

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X
9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 97 - Septembre 1995 - 70 BEF

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

SOMMAIRE

Numéro 97

Septembre 1995

Dix-huitième année

GTF-EDITIONS	3
INFRASTRUCTURE SNCB	5
LIGNES SNCB ELECTRIFIEES EN D'AUTRES TYPES DE TENSION D'ALIMENTATION	5
(RE)OUVERTURE DE POINTS D'ARRET AU TRAFIC DES VOYAGEURS	6
LA SNCB PAR LIGNE	7
MATERIEL MOTEUR	15
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR	15
LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR	20
EXPLOITATION SNCB	29
<i>Une desserte rénovée de la région Mons - Borinage</i>	29
<i>Le problème de l'introduction des voitures I11 sur la relation IC « B » Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen</i>	31
<i>Trains de voyageurs de nuit à travers l'Eurotunnel (Euro-Night-Service)</i>	33
<i>A nos frontières</i>	33
LA PREMIERE LIGNE DU TGV BELGE SORT DE TERRE	35
<i>Entre Espléchin (frontière française) et Bruxelles-Midi, la ligne TGV sort de terre</i>	35
DIVERS	43
<i>Les projets du TEC et le métro de Charleroi</i>	43
ENCARTS : les prochains voyages de la saison	

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. Braive, J. Laterre, P. Lemja, J-CI. Léonard,
R. Marganne, M. Machine et consorts.

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Femièrre

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.*

GTF-Editions

Avez-vous notre dernière édition spéciale ?

Trans-fer spécial n°5

Au sommaire :

La ligne Saint-Ghislain - Qulévrain - Valenciennes, un passé prestigieux, un avenir assuré ? Histoire de cette ligne internationale, première liaison ferrée entre Bruxelles et Paris. Histoire de l'enracinement régional de la ligne, dans ce Borinage voué à l'extraction du charbon. 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 Qulévrain. Place aux professionnels ! Henri Scaillet, ancien machiniste de la remise d'Haine-St-Pierre fait revivre, du poste 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 sur ses trains d'heure de pointe. Présentation des nouvelles voitures « I 11 », un matériel grand confort de service intérieur mis en service dès septembre entre Ostende, Bruxelles et Eupen.

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 peut être commandé en versant 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 « 305 » : vous pourrez ainsi, le cas échéant, utiliser le service « phone banking ».

(pour envoi à l'étranger, les frais de port sont portés à 40F ; utilisez notre CCP Bruxelles 000-0896641-70)

Vous pouvez aussi commander avec votre carte de crédit en nous renvoyant le bulletin de commande que vous trouvez page 46 ci-après.

Trans-fer spécial 5 - mises au point après impression et errata

Voici quelques mises au point et errata dont nous vous prions de tenir compte ; nous remercions ceux de nos membres qui nous ont aidés à les découvrir :

PAGES

- 25 - *premier paragraphe - 6e ligne*. Il y a BB 64.000 SNCF. Il faut BB 63.000.
- 31 - *légende de la photo* : le passage supérieur de Hainin n'a finalement pas été démoli ; la nouvelle voie a été recentrée dans l'axe du pont, en fin de travaux.
- 62 - *troisième paragraphe - 13e ligne* : la vente des voitures M3 aux Chemins de fer israéliens n'a finalement pas eu lieu. Le réseau privé italien *Ferrovie Nord Milano* en a racheté 19 exemplaires, dont les numéros ont paru dans Trans-fer 96 page 47.
- 63 - les voitures « K4 » 2e classe-fourgon livrées par la SNCF à la SNCB sont finalement de type B10 UIC, transformées en B9x (voir page 65).
- 70 - *légende de la photo du bas* : lisez « *train de voitures M2 en gare de Bruxelles-Midi* »

Le Métro liégeois - la ligne de l'Ambève et de la Salm

A l'occasion du voyage en autorail spécial que nous avons organisé le 5 août dernier, nous avons édité une plaquette de présentation de l'excursion. Sur 20 pages, on y trouve une description approfondie des installations actuelles et de la desserte des lignes 34 (Liège-Guillemins - Liers, alias « *Métro liégeois* »), 31 (Liers - Ans), et 43-42 (Liège - Rivage - Gouvy).

Si vous n'avez pas participé à ce voyage et si vous désirez disposer de cette documentation à jour comportant plusieurs plans, *il suffit de nous envoyer avant le 30 septembre prochain vos coordonnées et un billet de 100F sous enveloppe à notre adresse : GTF asbl-Éditions, BP 191, B-4000 Liège 1*. Pas d'autre mode de commande SVP.

Membres étrangers : à défaut d'un billet de 100 FB, 3 coupons-réponse internationaux.

Articles GTF épuisés

Ne nous commandez plus les articles suivants : ils sont épuisés !

- carte des voies ferrées de Belgique (code-article 101)
- carte des voies ferrées des Fagnes belges (code-article 102)
- Trans-fer hors série : Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambève (code-article : 313).

Infrastructure SNCB

Lignes SNCB électrifiées en d'autres types de tension d'alimentation...

Chacun sait que le réseau de la SNCB est électrifié selon le système « 3000 volts courant continu ». Néanmoins, la SNCB dispose de quelques sections de ligne électrifiées en courant alternatif monophasé 25000 volts 50 Hz. En voici la liste, arrêtée au 25 juillet 1995 (1).

N° ligne	km	tronçon (B) électrifié en 25000 volts 50 Hz	vitesse de référence
42*	1.519	Gouvy - frontière luxembourgeoise vers Troisvierges	90 km/h
75	2.490	Mouscron - frontière française vers Tourcoing	90 km/h
94	6.660	Froyennes - Blandain - frontière française vers Baisieux	140 km/h
96	2.100	Quévy - frontière française vers Feignies	140 km/h
171*	1.200	Athus - frontière luxembourgeoise vers Rodange	75 km/h

(*) = les installations propres à la traction électrique des tronçons des lignes 42 et 171 précitées ont la particularité d'appartenir en propre aux CFL (Chemins de fer Luxembourgeois) et d'être entretenues par leurs soins.

Chacun conviendra que la liste ci-dessus reprend en fait certains des points de jonction avec les réseaux français et luxembourgeois, électrifiés en 25000 volts. Cette liste devrait s'étoffer dans les années à venir : en 1996, tout d'abord, la première section de la ligne à grande vitesse belge, entre la frontière française et Antoing, sera opérationnelle et électrifiée en 25000 volts, tout comme le reste du réseau à grande vitesse prévu, à savoir le prolongement de cette ligne à grande vitesse vers Bruxelles entre Antoing et Lembeek et la future section vers Liège entre Lembeek et Bierset.

De plus, en septembre 1997, selon les dernières informations disponibles, la ligne 42 entre Rivage et Gouvy devrait être électrifiée en 25000 volts. Au tournant du millénaire enfin, l'artère marchandises « Athus-Meuse »

(1) - rappelons que la ligne 167, section Athus - Y Rodange - frontière - Mont-St-Martin, électrifiée elle aussi en 25 kV 50 Hz depuis le 1/6/88, est désélectrifiée et hors service depuis l'ouverture au trafic de la « courbe de Rodange » en septembre 1994.,

devrait à son tour être électrifiée selon ce système entre Athus et Dinant, y compris les rocadés Athus - bifurcation Autelbas et Bertrix - Libramont.

A part les 25000 volts, la SNCB ne dispose pas d'autre type « étranger » de tension sur ses lignes : les sas avec le réseau hollandais, électrifié en courant continu 1500 volts, sont situés près de Roosendaal (ligne Bruxelles - Amsterdam) et à Gronsveld (ligne Liège - Maastricht), en territoire néerlandais. Pour l'Allemagne, la seule ligne électrifiée qui relie les deux pays, entre Liège et Aachen, est électrifiée sur territoire allemand en 3000 volts continu de la frontière (Aachen Süd) jusqu'à la gare bicourant d'Aix-la-Chapelle, où la tension de 15000 volts 16 2/3 Hz, typiquement germanique, prend le relais.

Pour plus de renseignements à ce sujet, voyez Trans-fer hors série « Les frontières électriques de la SNCB » toujours disponible (voir page 45) □

(Ré)ouverture de points d'arrêt au trafic des voyageurs

Le fait est suffisamment marquant pour bénéficier d'une grande publicité. La Conseil d'administration de la SNCB, qui nous avait habitués à fermer à tour de bras des points d'arrêt, a pris une décision en sens inverse lors de sa réunion du 30 juin dernier.

Une ouverture d'abord : un nouveau point d'arrêt sera créé à **Aalst-Kerrebroek** (ligne 82 Alost - Bursf) : il sera desservi, en semaine, à partir du 1er septembre 1996 (sic) par les 7 trains « P » qui sillonnent cette courte ligne dans chaque sens ⁽²⁾. Cette ouverture est justifiée par la présence, à proximité de la nouvelle implantation, de trois écoles (3000 élèves) pouvant garantir un potentiel suffisant de clientèle. La SNCB espère pouvoir attirer dans un premier temps 20 à 30 élèves à ce point d'arrêt. Pour ouvrir ce point d'arrêt, la construction et l'équipement d'un quai de 100 mètres de long sera nécessaire, ce qui explique que cette ouverture n'interviendra qu'à la rentrée scolaire 1996.

Trois réouvertures ensuite :

- **Maffle** ⁽³⁾, près d'Ath, sur la ligne 92, Ath - Mons (en semaine, rouvert à partir du 25 septembre 95).

⁽²⁾ - rappelons que ces trains sont assurés par des autorails série 44 basés à Merelbeke.

