

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 96 - Juin 1995 - 70 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 96

Juin 1995

Dix-huitième année

ACTIVITES DU GTF ASBL	3
<i>Trans-fer spécial n°5</i>	5
NOUVELLES DE LA SNCB	6
SNCB - INFRASTRUCTURE	6
<i>Les lignes à exploitation simplifiée et industrielles de la SNCB</i>	6
<i>La SNCB par ligne</i>	9
<i>Ligne 97 - Le tronçon Saint-Ghislain - Quiévrain enfin électrifié !</i>	16
<i>Avec le GTF, en voitures K à Quiévrain</i>	24
MATERIEL ROULANT	33
<i>Le nouveau matériel voyageurs de la SNCB voitures I 11 et automotrices triples tranche 1996</i>	33
<i>Les voitures K4 de la SNCB, une bonne affaire ?</i>	41
<i>Historique du placement de la voiture intermédiaire aux automotrices « Break »</i>	43
<i>Divers</i>	47
EXPLOITATION	49
<i>Un nouveau service TGV de jour entre Bruxelles-Midi et Nice</i>	49
<i>Trafic entre la Grande-Bretagne et la Belgique à travers le tunnel sous la Manche</i>	50
DIVERS	51
<i>GTF-Distribution</i>	51
<i>Le GTF asbl en Sardaigne - Ascension 1995</i>	53
<i>Le Musée des Transports en commun du Pays de Liège</i>	58
ENCARTS	
<i>L'ASVi et le Musée de Thuin-Ouest</i>	
<i>Voyage en autorail dans la vallée de l'Ourthe, de l'Ambève et de la Salm</i>	

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, J.-P. Switten et consorts.

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1200 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.

Activités du GTF asbl

Vous trouverez dans ce numéro :

Une nouvelle édition...

Trans-fer spécial n°5 : tout ce que vous devez savoir sur la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain - Valenciennes, et sur le crû 1995 des voitures à voyageurs de la SNCB : les voitures d'occasion K4 et les voitures grand confort de l'an 2000 de type I 11.

... pour découvrir cette édition, tournez la page

... de nouveaux voyages

notez dès à présent à votre agenda :

* **samedi 5 août** : voyage en autorail de Liers et Rocourt à Gouvy-frontière via Liège : tous renseignements en pages centrales de ce numéro.

* **samedi 7 octobre** : voyage ferroviaire à Lille à l'occasion du congrès « Eurailspeed » de la grande vitesse. Au menu : parcours d'approche Bruxelles - Lille... en TGV, visite des trains européens à grande vitesse, visite des transports en commun lillois : en vedette, le nouveau Mongy Lille - Tourcoing - Roubaix.

→ si vous êtes intéressé par ce voyage à Lille, envoyez-nous dès maintenant une enveloppe timbrée à 16F et portant l'indication de vos nom et adresse, à GTF asbl-Secrétariat, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. Indiquez en haut à gauche de l'enveloppe : « Eurailspeed ». Les dates de parution du prochain numéro de Trans-fer seront trop « justes » pour y annoncer ce voyage.

Si vous êtes affilié à notre service « Express » et que vous recevez l'annonce de nos voyages par lettre en avant-première, ne faites rien. Vous recevrez automatiquement notre circulaire « Eurailspeed » en temps opportun.

* **samedi 11 novembre** : nous nous déplacerons en Allemagne, selon une tradition bien établie, pour visiter un nouveau réseau urbain de la Ruhr. Tous renseignements dans un prochain numéro de Trans-fer.

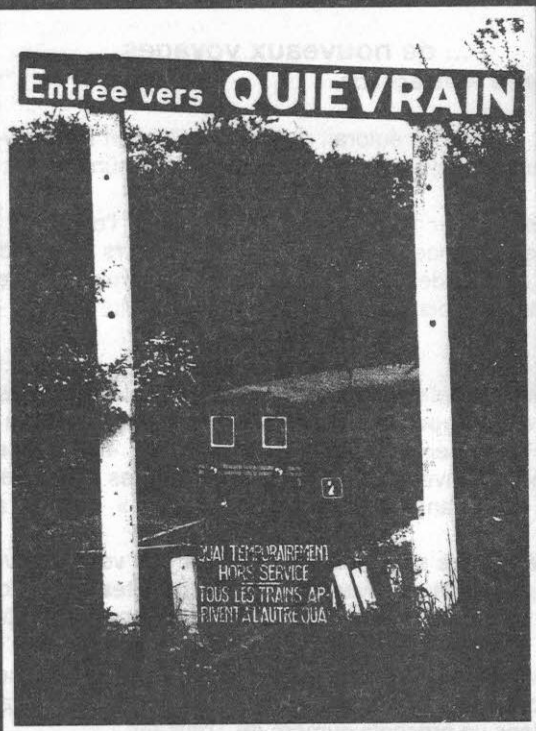
* d'autres organisations et d'autres éditions sont également prévues pour le dernier trimestre de l'année. Surveillez votre boîte aux lettres... Bonnes vacances tout de même : pour les égayer à notre manière, nous vous faisons parvenir ce Trans-fer « bien tassé » : bonne lecture !

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
HISTOIRE ET ACTUALITES FERROVIAIRES BELGES

LIEGE X

trans-fer

Entrée vers QUIÉVRAIN



EDITIONS
GTF
asbl

SPECIAL

5

A l'occasion de l'inauguration de la traction électrique
entre Saint-Ghislain et Quiévrain...

Trans-fer spécial n°5

une nouvelle édition du GTF asbl

Au sommaire :

La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain - Valenciennes, un passé prestigieux, un avenir assuré ? Un historien, Roland Marganne, retrace l'histoire de cette ligne internationale, qui constitue en fait la première liaison ferrée entre Bruxelles et Paris. Construite en 1842, à l'initiative du jeune Etat belge, elle subit bientôt la concurrence féroce de la ligne Mons - Quévy - Aulnoye, exploitée par le secteur privé, la *Compagnie du Nord*. Histoire de l'enracinement régional de la ligne, dans ce Borinage voué à l'extraction du charbon. Le côté anecdotique n'est pas oublié, comme les transports et lâchers de pigeons-voyageurs... Déclin de la ligne, et sa renaissance avec sa modernisation et son électrification. Le point sur les projets de remise en service d'une liaison ferroviaire avec Valenciennes.

En autorail de Saint-Ghislain à Quiévrain. Place aux professionnels ! Henri Scaillet, ancien machiniste de la remise d'Haine-St-Pierre, auteur du livre « *J'étais machiniste* » (édition GTF asbl) fait revivre, de la cabine de conduite, le pittoresque voyage en autorail entre Saint-Ghislain et Quiévrain, et entre Warquignies et Dour, il y a quarante ans.

Le cru 1995 des voitures à voyageurs de la SNCB. Présentation des voitures « K4 », un matériel « *grandes lignes* » d'occasion racheté à la SNCF, et que la SNCB met en service dès le 29 mai 1995 sur ses trains d'heure de pointe. Présentation des nouvelles voitures « I 11 », un matériel grand confort de service intérieur qui devrait rivaliser avec le TGV entre Ostende, Bruxelles et Eupen, et entre Anvers et Charleroi.

Une plaquette de 80 pages format A5, sous jaquette en quadrichromie, papier glacé, 70 photos, plans et illustrations de toute époque.

Trans-fer spécial n°5 est dès à présent à votre disposition : versez une somme de 350 F (+ 25F de frais de port) = 375 BEF à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code-tarif « 305 » (vous pourrez ainsi, le cas échéant, faire votre versement par téléphone via le « phone banking...)

(pour envoi à l'étranger, les frais de port sont portés à 40F, soit un prix total de 390 BEF ; la procédure de versement se trouve en 3e page de couverture).

Vous pouvez également commander cet ouvrage en utilisant votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard ». Il vous suffit dans ce cas de nous envoyer le formulaire figurant en page 62.

Nouvelles de la SNCB

SNCB - Infrastructure

Les lignes à exploitation simplifiée et industrielles de la SNCB

Depuis la parution de notre n°95, la SNCB a encore élagué dans la liste de ses lignes à exploitation simplifiée. Voici un tableau à jour à la date du 21 juin 1995, que le lecteur comparera utilement à celui qui figure dans notre numéro précédent...

N° ligne	tronçon à exploitation simplifiée
18	Genk-Goederen - Genk-Goederen (BK 3.420) (2) Eksel (BK 29.750) - Neerpelt (BK 35.583) (3)
21A	Genk-Goederen (BK 18.300) - As (3)
21B	As - Eisdén (3) ▲
29	BK 19.650 (Y Wolfstee) - Y Canal Albert (2) Noorderwijk - Morkhoven - BK 19.650 (Y Wolfstee) (3)
31	Liers - Rocourt (3bis) Rocourt - Ans (3)
45	Waimés - Trois-Ponts (3bis) ▲
45A	Losheimergraben - Wévercé (3ter) ▲
48	Raeren - Sourbrodt (3) ▲ Sourbrodt - Wévercé (3bis) ▲ Wévercé - Waimés (3bis) ▲
49	Eupen - Raeren (3) ▲
52	Dendermonde - Puurs (3) ▲ Puurs - BK 32120 (racc. Prayon) (2) 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)
86	Renaix/Ronse - Frasnes lez Anvaing (BK 33.058) (2)

N° ligne	tronçon à exploitation simplifiée
	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)
109	Cuesmes - Harmignies (2)
112/1	Y Martinet - Monceau (formation) (1)
113	Bascoup - Piéton (2)
115	Quenast - Tubize (2)
126	Statte - Marchin (2)
127	Moha gare privée - Statte (2)
128	Ciney - Yvoir (3) ☆
132	Mariembourg - Treignes (3) ▲
138	Châtelet - racc. Disteel BK 4.500 (2) racc. Disteel BK 4.500 - Acoz (3)
141	Manage - BK 2.986 (2) Genappe - Court-St-Etienne (2)
147	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) Bourcy - Gouvy (3)
167	Athus - Longwy (3)

Explication des renvois SNCB

(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 demande préalable.

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

(3bis) = section de ligne hors service, mais parcourue régulièrement par des transports militaires.

(3ter) = section de ligne hors service, mais parcourue occasionnellement par des transports militaires.

Explication des renvois ajoutés par la rédaction de Trans-fer

▲ = tronçon parcouru régulièrement par des trains touristiques organisés par des asbl

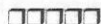
☆ = le tronçon Ciney - Spontin de cette ligne est occasionnellement parcouru à des fins touristiques par le PFT asbl.

En complément à cette liste des lignes à exploitation simplifiée de la SNCB, voici à présent la maigrichonne liste des lignes industrielles, mise à jour par nos soins à la date du 21 juin 1995, d'après le tome III du Livret du Service des trains. Pour rappel, selon la définition de la SNCB, il s'agit de « lignes utilisées pour la desserte des raccordés ».

N° ligne	tronçon ligne industrielle
201	Bruges-Maritime - Bruges (Dijk)
202	Zeebruges - Zweedse Kaai
204	Y Boma - Rostijne (BK 13.800)
207	Y Wolfstee - Zittaard
208	Y Zwijndrecht (fort) - Liefkenshoek
209	Kallo - Zwijndrecht (zone industrielle)
214	Jupille - Chertal
216	Y Sud Everstein - Evergem-Sluis
217	Y Nord Everstein - Evergem - Overdam
218	Tessengerlo - Paal
220	Y Noorderlaan - Straatsburgbrug
220/1	Y Ford - Y Leopold
221	Y Ford - Y Lillobrug
221a	Y Noorderlaan - Y Oosterweel
221b	Y Amerika - Y Kastel
221c	Y Kruisschans - Y Meestooft
221/1	Y Bayer - Y Wittemolen
222	Y Oorderen - Anvers DS (Oorderen)
223	Anvers-Nord (block 5) - Y Noordland
223a	Y Oudendijk - Y Frederik
224	Anvers-Nord (Block 5) - Anvers-DS (Lillo)
226	Y Lillo - Y Berendrecht
230	Y Bosdel - Zutendaal
231	Y Termien - Genk-Sud 1.1.
232	Y Kaatsbeek - Genk-Sud 1.2.
242	Faisceau Criquelion - Darse Sud (*)
250	Y Forchies - Puits n°10 (*)
251	Y Bois-des-Vallées - GP du Viernoy - Charbonnages d'Anderlues
252	Piéton - Fontaine-l'Évêque - Puits n°1
260	Monceau (formation) - Charleroi (Ouest) - <i>ligne électrifiée de la BK 4.550 à Charleroi-Ouest</i>
260A	Monceau (Form) - Docherie-Amercoeur (Centrale)
	Docherie - Port-de-Dampremy
260D	Y Providence - GP Providence
269	Y Feluy - Feluy Zoning
271	Y Lemans - Flémalle-Espérance
272	Y Heule - Kuurne (*)
273	Balen-Usines - Lommel (Maatheide)
276	Familleureux - parc industriel de Seneffe-Manage

N° ligne	tronçon ligne industrielle
280	Ninove - Parc Industriel « STAD » (*)
283	Ronet - Atelier Central Salzinnes
285	Y Val-St-Lambert - Zoning d'Engis
286	Y Frasnes - Zoning de Mariembourg (*)
287	Ath - Ghislenghien
288	Floreffe - Zoning de la Basse-Sambre (*)

(*) = ligne hors service



La SNCB par ligne

□ Ligne 36 - rénovation de la gare de Waremme

Située à 30 km de Liège sur la ligne de Bruxelles, la ville de Waremme est en plein développement. Cité-dortoir pour de nombreux navetteurs ayant leur travail à Bruxelles, Waremme est aussi un centre régional doté de nombreux commerces et établissements scolaires.

Au point de vue ferroviaire, Waremme est desservie, une fois par heure par le service IC Maastricht - Liège -Bruxelles - Knokke (automotrices *break* triples) et par un service omnibus L Liège-Guillemins - Waremme, assuré depuis le récent changement d'horaires par des automotrices « banlieue » série 09 (surnommées « *bathyscaphe* », ou *OVNI* par les cheminots vu leur esthétique frontale particulière - une sorte de hublot unique faisant office de pare-brise).

Les installations de la gare de Waremme viennent d'être entièrement rénovées.

Une première phase de rénovation a été menée en 1993, et comprenait le ravalement des façades de la gare, le renouvellement des corniches et la mise en peinture de la marquise. La seconde phase, menée à terme en mai dernier, a été plus importante : jugez-en :

- renouvellement complet des menuiseries extérieures, qui sont aujourd'hui en aluminium thermolaqué avec vitrages athermiques, teintés couleur verte ;
- aménagement complet de la salle d'attente : pavement, faux plafond, sièges avec jardinières, nouveaux luminaires et radiateurs décoratifs, sas d'entrée avec téléphone, nouvelle signalétique et téléaffichage...

- remplacement des guichets avec aménagement d'un « travel center » avec deux guichets traditionnels « départs immédiats » et un guichet personnalisé;
- renouvellement de installations sanitaires, avec aménagements spéciaux pour personnes handicapées ;
- rénovation complète et agrandissement du buffet de la gare avec accès direct aux quais et téléaffichage ;
- aménagement d'une nouvelle librairie ;
- réaménagement des locaux à l'étage, pour y installer personnel de l'infrastructure, qui occupait précédemment le hangar à marchandises ;
- démolition du hangar à marchandises, qui était situé le long de la voie 1A en impasse, pour faire place à un deuxième abri pour vélos et un hangar de service.

Les travaux ne sont pas pour autant terminés à Waremme. Cette année encore, la SNCB procédera à la remise en état du couloir sous-voies et surtout à l'aménagement d'un quai le long de la voie IV (voie principale du sens Liège - Bruxelles) : il faut savoir que, en gare de Waremme, seule la voie principale du sens Bruxelles - Liège (voie I) est à quai. Les voies II et III à quai sont des voies d'évitement. Vu que la voie IV n'est pas dotée de quai, les IC Knokke - Maastricht doivent entrer en gare sur voie déviée pour être à quai, d'où perte de temps... Les omnibus Liège - Waremme sont généralement reçus, eux, en gare latérale (voie 1A). La SNCB prévoit d'ailleurs des travaux de modification des voies côté Liège avec comme objectif l'augmentation de la vitesse de la traversée de la gare de Waremme. □

□ Ligne 36C - « aéroport de Bruxelles-National »

Les travaux de construction d'une nouvelle gare ferroviaire sous l'aéroport de Bruxelles-National, avec voies en tunnel sur un kilomètre de longueur sous les pistes, viennent d'être adjugés par la SNCB pour un montant d'un milliard 364 millions de francs. Les travaux, qui débuteront en octobre 95, devraient être terminés fin 97.

A cette époque, les minables installations actuelles (deux voies en impasse avec quai central ne permettant pas ni mise à quai de plus de quatre voitures, ni la remise en tête d'une locomotive) seront désaffectées. □

□ Ligne 42 - section Aywaille - Stoumont : travaux à la voie unique

La SNCB a procédé au ripage de la voie principale unique de la ligne 42, non loin d'Aywaille en direction de Trois-Ponts, entre les km 33 200 et 33 800. Ce travail a été réalisé les nuits des 14 au 17 juin dernier.

A cette occasion, la voie principale a été mise hors service entre Aywaille et Stoumont entre 23h30 et 4h00 : ont été engagés pour ce travail une grue rail-route, introduite sur le chantier au PN 1, une régaleuse, une bourreuse et un train de ballast.

Quelques adaptations ont eu lieu au service des trains de marchandises: les trains de voyageurs, eux, ne circulent pas pendant la plage horaire prévue pour les travaux. □

□ Ligne 45 - en l'honneur de Waimes...

Comme promis dans notre n°95, voici une traduction française de la saynète de carnaval composée en l'honneur de la gare de Waimes, et transmise par notre membre H. Thimister de Waimes.

A la gare de Waimes dans le temps
 Il y avait du trafic
 Le train en ce temps-là
 On ne connaissait rien de plus pratique
 Celui qui avait froid aux pieds
 Pouvait aller s'asseoir à la buvette
 En attendant qu'une trottinette
 Ne descende vers Malmédy.
 Ah oui, c'était le bon temps
 Il y avait une fameuse ambiance
 Et à chaque arrivée de train
 Tout le monde entraînait dans la danse
 Guichetier et bagagiste
 Chef-piqueur ou machiniste.
 C'est le sifflet du chef de gare
 Qui dirigeait tout ce bazar.
 Qui a dit qu'au chemin de fer,
 Ils n'ont pas grand chose à faire.

Mais c'était à la buvette
 Que l'important se passait
 Car entre deux trottinettes
 Plus personne ne se pressait
 Tout le monde avait bien le temps.
 Ce n'était pas comme aujourd'hui
 Et même le petit Julien ⁽¹⁾
 N'était pas sur une heure.
 Le buffet de la gare de Waimes,

(1) NDLR : c'était le nom du gérant de la buvette

C'est une page de notre histoire.
Les anciens racontent même
Que c'était un bon comptoir.
Les employés du chemin de fer,
Les voyageurs, les militaires,
Buvaient un verre paisiblement
En attendant leur train.
C'était quand même mieux ainsi
Que de courir toute la journée comme aujourd'hui !

Aujourd'hui notre vieille gare
Est loin d'être encore ce qu'elle a été.
Tout gît un peu partout.
On dirait un tas de déchets.
Dans quelques années,
Quand tout aura croulé,
Peut-être les locataires
Essaieront-ils de réparer
Afin de remonter le moral
De tous ceux qui se souviennent.
La gare de Waimès va revivre.
Juste le temps d'un carnaval.
Maintenant laissons la parole
A toute cette bande de bons blagueurs
Et buvons encore un verre à la buvette
En attendant la trottinette.
Il n'y a rien de plus triste
Que quelqu'un qui crève de soif. □

□ Ligne 48 : la passerelle à signaux de Sourbrodt n'est plus...

