux), ligne 144 (Onoz-Spy - Jemeppe-sur-Sambre), puis Châtelet par la ligne 130.

Il sera alors 11h20, et nous quitterons la rame K1/K3 pour embarquer dans une **rame de voitures... K4**. Pour rappel, il s'agit de voitures ex-SNCF *USI* que la SNCB vient de racheter, de faire adapter et repeindre en livrée « Bordeaux ». Ce type de voitures, dont ce sera un des premiers tours de roues sous immatriculation SNCB, est destiné à circuler dans les trains « P » au départ de Bruxelles dès le lundi suivant. Nous avons évidemment prévu à Châtelet un parallèle entre les « anciennes » et les « nouvelles » voitures K.

Nous rejoindrons alors Charleroi-Sud via Charleroi-Sud-Quai : dans la métropole carolo aura lieu le repas de midi.

L'après-midi, nous repartirons en traction électrique (locomotive « jaune ») de Charleroi-Sud en voitures K4 vers **Quiévrain** via Mons, pour une des premières circulations électriques entre St-Ghislain et Quiévrain, sur cette célèbre ligne 97 fraîchement mise sous tension : des arrêts-photos seront prévus notamment à Boussu et Thulin.

De retour à Mons, nous échangerons notre locomotive électrique contre un engin diesel (nous vous réservons là aussi une surprise...). Nous partirons vers **Ath** par Jurbise et la ligne 90, afin de passer sous le viaduc d'Arbre (ligne TGV Paris - Lembeek). D'Ath, nous parcourrons ce qui reste de l'ancienne ligne 94 via

Lanquesaint jusqu'à **Ghislenghien**. Après tête à queue, nous reviendrons à Charleroi via Ath, Brugelette, Y Lens, Y Jurbise, Soignies, Manage, Luttre et **Charleroi-Sud**, où nous arriverons à **20h11**, terminus d'une excursion de... 264 kilomètres !

Nous éditerons une documentation exclusive pour ce voyage.

Nos prix

Ils comprennent le parcours en train spécial de Louvain à Charleroi-Sud via Quiévrain et Ghislenghien, les frais d'organisation et la TVA. Ils tiennent compte des 264 km à parcourir, et de la variété des matériels et moyens de traction utilisés.

Adulte membre GTF asbl 1995, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : **1000 BEF.**

Adulte non membre : 1100 BEF

enfant moins de 14 ans : 500 BEF

enfant moins de 7 ans : gratuit (participation limitée aux enfants accompagnant leurs parents ou grands-parents et voyageant sous leur responsabilité)

Repas de midi

Nous proposons à ceux qui le souhaitent un repas de midi collectif à Charleroi Sud : entrée, plat principal, dessert, service et TVA compris au prix de 550 BEF (boissons en sus). Il convient de réserver sur bulletin de participation joint.

Parcours d'approche

Nous vous offrons un parcours d'approche de toute gare belge à Louvain à l'aller, avec retour de Charleroi-Sud en 2e classe au prix de 220 BEF.

Pour ceux qui rejoignent Louvain par leurs propres moyens le matin, et qui devraient rallier Bruxelles ou Louvain en train au retour uniquement, nous proposons aussi un ticket RETOUR 2e classe Charleroi-Sud - Bruxelles/Louvain au prix de 110 BEF.

Inscriptions

Le plus vite possible (nombre de places limité) et au plus tard le vendredi 19 mai 1995, en renvoyant le bulletin de participation ci-contre à l'adresse indiquée et en faisant le versement simultanément selon la procédure indiquée. Une circulaire de confirmation, avec vos billets, vous parviendra quelques jours avant le voyage.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette activité où l'ancien, le moins et le plus moderne sont mélangés.

GTF asbl

GTF asbl - BULLETIN DE PARTICIPATION - voyage Quiévrain/K - 27 mai 1995

A renvoyer avant le 19 mai 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
 ou par FAX au **071/51.66.03** avant 21h30

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

Rue N° N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

* **inscrits** au voyage Quiévrain/K (inscrivez le nombre dans les cases)

	adulte(s) membre GTF asbl à 1000 BEF
	adulte non membre GTF asbl à 1100 BEF
	enfant(s) de moins de 14 ans à 500 BEF
	enfant(s) de moins de 7 ans (gratuit)
	repas de midi à 550 BEF
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 220 BEF
	parcours SNCB RETOUR Bruxelles/Louvain à 110BEF

TOTAL (*)

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

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

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

Conditions de participation à nos voyages

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

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

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

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

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

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

7. **Recommandations générales :**

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

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

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

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

* la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manœuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

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

* en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.

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

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

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