⁽³⁾ - les installations de ce point d'arrêt sont en parfait état, puisque le train spécial GTF asbl du 27 mai dernier y a marqué l'arrêt (voir photo parue dans Trans-fer n°96, page 31)

- **Stockem**, près d'Arlon, sur la ligne 162 Namur - frontière luxembourgeoise (à partir du 24 septembre 1995). *NDLR : en fait, cette réouverture n'en est pas une, puisque les trains L de la relation Namur - Arlon n'ont jamais cessé d'y marquer l'arrêt : mais c'était devenu un arrêt de service depuis 1993, pour permettre aux cheminots de se rendre à leur travail à l'atelier et à la gare de Stockem. En fait, l'embarquement/débarquement de voyageurs « ordinaires » y sera à nouveau autorisé...*
- **Olen**, entre Herentals et Geel (*ligne 15 Lier - Hasselt*), rouvert à partir du 29 septembre 1996 (sic). Cette réouverture a été demandée par les entreprises locales et un groupe d'action de la région (BGJG). La SNCB espère pouvoir attirer à ce point d'arrêt 196 à 396 voyageurs les jours ouvrables, et 78 à 158 voyageurs le week-end, grâce à l'arrêt de les trains IR Anvers-Central - Neerpelt et P desservant la ligne 15. Un investissement de 4.000.000 F sera nécessaire pour restaurer les quais et leurs accès et les rééquiper, d'où le délai de 12 mois prévu avant la remise en service de ce point d'arrêt, fin septembre 1996.

Mentionnons enfin que la SNCB avait été amenée à étudier l'ouverture d'un point d'arrêt nouveau à **Kortrijk-Zandberg** (*lignes 75 Courtrai - Gand et 89 Courtrai - Bruxelles*), pour décongestionner le stationnement des voitures de navetteurs au centre de Courtrai, et à étudier la réouverture du point d'arrêt de **Lauwe**, près de Courtrai (*ligne 75 Courtrai - Mouscron*) pour également désencombrer le centre de Courtrai. Dans les deux cas, la SNCB a refusé de prendre la demande en considération, notamment parce que ces deux initiatives ne lui amèneraient pas de nouveaux clients...□

La SNCB par ligne

□ Une nouvelle ligne numérotée « 11 » au port d'Anvers

Longue de 10 km, pour un coût d' ½ milliard de francs, la nouvelle ligne 11, à voie unique, dessert désormais plusieurs grosses entreprises industrielles situées dans la partie septentrionale du port d'Anvers. Elle relie notamment la gare de triage d'Anvers-Nord au complexe chimique BASF, situé à un jet de pierre de la frontière néerlandaise. De plus, elle drainera le trafic croissant des terminaux à conteneurs situés le long de l'Escaut.

Cette nouvelle ligne permet des gains de temps très substantiels en évitant les ponts basculants souvent ouverts pour livrer passage aux navires, et rend ainsi le rail plus compétitif dans la région.

Il faut ici rappeler l'importance du port d'Anvers pour la SNCB. A titre d'exemple, il a généré à lui seul 61 % des 63,4 millions de tonnes de marchandises transportées par la SNCB en 1994. Il compte non moins de 900 km de voies ferrées.

Quant à l'entreprise BASF, l'une des principales bénéficiaires de la nouvelle ligne, elle a fait transporter plus de 700.000 tonnes par le rail. Pour 1995, elle prévoit de faire transférer 825.000 tonnes par le rail, et 910.000 tonnes en 1996, ce qui représente un total annuel de 20.000 wagons. □

□ Ligne 36C dite « de l'aéroport de Bruxelles-National »

Dans notre livraison précédente, nous avons annoncé que la gare terminale de cette ligne, desservant notre aéroport national, allait être déplacée et radicalement modernisée dans un proche avenir. Voici quelques détails supplémentaires sur les travaux prévus.

L'idée de la SNCB est de pouvoir accueillir, en l'an 2000, tous les types de trains non seulement de service intérieur, mais aussi les internationaux, voire les TGV, dans de toutes nouvelles installations intégrées au nouvel aéroport de Zaventem. Celui-ci serait ainsi doté d'installations d'échange « air-rail », à l'image de ce qui existe déjà dans les pays voisins, notamment à Schipol (Amsterdam), desservi par de nombreux trains de service intérieur ou international, ou à Roissy-Charles-de-Gaulle (Paris), desservi par le RER et certains services TGV, notamment le nouveau service Bruxelles - Nice.

En fait, le gros oeuvre de l'infrastructure de la nouvelle gare ferroviaire existe déjà, puisqu'il vient d'être réalisé dans le cadre des travaux de construction de la nouvelle aérogare, récemment mise en service.

Dans les fondations de cette nouvelle aérogare se trouvent donc déjà les espaces réservés à la gare ferroviaire : il faut maintenant les aménager. Il y a en fait trois niveaux souterrains : le 3ème sous-sol est celui des quais, d'une longueur de 375 mètres, afin de pouvoir y recevoir tous les types de trains (4). Le 2ème sous-sol sera aménagé en couloirs de correspondance et abritera des locaux techniques. Le 1er sous-sol, enfin, abritera les comptoirs et guichets de la SNCB et d'autres services administratifs et commerciaux, dont des magasins accessibles au public.

La ligne 36C, elle, sera prolongée de 1,6 km, dont un km en tunnel, sous les pistes de l'aéroport, et elle sera raccordée à Zemst, près de Malines, à la

(4) - pour mémoire, les quais de la gare actuelle ont une longueur de... 80 mètres. Conçus d'origine pour recevoir des autorails diesel à une caisse, ils peuvent aujourd'hui difficilement admettre une automotrice quadruple...

ligne Bruxelles - Anvers. On saisit tout de suite toutes les opportunités que la SNCB pourra développer avec ce nouveau raccordement.

Les travaux de ce nouveau complexe ferroviaire, qui débuteront en octobre prochain, dureront jusqu'à la fin 1997 ou au début 1998. □

□ Lignes 45 et 48 dites « des Cantons de l'Est » : un peu d'archéologie industrielle

SOURBRODT

Nos lecteurs savent - nous l'avons indiqué en page 12 de Trans-fer 96 - que la passerelle à signaux qui « ornait » la sortie de la gare de Sourbrodt côté Wévercé, a été démontée en février dernier. Elle avait l'originalité de supporter deux signaux à palettes de la signalisation transitoire « ex-allemande ».



La carcasse de la passerelle à signaux gît à côté des voies à la sortie de Sourbrodt (photo H. Groteclaes - 9 mai 1995)

Nous en savons un peu plus sur les conditions de cette mise à la ferraille. En fait, l'armature métallique de cette passerelle si rouillée, notamment sans ses fondations, qu'elle aurait pu s'effondrer lors de la plus petite tempête de vent. Comme la section Sourbrodt - Wévercé est une ligne SNCB hors service, mais régulièrement parcourue par les trains militaires de desserte du camp militaire d'Elsenborn, desservi par la gare de Sourbrodt, il revenait à la SNCB de prendre les mesures de sécurité nécessaires. L'asbl

Vennbahn, elle, n'a pas été mise au courant des projet de destruction de cette passerelle par la SNCB : n'étant pas gestionnaire de cette section de ligne, elle n'aurait de toute manière pas eu voix au chapitre...

MALMEDY

Nous avons signalé que le site de la gare de Malmédy était en plein réaménagement. Le bâtiment des voyageurs, reconstruit après la seconde guerre mondiale, a été réaffecté aux besoins de la section locale de la Croix-Rouge. Quant à la halle à marchandises, typiquement germanique, en mauvais état suite au vandalisme, il était prévu de la raser. Suite, semble-t-il, à une intervention de la ville, celle-ci ne devrait pas disparaître, mais recevoir une nouvelle affectation. Aussi, ce bâtiment délabré trône-t-il, provisoirement aujourd'hui, en plein milieu d'une gare des autobus récemment équipée par les soins du TEC.

BULLANGE

Cette année, les trains touristiques de l'asbl *Vennbahn* ne desserviront plus Bullange : ils déchargeront tous leurs voyageurs en gare de Bütgenbach avant d'aller manoeuvrer à vide pour la remise en tête de leur locomotive en gare de Bullange ⁽⁵⁾. Pourtant dotée d'un quai, la gare de Bullange était difficilement praticable pour les voyageurs-excursionnistes, qui se retrouvaient en fait au beau milieu des rondins de bois et planches de la cour de la scierie locale...

AUTRES TEMOINS DU PASSE

Chacun sait que les cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith, à l'extrémité orientale de la Belgique, ont été prussiens jusqu'en 1919, époque à laquelle ils ont été attribués à la Belgique dans le cadre du Traité de Versailles clôturant les hostilités de la première guerre mondiale.

Tout le réseau ferroviaire des cantons de l'Est, qui date du XIXe siècle, a évidemment porté les marques de son origine prussienne.

Et pourtant, ces témoignages prussiens du passé disparaissent peu à peu, soit qu'ils aient été détruits lors de l'offensive von Rundstedt de l'hiver 1944-45, soit qu'ils aient disparu au fil du temps par désaffectation ou par volonté de modernisation.

⁽⁵⁾ - les installations de Bütgenbach ne permettent pas de remise en tête de locomotives, à la différence de celles de Bullange.

Au niveau des bâtiments de gare, on ne compte plus guère, comme bâtiments de l'époque prussienne, que les témoins suivants, sauf erreur ou omission :

- un bâtiment à Herbesthal
- le bâtiment de gare de Raeren et ses annexes, notamment ses cabines de signalisation ;
- le bâtiment de gare de Sourbrodt et ses cabines de signalisation ;
- deux bâtiments de gare à Wévercé ;
- le bâtiment de gare de Waimes ;
- la halle à marchandises de Malmédy ;
- un bâtiment à marchandises, devenu bâtiment de gare à Saint-Vith, après 1945, et aujourd'hui occupé par le musée de la vie régionale de l'endroit ;
- le bâtiment de gare de Reuland, remarquablement restauré et aujourd'hui occupé par un particulier.

Au niveau signalisation, seules les gares de Raeren et de Sourbrodt possèdent encore une signalisation mécanique à palettes d'aspect germanique...

Sic transit gloria mundi... □

*Avec la collaboration de notre membre
H. Groteclaes (Kettenis)*

□ Ligne 73 - Deinze - De Panne : mise en service de la traction électrique en mai 1996 !

C'est au changement d'horaires de mai 1996 que la SNCB mettra en service la traction électrique sur la ligne du « Westhoek » joignant Deinze à La Panne.

L'électrification offrira l'originalité d'être réalisée à l'aide du nouveau système « R3 » avec poteaux et consoles allégés, comme on a déjà pu en découvrir à certains endroits de la ligne 25 Bruxelles - Anvers, en cours de réélectrification et de modernisation dans la perspective du futur trafic TGV.