En février dernier, la SNCB a fait procéder au démontage de la passerelle qui enjambait les voies à la sortie de la gare de Sourbrodt côté Wévercé. Cette passerelle avait la particularité de supporter deux signaux à palettes relevant du régime de signalisation dit « *transitoire* » ex-allemande. Rappelons que la gare de Sourbrodt est la seule en Belgique, avec celle de Raeren, à être encore dotée de ce genre de signalisation.

On peut se demander comment l'asbl « *Vennbahn* » qui exploite cette ligne à fins touristiques, n'a pas remué ciel et terre pour préserver ce monument original de la signalisation, qui donnait à la gare de Sourbrodt un cachet si particulier...□

□ Ligne 86 De Pinte - Audenarde - Renaix - l'électrification n'est pas à l'ordre du jour...

Contrairement à ce que nous avons annoncé par erreur dans notre numéro précédent, l'électrification de cette ligne à voie unique de 32,2 km n'est pas à l'ordre du jour, son trafic actuel et escompté étant trop faible pour l'investissement exigé, qui se monterait à 686 millions de francs.

En trafic voyageurs en effet, cette ligne est actuellement desservie par un service omnibus cadencé à l'heure joignant Eeklo et Renaix via Gand-St-Pierre, sur une longueur de 65 km. Cette desserte est assurée en semaine par des rames de voitures M2, tractées par des locomotives diesel série 62. Le week-end, des autorails série 44 libérés de la desserte de la ligne Alost -Burst, qui ne fonctionne qu'en semaine, prennent la relève. En trafic marchandises, la ligne 86 assure essentiellement l'approvisionnement en charbon de la centrale de Ruien, desservie au départ de Leupegem, via la section subsistante de la ligne 85. Il y a aussi les dessertes locales, et notamment celle de Frasnès-lez-Anvaing, en aval de Renaix.

C'est notamment sur cette ligne 86 que devraient circuler les futurs autorails diesel que la SNCB pourrait, aux dernières nouvelles, commander en 1996.

Pour mémoire, voici un tableau complet des lignes exploitées en trafic voyageurs, et que la SNCB ne compte pas électrifier.

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

□ Ligne 155 Marbehan - Croix-Rouge : enfin un raccordement ferré à l'usine Valvert !

Cela fait des années que l'on parlait de raccorder la nouvelle usine de production d'eaux minérales « Valvert », située à Etalle, à ce qui reste de la ligne 155, à savoir le tronçon Marbehan - Croix-Rouge.

⁽²⁾ : cette ligne est actuellement desservie, en traction diesel, par les trains IR De Panne - Gent - Geraardsbergen (Grammont). Dès l'année 1996, la ligne De Panne - Deinze sera électrifiée et amènera une réorganisation de cette relation.

Depuis son ouverture, il y a un peu plus de deux ans, cette usine, appartenant au groupe « Perrier », lui-même propriété de « Nestlé Sources International » a conquis un marché inespéré, surtout à l'exportation. L'usine, qui exploite une source locale de qualité remarquable, et qui a nécessité des investissements à hauteur de 2 milliards de francs belges, occupe aujourd'hui 80 personnes pour la production à Etalle (plus 120 dans ses dépôts de Bruxelles). Elle dispose de trois lignes de production et a produit 105 millions de bouteilles en 1994, dont 17 millions ont été absorbées par le marché belge. Le trafic de poids lourds évacuant la production devient de plus en plus intense, et on a dû construire une route en béton afin de relier l'usine directement à la route nationale Virton - Etalle.

L'idée a donc été lancée de raccorder l'usine à la ligne 155, distante d'environ cinq kilomètres. C'était l'occasion rêvée de maintenir définitivement en service la ligne Marbehan - Croix-Rouge, qui ne desservait plus, à sa demande, que la scierie Dussausoit, située en bout de ligne en gare de Croix-Rouge. De plus, le projet - déjà ancien - d'installer un quai forestier le long de la ligne à Huombois pourrait se concrétiser si l'avenir de la liaison ferrée est garanti.

Le financement du raccordement ferré à l'usine Valvert était en fait le noeud du problème. La SNCB ne désirait pas investir seule dans les travaux, sans être sûre de leur rentabilité. La firme Valvert (la *Société Générale des Grandes Sources Belges*) estimait que ce n'était pas à elle de financer la construction du raccordement. Elle ajoutait surtout que, si le rail voulait obtenir sa clientèle, ses tarifs devaient être concurrentiels par rapport à la route... Pour finir, - et c'est une grande première - la Région wallonne a accepté de financer 80 % des 70 millions de francs requis pour le financement du raccordement industriel, le solde étant à charge de la SNCB.

Le tracé du raccordement se déploiera finalement sur 4,5 km, au départ de la ligne 155 au lieu-dit « Saint-Lambert ». Il passera ensuite par le lieu-dit « la Bûle », afin d'éviter de morceler de bonnes terres agricoles, avant de rejoindre la route Virton - Etalle, qu'il longera avant de la traverser à proximité de la Croix Jean Hardy : un passage à niveau (PN 8) avec feux lumineux et semi-barrières devra y être implanté. La voie ferrée suivra ensuite la route bétonnée conduisant au zoning industriel de Gantante, où l'usine Valvert est implantée.

Dans les installations de l'usine proprement dite, on prévoit l'aménagement d'un double faisceau : l'un pour le chargement de palettes destinées au marché européen - français notamment, qui a absorbé 80 millions de bouteilles en 1994 - , l'autre pour celui de conteneurs à destination des USA ou du Japon (qui a absorbé 35 millions de bouteilles en 1994 !). Avec le développement probable du marché, le dossier a d'ores et déjà prévu des

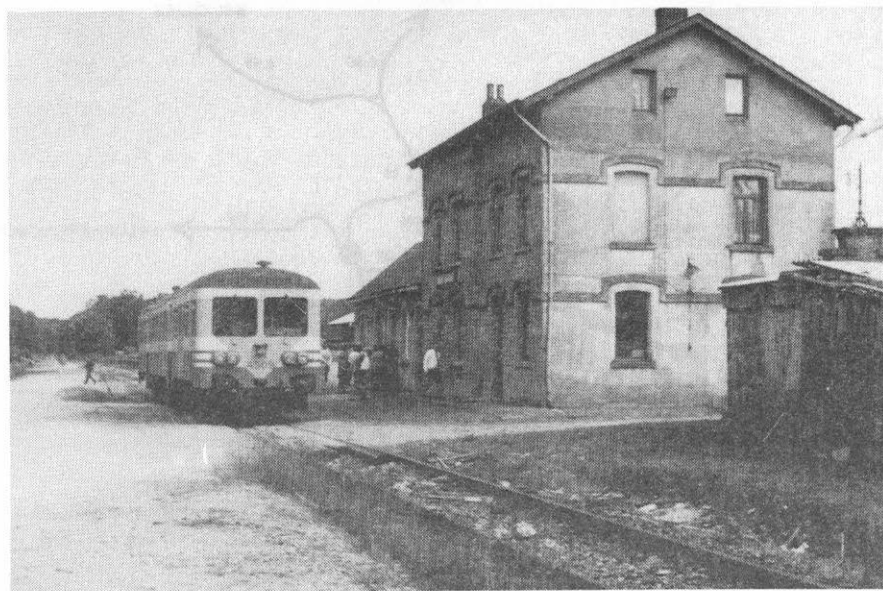
extensions assez conséquentes pour l'aménagement de quais de chargement supplémentaires.

Ironie des choses : la SNCB prévoit d'armer la voie en rails de réemplois, présoudés, de 243 mètres de long, sur traverses... *en béton* ! Alors qu'à quelques kilomètres de là, la scierie Dussausoit produit des traverses en bois qu'elle cherche à placer sur le marché ferroviaire...

Si les choses se passent comme espéré, les travaux de ce raccordement pourraient débuter après les grandes vacances...

A quand une solution ferroviaire pour d'autres usines belges de production d'eau minérale, comme Spa-Monopole ? A quand un investissement de la Région Wallonne dans des lignes voyageurs rurales menacées de suppression comme Libramont - Bastogne ? □

d'après l'Avenir du Luxembourg
compilation : J. Cl. Léonard



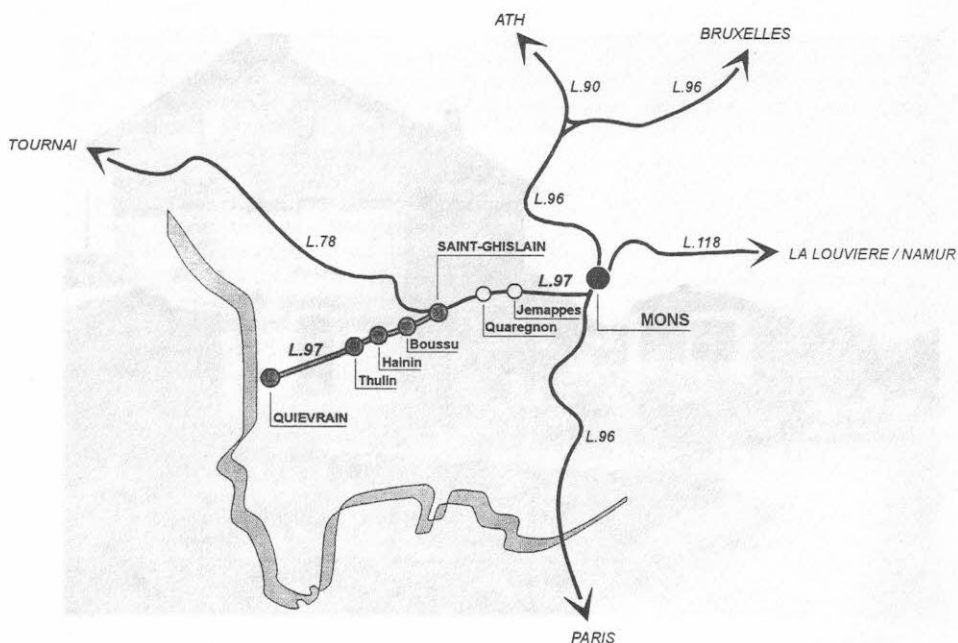
La ligne 155 devrait bientôt connaître un trafic d'eaux minérales - autorail spécial GTF à Croix-Rouge - 4 septembre 1993 - photo R. Marganne

DOSSIER

Ligne 97 - Le tronçon Saint-Ghislain - Quiévrain enfin électrifié !

Comme annoncé, les travaux d'électrification de la ligne 97 St-Ghislain - Quiévrain ont été mis à fruit. La mise sous tension de la ligne électrique a eu lieu le 2 mai dernier. L'inauguration a été célébrée le 13 mai. Le service commercial électrique a débuté sur la ligne avec le changement d'horaires, le dimanche 28 mai 1995.

Notre lecteur trouvera tous les détails utiles sur les caractéristiques de cette nouvelle ligne électrifiée dans notre nouvelle édition « *Trans-fer spécial n°5* », ainsi que dans les textes ci-après, rédigés et transmis par les soins du service « *Presse et Relations Publiques* » de la SNCB.



Ligne 97 Electrification et modernisation du tronçon Saint-Ghislain Quiévrain

Se rendre en train de Quiévrain à Bruxelles et vice-versa sera bientôt plus facile, grâce à l'électrification des 11 km du tronçon de la ligne 97 situés entre Quiévrain et Saint-Ghislain. En effet, à partir du dimanche 28 mai 1995, tous les trains qui empruntent cet axe y circuleront désormais en traction électrique. Pour les voyageurs, cette évolution se traduira à la fois par une plus grande commodité - il ne faudra désormais plus changer de train à Saint-Ghislain - et par des gains de temps plus qu'appréciables. Qui plus est, on profitera du passage au "tout électrique" pour remplacer quasiment tout l'ancien matériel roulant par de nouvelles automotrices plus confortables: les fameuses "breaks triples" que l'on a l'habitude de voir circuler sur les principales lignes du réseau intérieur et qui assuraient d'ailleurs déjà les liaisons Intercity Bruxelles-Saint-Ghislain.

De Bruxelles à Quiévrain sans changer de train

Jusqu'à présent, les personnes qui, au départ de la relation Quiévrain - Thulin - Hainain - Boussu, souhaitent se rendre à Bruxelles devaient changer de train en cours de route, et ce en raison de la différence de mode de traction: diesel pour les premiers km jusqu'à Saint-Ghislain, alimentation électrique ensuite, jusqu'à Bruxelles. L'électrification du tronçon situé entre Quiévrain et Saint-Ghislain a mis un terme à cette situation. Grâce aux travaux qui viennent d'être effectués, la ligne 97 pourra dorénavant être parcourue dans sa totalité sous alimentation électrique.

Ainsi les IC I en provenance de Schaerbeek, qui ne pouvaient jusqu'ici poursuivre leur trajet au-delà de Saint-Ghislain, seront désormais systématiquement prolongés jusqu'à Quiévrain, desservant au passage les gares et points d'arrêt de Boussu, Hainin et Thulin. Concrètement, l'instauration de liaisons directes entre Quiévrain et Bruxelles permettra, en semaine, des gains de temps de 8 minutes dans le sens Quiévrain-Bruxelles et de 14 minutes en sens inverse, ceci grâce à la suppression du changement de train à Saint-Ghislain. Le soir, plusieurs correspondances seront accélérées, notamment avec d'autres trains P locaux à destination de Quiévrain.

Des horaires adaptés

Les horaires, qui entreront en vigueur à partir du 28 mai, ont été modifiés pour tenir compte du prolongement des trains jusqu'à Quiévrain.

Comme indiqué dans les feuillets ci-joints, le service de base comprendra toujours un train par heure dans chaque sens.

Par rapport à la situation antérieure, deux trains de pointe supplémentaires seront mis en service tôt le matin dans le sens Quiévrain-Bruxelles (à 5h15 et 6h11).

Du lundi au vendredi, le nouvel horaire cadencé sera le suivant:

- ° Dans le sens Quiévrain-Bruxelles, des départs seront assurés toutes les heures entre 5h37 et 21h37 (les deux derniers trains partant respectivement à 22h29 et 23h10).
- ° Dans le sens Saint-Ghislain-Quiévrain, des départs seront assurés toutes les heures entre 5h51 et 22h51 (le premier départ étant fixé à 5h00).

Modernisation et électrification: des travaux menés de pair

Commencés il y a deux ans et demi, les travaux effectués sur le tronçon Saint-Ghislain-Quiévrain ont porté aussi bien sur le renouvellement de la voie que sur la signalisation, les télécommunications et la pose de l'équipement caténaire. L'investissement total s'élève à 355,2 millions de FB, dont 91,5 pour l'électrification proprement dite.

Une voie entièrement renouvelée

L'électrification de ce tronçon de ligne a coïncidé avec sa mise à voie unique: une décision qui s'explique autant par le souci d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure que par la volonté d'en abaisser au maximum les frais d'exploitation.

Cette solution présentait également l'avantage d'éviter le renouvellement de deux ponts en voûte situés à Hainin et à Quiévrain: la voie unique y a été aménagée dans l'axe central de la plate-forme, ce qui a permis de faire passer la caténaire tout juste sous la voûte des ouvrages d'art.

En lieu et place des anciennes traverses en bois, la voie est désormais équipée de traverses en béton posées sur un lit de ballast de gros calibre. Les rails ordinaires (de 18 ou 35 mètres de longueur) ont été remplacés par de longs rails soudés qui assurent un meilleur confort de voyage tout en réduisant le bruit engendré par le passage des trains.

Ces rails sont assemblés en barres de 243 m de longueur à l'Atelier Central du service de l'Infrastructure à Schaerbeek, puis transportés et déchargés à pied d'oeuvre par

trains spéciaux. Ces barres sont ensuite soudées entre elles sur place par le procédé aluminothermique.

Dans une voie classique équipée de rails ordinaires, toute élévation de température entraîne l'apparition dans les rails d'efforts de compression (ou de traction, en cas de diminution de température). Grâce à la présence des joints régulièrement espacés, la dilatation ou la rétraction des rails est rendue possible, et les efforts induits sont alors fortement réduits, voire annulés.

Par contre, dans la voie équipée de longs rails soudés, l'absence totale de joints empêche tout mouvement de matière. Des efforts de compression ou de traction très importants en cas de forte chaleur ou de grand froid prennent alors naissance dans les rails. Afin de prévenir tout risque de déformation de la voie sous l'action de ces efforts, des conditions techniques très strictes sont imposées lors des travaux de pose des rails, et des précautions spéciales sont prises pour renforcer l'"ancrage" de la voie: pose d'un ballast en pierres concassées de gros calibre, utilisation d'attaches rail-traverse performantes, etc.

Suite à la suppression des chocs aux joints et à la diminution du niveau de bruit, ce type de voie accroît sensiblement le confort des voyageurs et favorise l'intégration du rail dans l'environnement. Il s'ensuit également une meilleure tenue dans le temps de la géométrie de la voie, et par conséquent une diminution importante des frais de maintenance.

Une signalisation modernisée

Pour mieux répondre aux exigences du trafic, la signalisation du tronçon Saint-Ghislain - Quiévrain de la ligne 97 a été profondément remaniée.

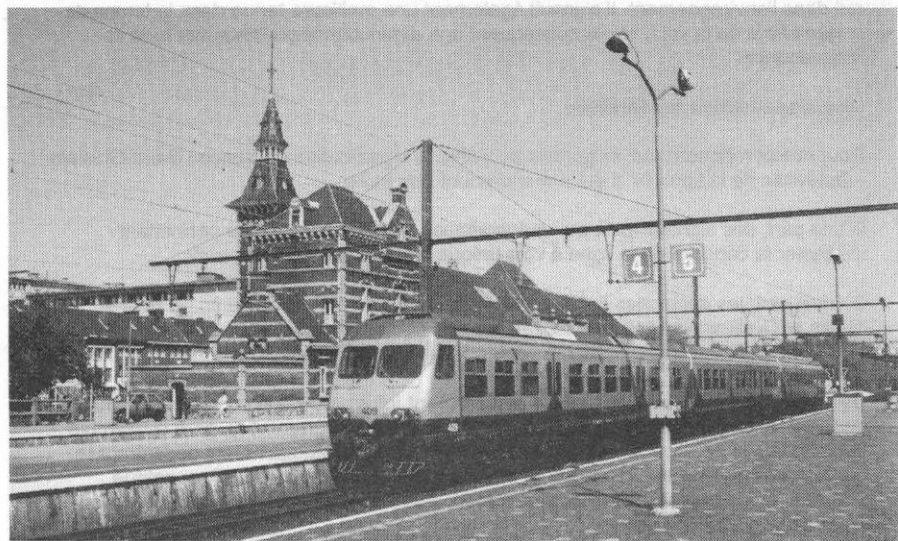
D'une part, des signaux lumineux automatiques situés à mi-distance permettent d'adapter la capacité de la ligne à voie unique aux besoins réels du trafic.

D'autre part, les anciennes cabines électromécaniques de signalisation de Boussu, Thulin et Quiévrain ont été remplacées par des équipements informatisés et télécommandés depuis un tout nouveau poste situé à Saint-Ghislain.

Ce poste, de conception moderne et entièrement informatisé, est composé de deux ensembles. Le premier, appelé PLP (Poste à Logique Programmée), gère l'ensemble des conditions de sécurité et communique les ordres aux équipements décentralisés, par l'intermédiaire d'un câble à fibres optiques; le second, appelé EBP, constitue l'élément de desserte (écrans de commande, claviers, etc.) mis à la disposition des agents d'exploitation.

L'ensemble de cet équipement procure une très grande souplesse en cas de travaux, d'entretien, etc...

Afin de mieux gérer le trafic et d'optimiser l'utilisation du personnel de desserte, il est intéressant de centraliser les commandes d'une zone étendue en un seul endroit.



↑ deux ponts en voûte ont pu être sauvegardés à Hainin et Quiévrain,
moyennant ripage de la voie dans l'axe de ceux-ci ;
↓ nouveau service électrique Quiévrain - Schaerbeek, ici à St-Ghislain.
(photos SNCB - mai 1995)

C'est la raison pour laquelle le contrôle de l'ensemble des aiguillages et signaux de Saint-Ghislain se fera bientôt depuis le nouveau poste de signalisation aménagé dans la gare.

Par ailleurs, les installations y seront aménagées de manière à autoriser une plus grande vitesse sur la bifurcation entre les lignes 78 (Tournai-Mons) et 97 (Mons-Quévrain). Cette adaptation ne profitera pas seulement aux trains IC de la dorsale wallonne mais aussi aux TGV qui, dans l'attente de la fin des travaux de construction de la ligne à grande vitesse, seront amenés à emprunter provisoirement cet axe (via le raccord d'Antoing).

Il est également prévu, à terme, de télécommander les installations de Jemappes. A ce moment, le trafic sur toute la ligne 97 sera géré par un seul poste de commandement.

Cette nouvelle technologie, développée par deux firmes belges en collaboration étroite avec les ingénieurs de la SNCB, permet d'inclure le suivi réel des trains ainsi que leur annonce automatique. L'information "voie occupée" affichée sur le moniteur sera complétée par le numéro et les caractéristiques du train détecté.

Ces informations suivront automatiquement le convoi lors de son parcours dans la zone et seront ensuite transmises au poste contrôlant la zone voisine, également de façon automatique.

Par ailleurs, les quatre passages à niveau publics qui se trouvent sur le tronçon sont maintenant tous équipés d'une semi-barrière ainsi que de la signalisation routière lumineuse appropriée.

L'électrification

La traction électrique sur ce tronçon utilisera la tension électrique classique de 3000 volts continu. Les pantographes capteront le courant via une caténaire compound classique (section équivalente cuivre de 360 mm²) alimentée par un disjoncteur du poste de sectionnement de Saint-Ghislain. Toutefois, en cas de problème au niveau de ce disjoncteur, le répartiteur de Mons exécutera à distance, par télécommande, un ensemble de manoeuvres d'interrupteurs de ligne et le tronçon sera alimenté alors par un autre disjoncteur de ce poste de sectionnement.

De plus, en gare de Quiévrain, un poste télécommandé permet au répartiteur de Mons de commander à distance 5 interrupteurs 3000 volts (il utilise pour ce faire une simple "souris" type PC) afin de gérer de manière optimale des situations imprévues au bénéfice de la régularité du transport.

Ce rapide aperçu témoigne de la volonté de la SNCB de recourir aux techniques ferroviaires les plus performantes pour optimiser son infrastructure.

Un nouveau matériel roulant

Les voyageurs bénéficieront dorénavant d'un plus grand confort: mis à part un train de pointe, toutes les anciennes voitures "M2" seront remplacées par un matériel roulant plus moderne et mieux adapté: essentiellement des automotrices triples (AM break), mais aussi des trains composés de "M5" à double étage (pour l'IC Saint-Ghislain - Quiévrain de 17h51 et pour un train de pointe du matin).

Principalement destinées à assurer les relations Intercity, les automotrices triples sont entrées en service dès le mois d'avril 92. Elles sont en fait dérivées des anciens breaks doubles, construits au début des années 80, auquel on a ajouté, à l'occasion de leur passage en grande révision, une voiture intercalaire. L'allongement des rames a ainsi permis d'accroître la capacité des 140 automotrices doubles concernées à des conditions particulièrement avantageuses. Leur puissance était suffisante pour qu'en version triple leur vitesse courante ne soit pas diminuée; aussi l'adaptation n'a-t-elle pas posé de problème majeur.

Une "break triple" (ou AM 80) offre un total de 254 places assises et 84 places debout. Entièrement non fumeurs, la voiture intermédiaire offre 82 places assises - réparties en sièges individuels selon la disposition "2+2" - ainsi qu'une place spéciale pour handicapés. Les deux voitures d'extrémité - les automotrices - présentent chacune une disposition différente: l'une comprend 32 places assises en 1ère classe et 40 en seconde; l'autre offre 99 places assises en seconde classe.

Extérieurement, les breaks triples se caractérisent par une nouvelle livrée qui les rend facilement identifiables: la teinte de fond de la caisse est un gris argent métallisé, les bas de caisse étant peints en bleu foncé rehaussé d'un liséré rouge. Les flancs sont ponctués de triangles rouges à hauteur des portes, rouges et bleus aux extrémités des caisses. Le devant et l'arrière des rames sont également peints en gris, surmarqué d'un grand triangle jaune pointé vers le bas bas.

Infrastructures d'accueil

De multiples travaux, brièvement décrits ci-dessous, ont été entrepris pour améliorer l'infrastructure d'accueil des voyageurs en la rendant plus attractive.

Saint-Ghislain

Des travaux de peinture ont été effectués dans le couloir sous voies. L'éclairage de la salle d'attente a été amélioré de même que celui des quais. Une nouvelle signalétique a en outre été apposée tandis que la sonorisation a été renouvelée.

Boussu

L'intérieur de la gare ainsi que la marquise et le bas des façades extérieures ont été fraîchement repeints. La signalétique y a été remplacée. Le quai destiné à recevoir les automotrices triples a été allongé à 320 mètres. Un ancien entrepôt de marchandises a été démoli et remplacé par une aire de parking directement reliée à la gare. Les travaux effectués à hauteur du passage à niveau situé près de celle-ci ont entraîné un déplacement du quai de la voie A.

Hainain

Le quai de ce point d'arrêt non gardé sera allongé et élargi pour tenir compte de la mise à voie unique. Une fois asphalté, il sera équipé d'abris. Une nouvelle rampe d'accès munie de balustrades y a été aménagée.

Thulin

Le sentier d'accès au quai a été remplacé par un escalier en béton. Là aussi, le quai conservé a été allongé pour accueillir les rames de l'IC Bruxelles-Quévrain et élargi pour coïncider avec la nouvelle voie unique.

Quévrain

Quatre voies y ont été maintenues. Trois d'entre elles, à double issue et à quai, ont été électrifiées. Bien que la gare accuse son âge, des travaux de plafonnage et de remise en peinture ont permis de la rendre plus accueillante. Les quais y ont été asphaltés et la signalétique renouvelée.

L'électrification des 11 km du tronçon Saint-Ghislain-Quévrain de la ligne 97, qui s'inscrit dans le cadre du plan STAR 21, clôture le programme des électrifications des lignes voyageurs en Hainaut occidental. Sur les 3391 km de lignes qu'elle exploite, la SNCB compte désormais 2371 km de lignes électrifiées.

A travers cet investissement, la SNCB réaffirme cet objectif fondamental qui lui tient également lieu de leitmotiv: améliorer encore et toujours - dans le cadre budgétaire déterminé - le service offert aux voyageurs.

En marge de l'électrification Saint-Ghislain - Quiévrain

Avec le GTF, en voitures K à Quiévrain

samedi 27 mai 1995

Les voitures K : disparition et renaissance

Les voitures K de la SNCB constituaient, avec l'électrification de la ligne St-Ghislain - Quiévrain, un des deux thèmes du voyage organisé par notre association le samedi 27 mai dernier. La date choisie correspondait à la fois à leur disparition du service régulier... et à leur renaissance.

Les voitures K1 et K3 survivantes de cet important parc de voitures, dont les premiers modèles sont apparus... dans les années trente, ont en effet été retirées du service régulier avec le changement d'horaires du 28 mai 1995 : elles sont à présent garées en réserve. La pénurie, on l'espère provisoire, de matériel voyageurs de service intérieur à la SNCB est telle que leur mise en ligne reste toujours possible, notamment pour les trains spéciaux « de plaisir » organisés par pour les écoles à la fin du mois de juin. La situation s'améliorera, espère-t-on à la SNCB, lors de la livraison des nouvelles voitures « grand confort » de type I11, dont notre lecteur trouvera une première description dans ce numéro, et des nouvelles automotrices « tranche 96 », dont les cinq premiers exemplaires sont attendus, à titre d'essai, à l'automne prochain. Relevons aussi que les dirigeants de la SNCB annoncent qu'ils pourraient passer commande, en 1996, de nouveaux autorails diesel destinés à remplacer les rames réversibles diesel M2 et les autorails série 44/45 à bout de souffle sur les relations voyageurs que la SNCB ne compte pas électrifier : Anvers - Neerpelt et Mol Hasselt en Campine, Alost - Burst, Eeklo - Gand-St-Pierre - Renaix et Gand - Grammont en Flandre Orientale, et enfin Charleroi - Walcourt - Couvin dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Ajoutons y la future desserte des lignes Dinant - Libramont et Libramont - Virton une fois électrifiées, où l'emploi d'automotrices électriques bitension tranche 96 est jugé trop... luxueux. Autre commande envisagée pour 1996 : des voitures à deux étages de type « M5 amélioré », c'est à dire de meilleur confort. Ce ne sera pas difficile : les voitures M5 actuelles, construites selon des plans français, tranchent sur leurs homologues de la SNCF, des CFF qui les utilisent sur la banlieue de Zurich, et des Nederlandse Spoorwegen par leur aménagement intérieur sommaire : banquettes inconfortables, absence de penderie pour vêtements, de poubelle, de tablettes...

La mise au rancart des voitures K1 et K3 coïncide aussi avec la mise en service des voitures... K4, rachetées d'occasion à la SNCF, les premières rames homogènes de ce type sont progressivement mises en service depuis le lundi 29 mai sur les trains de pointe de l'étoile de Bruxelles.

Les organisateurs du train spécial GTF avaient donc décidé de panacher le matériel : voitures K1 et K3 le matin, voitures K4 l'après-midi.

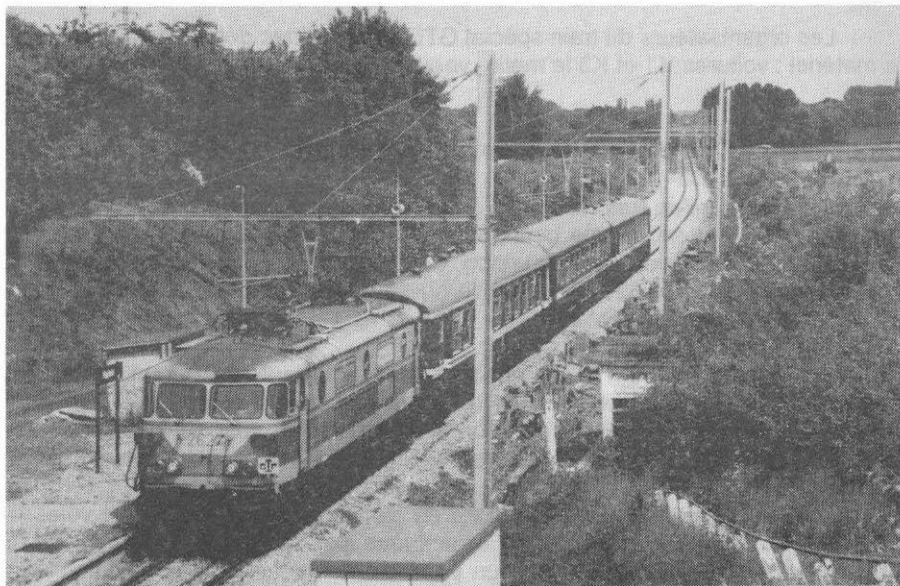
De Louvain à Châtelet par le chemin des écoliers

C'est ainsi qu'un train composé de trois voitures K, une K1 A ⁽³⁾, une K1 AD et une K3 B attendait une bonne centaine de participants le samedi 27 à Louvain, point de départ de l'excursion. La traction allait être assurée par la locomotive électrique 2627, la seule de sa série à encore être revêtue de la livrée jaune des années septante.

En matinée, ce train devait conduire les participants à Châtelet, un des lieux de garage des voitures K4 le week-end. Bien entendu, on allait emprunter... le chemin des écoliers : on allait d'abord circuler sur la ligne 139 Louvain - Wavre - Ottignies, axe de prédilection des trains de marchandises lourds reliant le port d'Anvers et les usines sidérurgiques carolorégiennes ou grand-ducales. Arrêt à Wavre, une gare au curieux plan de voies : les voies principales se trouvent en position excentrique par rapport au bâtiment de gare. Autre arrêt à Bierges-Walibi, un point d'arrêt récemment reconditionné avec l'aide du parc d'attraction voisin. Arrêt aussi à Ottignies, le temps de constater que la reconstruction du bâtiment de gare... est au point mort, avant un parcours sur la ligne 161 jusqu'à Gembloux, non sans un garage du train spécial à Mont-St-Guibert, pour laisser passer un omnibus : c'était prévu... à la grande joie des photographes. A Gembloux, il était difficile, pour des amateurs, de ne pas emprunter la ligne 144 jusqu'à Jemeppe-sur-Sambre. Le trafic voyageurs y est réduit à sa plus simple expression avec quelques trains de pointe en semaine. Cette ligne fut en fait électrifiée afin de faciliter l'accès à la gare de triage de Ronet pour les trains de marchandises lourds à qui on voulait épargner les fortes rampes de la section Namur - Gembloux : la ligne 144 perdra beaucoup de son importance lorsque la ligne Fleurus - Tamines sera rouverte au trafic et électrifiée dans le cadre du plan « Athus-Meuse ».

Un trajet sans histoire sur la dorsale wallonne amena ensuite le train spécial du GTF de Jemeppe à Châtelet, où les participants abandonnèrent les voitures K1/K3 pour une rame de voitures K4 fraîchement repeintes aux couleurs « bordeaux » de la SNCB : pour donner une idée précise de ce matériel à ses membres, le GTF avait prévu un panachage des trois types de voitures rachetées par la SNCB à la SNCF : une voiture ex-USI de 1ère classe, son homologue de 2ème classe et une voiture 2e classe/fourgon ex-UIC. Les impressions - mitigées - de leurs premiers voyageurs figurent par ailleurs dans ce numéro, à la rubrique « matériel ».

⁽³⁾ - en fait une voiture « ex-RIC », c'est à dire autorisée à circuler à l'étranger : elle faisait partie de la rame dite « des mutuelles », qui circulait notamment entre la Belgique et les centres mutuellistes situés en Suisse.



↑ train spécial GTF au point d'arrêt de **Hainin** ;
↓ **Quiévrain** : de droite à gauche : voie 1, rame réversible diesel du service régulier (dernier jour) ; voie 2, locomotive électrique du train GTF ;
voie 3, rame de voitures K4 (photos J. Ferrière - 27 mai 1995)

En traction électrique entre Saint-Ghislain et Quiévrain

L'après-midi était d'abord consacrée à réaliser un aller-retour électrique en avant-première sur la ligne 97 St-Ghislain - Quiévrain : l'inauguration de la traction électrique avait eu lieu le vendredi 13 mai, la mise en service régulier de la traction électrique étant programmée pour le dimanche 28.

La ligne 97 était en fête pendant le long « pont » de l'Ascension et la SNCB proposait aux riverains des parcours gratuits afin de la redécouvrir. Mais pourquoi diable avoir mis en ligne à l'occasion... une rame réversible de voitures M2 remorquée par une locomotive diesel série 62, et non une automotrice électrique « Break » fraîchement repeinte et portée à 3 caisses ? Et quelle rame réversible... : propreté douteuse, à l'extérieur comme à l'intérieur, sièges délabrés ou vandalisés... est-ce bien là l'image que la SNCB entendait donner d'elle-même dans la région à cette occasion ?

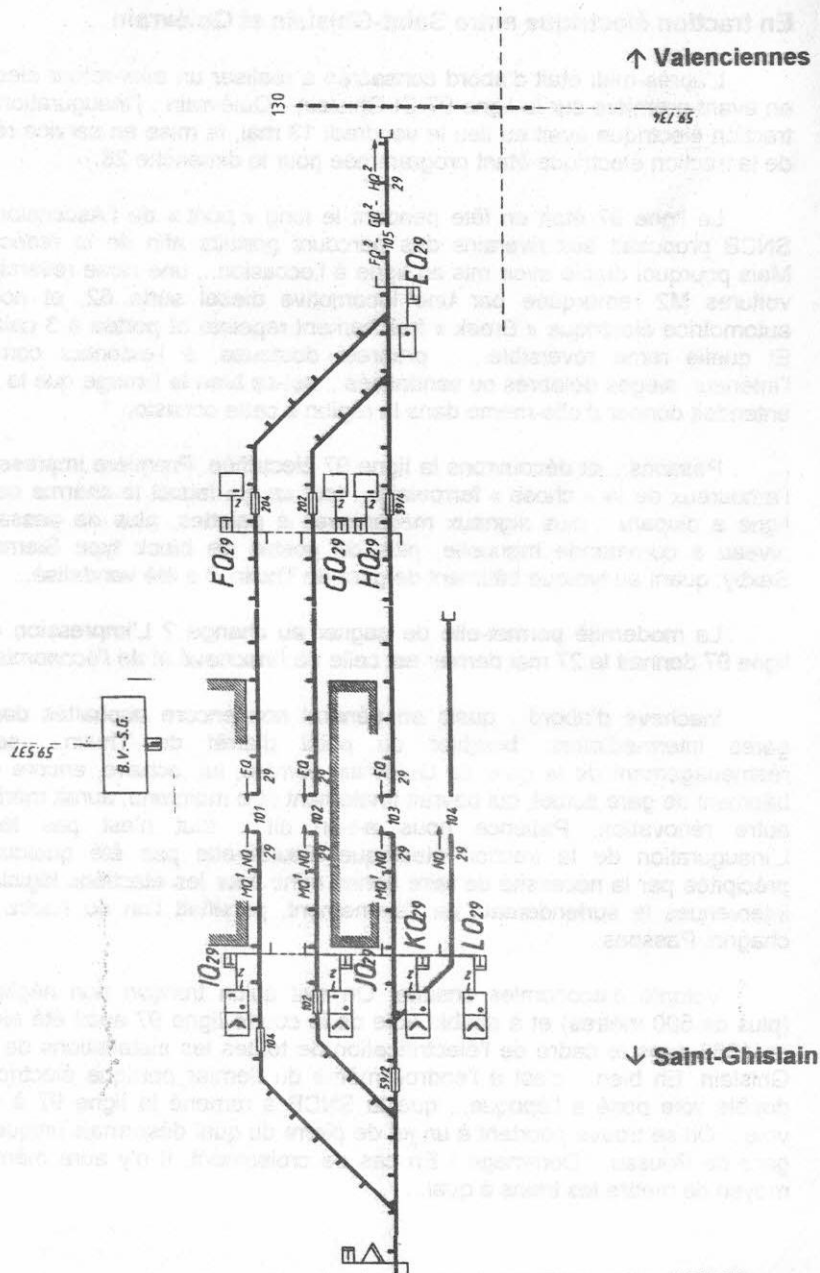
Passons... et découvrons la ligne 97 électrifiée. Première impression de l'amoureux de la « chose » ferroviaire : tout ce qui faisait le charme de cette ligne a disparu : plus signaux mécaniques à palettes, plus de passages à niveau à commande manuelle, plus de postes de block type Siemens et Saxby; quant au typique bâtiment de gare de Thulin, il a été vandalisé...