Ce sera donc la fin des trains « IR » actuels la Panne - Gand-St-Pierre - Grammont (Geraardsbergen) assurés jusqu'ici par locomotives diesels série 62 et rames de voitures M2. La SNCB offrira sur la ligne 73 un service de base électrique cadencé à l'heure entre Gand-St-Pierre et La Panne : il sera assuré par une douzaine d'automotrices doubles « classiques » aptes aux 140 km/h.

Le cadencement suivant sera prévu :

	service diesel actuel		service électrique prévu	
De Panne	'41	'59	'50	'52
	↓	↑	↓	↑
Gent-St-Pieters	'02	'40	'00	'42

Le gain de temps procuré par l'électrification sera de 9 minutes sur le temps de trajet Gand-St-Pierre - La Panne et de 11 minutes en sens inverse.

Avec ce type d'horaire, le nouveau service cadencé Gand-La Panne ⁽⁶⁾ assurera les correspondances suivantes :

- à Gand-St-Pierre, correspondance avec l'IC « B » (Bruxelles) ;
- à Lichtervelde, correspondance tous azimuts avec la ligne 66 Bruges - Courtrai ;
- à La Panne, correspondance avec le tram « *De Lijn* ». Le tram de la côte devrait en effet être prolongé, ainsi qu'on l'envisage depuis plus de dix ans (qu'attendait-on... ?) de son terminus actuel situé à « De Panne-Esplanade », en voie unique, jusqu'à la gare SNCB de La Panne où une boucle sera installée. A l'heure actuelle, il est à craindre que les travaux de pose de cette voie ferrée « *tram* » sur une longueur de près de 2 kilomètres ne seront pas achevés en mai 1996, mais qu'il faudra attendre mai 1997 pour voir trains et trams se donner correspondance à La Panne. Les horaires ferroviaires sont en tous cas conçus pour assurer une correspondance aisée : 6 minutes entre l'arrivée du train à La Panne et le départ du tram, et 15 minutes dans l'autre sens.

L'intégration « train-tram » donnera alors tout son sens à cette « dernière » grande électrification en 3 kV continu sur le réseau belge : la partie occidentale de la côte sera enfin desservie convenablement. Les utilisateurs de la ligne 73, dont les destinations sont assez diversifiées, seront ainsi comblés : 12 % de ceux-ci se déplacent vers l'agglomération bruxelloise, 40 % en trafic local sur la ligne 73, et 48 % vers d'autres destinations en correspondance.

Quant à une liaison éventuelle (trafic voyageurs) avec le réseau SNCF tout proche, et Dunkerque, nul n'en parle plus... □

□ Ligne 78 - Tournai - Saint-Ghislain bientôt à 160 km/h

Dès l'an prochain, les TGV Paris - Bruxelles, assurés par rame SNCF « Réseau » tricourant série 4500, pénétreront en Belgique non plus par la ligne 94 Lille - Baisieux - Tournai, mais par la ligne nouvelle à grande vitesse jusqu'à Antoing, qui sera praticable jusqu'à cet endroit. De là, ils rejoindront,

⁽⁶⁾ - les deux trains « P » actuels Bruxelles - De Panne seront bien entendus maintenus et repris en traction électrique (rame tractée).

grâce à une bretelle permanente, la ligne 78 Tournai - St-Ghislain, qu'ils parcourront dans sa totalité pour rejoindre Mons et Bruxelles, via la ligne 96. C'est sur cette bretelle que sera aménagée une jonction de pleine voie permettant de passer du courant alternatif à la tension de 25000 volts, généralisé sur les futures lignes à grande vitesse belges, au courant continu 3000 volts du réseau belge « classique ».

Pour permettre ce type de circulation, la ligne 78 subit actuellement une campagne de travaux, principalement à la signalisation. Les circuits de voie sont adaptés à la circulation des rames TGV, tandis que la signalisation elle-même est revue afin de pouvoir pratiquer la vitesse de 160 km/h. A Saint-Ghislain, le point noir du faisceau d'entrée côté Saint-Ghislain, dont les aiguillages obligeaient les trains de et vers Tournai à un ralentissement à... 40 km/h, est en voie de suppression.

Les trains de la dorsale wallonne seront aussi bénéficiaires de ces travaux. Rappelons que les automotrices triples « Break » de la desserte Herstal - Mouscron, sont aptes à rouler à 160 km/h.

La ligne 78 sera le troisième tronçon ferroviaire du pays où les trains pourront pratiquer les 160 km/h en service régulier, outre les lignes Gand - Courtrai et Mouscron - Tournai. □

□ Ligne 154 - section Y Neffe - frontière (Givet)

Rappelons tout d'abord que cette ligne fort pittoresque - elle longe la rive gauche de la Meuse - est aujourd'hui, selon la terminologie SNCB, une section à exploitation simplifiée, hors service pour les besoins de la SNCB. Moyennant une redevance... pas piquée des vers à la SNCB et à la SNCF, la ligne est exploitée entre Dinant et Givet, en saison et à des fins touristiques, par le *Chemin de fer à Vapeur des trois Vallées* (CFV3V asbl).

Ce tronçon a la particularité d'avoir été mis à simple voie - dans les années septante - entre Dinant et Heer-Agimont (dernière gare belge) vu la modestie de son trafic. Par contre, la section internationale, entre Heer-Agimont et Givet (France), était restée à double voie jusqu'à nos jours.

Cette situation est en cours de modification : la SNCF a annoncé au printemps dernier, sa volonté de mettre la section frontalière à simple voie, et de supprimer le poste 2 de signalisation, à la sortie de Givet côté Belgique.

Rappelons à cette occasion le rôle humanitaire de premier plan que le CFV3V a joué sur cette ligne avec son autorail série 46 pendant les inondations catastrophiques des deux derniers hivers. Profitant de ce que les constructeurs de cette ligne l'avaient établie en surplomb de la Meuse, de sorte que son assiette ne soit jamais inondée, les CFV3V ont pu sortir des

quartiers entiers des villages de Waulsort, Hastière et Agimont de leur isolement et les ravitailler pendant les crues de la Meuse, en mettant bénévolement leur autorail en ligne... □

□ Ligne 162 - ligne de télécommunication en fibre optique entre Namur et Marbehan

C'est « le moins disant », à savoir la firme Alcatel, qui a emporté le marché visant à la fourniture et à la pose de câbles à fibre optique sur les 125 km séparant Namur de Marbehan : le câble sera fixé sur les poteaux caténaïres existants. Cette nouvelle installation devrait être opérationnelle en 1998 ou 1999 : elle servira non seulement pour la téléphonie de service, mais aussi pour les informations relatives à la signalisation. Par ailleurs, la SNCB n'exclut pas de louer ce type de lignes à tout opérateur qui en aurait besoin, et notamment à celui qui va concurrencer Belgacom dans le cadre d'un nouveau réseau GSM.

C'était un investissement indispensable dans la mesure où l'ancienne infrastructure en câbles de cuivre datait de 1955, époque de l'électrification de la ligne 162. Cet équipement d'avant-garde est pratiquement une première à la SNCB : seule la ligne 25 Bruxelles - Anvers est actuellement dotée d'un câble à fibre optique.

Pourquoi s'arrêter à Marbehan ? Question de crédits sans doute, mais il est probable que les budgets 1996 de la SNCB prévoient l'extension de ce réseau jusqu'à Arlon. □

□ Ligne 165 - ligne de télécommunication en fibre optique entre Libramont et Bertrix

Le marché attribué à la firme Alcatel pour la ligne 162 concerne aussi la pose, en caniveau cette fois, d'un câble en fibre optique sur les 16 km de ligne séparant Libramont de Bertrix.

Ici, la pose en souterrain s'est imposée à cause du risque potentiel de chute d'arbres, nombreux sur cette portion de ligne.

La SNCB prévoit ici encore la poursuite de la pose du câble à fibre optique au delà de Bertrix, sur l'« Athus-Meuse » précisément. Mais, pour des raisons budgétaires sans doute, l'adjudication aura lieu ultérieurement. □

*D'après l'Avenir du Luxembourg
compilation : J.C. Léonard*

Matériel moteur

Statistiques du matériel moteur

Période d'avril à juillet 1995

Sorties de révision de l'AC Salzinnes (HLE, HLD, HLR) ⁽⁷⁾

- révisions générales

N° locomotive	atelier propriétaire	date de sortie de révision
2632	Monceau	10.04.95
7306	Monceau	18.04
8514	Anvers Dam	03.05
1608	Ostende	15.05
5502	Kinkempois	15.05
2323	Merelbeke	18.05
2239	Saint-Ghislain	13.06
7410	Anvers Dam	16.06
8225	Kinkempois	07.07
5530	Kinkempois	14.07

- révisions intermédiaires

N° locomotive	atelier propriétaire	date de sortie de révision
1204	Ostende	14.04.95
2131	Ostende	09.05
1189	Bruxelles-Midi	23.05
2135	Ostende	24.05
6302	Kinkempois	29.05
6295	Hasselt	20.06
2132	Ostende	26.06
1203	Ostende	29.06
1602	Ostende	05.07
2133	Ostende	07.07

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

Sorties de révision de l'AC Malines (AM)

- révisions générales

N° automotrice	atelier propriétaire	date de sortie de révision
720	Kinkempois	11.04
628	Schaerbeek	27.04
170	Courtrai	08.05
701	Schaerbeek	31.05
635	Schaerbeek	30.06

- révisions intermédiaires

N° automotrice	atelier propriétaire	date de sortie de révision
803	Schaerbeek	03.04
664	Ostende	05.04
717	Kinkempois	10.04
171	Courtrai	18.04
663	Ostende	24.04
137	St-Ghislain	25.04 (*)
221	Courtrai	28.04
217	Courtrai	10.05
699	Kinkempois	11.05
637	Schaerbeek	16.05
631	Schaerbeek	23.05
262	Courtrai	31.05
831	Schaerbeek	08.06
679	Schaerbeek	09.06
238	Saint-Ghislain	12.06
135	Saint-Ghislain	12.06
827	Schaerbeek	18.06
193	Courtrai	26.06
703	Schaerbeek	27.06
607	Schaerbeek	28.06
709	Schaerbeek	04.07
162	Stockern	10.07