La modernité permet-elle de gagner au change ? L'impression que la ligne 97 donnait le 27 mai dernier est celle de l'*inachevé* et de l'*économisé*...

Inachevé d'abord : quais en général non encore asphaltés dans les gares intermédiaires, bourbier au point d'arrêt de Thulin... seul le réaménagement de la gare de Quiévrain semble, lui, achevé, encore que le bâtiment de gare actuel, qui devrait finalement être maintenu, aurait mérité une autre rénovation. Patience nous a-t-on dit : tout n'est pas terminé. L'inauguration de la traction électrique n'aurait-elle pas été quelque peu précipitée par la nécessité de faire bonne mine pour les élections législatives, intervenues le surlendemain de l'événement, persiflait l'un ou l'autre esprit chagrin. Passons...

Volonté d'économies ensuite. On sait qu'un tronçon non négligeable (plus de 500 mètres) et à double voie de la courte ligne 97 avait été électrifié en 1983 dans le cadre de l'électrification de toutes les installations de Saint-Ghislain. Eh bien... c'est à l'endroit même du dernier portique électrique de double voie posé à l'époque... que la SNCB a ramené la ligne 97 à simple voie... On se trouve pourtant à un jet de pierre du quai désormais unique de la gare de Boussu... Dommage ! En cas de croisement, il n'y aura même pas moyen de mettre les trains à quai...

QUIÉVRAIN



↑ Valenciennes

↓ Saint-Ghislain

nouveau plan des voies de Quiévrain au 03.05.95 (doc. SNCB)
en pointillé, voie hors service vers Valenciennes

Même impression à Quiévrain. Trois voies seulement ont été électrifiées: les trois voies à quai, prolongées par un tiroir en impasse pour la remise en tête éventuelle de la locomotive. Quant au faisceau marchandises, il est réduit... à une voie non électrifiée, en impasse elle aussi...

Le problème est qu'on ne voit pas très bien lequel de ces deux dispositifs de voies est encore situé dans l'axe exact du prolongement français de la ligne 97 vers Blanc-Misseron et Valenciennes, dont la remise en service est pourtant réclamée à cors et à cris dans la région, notamment par le montois Elio di Rupo, Ministre des Communications sortant...

A la SNCB, on rétorque que le Département Transport avait proposé il y a quelques années l'abandon et le démontage de la ligne 97 alors à double voie entre la sortie de Quiévrain et la frontière française (700 mètres), parce qu'elle était jugée inutile, vu la fermeture de ce point frontalier. Suite à des pressions régionales, seule la dépose de la voie « A » (sens St-Ghislain - frontière) avait finalement été autorisée par le Conseil d'Administration de la SNCB : on espérait dans la région être relié un jour par rail à Valenciennes, gare terminus des TGV à destination de Paris, surtout le jour où la ligne à grande vitesse sera totalement opérationnelle en Belgique et absorbera tout le trafic Bruxelles-Paris, au détriment de Mons.

La voie « B » du sens Blanc-Misseron - Quiévrain a donc été maintenue, mais posait problème, aux yeux du département de l'Infrastructure de la SNCB, qui devait améliorer le profil des voiries au droit des passages à niveau 131 (sortie de Quiévrain côté France), 132 et 133 (vers la frontière). Aussi, la SNCB a-t-elle finalement décidé de déposer la voie « B » au droit des trois passages à niveau, tout en la maintenant ailleurs, « afin de montrer aux parties que la SNCB ne cherche pas à créer une situation irréversible (ndlr : la fin de tout espoir de réouverture entre Quiévrain et Valenciennes), mais seulement d'améliorer une situation locale, celle des passages à niveau. » Quand on voit la nouvelle disposition des voies de Quiévrain sur le terrain, ou sur le plan schématique de signalisation ci-contre, on peut douter de ces bonnes intentions, même si Michel Damar, président du Conseil d'administration de la SNCB, a déclaré le 13 mai dernier, lors de l'inauguration de la traction électrique : « je m'en voudrais de ne pas souligner les études actuellement en cours au sein de la SNCB et les démarches entreprises envers la SNCF visant à redéfinir une offre de transport pour la région montoise tant au niveau du trafic intérieur que du trafic international. Aujourd'hui, je ne vous fais aucune promesse, mais je vous donne l'engagement que toutes les possibilités seront explorées afin que de solutions crédibles soient mises en place. » Au delà de cette rhétorique ampoulée, dont l'intéressé est coutumier, on notera que les propos tenus ne pourraient être plus prudents.

Pour le reste, gardons un juste ton... Les navetteurs de Boussu, Hainin, Thulin et Quiévrain apprécieront l'absence de rupture de charge et le meilleur confort des installations fixes et des trains lorsqu'ils se rendront à Mons ou à

Bruxelles. Pour le gain de temps, on repassera, car les horaires des trains de la région n'ont pas encore été adaptés : tous les trains électriques de la relation Schaerbeek - Quiévrain stationnent entre 10 et 15 minutes à Saint-Ghislain, pour relever les correspondances de la ligne 78 : idem dans l'autre sens... En fait, on n'a strictement rien gagné de bout en bout par rapport à la traction diesel ! La qualité de la voie est désormais irréprochable et permet une vitesse de pointe de 120 km/h (la pratiquera-t-on vraiment, sur cette ligne aux arrêts rapprochés et où tous les trains circulent en régime « omnibus » ?). Quant à la signalisation, elle est désormais télécommandée de Saint-Ghislain. Afin d'admettre deux trains de même sens à la fois sur la section à voie unique et sans évitement entre Quiévrain et la sortie de Boussu côté St-Ghislain, où on retrouve la double voie, la SNCB a installé des signaux d'arrêt intermédiaires à Thulin, qui protègent en même temps le passage à niveau automatisé et muni de semi-barrières. Dernière particularité de la signalisation: celle du sens St-Ghislain - Quiévrain est la signalisation lumineuse « de voie normale », celle du sens Quiévrain - St-Ghislain est « de contre-voie » avec signaux clignotants placés à droite par rapport au sens de marche, et chevrons de prise à contre voie et reprise de la voie normale encadrants : une disposition analogue à celle de la ligne 42 sur les deux sections de voie unique entre Trois-Ponts et Stoumont, d'une part, entre Stoumont et Aywaille d'autre part.

L'aller-retour du train spécial GTF sur la ligne 97 a permis aux photographes d'immortaliser un beau et rare parallèle en gare de Quiévrain : les 3 voies à quai occupées : la première par la rame réversible diesel de service régulier dont c'était le dernier jour de circulation, la seconde par la locomotive électrique du train spécial effectuant les manoeuvres de remise en tête - une des premières circulations électriques -, et la troisième par la rame de voitures K4, utilisée pour la première fois en Belgique...

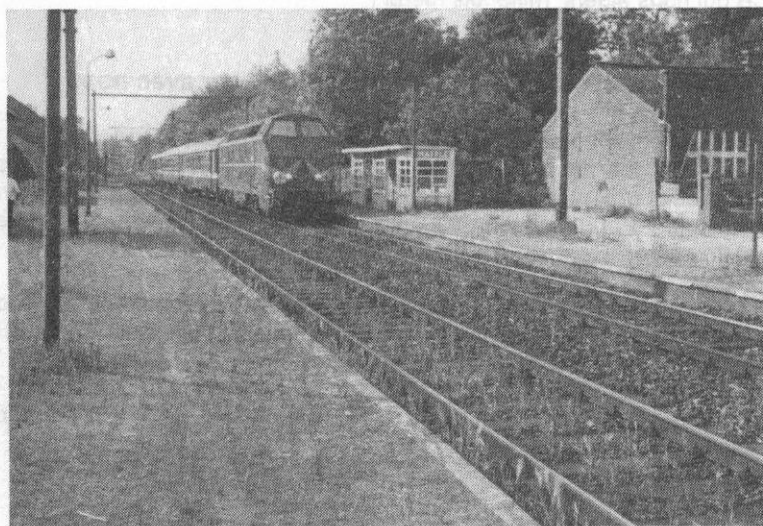
La 212.144 et le viaduc d'Arbre

De retour à Saint-Ghislain, nous avons échangé la machine électrique pour la locomotive diesel 212.144 de la SNCB de la remise de Monceau : il s'agit bien sûr la 6244 en ancienne livrée verte et numérotation d'avant 1970. Au programme, il y avait un parcours aller-retour sur la ligne 90 Jurbise - Ath, qui offre notamment la particularité de passer sous le viaduc d'Arbre en construction pour livrer passage, dans l'avenir, aux TGV Bruxelles - Paris et Bruxelles - Londres. A Ath, nous avons espérer pouvoir faire un aller-retour sur la ligne industrielle 287 entre Ath et Ghislenghien : il s'agit en fait du tronçon subsistant de l'ancienne ligne 94 Ath - Bassilly, supprimée il y a quelques années pour faire place à un itinéraire plus direct via Silly : seul le tronçon Ath - Ghislenghien a été maintenu en service pour la desserte d'un importateur de voitures automobiles de marque française. Mais, hélas, des

travaux de grande ampleur ⁽⁴⁾ sur la ligne 287 ne nous ont pas permis de la parcourir cette fois...

Au retour vers Soignies, un arrêt prolongé à Brugelette nous a permis de découvrir les installations de cette gare, dont la cour à marchandises supporte un important trafic à destination de la sucrerie locale, embranchée au rail, et disposant même d'un locotracteur privé... La gare est desservie 24 heures sur 24 par un signaleur, dont le rôle est en fait assez passif : il surveille la bonne marche des installations automatiques du poste de block, qui devrait être un jour repris par Ath. Les guichets pour la délivrance des billets sont fermés depuis deux ans : pourquoi diable ne pas avoir affecté l'agent SNCB présent dans la gare au service de la billetterie ?

Ce fut enfin le retour vers Charleroi, par le chemin des écoliers : le raccordements directs 90/96 et 96/1 (Y Soignies et y Ecaussinnes) jamais parcourus par les trains de voyageurs en service régulier, les lignes 117 vers Manage-Luttre et 124 vers Charleroi-Sud, terminus du périple.



**Le train spécial du GTF asbl, tracté par la 212.144 à Maffle
(ligne Ath - Jurbise) - photo R. Marganne - 27 mai 1995**

⁽⁴⁾ - le travaux sur la ligne 287 consistaient en ceci : la SNCB a remplacé tous les appareils de voie du peigne d'entrée de Ghislenghien, tout en le déplaçant.

Dernière curiosité ferroviaire : notre « dépassement » en ligne, en circulations parallèles par le train INT 287 (voitures « Corail SNCF » Paris - Bruxelles - Amsterdam) entre Neufvilles et Soignies : une pratique exceptionnelle à la SNCB, sauf sur la ligne 96, exploitée par la Commande Centralisée des Circulations de Mons.

Amis cheminots, merci !

Avec l'amicale collaboration du personnel SNCB, nous avons été à l'heure dite toute la journée : le GTF y tient. C'est notre manière de remercier tous les cheminots de la SNCB qui dans les bureaux ou en ligne, nous aident à organiser nos voyages, parfois plusieurs mois à l'avance, et qui, une fois le jour venu, mettent tout en oeuvre pour en assurer le bon acheminement. C'est notamment grâce à la bienveillance et au soutien du monde cheminot que ce genre d'activités, parfois difficile à insérer dans le graphique des trains de service régulier, est encore possible.

Aussi, aux cheminots du département transport, aux cheminots du mouvement, au personnel de conduite, aux chefs-gardes d'accompagnement, au personnel des gares, des cabines et des dispatching, à tous les agents de la SNCB qui nous aident, mille fois merci !

Voulez-vous en savoir plus ? Voulez-vous voyager avec nous ?

Si vous voulez en savoir plus sur la ligne St-Ghislain - Quiévrain, sur les voitures K4... et les futures voitures I11, il vous reste à vous plonger dans Trans-fer spécial n°5, qu'une équipe du GTF asbl a fait paraître spécialement à cette occasion... Pour l'acquérir, vous trouverez tout renseignement utile dans le présent numéro.

Et si l'ambiance et le menu des excursions GTF vous attirent, soyez des nôtres la prochaine fois. Ce sera dans les Ardennes : voyez notre encart au centre du présent numéro de Trans-fer.

R. Marganne

Matériel roulant

DOSSIER

Le nouveau matériel voyageurs de la SNCB voitures I 11 et automotrices triples tranche 1996.

Un investissement de taille décidé en 1992 se concrétise aujourd'hui. Prochainement le parc de matériel voyageurs affecté au réseau intérieur sera considérablement rajeuni: 120 automotrices triples et 163 voitures de grand confort vont être mises en service à partir de la fin de cette année ou du début 1996. Cela représente près de 20% du parc actuel des automotrices et plus de 11% du nombre de voitures affectées au service intérieur, et au total près de 38.000 places de grand confort. Ce nouveau matériel desservira à terme les grandes relations aux quatre coins du pays.

Cet effort s'inscrit dans une vaste politique de l'amélioration du service que la SNCB offre à sa clientèle. Une large enquête menée auprès des voyageurs a permis de mettre en exergue les points qu'ils souhaitent voir améliorer en priorité dès l'instant où ils envisagent d'effectuer un déplacement par train.

La SNCB s'est donc attelée, particulièrement en 1994, à améliorer le degré de satisfaction du client, en articulant les efforts entrepris autour de 3 thèmes principaux: une meilleure information grâce à des équipements appropriés, un cadre d'accueil avenant et confortable des gares et même des points d'arrêt, des abords agréables et des facilités en synergie quelquefois avec les pouvoirs publics et les sociétés de transports en commun.

Du grand confort pour le service intérieur

Une commande de 34 milliards.

La plus grosse commande de matériel voyageurs jamais passée par la SNCB. Le contrat a été signé le 30 décembre 1992 entre la SNCB et Bombardier Eurorail, pour la fourniture de 163 voitures, associé à Acec Transport pour la fourniture de 120 automotrices. Bombardier Eurorail a fait appel à diverses firmes pour certains équipements spécifiques.

Les modalités de paiement ont été négociées avec le constructeur, lequel paiement est échelonné de 1993 à 2000, représentant un investissement global de 34 milliards de francs, dont 26,4 milliards pour les automotrices et 7,6 milliards pour les voitures.

La livraison du matériel commencera en mai 95 pour se terminer en mars 2000. Les premières voitures entreront en service fin 1995-début 1996, et seront affectées en priorité aux relations Eupen-Ostende et Charleroi-Anvers.

La conception Inspirée du TGV.

Les rames TGV, et plus spécifiquement les rames Eurostar empruntant le tunnel sous la Manche, font appel à une technologie de pointe qui a permis d'offrir à la clientèle un niveau de confort jamais atteint auparavant. La suspension, la motorisation, les formes aérodynamiques, les commodités ont été pensés en fonction de nouveaux critères d'ingénierie ferroviaire. Ces nouvelles techniques, déjà bien éprouvées, ont servi de base à la conception du nouveau matériel en service intérieur. On s'apercevra d'emblée, que ce matériel voyageurs du 21^{ème} siècle n'a rien à envier en matière de confort aux rames TGV.

Les automotrices triples sont construites dans le même "moule" que leurs soeurs-jumelles, les voitures. La construction de l'ensemble de ce matériel s'en trouve considérablement rationalisée, et l'entretien à postériori grandement facilité, entraînant des économies appréciables pour la SNCB. L'aménagement intérieur est identique également, afin d'offrir le même confort aux voyageurs quel que soit le type de train qu'ils empruntent.

Bombardier Eurorail s'est donc mis en devoir d'usiner 523 fois le même "chaudron" (3x120 pour les automotrices + 163 voitures), qui constitue l'âme du produit fini.

Fonctionnalité et modernité dans le look

L'esthétique extérieure ainsi que la décoration et les aménagements intérieurs résultent d'une collaboration avec des designers belges, assistés par le bureau design de la SNCB. Une triple volonté a présidé aux choix qui ont été portés:

- rechercher une image moderne et dynamique en traduisant les qualités technologiques du nouveau matériel;
- offrir une ambiance agréable et un confort optimal pour le voyageur, tout en assurant une conservation esthétique et matérielle des équipements, grâce à la mise en oeuvre de matériaux privilégiant une maintenance facile et économique: recours à des formes se prêtant bien à des interventions d'entretien, sols faciles à nettoyer et très résistants, tissus également résistants, parois protégées, etc;
- affirmer l'identité visuelle de la SNCB, en faisant choix d'une décoration extérieure en continuité avec la livrée des automotrices break triples récemment modernisées. Les deux types de matériel font en effet appel aux mêmes gammes de couleurs: les couleurs emblématiques de la SNCB, à savoir le rouge et le bleu cobalt, mariés à du gris foncé et du gris clair.

Les coloris intérieurs sont très doux et discrets afin de soigner davantage le confort visuel propice à susciter la quiétude du voyageur.

Les fenêtres, à l'instar de celles des TGV, sont de grande baies vitrées et participent également à ce confort visuel et bénéficient d'un excellent coefficient d'isolation acoustique.

Les nouveautés visibles directement par la clientèle.

Les nouvelles voitures et automotrices se veulent très accueillantes pour les voyageurs:

- elles disposent de sièges individuels, recouverts de housses de siège en tissu en 2^{ème} classe et de velours en 1^{ère} classe. Ces housses sont amovibles afin d'en faciliter l'entretien et le nettoyage;
- la disposition des sièges est conforme aux nouvelles normes de confort de la SNCB, à savoir: 2+1 en 1^{ère} classe (contre 2+2 actuellement) et 2+2 en 2^{ème} classe (contre 2+3 actuellement dans la plupart des cas);
- 40% des sièges sont disposés en vis-à-vis, à l'intention des voyageurs qui souhaitent davantage de convivialité, le reste des sièges est disposé en file;
- chaque siège est pourvu d'un dossier haut, d'un accoudoir, les sièges disposés en file sont pourvus d'une table individuelle et d'un repose-pied;
- la distance entre les sièges, tant en 1^{ère} qu'en 2^{ème} classe, a été augmentée de 10cm, par rapport aux voitures actuelles, pour être portée à deux mètres;
- des lampes individuelles d'éclairage sont installées en 1^{ère} classe;
- la climatisation est installée dans tous les véhicules;
- le niveau d'insonorisation est particulièrement soigné, grâce à l'utilisation de matériaux absorbant fortement le bruit et au placement d'un double vitrage spécifique;
- les portes entre les compartiments et les plate-formes sont entièrement vitrées et à ouverture et fermeture automatiques;
- la proportion de places fumeurs/non-fumeurs a été portée à 10/90, alors qu'elle était de 30/70 dans les précédents véhicules de construction récente;
- l'information classique des voyageurs, par le biais de la sonorisation, est complétée grâce à des panneaux électroniques placés au-dessus des portes des compartiments et permettant l'inscription de différents messages. Des panneaux similaires sont également intégrés dans les flancs extérieurs des véhicules au niveau des portes d'accès et sont destinés à remplacer les traditionnelles plaques d'itinéraire;
- des cabines téléphoniques sont installées dans les véhicules de 1^{ère} classe;
- les voyageurs ont à leur disposition un bouton leur permettant d'appeler le personnel. Un système spécifique d'alarme incendie pourra être utilisé, outre le système d'alarme classique existant;

- les toilettes sont d'une conception entièrement nouvelle. Elles consistent en un module spécifique fonctionnant en circuit fermé, les réservoirs de rétention étant vidangés tous les trois jours. Ces toilettes sont équipées d'un sèche-mains électrique et d'un lavabo, dont le robinet se met en marche ou s'arrête selon que les mains s'en approchent ou s'en éloignent;
- les voitures d'un même train sont reliées par une structure métallique articulée, imperméable et isolée tant acoustiquement que thermiquement. Cette formule permet de disposer d'un plancher quasiment continu, ce qui facilite grandement les mouvements des voyageurs, du personnel et le cas échéant de la desserte par mini-bar ambulant;
- une toilette spéciale pour handicapé a été prévue dans chaque automotrice, ainsi dans les voitures-pilote (voir ci-dessous);
- une partie du matériel est équipée de deux fauteuils repliables, permettant de placer un siège roulant.

Quelques innovations technologiques.

- le matériel est conçu de manière à réduire considérablement les coûts de maintenance et les temps d'immobilisation, grâce à des modules facilement interchangeables lors des entretiens. Ces modules concernent par exemple le système d'air conditionné et les réservoirs de rétention reliés aux toilettes. Un entretien, qui demande par exemple actuellement 8h d'intervention, pourra être fait en moins d'une heure.
- la même technique d'interchangeabilité a également été appliquée pour certains aménagements intérieurs. Par exemple, les plafonds ou les parois peuvent être rapidement démontés par unités entières et plus efficacement nettoyés.
- les bogies des voitures et certains bogies-porteurs des automotrices sont équipés de patins de frein magnétique, pour les cas de freinage d'urgence. En action, ceux-ci s'appliquent sur les rails et sont parcourus par un courant continu. L'effort de freinage du train s'en trouve accru et l'adhérence des essieux suivants également augmentée.
- chacun des essieux est équipé d'un système de freinage ABS, contrôlant automatiquement le roulement de l'essieu en freinage et prévenant toute amorce d'enrayage.
- les appareillages électroniques gérant les divers équipements installés à bord (système ABS, convertisseur statique, climatisation,...) mémorisent les

diverses anomalies de fonctionnement, afin qu'elles soient lues au poste d'entretien au moyen d'un ordinateur portable, ce qui facilitera d'autant leur détection et, partant, leur traitement.

• la motorisation des automotrices est directement inspirée de celle des rames Eurostar. Du point de vue de sa construction et de son entretien, ce moteur du type asynchrone à courant alternatif constitue sans doute le type de moteur le plus avantageux.

163 voitures et...

Les 163 voitures, dénommées "type I11", se répartissent en:

- 36 de 1^{ère} classe, offrant 60 places;
- 106 de 2^{ème} classe, offrant 80 places,
- 21 voitures-pilote de 2^{ème} classe (58 places), avec fourgon à bagages.

L'utilisation de voitures-pilote permet de composer des trains tractés-poussés et d'éviter les opérations de retrait et de remise en tête d'une locomotive. Dans le cas de gares en cul-de-sac en particulier, des gains de temps appréciables peuvent ainsi être réalisés.

Les voitures I11 seront affectées aux relations Eupen-Ostende et Charleroi-Anvers. Les trains composés de ces voitures seront susceptibles d'atteindre, à terme, la vitesse de 200 km/h entre Bruxelles et Bruges et sur un tronçon de la ligne à grande vitesse, entre Ans et Louvain.

Les premières voitures seront livrées en mai 95, leur mise en service commercial étant prévue à la fin 1995-début 1996. La livraison de l'ensemble de ces voitures s'échelonnera jusqu'à l'été 1997.

...et 120 automotrices

Les automotrices triples, dénommées AM 96, offrent 212 places, dont 45 en 1^{ère} classe. Elles seront aptes à circuler à 160 km/h, compte tenu des relèvements de vitesse prévus au cours des prochaines années sur différentes lignes de notre réseau.

Une présérie de 5 automotrices sera livrée à la fin de cette année, pour être soumise à un programme de tests intensif. La livraison des automotrices s'étalera de septembre 1996 à mai 2000.

Deux variantes: monocourant et bicourant

50 des automotrices seront aptes à circuler aussi bien sous 3.000 volts continu - la tension d'alimentation du réseau belge- que sous 25.000 volts alternatif, tension utilisée dans le nord de la France, dans une partie du Grand-duché de Luxembourg, et aussi sur certaines sections de lignes en Belgique, comme Tournai-Lille. Ces automotrices pourront progressivement être mises en service sur des axes reliant la Belgique à certaines grandes villes situées aux portes de nos frontières.

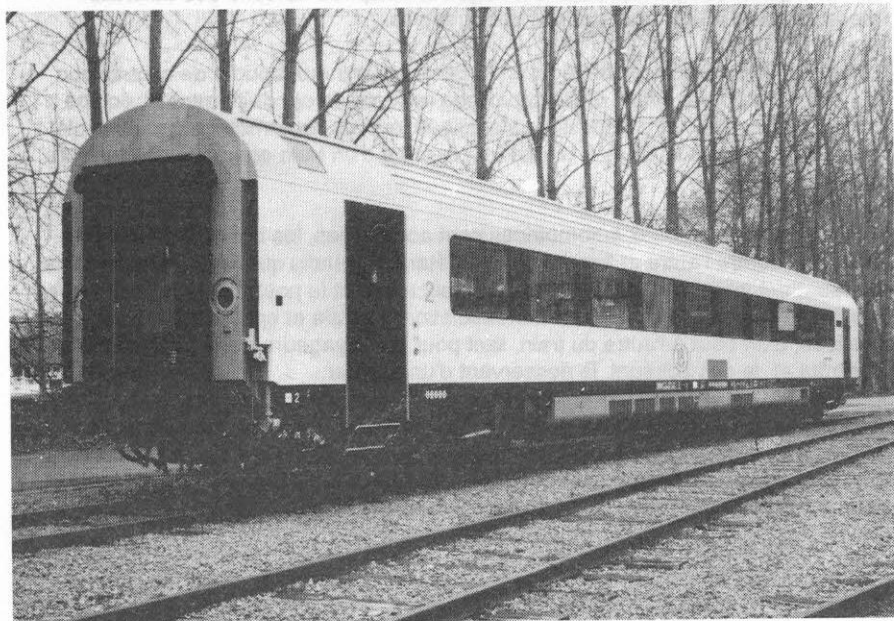
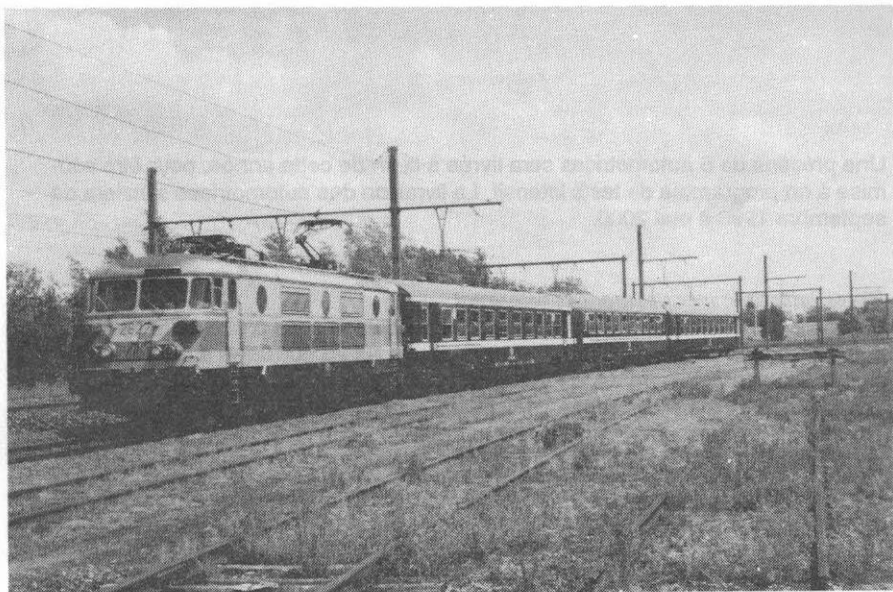
Un nez "à la danoise" permet l'intercirculation totale

La conception des automotrices est largement inspirée de celle des autorails diesel rapides (IC 3) des Chemins de fer danois.

Leur face frontale est constituée d'un large et volumineux boudin de caoutchouc qui entoure la paroi avant. Celle-ci protège le poste de conduite central, équipé d'une baie vitrée. Cette disposition s'applique lorsque l'automotrice circule seule, ou pour les faces extrêmes à l'avant et à l'arrière d'un train composé de plusieurs automotrices.

Par contre, lorsque deux automotrices sont accouplées, les boudins se compriment l'un contre l'autre et forment un joint étanche, tandis que les parois frontales se rabattent intégralement à l'intérieur en escamotant le poste de conduite contre les flancs de l'automotrice. Une intercirculation centrale et spacieuse est ainsi réalisée, d'un bout à l'autre du train, tant pour les voyageurs que le personnel de contrôle et, le cas échéant, le desservant d'un minibus.

Les avantages de cette formule, simple à mettre en oeuvre, apparaissent donc importants, tant pour la clientèle que pour le personnel. De plus, le conducteur dispose d'un poste de conduite beaucoup plus spacieux, puisqu'il occupe toute la face avant du train. Enfin, ce poste de conduite est lui aussi climatisé.



Le crû 1995 des voitures SNCB : ci-dessus, rame de voitures K4 entre Châtelet et Charleroi (voyage GTF - 27 mai 1995 - photo J. Ferrière) ; ci-dessous, prototype de la nouvelle voiture I 11 (doc. SNCB - avril 95)

Les voitures K4 de la SNCB, une bonne affaire ?

On sait que la SNCB met actuellement en service une série de voitures rachetées d'occasion à la SNCF : de type USI (ancêtre des voitures Corail) pour les voitures de 1ère et 2e classe, et de type UIC pour les voitures 2e classe/fourgon, ces voitures circulent depuis le 29 mai 1995 en rames homogènes sur certains trains de pointe, de et vers Charleroi. Ces voitures sont abondamment décrites dans Trans-fer spécial n°5, que nous vous proposons par ailleurs dans ce numéro. Rappelons néanmoins leurs caractéristiques :

Cl.	N° UIC	pl.	tare	vit. km/h	Longueur	Nombre	Version
A	50 88 18 38 401 à 414	54	38	140	25,09 m	14	combinaison de quatre compartiments avec couloir latéral et deux grands compartiments avec couloir central
B	50 88 20 38 401 à 455	80	35	140	25,09 m	55	2 grands compartiments à couloir central séparés par une cloison vitrée
B	50 88 82 38 401 à 415	80	43	140	24,50 m	15	10 compartiments (dont 1 pour chef-garde) avec couloir latéral

Restait à recueillir l'avis des utilisateurs... Les membres du GTF asbl qui ont participé à notre voyage à Quiévrain le 27 mai dernier ont pu les tester, puisqu'ils ont voyagé toute l'après-midi à bord d'une rame de ce type. Voici leurs impressions glanées au fil de l'excursion.

Premier sujet d'étonnement : au vu des inscriptions apposées sur ses flancs, ce matériel, pourtant d'origine SNCF, n'est plus autorisé à circuler... en France, ni d'ailleurs à l'extérieur du réseau belge : curieux « déclassement ». Autre particularité : ces voitures ne disposent pas de feux rouges de fin de convoi intégrés à leur caisse ⁽⁵⁾. D'où l'utilisation obligatoire du fanal rouge portatif de la locomotive à l'arrière de toute rame de voitures K4 ⁽⁶⁾... Du travail en perspective pour les chargeurs...

Pour ce qui concerne l'aménagement intérieur des voitures ex-USI SNCF, chacun a été surpris par la généralisation des fenêtres avec simple vitrage, une pratique qui tranche avec les habitudes belges : en plein hiver, la SNCB risque de la regretter. Autre particularité qui ne manquera pas de tracasser les obsédés linguistiques : certaines inscriptions en français n'ont pas été traduites en néerlandais : ainsi en est-il notamment de la typique mention SNCF « porte donnant sur la voie » gravée sur la vitre des portières :

⁽⁵⁾ - c'est une caractéristique habituelle sur la majorité des voitures SNCF de service intérieur.

⁽⁶⁾ - même procédure sur les rames de voitures M5, lorsqu'elles ne circulent pas en réversibilité.

certes, on ne pouvait demander à la SNCB de graver une traduction en néerlandais sur les vitres... Mais, dans un pays où les questions linguistiques sont un sport national, la présence d'inscriptions autocollantes dans la langue de Vondel aurait été une solution « diplomatique ». Passons...

Le confort de la voiture de 1ère classe a fait l'objet de diverses critiques: si les sièges individuels, qui ont bénéficié d'un nouveau garnissage, sont confortables, le pas entre ceux-ci dans les deux grands compartiments d'extrémité semble plutôt... étriqué. L'équipement à la disposition du voyageur est sommaire : pas de crochet pour pendre un vêtement, ni de tablette, ni de poubelle. On se croirait dans une voiture M5 à deux étages, a précisé un de nos membres... Certes, l'aménagement spartiate du matériel belge à deux étages a toujours été déploré, même si la SNCB promet de faire mieux lorsqu'elle passera commande d'une deuxième série de voitures de ce type l'année prochaine. Revenons aux voitures K4 : pas de climatisation, ni de système de ventilation par air pulsé. Quant à la moquette, pourtant toute neuve, nous a semblé de très médiocre qualité : après une après-midi de service, elle « peluchait » déjà en peluches aux endroits de grand passage... Enfin, dans la partie compartimentée des voitures de 1ère classe, les portes coulissantes d'accès aux divers compartiments ont été démontées et enlevées... Pour quelle raison ?

Même « *topo* » dans la voiture ex-UIC à compartiments, qui a été sommairement aménagée en voiture 2e classe/fourgon : les mêmes portes coulissantes donnant accès aux compartiments ont disparu, à l'exception de celle du compartiment d'about, transformé en bureau pour le chef-garde. Finalement, c'est la voiture USI de 2e classe où le niveau de confort apparaissait le plus amélioré par rapport aux voitures SNCB de type M4 : les fauteuils individuels remplacent avantageusement les inconfortables banquettes, qui participent trop souvent encore de l'image de marque de la SNCB auprès de ses voyageurs. Cela devrait changer avec les nouveaux matériels, nous promet-on.

Dernière remarque : chacun aura pu apprécier la qualité de roulement de ces voitures : les bogies français de la famille « Y » sont imbattables à ce niveau... Par contre, les voitures ne se prêtent pas à des mouvements de masse des voyageurs : avec des portes à un seul vantail aux extrémités, c'est fatal. Aussi, il paraît qu'un train de navetteurs, équipé de voitures K4, « perd » environ 30 secondes à chaque arrêt de ce fait, malgré la fermeture automatique des portières, annoncée par un son modulé qui rappellera à plus d'un la petite musique de son réveil-matin...

Décidément, les trains de navetteurs étaient-ils les services les plus adéquats pour ces anciennes voitures « grandes lignes » de la SNCF ?

R.M.□

Historique du placement de la voiture intermédiaire aux automotrices « Break »

Pour les spécialistes du matériel moteur, voici un tableau récapitulatif de l'historique du placement de la voiture intermédiaire de 2e classe aux 140 automotrices Break série 300 de la SNCB. Il a été établi aux meilleures sources... Rappelons que le placement de la voiture intermédiaire était concomitant avec la mise en peinture de l'automotrice en nouvelle livrée quadricolore (gris clair, bleu cobalt et rouge, auquel il faut ajouter la tache jaune de visibilité sur les faces avant) adoptée par la SNCB pour son matériel de service intérieur, sur les conseils de son propre bureau d'esthétique industrielle.

N°d'ordre des travaux	N° matricule AM	Atelier propriétaire	date prévue de sortie de l'Atelier Central	date réelle de sortie de l'Atelier Central
1	311	MKMA	27/03/92	27/03/92
2	328	FHSW	27/03/92	27/03/92
3	316	MKMA	03/04/92	03/04/92
4	327	FHSW	03/04/92	03/04/92
5	323	FHSW	14/04/92	14/04/92
6	309	MKMA	22/04/92	22/04/92
7	305	MKMA	14/05/92	14/05/92
8	320	MKMA	15/05/92	15/05/92
9	308	MKMA	04/06/92	04/06/92
10	317	MKMA	05/06/92	05/06/92
11	314	MKMA	10/06/92	10/06/92
12	310	MKMA	18/06/92	18/06/92
13	313	MKMA	24/06/92	24/06/92
14	321	MKMA	01/07/92	01/07/92
15	322	MKMA	07/07/92	07/07/92
16	315	MKMA	10/07/92	10/07/92
17	326*	MKMA	23/07/92	23/07/92
18	324	MKMA	30/07/92	30/07/92
19	325*	MKMA	06/08/92	06/08/92
20	319	MKMA	14/08/92	14/08/92
21	329	FHSW	26/08/92	26/08/92
22	318	MKMA	08/09/92	08/09/92
23	307	MKMA	14/09/92	14/09/92
24	312	MKMA	28/09/92	28/09/92
25	306	MKMA	02/10/92	02/10/92
26	330	MKMA	08/10/92	08/10/92
27	331	FHSW	16/10/92	16/10/92
28	332	FHSW	23/10/92	23/10/92
29	334	FHSW	30/10/92	30/10/92

N° d'ordre des travaux	N° matricule AM	Atelier propriétaire	date prévue de sortie de l'Atelier Central	date réelle de sortie de l'Atelier Central
30	333	FHSW	16/11/92	16/11/92
31	355	FHSW	23/11/92	23/11/92
32	335	FHSW	01/12/92	01/12/92
33	336	FHSW	09/12/92	09/12/92
34	356	FHSW	15/12/92	15/12/92
35	337	FHSW	02/12/92	24/12/92
36	348	FHSW	24/12/92	24/12/92
37	354	FHSW	14/01/93	14/01/93
38	361	FHSW	21/01/93	21/01/93
39	357	FHSW	28/01/93	28/01/93
40	358	FHSW	05/02/93	05/02/93
41	359	FHSW	11/02/93	11/02/93
42	360	FHSW	18/02/93	18/02/93
43	362	FHSW	24/02/93	24/02/93
44	363	FHSW	04/03/93	04/03/93
45	364	FHSW	10/03/93	10/03/93
46	342	FHSW	18/03/93	17/03/93
47	303	MKMA	25/03/93	24/03/93
48	339	FHSW	01/04/93	31/03/93
49	340	FHSW	08/04/93	06/04/93
50	341	FHSW	16/04/93	14/04/93
51	338	FHSW	23/04/93	21/04/93
52	304	MKMA	30/04/93	28/04/93
53	434	NKA	30/04/93	28/04/93
54	347	FHSW	14/05/93	13/05/93
55	349	FHSW	25/05/93	19/05/93
56	350	FHSW	02/06/93	27/05/93
57	351	FHSW	09/06/93	09/06/93
58	435	NKA	16/06/93	15/06/93
59	433	NKA	23/06/93	23/06/93
60	429	NKA	30/06/93	01/07/93
61	345	FHSW	07/07/93	07/07/93
62	352	FHSW	14/07/93	14/07/93
63	346	FHSW	22/07/93	20/07/93
64	344	FHSW	29/07/93	29/07/93
65	427	NKA	20/08/93	10/08/93
66	302	MKMA	27/08/93	28/08/93
67	425	NKA	03/09/93	31/08/93
68	353	FHSW	10/09/93	10/09/93
69	426	NKA	24/09/93	24/09/93
70	301	MKMA	01/10/93	06/10/93
71	369	FKRW	08/10/93	08/10/93