(*) AM 137 de la série "Budd" : R.I. effectuée exceptionnellement à Ostende, suite surcharge de l'AC Malines

Retraits définitifs de l'exploitation (pour vétusté)**- AM 1950 (Schaerbeek)**

029 - 10.04
 024 - 11.04
 011 - 13.04
 018 - 15.04
 020 - 15.04
 033 - 15.04
 015 - 19.04

- AM 1953 (Schaerbeek)

039 - 18.04
 041 - 18.04
 043 - 19.04

 Mises hors exploitation (au 01.06.95)

5106 (Schaerbeek)
 5119 (Merelbeke)
 5151-5153-5187 (Hasselt)
 5184 (Anvers-Dam)
 5202 - 5310 (Stockem / suite à la collision du 5.10.94 à Halanzy)
 6258 - 6270 - 6272 (Monceau)
 6276 (Merelbeke)
 6318 - 6327 (Hasselt)

 Mises hors service définitives de locotracteurs Infrastructure

N°	district propriétaire	date livraison à Infra.	date cession à Infra.	date réintégration à M et mise hors service définitive
9201	N.-E.	22.06.60	04.12.73	18.04.95
9204	N.-E.	10.08.60	08.02.74	02.01.95
9205	N.-E.	18.08.60	19.02.74	?
9207	S.-E.	26.08.60	22.05.74	18.04.95
9209	N.-O.	07.09.60	16.01.76	18.04.95
9210	S.-E.	13.09.60	19.06.74	18.04.95
9212	N.-O.	22.09.60	22.01.76	02.01.95
9214	S.-E.	06.10.60	19.04.73	18.04.95
9215	S.-E.	13.10.60	26.04.73	18.04.95
9216	S.-E.	18.10.60	03.05.73	18.04.95

N°	district propriétaire	date livraison à Infra.	date cession à Infra.	date réintégration à M et mise hors service définitive
9218	N.-O.	28.10.60	15.06.73	18.04.95
9221	C	29.11.60	26.05.76	02.01.95

Mutations

- au 01.06.95 :

5130-5133 de Hasselt > Merelbeke
 5183-5189 d'Anvers-Dam > Hasselt
 5905-5916-5917-5926-5936-5939-5941-5946-5947-5950 de Merelbeke >
 Monceau
 7362-7363 de Monceau > Merelbeke
 7376-7377-7378 de Merelbeke > Anvers-Dam
 8461-8463-8465 d'Anvers-Dam > Monceau

- au 01.09.95 :

6210-6227 de Merelbeke > Kinkempois
 6305-6205 de Merelbeke > Monceau
 6207 de Merelbeke > Hasselt
 6316 de Hasselt > Monceau
 7364-7367-7368-7369 de Monceau > Merelbeke
 7379-7380-7386-7387-7388-7389-7390 de Merelbeke > Anvers-Dam
 8462-8464-8466-8467-8468-8469-8470 d'Anvers-Dam > Monceau

Cessions (prévues au 01.09.95)

6246-6251-6255-6283 : de Hasselt > TUC-Rail
 6205-6250-6254-6257-6262-6269-6305-6314-6320 : de Monceau > TUC-Rail

Modifications à la répartition de l'entretien électrique

- au 27.05.95 :

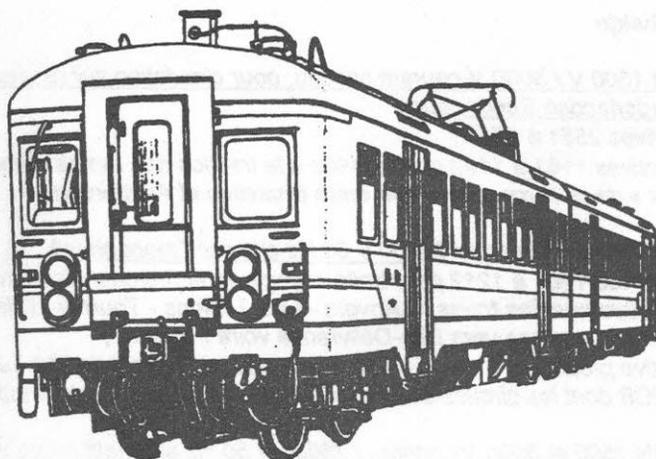
247 à 250 : de Courtrai > Saint-Ghislain
 362 & 363 : de Hasselt > Merelbeke
 409 à 425 : de Merelbeke > Kinkempois
 652 à 655 : d'Ostende > Schaerbeek
 657 à 664 : d'Ostende > Schaerbeek
 690 à 710 : de Kinkempois > Schaerbeek

711 à 723 : de Kinkempois > Hasselt

735 à 745 : de Hasselt > Ostende

- au 19.06.95 :

1181 à 1192 : de Bruxelles-Midi > Merelbeke



Prochain voyage GTF dans la Ruhr - 11 novembre 1995

Nous vous rappelons que nous organiserons, selon une tradition bien établie, un voyage à la découverte d'un réseau ferré urbain et suburbain allemand le 11 novembre prochain.

A ce jour, les modalités de ce voyage ne sont pas encore connues. Elles ne pourront être publiées dans un prochain numéro de Trans-fer, car notre prochaine parution est prévue en fin d'année.

Aussi, si vous souhaitez recevoir, sans engagement, la circulaire annonçant ce voyage, il vous suffit de nous adresser une enveloppe timbrée à 16 F et auto-adressée, avec dans le coin supérieur gauche la mention « Ruhr ».

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

→ Si vous êtes affilié à notre service « EXPRESS », vous recevrez automatiquement cette circulaire.

Le point sur le matériel moteur

En guise de hors d'oeuvre :

Récapitulatif du matériel polytension en circulation en Belgique au 25 juillet 1995

Matériel belge

BITENSION 1500 V / 3000 V courant continu, pour circulation sur réseau SNCB et Nederlandse Spoorwegen

- 8 locomotives 2551 à 2558 ;
- 12 locomotives 1181 à 1192 spécialisées à la traction des rames réversibles « Bénélux » de la 3ème génération entre Bruxelles et Amsterdam.

BICOURANT 3000 V continu / 25000 V 50 Hz alternatif monophasé

- 12 locomotives 1201 à 1212 pour trafic voyageurs et marchandises avec la France (notamment les trains IC Anvers - Lille, L Mons - Tournai - Lille et les trains de marchandises vers Lille-Délivrance voire Fréthun) ;
- 1 locomotive prototype 1901 ex-2130, dont la circulation est limitée aux lignes SNCB dont les circuits de voie sont modifiés pour la traction triphasée.

TRITENSION 1500 et 3000 V continu / 25000 V 50 Hz alternatif monophasé

- 5 locomotives 1501 à 1505 (utilisation : voir rubrique suivante)

QUADRITENSION 1500 et 3000 V continu / 15000 V 16 2/3 Hz et 25000 V 50 Hz alternatif monophasé)

- 7 locomotives 1601 à 1606 et 1608 (utilisation : voir rubrique suivante)
- 6 locomotives 1801 à 1806 (utilisation : voir rubrique suivante)

CAS PARTICULIER : matériel « Eurostar » spécialisé pour la relation Bruxelles - tunnel sous la Manche - Londres TRITENSION 3000 V continu / 25000 V 50 Hz alternatif monophasé / 750 V continu à captation par 3e rail (système anglais) : 38 rames prévues, dont quatre appartiennent en propre à la SNCB (deux motrices par rame, numérotées 3101 à 3108 pour la SNCB)

Matériel français

TRITENSION 1500 et 3000 V continu / 25000 V 50 Hz alternatif monophasé

- rames TGV tritension 1500/3000 V continu / 25000 V 50 Hz alternatif monophasé, numérotées dans la série 4501... 40 rames sont en commande, dont 30 (4501 à 4530) notamment pour assurer les trains de la relation Paris - Bruxelles, et 10 (4531 à 4540) qui seront munies de l'équipement hollandais ATB pour circulation sur le réseau Nederlandse Spoorwegen pour assurer les services « Thalys » Paris - Bruxelles - Amsterdam.

QUADRITENSION 1500 et 3000 V continu / 15000 V 16 2/3 Hz et 25000 V 50 Hz alternatif monophasé)

- les quatre rescapées de la série des CC40101 à 40110, analogues aux locomotives 1801 à 1806 de la SNCB.

Matériel français et anglais

La dotation respective de la SNCF et de EPS (Royaume-Uni) des rames « Eurostar ». (Série 373000 pour EPS, série 3200 pour la SNCF)

NDLR

Exit les automotrices tranches 50-53 "hauts quais"

C'est finalement le 14 avril dernier (le Vendredi-saint !) que les trois dernières automotrices "hauts quais" ont circulé en service régulier : il s'agissait des 018, 020 et 039.

Comme renseigné dans la rubrique "statistiques", les dix dernières automotrices des tranches 1950/53 ont toutes été radiées au cours du mois d'avril.

Le roulement des locomotives polytension

Depuis le 28 mai dernier, il n'y a plus que sept services quotidiens en "polytension" sur les relations Liège/Bruxelles - Paris : un (!) prévu en 40100 SNCF, un prévu "commutable" (c-à-d. assuré selon les disponibilités en 15, 18 ou 40100), deux prévus en 18 et trois en 15.

Dix-huit trains sont assurés de bout en bout sans relais de locomotive à Aulnoye ; pour mémoire, il faut y ajouter les huit trains assurés en rames TGV-Réseau tritension de la SNCB.

Il se confirme par ailleurs qu'en juin 1996, les locomotives polytension 40100 de la SNCF ne seront plus prévues en roulement, ce qui ne veut pas forcément dire qu'elles ne rouleront plus à partir de cette date : c'est leur état technique qui en décidera.

Voici le roulement des locos polytension "Pooof" (15, 18 et 40100) tel qu'il est en vigueur actuellement les jours de semaine, depuis le 28.05.95 :



Une locomotive tritension série 15 de la SNCB en attente en gare de Liège-Guillemins (photo R. Marganne - 17 février 1995)

- **Sce 1** (40100 SNCF) : 482 FSR - AYE / 283 AYE - Bru / 284 Bru - PNO / 487 PNO - Bru
- **Sce 2** (commutable) : 33 PNO - FL / 32 FL - PNO
- **Sce 3** (18) : 288 Bru - AYE / 289 AYE - Bru / 282 Bru - PNO / 285 PNO - Bru / 280 Bru - Quévy / 331 AYE - FL
- **Sce 4** (18) : 238 FL - PNO / 281 PNO - Bru / 82 Bru - PNO / 87 PNO - Bru
- **Sce 5** (15) : 30 FL - PNO / 31 PNO - FL
- **Sce 6** (15) : 330 FL - AYE / 482 AYE - PNO / 39 PNO - Bru / 286 Bru - PNO / 239 PNO - X...
- **Sce 7** (15) : ... 239 X - FL / 242 FL - PNO / 243 PNO - FL

NB : FSR = Schaerbeek ; AYE = Aulnoye ; PNO = Paris-Nord ; FL = Liège-Guillemins

A cela, il faut encore ajouter les engins nécessaires à l'exploitation de la relation Ostende - Cologne : cinq services quotidiens sont attribués aux locomotives de la série 16 (pour sept locos reprises dans les effectifs), et deux services à la série 18, ce qui fait au total quatre services pour six engins à l'effectif, en ce qui concerne cette dernière !

C'est dire si la situation telle que décrite ci-dessus est très théorique, et qu'en pratique, le "Pool" marche à merveille : les engins sont bien plus utilisés au gré de leurs disponibilités qu'en fonction de leurs roulements...

□ Des publicités intégrales à la SNCB !

Sous l'impulsion de l'importateur belge des trains miniatures Märklin, la SNCB vient de repeindre entièrement la locomotive quadritension 1602 en livrée "Memling", à l'occasion de son récent passage en révision intermédiaire à l'AC Salzannes.

Copie conforme de celle des automotrices Break, cette livrée très colorée donne un résultat absolument remarquable : c'est - et de loin - la plus belle livrée jamais appliquée sur une locomotive du parc de la SNCB !

Seule "concession" au généreux sponsor ⁽⁸⁾ : un discret autocollant au logo de la célèbre firme de Göppingen a été placé sur chaque face latérale des engins... Et oui : la 1601 sera bientôt repeinte dans la même livrée !

But avoué : faire desservir l'EuroCity "Memling" (EC 34/35) entre Ostende et Dortmund par ces deux locomotives, formant ainsi une rame homogène du point de vue livrée (à l'instar des rames réversibles "Bénélux").

Problème : les EC 34 et 35 sont actuellement prévus en série 18... Ira-t-on jusqu'à changer le roulement pour donner satisfaction au sponsor ? A suivre...

□ Léger sursis pour quelques 18

Nous l'avions annoncé en primeur dans notre n°95 : le *Département du Matériel* de la SNCB veut arrêter le plus rapidement possible les locomotives quadritension de la série 18. Leur coût d'entretien devient insoutenable, et leur fiabilité (re)devient médiocre.

Initialement, la date extrême de maintien en service avait été fixée au 1.06.97, mais le TGV "Thalys" quadritension vers Köln ne sera prêt qu'un an plus tard.

En effet, pour la période comprise entre 1996 et 1998, les relations internationales remorquées par des engins polytension auront la physionomie suivante :

⁽⁸⁾ - coût de la remise en peinture d'une locomotive série 16 dans la livrée « Märklin » : 750.000 FB !

- 1° Relation Bruxelles - Paris : tous les trains tractés auront été remplacés par des TGV dès juin 1996 ;
- 2° Relation Paris - Cologne (via Namur) : trois services "polys" subsisteront entre Liège-G et Paris-Nord jusqu'en été 1998 ;
- 3° Relation Ostende - Cologne : six services "polys" resteront nécessaires jusqu'en été 1998 pour couvrir la relation IC « B » Ostende - Köln Hbf, ainsi que les quelques trains EC actuels.



Dès juin 1996, les rames TGV tritension série 4500 de la SNCF assureront tous les trains Bruxelles-Paris (photo SNCF : quelque part sur la ligne 94)

Les locos polytension restent en effet indispensables sur les trains de la relation IC « B »: le temps gagné en gare commutable d'Aachen Hbf en ne procédant pas à un échange de locomotives SNCF/DB permet à l'aller de relever certaines correspondances IC en gare de Köln Hbf, et de circuler dans les sillons horaires prévus sur le réseau belge au retour.

Ainsi, les trois services entre Liège-Guillemins et Paris-Nord seront assurés par les cinq « 15 » de l'effectif (1501 à 1505). Les six services Ostende - Cologne seront quant à eux couverts par les sept « 16 » (1601 à 1606 & 1608), renforcées selon les nécessités par trois « 18 », qui seront maintenues opérationnelles jusqu'en juin 1998.

Les trois autres 18 seront donc bien arrêtées comme prévu en mai 1996, mais les trois rescapées (les matricules n'ont pas encore été désignées) devraient donc bénéficier d'un sursis d'un an supplémentaire, jusqu'à l'arrivée des TGV Thalys quadritension.

□ Les autorails 44/45 de Stockem

De nouvelles dispositions légales d'application à partir du 1er mars 1998 vont contraindre la SNCB à modifier les chaudières à vapeur "*Vapor Clarkson*" qui équipent encore certaines locomotives Diesel de ligne pour le chauffage des rames de voitures à voyageurs.

Afin de réduire au minimum le nombre de chaudières à maintenir en service à ce moment, il est prévu de faire rouler le plus possible les autorails, là où ils sont encore présents...

C'est pour cela que la SNCB vient de décider de remettre en état l'autorail 4502 de Stockem, qui était immobilisé pour avarie depuis... fin juin 1993 ! De plus, cette réparation sera assurée par l'ATD Stockem, les AC de Malines et de Salzennes étant complètement débordés pour l'instant.

A titre d'information, nous vous consignons ci-dessous la situation journalière des autorails 44/45 de l'effectif de Stockem, établie en date du mardi 16 mai dernier.

- AR 4501 : assure service M 02
4502 : *immobilisé à long terme suite avarie pont-essieu*
4503 : assure sce M 07
4504 : assure sce M 06
4505 : assure sce M 08
4506 : assure sce M 03
4507 : *immobilisé à long terme suite avarie pont-essieu*
4508 : *immobilisé à court terme pour échange-moteur*
4509 : assure sce M 01 avec manque de puissance-moteur
4510 : *immobilisé pour avarie moteur*
4406 (*) : *immobilisé pour avarie moteur*
4407 : assure M 04 avec chauffage avarié
4408 : *immobilisé à long terme suite avarie pont-essieu*
4410 : *immobilisé à long terme suite avarie pont-essieu*

(*) L'AR 4406 de Merelbeke, prêté à Stockem est venu y remplacer le 4403, qui est retourné à Merelbeke le 1.06.95. Le même jour, l'AR 4404 était également transféré à Stockem, en prévision de la saison touristique !

Sur les quinze engins actuellement repris à l'effectif, quatre sont immobilisés à long terme pour la même cause : avarie aux transmissions "*pont-essieu*" ! Avant sa fermeture, c'était l'AC Louvain qui se chargeait des réparations à cet équipement ; ces tâches ont été reprises depuis par l'AC Salzennes, qui semble éprouver de grosses difficultés...

NDLR : pour rappel, les autorails basés à Stockem assurent les relations L Dinant - Bertrix - Libramont et Libramont - Virton (lignes 166-165). Les autorails basés à Merelbeke assurent en semaine les relations P Alost - Burst (ligne 82), et le week-end les relations L Eeklo - Gand-St-Pierre - Renaix (lignes 58/86).



**Autorail série 45 devant l'ancienne remise de Latour
(photo R. Marganne - 23 juillet 1992)**

Les locomotives Diesel de ligne (HLD) pour TUC-Rail

On le sait : TUC-Rail, filiale de la SNCB chargée des travaux liés à la construction des lignes à grande vitesse (LGV) pour le TGV, doit disposer à partir de fin septembre d'un gros contingent de locomotives, afin de desservir les chantiers de pose des voies sur la ligne à grande vitesse entre Antoing et la frontière française (Espléchin).

A cet effet, la SNCB a procédé à un "nettoyage" des roulements de ses locomotives Diesel de ligne : les services assurés en traction Diesel et pouvant l'être en électrique ont été convertis, d'importantes restructurations de dessertes ont eu lieu, etc.

Une quarantaine de services HLD ont ainsi été libérés depuis le récent changement de service, le 28 mai dernier : six services "51", deux "52/53", dix "55", et quatorze "62". Cette réduction de services a d'abord permis la radiation

de six 51, d'une 52, d'une 53 et de six 62, dont certaines étaient parfois immobilisées depuis plusieurs mois (voir rubrique "Statistiques").

Mais le but premier de cette cure d'amaigrissement était la libération de gros engins de ligne, destinés à oeuvrer sur les chantiers de la LGV (*ligne à grande vitesse*), de concert avec les "nouvelles" 76 ex-NS. Trente-trois locomotives Diesel de ligne vont ainsi être mises à disposition de TUC-Rail : dix 55, dix 59 et treize 62.

Parmi les dix 55, les locomotives 5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514 vont être équipées du système *cab-signal TVM 430*⁽⁹⁾, ce qui les autorisera à circuler sur les futures lignes TGV en exploitation courante (trains de travaux). Avant et après leur transformation, ces six engins seront déjà mis à disposition de TUC-Rail, pour ses chantiers. Entre fin septembre 1995 et fin 1996, il y aura deux de ces 55 immobilisées simultanément pour transformation.

Pour maintenir toutefois le quota des dix 55 à fournir en permanence, d'autres 55 "*non-TVM*" seront désignées pour faire l'appoint ; elles seront choisies parmi les matricules suivants : 5504, 5507, 5517, 5519, 5524, 5527, 5530, 5532, 5534 ou 5539. Il s'agit de 55 "standard" : elles n'ont ni chauffage électrique, ni chaudière de chauffage, ni équipement radio CFL.

A remarquer également que les dix 59 encore reprises à l'effectif de Merelbeke ont été mutées en bloc à Monceau, afin de les rapprocher de leur futur théâtre des opérations.

La même mesure sera d'ailleurs d'application pour les dix dernières locomotives de manoeuvres de la série 84, encore reprises à l'effectif : elles quitteront Anvers-Dam pour Monceau.