N° d'ordre des travaux	N° matricule AM	Atelier propriétaire	date prévue de sortie de l'Atelier Central	date réelle de sortie de l'Atelier Central
72	367	FKRW	15/10/93	22/10/93
73	376	FKRW	22/10/93	26/10/93
74	428	NKA	29/10/93	28/10/93
75	439	NKA	08/11/93	09/11/93
76	431	NKA	19/11/93	19/11/93
77	432	NKA	26/11/93	07/12/93
78	440	NKA	03/12/93	09/12/93
79	430	NKA	09/12/93	14/12/93
80	436	NKA	16/12/93	22/12/93
81	437	NKA	23/12/93	29/12/93
82	370	FKRW	29/12/93	30/12/93
83	438	NKA	22/01/94	16/01/94
84	365	FKRW	26/01/94	26/01/94
85	391	FKRW	02/02/94	01/02/94
86	379	FKRW	09/02/94	09/02/94
87	375	FKRW	16/02/94	16/02/94
88	378	FKRW	23/02/94	28/02/94
89	366	FKRW	02/03/94	02/03/94
90	384	FKRW	09/03/94	09/03/94
91	385	FKRW	16/03/94	16/03/94
92	390	FKRW	23/03/94	23/03/94
93	368	FKRW	30/03/94	29/03/94
94	380	FKRW	07/04/94	07/04/94
95	373	FKRW	14/04/94	12/04/94
96	386	FKRW	21/04/94	19/04/94
97	377	FKRW	27/04/94	27/04/94
98	392	FKRW	04/05/94	03/05/94
99	418	FKRW	11/05/94	10/05/94
100	419	FKRW	19/05/94	19/05/94
101	387	FKRW	01/06/94	27/05/94
102	372	FKRW	09/06/94	03/06/94
103	381	FKRW	15/06/94	13/06/94
104	371	FKRW	22/06/94	21/06/94
105	382	FKRW	29/06/94	29/06/94
106	374	FKRW	06/07/94	05/07/94
107	383	FKRW	13/07/94	11/07/94
108	388	FKRW	20/07/94	25/07/94
109	389	FKRW	28/07/94	03/08/94
110	396	FKRW	16/08/94	09/08/94
111	397	FKRW	23/08/94	12/08/94
112	412	FKRW	30/08/94	26/08/94
113	395	FKRW	06/09/94	06/09/94

N°d'ordre des travaux	N° matricule AM	Atelier propriétaire	date prévue de sortie de l'Atelier Central	date réelle de sortie de l'Atelier Central
114	403	FKRW	13/09/94	13/09/94
115	402	FKRW	21/09/94	19/09/94
116	393	FKRW	28/09/94	28/09/94
117	394	FKRW	05/10/94	28/09/94
118	410	FKRW	03/10/94	03/10/94
119	411	FKRW	06/10/94	06/10/94
120	409	FKRW	13/10/94	13/10/94
121	404	FKRW	19/10/94	19/10/94
122	400	FKRW	25/10/94	25/10/94
123	406	FKRW	08/11/94	08/11/94
124	401	FKRW	16/11/94	16/11/94
125	405	FKRW	23/12/94	23/11/94
126	399	FKRW	30/12/94	30/11/94
127	398	FKRW	07/12/94	07/12/94
128	408	FKRW	14/12/94	14/12/94
129	407	FKRW	20/12/94	20/12/94
130	417	FKRW	23/12/94	23/12/94
131	415	FKRW	09/01/95	12/01/95
132	414	FKRW	13/01/95	17/01/95
133	413	FKRW	20/01/95	30/01/95
134	421	FKRW	27/01/95	03/02/95
135	420	NKA	06/02/95	08/02/95
136	422	NKA	13/02/95	20/02/95
137	423	NKA	23/02/95	24/02/95
138	424	FKRW	28/02/95	07/03/95
139	416	FKRW	07/03/95	17/03/95
140	343(**)	FHSW	29/03/95	?

(*) : les automotrices 325 et 326 appartiennent désormais en propre aux CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois)

(**) : l'automotrice 343 a été gravement accidentée à Boussu en 1992. Elle est en cours de reconstruction chez BN à Bruges, en fin de chaîne de la seconde série des automotrices marocaines analogues aux automotrices « Break » de la SNCB. Une fois remise en service, la 343 diffèrera de ses consoeurs par son aménagement intérieur : les compartiments de 2ème classe des deux voitures d'extrémité seront dotés non de banquettes à 2+3 places de front, mais de sièges individuels en disposition 2 + 2, à l'instar de la disposition des sièges dans la voiture intermédiaire. Une fois remise en service, cette automotrice devrait rejoindre l'atelier d'Hasselt.

Légende des ateliers propriétaires :

FHSW : Hasselt

FKRW : Merelbeke
MKMA : Stockem
NKA : Kinkempois

Divers

□ Vente des voitures à voyageurs de service intérieur M3 à l'étranger

Sur la foi d'informations puisées aux meilleures sources, nous avons annoncé à diverses reprises que, lors de leur déclassement, les dernières voitures M3 de service intérieur de la SNCB avaient été vendues aux Chemins de fer de l'état d'Israël. Aux dernières nouvelles, cette transaction, si elle avait bien été prévue, n'a pu finalement se réaliser ; c'est finalement à un réseau privé du nord de l'Italie que 19 voitures M3 ont finalement été revendues : il s'agit des *Ferrovie Nord Milano*.

Ces 19 voitures ont été réceptionnées à l'atelier de Magnolia di Santhià de la compagnie, et repeintes dans la livrée du réseau : gris avec deux teintes de vert.

Voici les numéros des voitures ex-M3 revendues aux FNM (toutes du même type « B ») : 42802, 42804, 42806, 42808, 42809, 42810, 42811, 42812, 42813, 42814, 42815, 42818, 42819, 42823, 42824, 42828, 42830, 42831, 42834 (7).

Ce même réseau a reçu du Ministère italien des Transports l'autorisation d'acquérir neuf locomotives électriques de marque Skoda : ces locomotives, aptes à fonctionner sous 3000 volts courant continu, et de type 163 (Skoda type 99E2) avaient été construites, en trente exemplaires, chez Skoda sur base d'une commande des CSD (Chemins de fer tchécoslovaques). Suite à la partition de cet état en 1993, la commande n'a été réceptionnée ni par les chemins de fer de Tchéquie, ni par leurs homologues de Slovaquie, et attend un amateur dans la cour de l'usine... cela a fait l'affaire des FNM, pour neuf d'entre elles à tout le moins.

Pour rappel, la SNCB, à court de matériel moteur, avait à un certain moment envisagé le rachat de ce type de matériel : après examen de celui-ci par des techniciens belges, il est apparu qu'il ne correspondait ni aux prescriptions techniques de la SNCB, ni au type de service dont la SNCB avait besoin. □

(7) - nous remercions ici les services Généraux (Achats) de la SNCB, des précisions obtenues notamment en ce qui concerne les numéros des voitures M3 vendues au FNM.

Transformation de voitures SNCB pour circulation dans le train EC « Vauban »

Dans Trans-fer 95, pp. 38-39, nous avons annoncé que la SNCB procédait à la transformation de voitures internationales I6 et I10 de son parc, afin de les mettre en ligne sur le train EC « Vauban » Bruxelles - Milan. Parmi les travaux commandés figurent la mise en peinture de ces voitures en livrée grise « Memling ».

Voici les numéros SNCB des voitures transformées :

- 7 voitures I6 à compartiments de 1ère classe : 11.608, 11.609, 11.610, 11.612, 11.613, 11.614, 11.618.
- 11 voitures I6 à compartiments de 2ème classe : 12.601, 12.603, 12.607, 12.610, 12.616, 12.620, 12.648, 12.650, 12.652, 12.656, 12.658.
- 3 voitures I10 « Coach » de 2ème classe : 12.747, 12.761 et 12.779.

Achat de matériel roulant étranger par les soins des CFL

On sait que les automotrices « Break » 325 et 326 de la SNCB ont été rachetées par les CFL à la fin de l'an dernier. Outre le service que ces deux engins désormais luxembourgeois assurent en banalité avec leurs homologues belges sur les trains IC Luxembourg - Bruxelles, ils ont en outre reçu une affectation de service intérieur luxembourgeois depuis le 29 mai dernier. Pilotés par des conducteurs CFL, ils assurent en effet les services omnibus entre Luxembourg et Kleinbettingen (dernière gare luxembourgeoise avant la frontière belge sur l'axe de Bruxelles) en remplacement des automotrices doubles classiques SNCB tranche 00 utilisées jusqu'à présent sur cette ligne électrifiée en 3 kV continu, à la différence du reste du réseau luxembourgeois, électrifié, lui en 25 kV alternatif. C'est logique...

Notre membre Monsieur Marcel Barthel, par ailleurs dirigeant au service Installations Fixes des CFL précise par ailleurs aimablement que les deux autorails diesel doubles de type VT 628.4 que les CFL viennent d'acheter pour l'exploitation de la ligne Luxembourg - Wasserbillig - Trèves, ne sont pas des engins d'occasion, comme les automotrices triples « Break » 325 et 326 achetées à la SNCB. Il s'agit de deux engins « flambant neufs », que les CFL ont acheté de conserve avec la Deutsche Bahn AG. En fait, la DB a effectué la réception en usine des deux autorails pour le compte des CFL, mais leur mise en circulation a été réalisée à partir du réseau CFL où les deux autorails avaient été transféré après leur livraison (usine à DB), et après signature par les CFL d'un bulletin de réception (DB à CFL).

Dont acte... avec tous nos remerciements à notre correspondant de son obligeance.

Exploitation

Un nouveau service TGV de jour entre Bruxelles-Midi et Nice

Dès le 29 juin 1995, un nouveau train de jour est mis en ligne entre Bruxelles-Midi et Nice. Il circule toute l'année : tous les jours jusqu'au 23 septembre (service d'été), le vendredi et le samedi au départ de Bruxelles, le samedi et le dimanche au départ de Nice en service d'hiver. Ce train est assuré par une rame TGV Réseau tricourant de la SNCF en unité simple. Ce TGV circule en Belgique entre Bruxelles-Midi et Lille via la ligne 94. Après rebroussement à Lille-Europe, il parcourt la LGV Nord, puis, à l'aide du barreau d'interconnexion parisien, évite Paris pour rejoindre la LGV Sud-Est, puis emprunte la ligne classique jusqu'à Marseille et Nice. Voici l'horaire de ce train, qui procure une amélioration décisive entre la capitale de l'Europe et la Côte d'Azur : 9 h ½ de temps de parcours, soit un gain de temps d'1 h ½ :

aller - n° 9532		Gare	retour - n° 9533	
	9.05	Bruxelles-Midi	19.13	
9.20	(P)	Hal	18.58	(P)
9.28	(P)	Enghien	18.50	(P)
9.33	(P)	Silly	18.47	(P)
9.40	(P)	Ath	18.37	(P)
9.46	(P)	Leuze	18.30	(P)
9.56	(P)	Tournai	18.20	(P)
9.59	(P)	Froyennes	18.17	(P)
10.06	(P)	Baisieux-frontère	18.10	(P)
10.19	10.29	Lille-Europe	17.48	17.58
-	-	TGV Haute-Picardie	17.16	17.22
11.20	11.25	Roissy CDG	16.44	16.49
11.36	11.40	Marne-la-Vallée	16.30	16.34
13.32	13.36	Lyon Part-Dieu	14.34	14.39
14.16	14.18	Valence	13.50	13.52
15.12	15.14	Avignon	12.54	12.57
16.08	16.14	Marseille-St-Charles	11.56	12.02
16.51	16.54	Toulon	11.14	11.17
17.40	17.43	St-Raphaël-Valescure	10.26	10.29
18.06	18.09	Cannes	10.02	10.05
18.17	18.19	Antibes	9.52	9.54
18.35		Nice-Ville		9.40

(P) = heure de passage ; pas d'arrêt

Trafic entre la Grande-Bretagne et la Belgique à travers le tunnel sous la Manche

Outre le train « Eurostar » Bruxelles - Londres, dont le nombre de circulations est passé à cinq paires de train, épinglons les trafics suivants.

Marchandises

Les trains 41426 et 41429 transitent par l'Eurotunnel. Il s'agit de circulations aller-retour mises en ligne entre Ford-Genk, Diest, Merelbeke, Courtrai, Eurotunnel et Garston (Grande-Bretagne), et chargées à l'aller de voitures Ford de modèle *Mondeo*. Les trains sont composés de wagons fermés, en tranches de cinq wagons articulés : ils ont spécialement été construits pour ce trafic par la firme Fauvet à Douai (France).

Les trains de produits sidérurgiques 47470 et 47473 ont un plus long parcours encore. A l'aller, il s'agit de trains de « coils » mis en ligne entre Avesta (Suède) et Sheffield (Royaume-Uni) via Aachen-West, Jeumont, Aulnoye et l'Eurotunnel. Au retour, les wagons sont chargés de « slabs ». Le voyage total se déploie sur quatre jours.

Voyageurs

Deux paires de trains de voyageurs de nuit (*Euro-Night-Service*) seront mis en ligne dès le 1er octobre prochain au départ de Londres-Waterloo International Terminal (WIT) :

- un train Londres WIT (D. 21h23 heure locale) - Eurotunnel - Tourcoing - Mouscron - Courtrai - Gand-St-Pierre - Berchem - Roosendaal - Amsterdam (A : 8h33). Ce train serait remorqué par une locomotive polytension de la SNCB entre Frethun et Roosendaal (montée par conducteur SNCB entre Tourcoing et Roosendaal).
- un train Londres WIT (D. 20h53 heure locale) - Eurotunnel - Aulnoye - Jeumont - Charleroi - Liège - Aix-la-Chapelle - vers Dortmund (A. 7h54) / ou vers Francfort (A. 7h40). Ce train serait remorqué par une locomotive monocourant de la SNCB entre Jeumont et Aachen (Hbf).

Les voitures à voyageurs destinées à ces types de trains sont actuellement en construction. D'une longueur de 23 mètres, et évidemment adaptées au gabarit britannique, plus étriqué, elles sont de trois types :

- voitures SL (*Sleeper-Car*) : voitures-lits avec 10 compartiments « *single* » ou « *double* ».
- voitures S (*Service-Car*) : voitures de service
- voitures CS (*Club-Seats car*) : voitures à 50 places assises.

Ces voitures seraient constituées en deux types de rames :

- Rame A : 8 voitures (5SL - 1S - 2 CS) (150 à 200 voyageurs).
- Rame B : 7 voitures (3SL - 1S - 3CS) (180 à 210 voyageurs).

Les trains Londres-Amsterdam et Londres - Dortmund/Francfort seront sans doute composés de 2 rames de type « A » jumelées.

Le 1er janvier 1996, on devrait voir la mise en service de deux autres paires de trains *Euro-Night Services*, l'une entre Glasgow (D.17h48) /Swansea (D.19h13) et Paris-Nord (A. 7h05), l'autre entre Glasgow (D. 17h48)/Plymouth (D.19h50), Tourcoing, Gand-St-Pierre et Bruxelles-Midi (A. 8h21). Ces derniers trains seraient composés de deux rames jumelées de type « B »

Divers

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 page 62.

GTF-Distribution ne garde aucun article en stock. Les articles ci-après doivent être commandés avant le 5 août 1995 ; délai de livraison environ 1 mois après cette date.

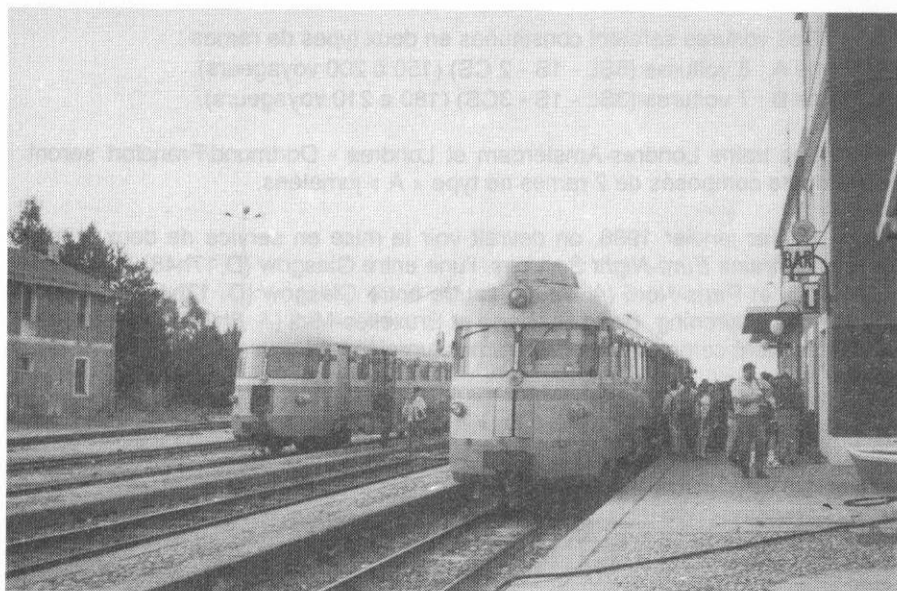
Le Mongy, tramway du Nord, Lille-Roubaix-Tourcoing

Dans cet ouvrage, Gérard Blondeau, tramophile de naissance et Lillois de longue date, relate avec force détails l'histoire du Mongy, le célèbre réseau de tramways interurbains de la région de Lille, depuis ses origines jusqu'à sa radicale modernisation actuelle.

Un livre format A4 de 128 pages, avec 175 illustrations noir et blanc et 13 en couleurs de toutes époques. Couverture sous jaquette en quadrichromie.

**prix : 1750 BEF (+ 100F port envoi en Belgique sous enveloppe matelassée)
= 1850 BEF**

envoi à l'étranger : frais de port portés à 160 BEF.
code-tarif (à indiquer en communication) : 615.



↑ Deux autorails Fiat-Brown-Boveri en gare de Mandas
↓ Le plein de fuel en gare de Lanusei (photos J.P. SWITTEN)

Le GTF asbl en Sardaigne - Ascension 1995

Au cours du récent « pont » de l'Ascension, un groupe de 28 membres du GTF asbl s'est rendu en Sardaigne afin d'y découvrir le réseau ferré local. Voici leur carnet de voyage, rédigé par l'un des participants, que nous remercions de son obligeance.

Après un vol Bruxelles - Rome sans histoire, qu'il était dur le contact avec le sol sarde lorsque le pilote du Mc Donnell-Douglas « Sassari » posa son appareil comme une loque sur le tarmac de Cagliari !

Après avoir traversé la morne banlieue de la capitale de la Sardaigne, notre groupe s'est installé à l'hôtel *Italia*, dans des chambres spacieuses et confortables, mais cette impression allait être quelque peu tempérée par le souper prévu au restaurant voisin dont le personnel, dépassé, servait un repas quelconque de manière anarchique.

Le lendemain, à l'aube, nous dirigeons nos pas vers la gare des « *Ferrovie della Sardegna* », chemin de fer secondaire à voie métrique. La gare est insolite en ce sens où rien ne la renseigne de l'extérieur. Son accès se fait par une sorte de grand porche de garage, en pleine rue, qui donne sur une voie en cul-de-sac avec évitement, coincée entre les immeubles. Un petit bureau abrite le personnel et sert de point de vente des billets.