□ Triste fin pour la 5542

En 1994, la 5542 "bleue" (apte au chauffage électrique des rames remorquées) subissait une grande révision à l'AC Salzinnes. Quelques semaines après sa sortie, elle y retournait, d'importantes vibrations dans les postes de conduite ayant été constatées. Le moteur Diesel étant hors de cause, des renforcements de la structure furent opérés, suite à une inspection approfondie.

Mais ces renforcements n'améliorèrent pas de manière significative le niveau vibratoire : il apparut alors que l'ensemble *châssis - caisse* était coupé en trois parties, qui vibraient chacune selon une fréquence propre ! Ceci était

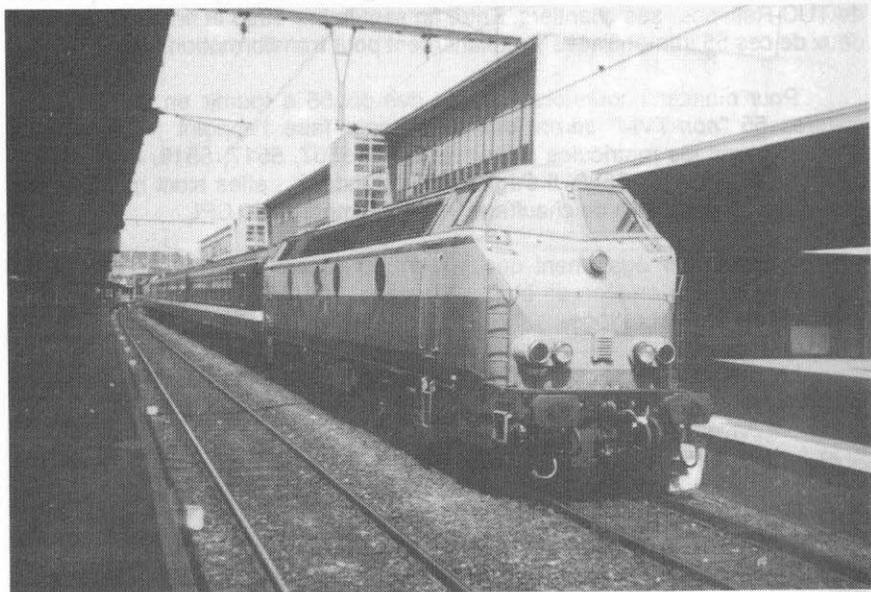
⁽⁹⁾ - le CAB signal TVM-430 est un système de « Transmission Voie Machine » développé par la SNCF pour ses lignes à grande vitesse et adopté par la SNCB : il permet de se passer de la signalisation latérale en ligne, non perceptible d'ailleurs par le conducteur à grande vitesse, au profit d'une signalisation visible directement sur le pupitre de conduite.

sans doute le résultat de déchirures, survenues lors d'une collision de l'engin en 1975.

Depuis lors, la 5542 est immobilisée à l'ATD Kinkempois : de nouveaux travaux n'ont plus été jugés économiquement défendables, surtout que leur réussite ne pouvait être garantie avec certitude.

Selon toute vraisemblance, la 5542 sera donc prochainement radiée des écritures ; l'équipement spécial du chauffage électrique sera toutefois récupéré, pour être réinstallé à bord d'une autre locomotive de la série 55.

Mac' Machine (07/95)



Adieu, 5542 ! (photo R. Marganne - 20 juillet 1992)

Exploitation SNCB

Une desserte rénovée de la région Mons - Borinage

A l'occasion de l'inauguration de la traction électrique sur la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain en mai dernier, la SNCB a procédé à une étude de l'amélioration de la desserte de la région de Mons. Voici quelques axes de ce qui pourrait être organisé à court terme.

Relation IC Quiévrain - Mons - Bruxelles - Schaerbeek

Cette relation devrait être prolongée au plus tôt vers l'aéroport de Bruxelles-National à Zaventem, en fait dès que les travaux de création d'une nouvelle gare ferroviaire dans l'enceinte du nouvel aéroport seront terminés, soit dans un délai d'environ deux ans.

Cette relation directe, qui avait été créée il y a quelques années au départ de Mons, a été suspendue à la suite des travaux en cours sur l'étoile de Bruxelles. Mais l'expérience a montré qu'elle correspondait à un besoin de la clientèle...

Relation Mons - Valenciennes

Nous l'avons écrit dans *Trans-fer spécial n° 5*, la réouverture de cette relation se heurte actuellement au refus de la SNCF, qui prétend ne pas pouvoir supporter le coût de l'investissement de réouverture de la section française Blanc-Misseron (frontière) - Valenciennes, longue de quelque 10 km, vu les faibles recettes attendues de l'exploitation de cette ligne.

Selon la SNCB, il conviendrait de contourner cette difficulté en demandant accès aux crédits *Interreg* de l'Union Européenne, afin de pouvoir électrifier la liaison Quiévrain - Valenciennes, avec section de séparation 3000 volts / 25.000 volts... et pourquoi pas, organiser des relations directes Valenciennes - Bruxelles - aéroport de Zaventem...

Il faudrait aussi prévoir une tarification frontalière préférentielle entre Mons et Valenciennes, afin de stimuler les échanges entre les deux villes,

comme cela existe entre Tournai et Lille, Liège et Maastricht ou Verviers et Aix-la-Chapelle.

Une seconde relation rapide entre Mons et Bruxelles

Mons est le seul chef-lieu de province situé à moins de 100 km de Bruxelles à ne disposer que d'une relation horaire avec Bruxelles.

Il convient donc de créer cette seconde relation, pour laquelle un potentiel de clientèle semble exister. Afin de ne pas solliciter la ligne 96 déjà saturée à cause des travaux TGV entre Lembeek et Bruxelles, il faudra coupler cette seconde relation horaire, à Braine-le-Comte, avec le train IR actuel Binche - La Louvière - Bruxelles - Ottignies. Pour que les opérations de couplage / découplage soient rapides, l'idéal serait de disposer, pour cette relation, d'automotrices « Break » triples.

Afin que cette relation nouvelle soit optimale, il conviendrait de l'amorcer au départ de Quévy, en reprenant l'actuelle relation au départ de cette gare.

On peut espérer que cette seconde relation entre Mons et Bruxelles soit créée en 1998.

Dorsale wallonne

Il conviendrait d'obtenir l'arrêt à Saint-Ghislain des trains de la dorsale wallonne Liège - Mouscron. Ce nouvel arrêt ne devrait pas pénaliser la rapidité de cette relation, si l'on tient compte du fait que, dès 1996, la ligne 78 Saint-Ghislain - Tournai, pourra être parcourue à 160 km/h au lieu des 140 km/h actuels.

Marchandises

Il est impératif qu'une cour à marchandises puisse subsister dans la zone Mons - Borinage. L'implantation normale de cette cour à marchandises est la gare de Saint-Ghislain

Le problème de l'introduction des voitures I11 sur la relation IC « B » Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen.

Dans notre livraison précédente et dans *Trans-fer spécial n° 5*, nous avons présenté la nouvelle voiture I11, dernière acquisition de la SNCB. A partir du mois de septembre 1995, les voitures I11 seront intégrées, au fur et à mesure de leur livraison, sur les trains de service intérieur⁽¹⁰⁾ de la relation IC B Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen.

Ces trains sont le plus souvent à forte composition (entre 10 et 12 voitures), sur une ligne qui est une des plus chargées du réseau.

Or, les voitures I11, dont le confort a été nettement amélioré par rapport aux voitures M4, qui desservent actuellement la relation, offrent un nombre de places assises nettement moindre, du fait de leur configuration à quatre places de front en 2e classe (au lieu de 5), et à trois places de front en 1ère classe (au lieu de 4).

Le tableau ci-après permet de comprendre le problème.

Matériel utilisé relation IC B	composition	places assises offertes		total
		1ère classe	2ème classe	
12 voitures M4	3A + 8B + 1BD	216	896	1112
12 voitures I11	2A + 9Bx + 1BDx	120	778	898
déficit en places	I11/M4	- 96	- 118	- 214

La SNCB doit donc prendre des mesures dès l'introduction des voitures I11 sur cette relation, afin de garantir un nombre de places suffisant sur les tronçons les plus chargés.

Voici ce qui est prévu à ce jour pour les trains les plus chargés.

- *Train E 530 Eupen (6.06) - Ostende (9.09)* : l'occupation de ce train atteint actuellement 1297 personnes entre Louvain et Bruxelles pour 1040 places offertes. Dès l'apparition des rames I11, il n'y aura plus que 898 places offertes. La SNCB devra mettre en marche un train de dédoublement, composé de 3 automotrices classiques entre Louvain (7.21) et Bruxelles-

⁽¹⁰⁾ - rappelons que toutes les deux heures, les trains de la relation IC B vont à Köln, et sont dotés de voitures I10. Dans l'intervalle, ils vont à Welkenraedt ou Eupen, avec jusqu'à présent des rames de voitures M4.

Midi (7.50) pour les 399 voyageurs excédentaires dans les nouvelles rames I 11.

- *Train E 531 Eupen (7.04) - Ostende (10.09)* : l'occupation de ce train atteint actuellement 1170 personnes entre Louvain et Bruxelles. Une fois ce train assuré par des voitures I11, la SNCB devra mettre en marche un train de dédoublement pour les 272 voyageurs excédentaires : il sera assuré par une rame disponible à Bruxelles-Nord et composée de 8 voitures M4. Il partira de Louvain (8.21) et fera terminus à Bruxelles-Midi (8.50).
- *Train E 540 Welkenraedt (16.13) - Ostende (19.09)* : l'occupation de ce train atteint 850 personnes entre Louvain et Bruxelles. La situation sera tangente avec les voitures I11 : un train de dédoublement ne sera mis en ligne que le cas échéant.
- *Train E 506 Ostende (7.34) - Eupen (10.40)* : l'occupation de ce train atteint 985 personnes entre Gand et Bruxelles. Pour les 97 voyageurs excédentaires dans la rame de voitures I11, le train actuel E 3927 (6 voitures M2) sera forcé de deux voitures (Gand 8.19 - Bruxelles-Midi 8.57). car aucun sillon nouveau n'est disponible à ce moment.
- *Train E 514 Ostende (15.34) - Eupen (18.40)* : l'occupation de ce train atteint le record de 1372 personnes entre Bruxelles et Louvain pour 1112 places actuellement offertes dans une rame M4 actuellement prévue ! Comme il n'y a plus de sillon disponible à ce moment pour un train nouveau, le train actuel E 4332 (9 voitures M4 occupées à 70 %) partant de Bruxelles-Midi à 16.51 (arrivée à Louvain à 17.18) sera forcé de deux voitures.
- *Train E 515 Ostende (16.34) - Eupen (19.40)* : l'occupation de ce train atteint actuellement 925 personnes entre Bruxelles et Louvain. La situation sera tangente lors de l'introduction des voitures I11 : un train de dédoublement ne sera créé que le cas échéant.

Au vu de ces mesures, on regrettera tout d'abord que la SNCB ait attendu d'être acculée par l'introduction des voitures I11 pour améliorer le sort des navetteurs notamment entre Louvain et Bruxelles : la composition actuelle des trains E530, E 531 et E514 est déjà largement insuffisante et depuis belle lurette. Certes, la ligne actuelle à deux voies Louvain - Zaventem est à la limite de la saturation, et l'adjonction de trains nouveaux risque de nuire un peu plus à sa régularité... En fait, toute création de train nouveau entraîne un surcoût pour une société qui est partie à la chasse aux économies...

On notera ensuite qu'il est urgent, notamment dans le cadre des travaux TGV, de porter la ligne Bruxelles - Louvain à quatre voies, et d'installer, là-bas comme ailleurs sur l'étoile de Bruxelles, un réseau de type « RER » ou « S-Bahn » si l'on préfère, de qualité.

La volonté politique existe-t-elle vraiment ?

Trains de voyageurs de nuit à travers l'Eurotunnel (*Euro-Night-Service*)

Dans Trans-fer 96, pages 50-51, nous avons donné un calendrier fort optimiste de la mise en service des « *hôtels sur rail* » entre la Grande-Bretagne et le continent via le tunnel sous la Manche.

Un lecteur savant de Braine l'Alleud nous indique que, selon les dernières prévisions officielles, le calendrier de mise en service de ces trains de nuit transmanche serait le suivant :

- mai-juin 96 : Glasgow/Manchester et Swansea/Plymouth - Paris et retour ;
- août/septembre 96 : Londres - Amsterdam et retour ;
- octobre/novembre 96, Londres - Dortmund/Francfort et retour.

Selon d'autres sources, ce retard par rapport aux prévisions initiales serait notamment dû à la lenteur mise à la construction du matériel spécialisé à ces nouvelles relations. Ces mêmes sources indiquent que l'idée de faire circuler des trains « *Euro-Night-Service* » entre Glasgow/Manchester d'une part, Swansea/Plymouth d'autre part et Bruxelles serait à l'heure actuelle mise en veilleuse, à cause de l'occupation jugée décevante dans les services *Eurostar* de jour actuels entre Bruxelles et Londres. Si le service *Eurostar* Paris - Londres affiche des taux d'occupation de rames voisins de 80 %, on est loin du compte entre Bruxelles et Londres en semaine. Le week-end, par contre, cette relation a beaucoup plus de succès. La SNCB répugne à fournir des chiffres précis, à cause -selon elle- de la stratégie de concurrence à déployer vis à vis des services « *ferry-boat* ». □

A nos frontières

Quid des travaux TGV entre Aachen (Aix-la-Chapelle) et Köln (Cologne) ?

Sur la branche « est » du TGV belge, la SNCB est pratiquement au clair pour l'arrivée du TGV à Liège : site actuel amélioré et porté à quatre voies entre Bruxelles et Louvain, ligne nouvelle à 300 km/h entre Bierbeek et Bierset, ligne classique améliorée via Ans jusqu'à Liège-Guillemins, où la SNCB a un vaste projet de reconditionnement de la gare.

A l'est de Liège, c'est toujours la bouteille à encre : le TGV roulera-t-il sur une infrastructure nouvelle de Liège à Welkenraedt (via le fameux tunnel de Soumagne) ou sur la ligne classique améliorée via Verviers ? Les décisions correspondantes ne sont pas prises à ce jour.

En tout cas, de Welkenraedt à la frontière germano-belge, le TGV devrait rouler sur les voies actuelles améliorées.

Côté allemand, les projets sont tout aussi nébuleux jusqu'à Düren : rien n'est actuellement prévu sur les 5 km entre la frontière et Aachen Hauptbahnhof ; d'Aachen à Düren, la ligne actuelle, où des vitesses jusqu'à 150 km/h peuvent actuellement être pratiquées, sera améliorée. C'est par contre entre Düren et Köln Hbf que de gros travaux sont déjà en cours : la DB AG aménage la ligne actuelle, au profil à vrai dire assez facile, afin de porter la vitesse des trains à 250 km/h...

Fin des services d'été Dunkerque - Bray-Dunes

Au delà de la Panne, la ligne SNCB 73, à simple voie, se prolonge en territoire français et devient une « ligne des plages » vers Bray-Dunes et Dunkerque. L'exploitation internationale régulière est abandonnée sur cette ligne, quoique la SNCB et la SNCF aient restauré quelques services touristiques directs entre La Panne et Dunkerque, à la belle saison. Ces services ont été abandonnés il y a quelques années déjà...

C'est à présent la liaison saisonnière Dunkerque - Bray-Dunes qui vient d'être abandonnée par la SNCF, officiellement à cause de la baisse de la fréquentation. Les trains de voyageurs qui y circulaient ont été remplacés par des autobus...

Fin des cokeries d'Alsodorf (RFA)

Qui ne connaît les anciennes cokeries d'Alsodorf, près d'Aix-la-Chapelle ? Elles étaient célèbres non seulement pour leur parc de locomotives à vapeur industrielles, mais aussi pour les célèbres trains internationaux de coke, qui reliaient Alsodorf aux usines sidérurgiques ARBED dans la vallée de l'Alzette (Grand-Duché de Luxembourg), par Montzen, Visé, Rivage, Gouvy et Ettelbruck.

Aujourd'hui, toutes les installations des cokeries, fermées en 1992, sont rasées et les terrains sont en voie de réaffectation...

La première ligne du TGV belge sort de terre

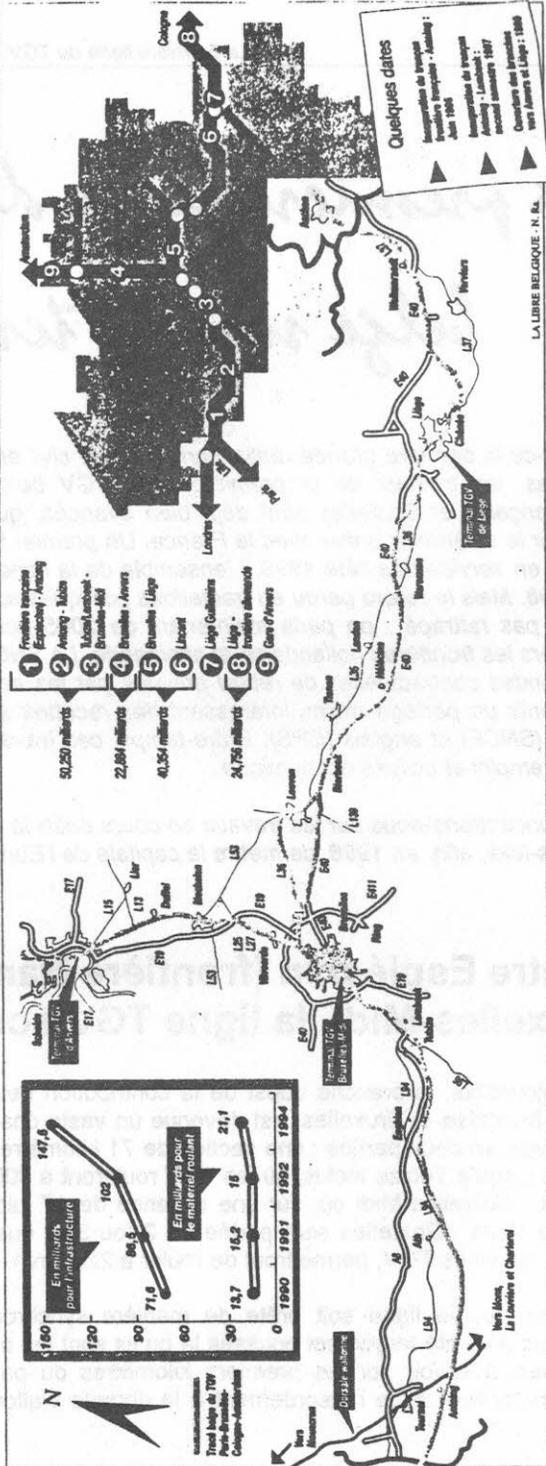
Est-ce la dernière grande réalisation de génie civil en Belgique ? En tous cas, les travaux de la première ligne TGV belge entre la frontière française et Bruxelles sont déjà bien avancés, quoique largement en retard sur le calendrier prévu avec la France. Un premier tronçon ouest devrait être mis en service dès l'été 1996. L'ensemble de la ligne devrait être achevé pour 1998. Mais le retard perdu en tractations politiques sur les permis de bâtir ne sera pas rattrapé : on parle maintenant de 2005 pour l'achèvement des lignes vers les frontières hollandaise et allemande. La SNCB devra donc payer des amendes contractuelles de retard prévues par les accords internationaux et consentir un partage moins intéressant des recettes avec ses partenaires français (SNCF) et anglais (EPS). Entre-temps, ces travaux relancent au bon moment emploi et activité économique.

Concentrons-nous sur les travaux en cours entre la frontière française et Bruxelles-Midi, afin, en 1998, de mettre la capitale de l'Europe à 1h30 de Paris.

Entre Espléchin (frontière française) et Bruxelles-Midi, la ligne TGV sort de terre.