Notre autorail entre en gare. Il s'agit d'un engin diesel-électrique FIAT des années 1985-60 au sifflet enroué, qui nous emmène aussitôt dans la banlieue de Cagliari aux multiples passages à niveau automatiques. Ensuite, vient la campagne, abondamment cultivée.

Les gares de la région sont bâties sur le même plan, soit un cube muni d'un auvent, recouvert de briques dans sa partie inférieure. Les leviers de commande des aiguillages et les poussoirs de la signalisation sont placés sur le quai et protégés par une armoire cadenassée qui contient aussi les drapeaux rouge et vert.

En zone rurale, les plus petites routes sont protégées aux passages à niveau, par des barrières pivotantes ou de simples chaînes manoeuvrées par des gardes-barrières volants qui se présentent à bord de leur voiture pour le passage du convoi. A chacun d'entre eux, le conducteur lance un genre de carton rouge. Sans l'avoir vérifié, je suppose qu'il s'agit d'une sorte de témoin attestant la présence du garde-barrière à son poste.

La ligne devient maintenant plus sinueuse, avec des rampes et des descentes. L'essentiel de la clientèle des gares est formé d'écoliers.

Le train passe, au détour d'une courbe, devant un « *NURAGHE* », sorte de petite tour tronconique faite de pierres empilées. Ce vestige, qu'on pourrait confondre avec les ruines d'un moulin à vent, est en fait le reste d'une construction défensive remontant à la préhistoire.

Après une heure et demie de parcours, le train arrive à la gare de bifurcation de Mandas, à 69 km de Cagliari. Le bâtiment de gare, plus important et doté d'un buffet, présente un aspect différent, ainsi que les stations suivantes. Il s'agit de bâtiments rénovés, recouverts d'un enduit rouge, brun ou ocre. Une plaque de laiton, apposée sur la façade, indique que la rénovation a été faite grâce au « *Fonds européen de développement régional* ».

A Mandas, existe aussi une remise derrière laquelle sont garées quelques locomotives à vapeur en mauvais état.

Nous quittons l'autorail pour monter dans l'unique voiture remorquée par une locomotive diesel-électrique, la n°612, construite par BREDA en 1960.

Le parcours devient de plus en plus sinueux et montagneux, avec des traversées de forêts. La vue découvre le lac de la Flumendosa, puis la curieuse boucle où l'on aperçoit le bâtiment de gare si haut qu'on le croirait sur une autre ligne puis devant lequel on s'arrête après un véritable carrousel.

Un peu plus tard, un arrêt assez long est prévu en gare de Sevi, pour permettre le croisement d'un autre convoi. la gare est située à 812 mètres d'altitude, et en face les regards amusés découvrent une niche de chien aménagée en gare miniature et surmontée d'une antenne TV. Sur la façade, une petite plaque annonce : « *cette niche a été rénovée grâce au Fonds européen de développement régional* » !

Notre train repart dans son trajet montagneux, et peu avant midi, nous voici à Lanusei, à 194 km de Cagliari. Le long de la voie se trouve une pompe AGIP, comme dans les stations-service et le mécanicien en décroche le pistolet qu'il place dans le goulot du réservoir de sa machine.

Le bâtiment de gare, impeccable, abrite encore, dans le bureau du « *capostazione* », un vieux télégraphe Morse en état de marche et toujours couramment utilisé.

Après le repas de midi, nous reprenons le train à 15 h pour débarquer à Cagliari à 20h13.

Le lendemain, nous projetons un voyage à Sorgono en train, avec le même parcours que la veille jusqu'à Mandas.

Lors d'une halte, le conducteur sort de sa cabine, se tourne vers nous, écarte les bras et parle d'une « *automotrice avvariata* » bloquée quelque part sur la ligne. Quant à lui, il s'arrête à Senorbi où un bus des FdS nous prendra en charge. Il est maintenant question de trois autorails en panne ! Sans en connaître davantage sur ce véritable sida ferroviaire, nous nous embarquons dans un autobus au confort spartiate. Au dessus du conducteur, une plaque mentionne : « *Vietato parlare all'autista* ». N'allez pas en déduire que le chauffeur est autiste...

Le bus parcourt la route qui longe la plupart du temps la voie. Ceci dit en passant, on peut apercevoir, à intervalles réguliers, de petits châteaux d'eau cubiques sur socle de maçonnerie, destinés à l'alimentation en eau des locomotives à vapeur. Le parcours devient franchement montagnoux jusque Sorgono, gare terminus située à 688 mètres d'altitude. Sur une des voies latérales stationne une locomotive à vapeur BREDA 130T complètement pourrie et débiellée.

Le suite du trajet s'effectue en car, jusque Nuoro où nous nous installons à l'hôtel Sandalia, sur les hauteurs de la ville.

Après le dîner au restaurant de l'hôtel, mon épouse et moi partons à pied vers le centre. Il se met à pleuvoir doucement. Nous visitons la belle cathédrale en plein chantier. L'intérieur ne sent pas l'encens mais le thinner cellulosique ! En contrebas, dans une librairie spécialisée dans les articles de piété, surprise... Un bouquin richement illustré et consacré à l'histoire du train local, soit « *il trenino verde della Sardegna* », par Fernando Pilia, où j'ai glané des renseignements pour étoffer ce modeste compte-rendu. Nous visitons aussi l'intéressant musée du costume et de la vie locale.

Après la visite de la ville, nous voulons reprendre le bus. Comme nous ne voyons pas comment nous procurer un billet, nous nous adressons au conducteur qui nous prie gentiment de nous asseoir et de ne pas nous en faire...

Le lendemain, nous prenons le train de 5h45 pour Macomer, une importante bifurcation, où nous pouvons voir une locomotive à vapeur BREDA bien astiquée et manifestement opérationnelle. De là, nous montons dans l'autorail pour Tresnuraghes où nous attend un car dont l'autiste est un habile pilote, cependant peu familiarisé avec l'itinéraire. Dans le premier village, il engage son bahut dans un dédale de ruelles où il se retrouve coincé. Il se livre alors à une marche arrière toute en finesse et repart après avoir raboté le pavé avec le fond de la caisse.

Nous apercevons bientôt la mer, d'un bleu profond et splendide. Nous arrivons à Alghero pour le repas de midi. En plusieurs endroits flotte le drapeau catalan et les gens parlent encore cette langue entre eux.

L'après-midi, nous reprenons l'autorail (un diesel-mécanique cette fois) pour Sassari.

Après notre installation à l'hôtel, nous remontons le Corso Vittorio Emanuele vers la grandiose cathédrale de style espagnol. Un peu plus loin, la foule et les cloches sonnantes à toute volée attirent notre attention, et nous voyons une procession où de nombreux policiers en tenue de gala, avec leur casque de style colonial, escortent une petite madone jusqu'à une église proche.

Le repas du soir à Sassari est digne du *Guinness Book* ! Des plats aussi nombreux que succulents défilent... c'est *Ushuaia*... les mangeurs de l'extrême!

Le lendemain, nous prenons l'autorail de 6 h. pour Palau, dans la gare commune au métrique et au standard des FS. Nous sommes dimanche, donc pas d'écoliers. Le train se met à grimper.

A la gare de Nulvi, un couple de septuagénaires prend place à côté de nous, après nous avoir salués. Ils vont passer la journée à l'île de La Maddalena. En mélangeant italien et français, j'explique à mon voisin que nous sommes un groupe d'amateurs belges de chemins de fer, qui parcourons la Sardaigne de long en large. *Molto fatigante* ! fait-il. Je lui explique que, de Palau, nous allons directement sur Olbia. Il paraît navré que nous manquions la visite de la belle île de Maddalena pour aller poireauter dans un trou comme Olbia. Il nous dit que nous visitons le pays au bon moment. En effet, il n'y a pas trop de touristes et la température est idéale. En été, des incendies, volontairement allumés, ravagent souvent la région.

Il nous montre aussi les carrières de granit, les vastes champs rougis par les coquelicots... « *papavero* » en italien, « *mais nous, nous disons papai* », explique-t-il. Un peu plus loin, il nous montre un lac où pullulent les anguilles. Une des activités locales consiste à dépouiller les chênes de leur écorce. Notre compagnon de voyage nous montre l'usine où on fabrique bouchons, semelles et plaques isolantes et dont le patron est emprisonné pour fraude fiscale !

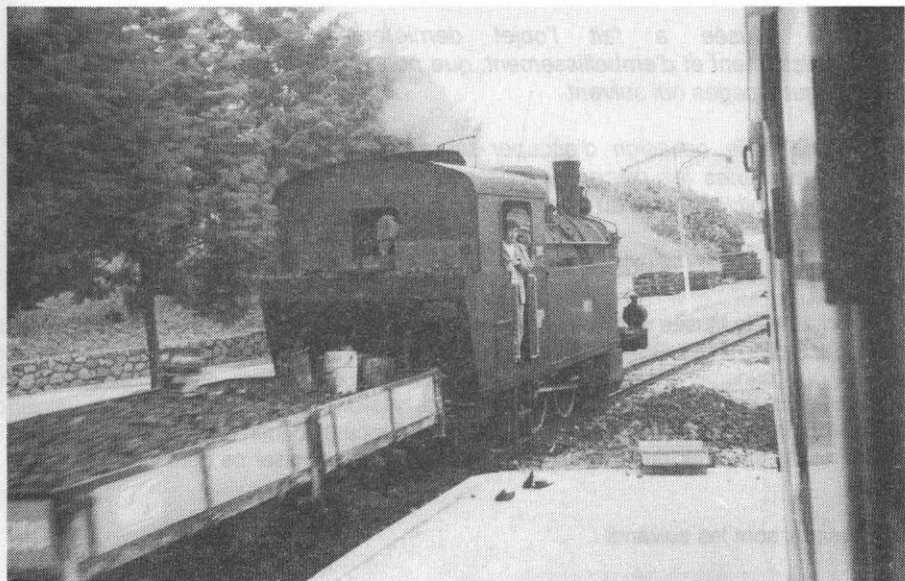
Petit moment d'émotion dans la gare de Perfugas où stationne une loco vapeur sous pression, attelée à deux voitures métalliques; en plus de la réserve de charbon des soutes, la machine remorque un wagon plat rempli de combustible. Une grille pare-escarbilles coiffe la cheminée... Un arrêt-photo nous est accordé.

Nous arrivons finalement à Palau Marina, au bord de la « *Grande Bleue* », où un ferry assure la navette avec l'île de Maddalena. Nous nous séparons de nos compagnons de voyage. Après une pause-café, un car nous conduit à Olbia et après le repas de midi, un train des FS nous mène à Ozieri,

d'où nous rallions Cagliari. C'est le vrai chemin de fer, celui qui roule sur un billard. Les cahots et l'ambiance de l'autorail ne sont plus qu'un souvenir...

Après une nuit passée à Cagliari, nous avons encore le temps de faire une petite promenade à pied dans la vieille ville, avant de mettre le cap sur l'aéroport. la fin du voyage est proche et l'avion se pose à Bruxelles-National lundi soir, à l'heure prévue.

Jean-Pierre SWITTEN



Un train vapeur en gare de Perfugas (photo J.P. SWITTEN)

En chemin de fer en Sardaigne

A l'occasion du voyage en Sardaigne que nous avons organisé à l'Ascension 1995, nous avons réalisé une brochure de 20 pages format A5 intitulée « **En chemin de fer en Sardaigne** ». Outre une présentation historique et géographique de l'île, la brochure renferme la présentation des différentes lignes ferrées de Sardaigne et une foule de détails techniques.

Si vous souhaitez recevoir cette brochure - à tirage très limité - envoyez-nous vos coordonnées (nom et adresse) et un billet de 100F⁽⁸⁾ sous enveloppe à GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1 **avant le 31 juillet 1995**. Pas d'autre mode de commande et de paiement SVP.

⁽⁸⁾ : pour nos membres étrangers, à défaut d'un billet de 100 BEF, 3 coupons-réponses internationaux.

Le Musée des Transports en commun du Pays de Liège

Vous le savez sans doute, le GTF asbl a participé activement à la fondation de ce Musée, et il participe à son animation et à son développement.

Ce Musée a fait l'objet dernièrement d'importants travaux d'agrandissement et d'embellissement, que nous vous laissons découvrir dans les quelques pages qui suivent.

Une belle occasion d'occuper un après-midi d'été, de découvrir ou redécouvrir toutes les pièces de collection abritées dans cette institution, et d'enrichir sa bibliothèque au shop, où la plupart des éditions du GTF asbl sont en vente...

Le 9 juin 1994, le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège recevait la visite de Monsieur Robert COLLIGNON, Ministre-Président du Gouvernement de la Région Wallonne, chargé du Tourisme, et de Monsieur André BAUDSON, Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine et des Transports de Wallonie. A cette occasion, le Ministre-Président a annoncé la décision de la Région Wallonne d'acquérir le bâtiment qui abrite le Musée et d'y effectuer des travaux susceptibles de redynamiser ce dernier.

Ces travaux sont les suivants :

- extension de la surface d'exposition,
- création d'une cafétéria,
- renouvellement d'une partie de la toiture,
- aménagement des abords.

Aujourd'hui, ces travaux sont réalisés, à l'exception du renouvellement partiel de la toiture, qui se fera dans les semaines à venir.

Le Musée rénové, inauguré officiellement ce 6 mai 1995 par Monsieur le Ministre-Président, ouvrira dorénavant ses portes de façon permanente selon l'horaire suivant :

- du lundi au vendredi : de 10 h à 12 h et de 14 h à 17 h,
- les samedis, dimanches et jours fériés : de 14 h à 18 h.

Le Musée présente, sur une superficie de plus de 3.500 m², une trentaine de véhicules : taxis et trams à traction chevaline, tramways électriques, trolleybus, autobus, véhicules de service, qui illustrent la période de 1875 à 1963.

Ils sont peints aux couleurs des différentes sociétés pour lesquelles ils ont circulé. Tous ont été restaurés par les soins attentifs, soit des sociétés de transport, soit de travailleurs bénévoles. Le résultat est absolument remarquable.

Autre curiosité à ne pas manquer : un ensemble de plaques de destination anciennes, ainsi que plusieurs vitrines où sont présentés divers documents historiques, du matériel de réseau (éléments d'uniformes, monnayeurs, ...) de même que plusieurs modèles réduits de tramways ayant circulé, jadis, dans le pays de Liège.

Pour les amateurs, il convient de signaler que plusieurs publications spécialisées, ainsi que des cartes postales sont en vente, pendant les heures d'ouverture.

Enfin, ce Musée se veut vivant : il accueille chaque année plusieurs manifestations et ses installations (caféteria, salle d'exposition) peuvent être prises en location pour l'organisation d'expositions, salons, banquets, défilés, ...

Il convient, en outre, de signaler la parution prochaine, à l'initiative de Monsieur le Ministre BAUDSON, d'un ouvrage historique consacré à l'évolution des transports en commun en Wallonie et aux collections d'institutions et musées spécialisés, dont le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

FICHE SIGNALÉTIQUE

Dénomination : Musée des Transports en Commun du Pays de Liège (a.s.b.l.)

Adresse : rue Richard Heintz 9 à 4020 Liège

N° de téléphone : 041/61.91.11

Info : TEC Liège-Verviers - Service des Relations Publiques

Type de collections exposées : véhicules, objets et documents retraçant un siècle d'histoire du transport public en province de Liège.

Situation : sur la rive droite de la Meuse près de l'Hôtel de Police et des services du FOREm (quartier Vennes - Fétinne).

Moyen de transport pour y accéder : bus TEC ligne 4, 26 et 31

Ouverture :

- en semaine : de 10 à 12 heures et de 14 à 17 heures
- week-ends et jours fériés : de 14 à 18 heures

Prix d'entrée : individuelle - adultes : 40 F
- enfants de 6 à 12 ans : 25 F
- titulaires "carte jeunes" : 20 F
- écoles ou mouvements de jeunesse accompagnés : 15 F

Accessibilité aux handicapés : le musée est de plain-pied

Publications : - cahier didactique
- historique
- cartes illustrées
- + vente des publications des différentes associations membres de l'a.s.b.l.

Cafétéria : à votre disposition

Possibilité de location des locaux : (banquets, salons, foires, ...).

Visites guidées : sur rendez-vous (maximum groupes de 30 à 35 personnes)

Responsable : Monsieur Freddy JORIS, Président

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 21/06/95

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

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étranger
Cartographie				
101	carte des voies ferrées de Belgique	260	40	70
102	carte du réseau ferré des Fagnes belges	160	40	40
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège tome 2 (vicinaux)	2700	240	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	280	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	100	160
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	90	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier ch. de fer transeuropéen	980	90	140
209	Thématique ferroviaire (tome 1)	490	90	140
210	Tramways et trolleybus en guerre (Liège 1939-45)	450	70	100
211	J'étais machiniste, par Henri SCAILLET	495	70	100
299	En TEE de Bruxelles à Mariembourg	100	25	40
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain	300	25	50
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	35	75
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	35	75
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quiévrain; voitures K4-111)	350	25	50
311	Musée des transports du pays de Liège	250	25	50
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi	390	25	50
314	Le Fagnard (ligne Trois-Ponts - Jünkerath)	100	20	40
315	Dossier TGV	100	20	40
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	50
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	50
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	50
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	50
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	50	100
456	8 cartes-vues noir et blanc série 56 (Liège)	100	25	50
457	8 cartes-vues noir et blanc série 57 (SNCB)	100	25	50
459	12 cartes-vues couleurs (SNCB + tramways)	200	25	50

Pour commander :

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

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

⇨ *par carte de crédit Visa ou Eurocard* : envoyez-nous le bon de commande ci-après à GTF asbl- Editions, BP 191, B- 4000 Liège 1 .

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

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

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

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

↘ soit par la poste à notre adresse :
GTF asbl - 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
305	Trans-fer spécial n°5	
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

**L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU VICINAL ASBL
VOUS PRÉSENTE SON PROJET DE MUSÉE.**

**LE GTF ASBL EST HEUREUX D'OUVRIER SES COLONNES À L'ASVI ;
C'EST UNE MANIÈRE DE LA SOUTENIR DANS SON OEUVRE
REMARQUABLE.**

SOYEZ NOMBREUX À RÉPONDRE À SON APPEL !

**LE MUSÉE VICINAL DE THUIN (OUEST) :
SA CONSTRUCTION DEMARRE CET ETE;
ELLE ESPERE ENCORE VOTRE CONTRIBUTION !**

Vous en entendez parler depuis longtemps. Le moment est enfin arrivé ! La construction du Musée vicinal de Thuin, à l'initiative de l'ASVi, garantira la mise en valeur d'une collection unique de témoins opérationnels de l'histoire des chemins de fer vicinaux, le long de la dernière authentique ligne vicinale électrique.

Vous allez découvrir dans cette Etincelle l'histoire d'un site ferroviaire, ensuite celle de l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal et enfin celle de la restauration de l'un de ses véhicules historiques.

**APPORTEZ
VOTRE PIERRE
FISCALEMENT
DEDUCTIBLE :**

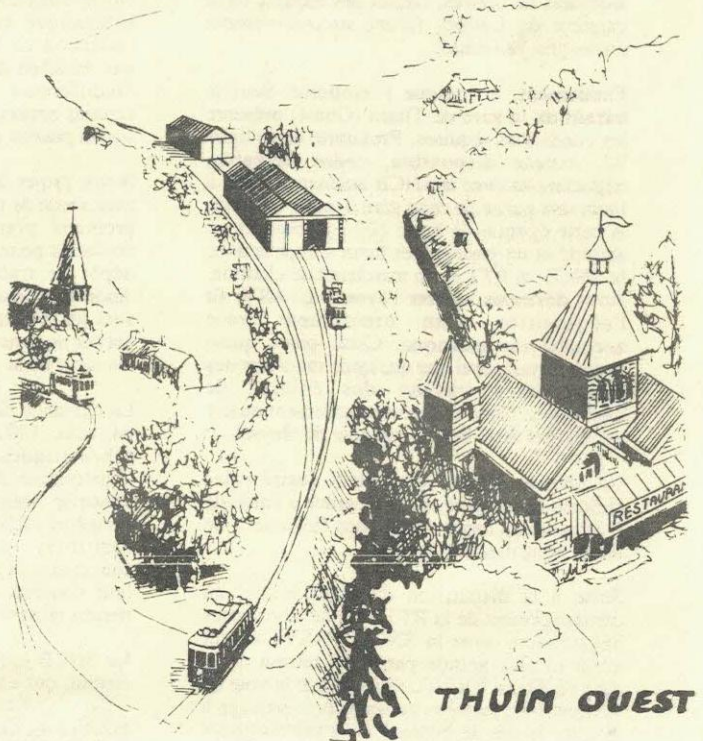
**VERSEZ UN MONTANT
MINIMAL DE 1.000 FRANCS
AU COMPTE 000 - 0000004 - 04
DE :**

**FONDATION ROI BAUDOIN,
RUE BREDERODE 21
1000 BRUXELLES,**

**AVEC LA COMMUNICATION
"SAUVEGARDE DU VICINAL"
ET VOTRE NUMERO
NATIONAL (IL FIGURE SUR
VOTRE FEUILLE DE
DECLARATION D'IMPOTS),
OU VOTRE DATE DE
NAISSANCE.**

**LA FONDATION VOUS
DELIVRERA ENSUITE VOTRE
ATTESTATION FISCALE.**

MERCI D'AVANCE !



THUIN OUEST

Le musée du tram à Thuin (Ouest)

Thuin (Ouest) : l'histoire continue

Un retour en arrière s'impose malgré tout. Dès les années 1970, l'ASVi fut activement à la recherche d'une solution pour héberger ses collections. En 1972, nous avions garé à Jumet les motrices 9888 et 9924 et l'ART 89. Nous émignons en 1974 vers Trazegnies, où le matériel est garé à l'extérieur. De multiples acquisitions de matériel roulant nous forcent à caser à Thuillies certains de nos véhicules à partir de 1978. Un abri certes, mais hélas hors réseau. La SNCV ne disposait pas de place suffisante dans ses propres installations encore en exploitation. A titre d'exemple, non seulement la remise, mais aussi presque toute la cour et la boucle de Trazegnies étaient occupés par du matériel à la fin du service.

Les premières recherches d'un hébergement définitif commencèrent donc à cette époque. Le rachat de la remise de Trivières, la mise à voie métrique de Thuin - Thuillies, les fonderies de Thuin, un ancien atelier aux Bonniers de Lobbes, l'achat des terrains de la carrière de Lobbes furent successivement envisagés, j'en passe ...

Finalement, la logique l'emporte. Seul le terrain de la gare de Thuin (Ouest) présente les conditions requises. Proximité de la ligne 92, espace disponible, cadre agréable, négociations avec la SNCB amènent l'ASVi à louer une partie de cette gare à partir de 1976. A cette époque, la ligne 109 est toujours en activité et un partage des lieux s'impose avec la SNCB, la RTT et un marchand de charbon. Nous désirions assurer l'avenir. L'ASVi fit l'acquisition d'un croisement voie normale/voie métrique. Cette pièce quasi neuve n'avait servi que quelques mois lors des gigantesques travaux des écluses de Zeebruges. Nous sauverons également quatre aiguillages de la boucle vicinale du Heysel.

Un premier projet, comportant quatre voies abritées fut dessiné en 1984 grâce à l'aide de J. Scheerens. Faute de moyens financiers, ce projet reste dans les cartons.

Suite à la disparition du charbonnier, au déménagement de la RTT, et à de laborieuses négociations avec la SNCB, l'ASVi obtient enfin la plus grande partie du terrain de la gare de Thuin (Ouest), délimité par la voie de la ligne 109, toujours en service, le passage à niveau, la rue du Fosteau et le premier pont en direction de Thuillies. Bref, un terrain de

plus de 500 mètres de long, sur une largeur variant de 10 à 30 mètres.

Une tempête détruisit en février 1990 une partie de la grande remise de Thuillies, qui était minée par l'humidité. Les moyens manquent, l'espoir de subsides s'estompe, d'aucuns hésitent encore. La fermeture du réseau, la disparation programmée des dépôts de Charleroi et de La Louvière, la vente de Trazegnies nous pousse inexorablement vers Gosselies. En fin de compte, nous avons perdu 270 mètres de voies abritées.

Avec obstination, au coeur de la froidure de février 1991, nous récupérons malgré tout quatre aiguillages métriques, deux autres à voies mariées normales/métriques, diverses pointes d'aiguillages et coeurs de croisement de la gare oubliée des Hauchies (ex ligne de Nalines).

Un permis de bâtir !

Notre conviction de préserver de manière authentique et de présenter au public une collection de tramways historiques ne s'est pas relâchée depuis près de 20 ans, malgré l'indifférence des pouvoirs publics et de certains amateurs trop habitués à tout recevoir sur un plateau d'argent ...

Notre projet définitif voit le jour en 1991, avec l'aide de bénévoles de la SNCV pour les premiers plans de voie. Les architectes contactés pour le bâtiment n'ont jamais vu un dépôt de tramway de près. Une visite à Anderlues leur permet de comprendre quels sont les contraintes et volumes requis pour abriter nos encombrants engins et de pouvoir les sortir de la remise !

La demande de permis de bâtir est introduite en août 1992. De multiples contraintes urbanistiques nous sont imposées. La construction doit être en harmonie avec la chapelle Saint-Roch. Celle-ci est pourtant invisible, cachée par la végétation ! Après de multiples palabres avec l'urbanisme concernant la nature des matériaux à utiliser, leur couleur, l'orientation de la remise, ce permis ne sera délivré qu'en avril 1993 !

La SNCB entame la procédure de vente du terrain, qui est transférés aux Domaines. La Ville de Thuin vote en janvier 1993 le principe du rachat du terrain de la SNCB. Une autre aide très concrète de la Ville.

Le musée du tram à Thuin (Ouest)

Les chamboulements de 1993

Nous désirions commencer par construire le bâtiment, quitte à envisager son raccordement plus tard. Les événements qui suivent en décidèrent autrement, début février 1993.

La ville de Thuin désirait remettre à neuf les voiries à proximité du passage à niveau. Après avoir pris contact avec la SNCB, nous apprenons que la ligne 109 est sur le point d'être déclassée. Le principe est acquis de déposer la voie normale du passage à niveau et de la remplacer par six mètres de voie métrique.

Finalement, saisissant la balle au bond, l'ASVi décide de casser la tire-lire alimentée par les dons de ses membres et sympathisants à la Fondation Roi Baudouin. Nous installerons dans la foulée un aiguillage rue de la Couture, une courbe de raccordement, le passage à niveau, le remplacement total d'une section de 70 mètres sur traverses en bois pourries, la mise à voie métrique d'une section de près de 500 mètres, par déplacement d'un rail sur traverses métalliques en excellent état. Trois mois plus tard, en mai 1993, nos membres découvriront ces travaux lors d'un voyage spécial. En juin 1993, deux aiguillages et un tiroir de manoeuvres, qui permettent le raccordement au futur bâtiment, terminent ce premier grand chantier.

Encore le terrain

La SNCB a mis deux ans pour examiner le dossier du terrain et décider du prix de vente. Quant à l'assiette de la voie, elle fait désormais l'objet d'un bail emphytéotique.

Enfin, un toit

Pendant ces deux dernières années, l'ASVi a utilisé ses recettes au mieux. Malgré les coûteux travaux d'entretien de la ligne Anderlues - Lobbes - Thuin, qui impliquent chaque année le remplacement d'une dizaine de poteaux au coût de 35.000 francs pièce, de nombreuses traverses, la cagnotte de l'ASVi permet d'envisager maintenant la construction du bâtiment et de terminer son raccordement. Votre aide nous restera indispensable, tant morale que physique ou matérielle, lors de nos séances de restauration ou de nos circulations.

Les offres de prix ont été lancées en janvier 1995. Un essai de résistance du sol a permis de confirmer la stabilité du terrain en février. Nous avons passé commande pour le bâtiment en ce mois de mai.

La remise, en pratique

Le plan en annexe illustre le bâtiment, qui est construit en briques. D'une longueur de 35 mètres, sur 12 mètres de large, il permet d'héberger une dizaine de véhicules. L'espace séparant les trois voies sera suffisant pour permettre soit une visite par les touristes durant l'été, soit de travailler sur les véhicules en hiver. Un musée avec une fonctionnalité d'atelier, en quelque sorte.

Les voies

Il nous reste à poser un des aiguillages et environ 240 mètres de voies, dont 105 mètres seront à couvert. Nous procéderons pour ce faire à l'acquisition de panneaux NP4 pré-assemblés de 18 mètres de long pour les sections rectilignes. Les courbes seront équipés de rails de 18 mètres, cintrés en atelier, coupés à longueur et assemblés sur place.

La fin des travaux

En fonction de la disponibilité des différents entrepreneurs, pour les murs, la charpente et les voies, le travail commencerait cet été, pour se terminer sans doute en octobre 1995.

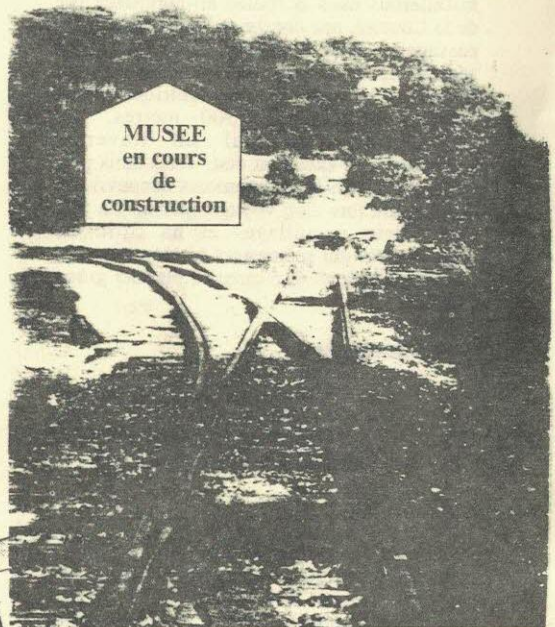
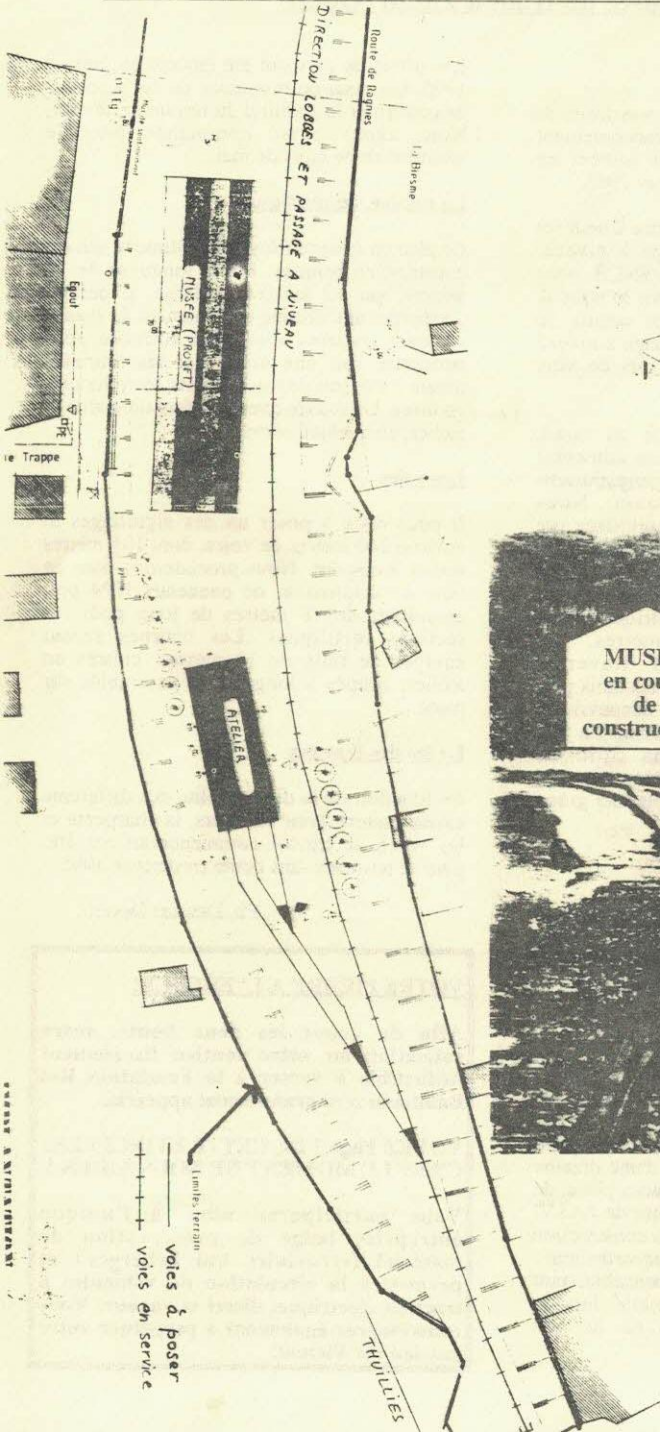
Ph. Dussart Desart

VOTRE PIERRE A L' EDIFICE!

Afin de nouer les deux bouts, votre cotisation ou votre soutien fiscalement déductible à verser à la Fondation Roi Baudouin sera grandement apprécié.

VOYEZ Page 1 DE CETTE ETINCELLE. C'EST LE MOMENT DE NOUS AIDER !

Vous participerez ainsi à l'unique entreprise belge de préservation de matériel ferroviaire qui hébergera et permettra la circulation de véhicules à traction électrique, diesel et vapeur. Vous contribuerez également à perpétuer votre passion : le Vicinal!



EXTRAITS DE
L'ETINCELLE, 2/95

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

Juin 1995

Notre prochain voyage de la saison

En autorail dans la vallée de l'Amblève et de la Salm *samedi 5 août 1995*

Il est temps de parcourir le tronçon belge de la ligne Liège - Luxembourg ! La physionomie de la section Rivage - Stoumont - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy de cette ligne sera profondément modifiée en 1996, lorsque débiteront les travaux d'électrification en 25 kV 50 Hz.

C'est ce que nous vous proposons le samedi 5 août 1995. Nous voyagerons en autorail panoramique série 46, dont le nombre de places est très limité. Aussi, nous envisageons de réaliser un second voyage le 19 août 1995. Les participants en surnombre le 5 août seront automatiquement reportés sur cette seconde date sauf s'ils le refusent explicitement sur le bulletin de participation.

Nous vous proposons d'organiser la journée comme suit :

Nous partirons de Liège-Guillemins vers 9 heures, d'abord vers la banlieue nord de Liège. Nous souhaitons vous faire visiter la ligne 34 « *le métro Liégeois* » via Liège-Palais jusqu'à Liers, où se trouvent de vastes faisceaux de rangement du matériel voyageurs de la Cité Ardente.

De retour à Liège, nous remonterons ensuite, l'Ourthe, l'Amblève et la Salm jusqu'à Gouvy-frontière, à travers des sites ferroviaires qui gardent le cachet des années cinquante. Nous prévoyons un maximum d'arrêts-photos entre Aywaille et Trois-Ponts, sur la section à voie unique, et notamment à Stoumont et Coö.

A Trois-Ponts, nous pourrions admirer et photographier le train à vapeur de l'asbl *Vennbahn*, provenant d'Eupen, qui sera en gare au même moment que notre autorail.

L'après-midi, un maximum d'arrêts auront lieu entre Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy. Nous visiterons cette dernière gare frontalière, aujourd'hui électrifiée en 25 kV 50 Hz, y compris l'ancienne bifurcation vers Bastogne et la section à voie unique jusqu'à la frontière luxembourgeoise.

Nous reviendrons ensuite à Liège, où nous arriverons vers 18h30, après un périple de quelque 200 km.

Parcours d'approche

Laissez votre voiture au garage et rejoignez Liège-Guillemins... en train. Nous vous proposons un billet valable en 2e classe de toute gare belge à Liège et retour au prix imbattable de 225 BEF. Il suffit de nous commander le(s) billet(s) correspondant(s) sur votre bulletin d'inscription.

Nos prix : ils comprennent le voyage de Liège-Guillemins à Liers et Gouvy-frontière aller-retour, les frais d'organisation et la TVA.

- participant membre GTF asbl, conjoint, ascendant ou descendant vivant sous le même toit : 850 BEF
- participant non membre GTF asbl : 950 BEF

Vu les modalités du voyage, les participants de moins de 14 ans ne sont pas admis.

Repas de midi

Pour ceux qui le souhaitent, nous organisons, pour votre facilité, un repas de midi collectif. Si vous souhaitez y participer, réservez votre couvert (obligatoirement) sur le bulletin d'inscription ci-après. Nous vous proposons entrée, plat principal et dessert au prix de 600 BEF TVA et service compris : ce prix est un maximum qui inclura, selon les possibilités locales, les boissons classiques (sans garantie).

Inscriptions

Le plus rapidement possible et au plus tard le 31 juillet 1995 : il vous suffit de renvoyer le bulletin d'inscription ci-après à l'adresse indiquée et d'effectuer simultanément le paiement. Une circulaire de confirmation, ainsi que vos titres de transport vous parviendront par la poste quelques jours avant le voyage.

Les inscriptions au voyage du samedi 5 août sont prises dans l'ordre de leur réception par notre secrétaire. Une fois l'autorail rempli, les participants en surnombre seront automatiquement reportés au 19 août, sauf s'ils ont refusé cette possibilité sur le bulletin d'inscription ci-après.

Documentation

Une description complète de la ligne Liège - Gouvy se trouve dans Trans-fer hors série « *Électrification Gouvy - Troisvierges* », paru au début de l'année dernière. Si vous ne le possédez pas, commandez-le sur votre bulletin d'inscription. Nous vous le remettrons en main propre dans l'autorail le jour de l'excursion.

GTF asbl - BULLETTIN DE PARTICIPATION - voyage Ambiève-Salm - 5 août 1995

A renvoyer avant le 31 juillet 1995 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Lafferre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
 ou par FAX au **071/51.66.03** avant 21h30

* Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue..... N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

* inscrits au voyage du 5 août 1995 :

(cochez)

Si l'autorail du 5 août est complet à la réception de mon bulletin de participation, j'accepte le report de mon inscription au 19 août..

Je N'accepte PAS le report de mon inscription le 19 août

	participant(s) membre GTF asbl à 850 BEF
	participant(s) non membre GTF asbl à 950 BEF
	repas de midi à 600 BEF
	Trans-fer « Electrification Gouvy-Troisvierges » à 300 BEF (= supplément A)
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 225 BEF
	TOTAL (*)	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; display: inline-block;"></div>

* 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 (évitéz si possible ce mode de paiement)
	(de l'étranger uniquement) par versement au CP 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.