Aujourd'hui, la branche ouest de la contribution belge, la ligne entre la frontière française et Bruxelles, est devenue un vaste chantier. Cette branche se subdivise en deux parties : une section de 71 kilomètres depuis la frontière française jusqu'à Tubize inclus, où les TGV rouleront à 300 km/h, et la section Lembeek - Bruxelles-Midi où, sur une distance de 17 kilomètres, la ligne 96 classique Mons - Bruxelles sera portée de 2 (ou 3) à quatre voies : deux de celles-ci, les voies TGV, permettront de rouler à 220 km/h.

Pour que la ligne soit prête de manière synchronisée en 1998, les travaux ont déjà été largement poussés là où ils sont les plus longs et les plus compliqués, à savoir sur les premiers kilomètres du parcours belge (entre Espléchin-frontière et le raccordement à la dorsale wallonne à Antoing) et à



l'approche de Bruxelles (entre Lembeek, Hal et Forest-Midi). Viendra ensuite la réalisation en site propre des kilomètres intermédiaires.

Les différentes sections du tracé

Frontière française - Antoing

Pas moins de 12 ouvrages d'art jalonnent un tracé de 14 km. Ainsi, confort acoustique oblige, une tranchée couverte longue de 358 mètres a été creusée à hauteur du village de Bruyelle, une entité littéralement transpercée par la ligne à grande vitesse. Un autre ouvrage d'art remarquable est le viaduc d'Antoing, près de Tournai, qui permet le franchissement de l'Escaut : aujourd'hui terminé, il vient de subir ses premiers essais de charge. Avec ses 438 mètres de long et son poids de 1460 tonnes, le viaduc d'Antoing dispose d'une travée centrale de 120 mètres, une des plus longues d'Europe : deux arcs métalliques la surmontent.

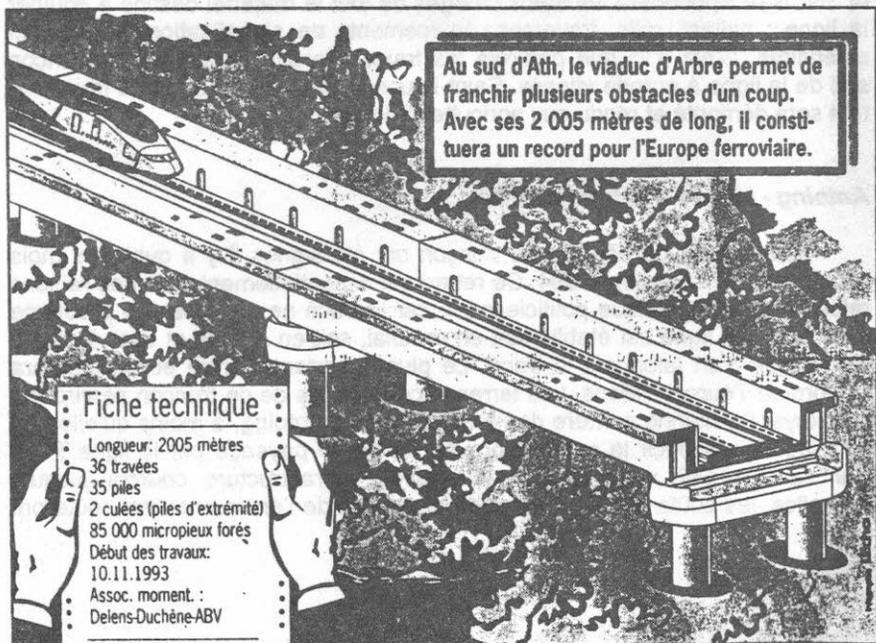
Il y a ensuite le raccordement à voie unique à la dorsale wallonne près d'Antoing, un ouvrage à haute signification politique parce qu'il doit permettre aux voyageurs venant de Mons, la Louvière, Charleroi et même Namur de profiter au maximum des relations à grande vitesse vers Lille, Paris et Londres.

C'est au droit de ce raccordement que se trouve la gare provisoire de Saint-Druon, base logistique ferroviaire avec deux faisceaux totalisant une vingtaine de kilomètres et un poste d'aiguillage de type « PLP » : c'est ici que la SNCB réceptionnera les trains chargés de tout le matériel destiné à équiper la ligne : ballast, rails, traverses, équipements de signalisation, poteaux et caténaires. C'est d'ici que partiront les trains chargés d'alimenter le tronçon sud de la ligne à grande vitesse. Saint-Druon, gare provisoire : dans trois ans, tout sera démonté et rendu aux agriculteurs locaux...

Antoing - viaduc d'Arbre (lez Ath)

Les permis de bâtir de ce tronçon ont été signés il y a quelques mois seulement, en décembre 1994. Ce retard est essentiellement dû à des raisons relevant de la « politique politicienne », car le tracé ne pose pas de problème particulier : la ligne est établie soit en remblai, soit en déblai, et une vingtaine d'ouvrages d'art jalonnent le tracé. Le plus important d'entre eux enjambera l'autoroute Tournai - Mons. Les terres excédentaires de ce tronçon serviront à remblayer l'ancienne carrière de Maubray, près d'Antoing, à moins qu'elles ne contribuent à adoucir la saignée provoquée sur le paysage par la ligne TGV. Car sur les 147 milliards que la nouvelle infrastructure coûtera jusqu'à Bruxelles, les coûts écologiques et de protection de l'environnement coûteront

22 milliards, soit 15 % du total. Par ailleurs, 1 million de francs au kilomètre est consacré aux fouilles archéologiques.



Viaduc d'Arbre - Lembeek

Coincée entre Ath et Brugelette, la vallée de la Hunelle comptait, sur moins de 2 kilomètres, une dizaine de points singuliers à franchir : le canal Ath - Blaton, la Hunelle et la Dendre orientale, la ligne de chemin de fer Ath - Jurbise, deux routes... La SNCB a opté pour une solution radicale, notamment pour des raisons d'ordre environnemental : un ouvrage d'art unique d'une longueur de 2005 mètres, qui, une fois terminé, constituera le plus long viaduc ferroviaire d'Europe : ses 36 travées permettront de s'affranchir d'un seul coup du relief. Pour des raisons d'ordre esthétique, le viaduc est « *bas sur pattes* » afin d'éviter de meurtrir le paysage. De plus, son profil épouse la forme de « U », avec parois latérales hautes de 4,20 mètres, afin d'absorber le bruit des rames à grande vitesse : c'est que les autorités belges ont limité le bruit causé par le déplacement des TGV à 55 décibels, une norme plus sévère encore qu'en France...



**Travaux du viaduc d'Arbre lors du passage
de l'excursion GTF du 27 mai 1995 (photo R. Marganne)**

Pour le reste de la section viaduc d'Arbre - Lembeek, tout est affaire de terrassements, largement entamés aujourd'hui : néanmoins, afin de ne pas sacrifier trop de terres arables, la ligne TGV suit, autant que faire se peut, des infrastructures existantes : c'est le cas à l'est d'Ath, où, pendant une dizaine de kilomètres, la ligne à grande vitesse est parallèle au nouveau tracé de la ligne 94 Hal - Tournai, mis en service en 1985. C'est quelque part le long de ce tracé, à Ath-Brugelette précisément, que se trouvera la seconde base travaux de la SNCB, celle du Coucou, du nom du bois du même nom : à l'inverse de

celle de Saint-Druon, celle-ci sera permanente, car elle sera utilisée ultérieurement pour la maintenance de la ligne nouvelle. C'est non loin de là également, à Chièvres précisément, que sera implantée la seule sous-station d'alimentation de la ligne belge à grande vitesse Espléchin - Lembeek : elle occupera la surface appréciable de 10 hectares. La SNCB y recevra dans un premier temps d'Electrabel du courant triphasé à la tension de 105 kV⁽¹¹⁾. La SNCB installera trois transformateurs d'une capacité totale de 60 millions de watts. Ils alimenteront un réseau de 2 x 25 kV 50 Hz alternatif monophasé. Tous les sept kilomètres de ligne, un poste autotransformateur sera installé le long des voies, avec un pôle connecté à la caténaire et un autre aux rails : on obtient ainsi au pantographe une tension de 25.000 volts, qui sera celle de la totalité de la ligne nouvelle de Gonesse jusqu'à Lembeek, aussi bien en territoire belge que français.

Puis, la ligne s'infléchit vers le sud pour éviter Enghien et suivre l'autoroute A8 sur une dizaine de kilomètres, par le vallon de la Marcq, avant de s'en séparer pour rejoindre Tubize... Ici aussi, une série de ponts devront être prolongés ou construits, dont un sera spécialisé au passage... du bétail. D'énormes merlons, buttes longitudinales de terres antibruit, provenant des terrassements en cours, empêcheront un véhicule routier accidenté de terminer sa course sur la ligne à grande vitesse. Les déblais inutilisés gagnent trois lieux de versage : Piéman, les Croisettes à Marcq et un terrain agricole à Enghien.

Lembeek - Bruxelles-Midi

A l'endroit exact où passe la frontière linguistique s'arrête la ligne à grande vitesse... Là se trouve le futur viaduc de Lembeek, en cours d'érection, et long de 1.075 mètres, qui raccorde la ligne du TGV au réseau classique à 3000 volts, à l'endroit de la jonction des lignes 94 Hal - Tournai et 96 Bruxelles - Mons. Ce raccord nécessite le lancement de trois viaducs en arc, permettant aux trois lignes d'enjamber le canal Charleroi - Bruxelles.

Puis, les voies spécialisées pour le TGV doivent, sur 17 km, s'insérer dans le réseau ferroviaire existant : la SNCB en profite pour moderniser le tout. Ainsi, à Hal, le noeud ferroviaire est complètement reprofilé : il se glissera dans trois tunnels, deux de 310 mètres pour les lignes 94 et 96, et le troisième de 540 mètres pour les TGV. Une nouvelle gare coiffera le tout. Puis, à Buizingen, la ligne TGV et la ligne classique, revenues à l'air libre, seront enjambées par un large pont livrant passage à la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles). A partir du viaduc de Lot (1.272 mètres) en construction, les voies TGV, jusque là à l'est de celles de la ligne 96, s'inséreront entre les deux voies de cette dernière. A Drogenbos, un pont suspendu à haubans, que l'on espère emblématique de la Région bruxelloise, permettra au boulevard de l'Humanité d'enjamber le site ferroviaire. A Forest, la ligne à grande vitesse circulera sur

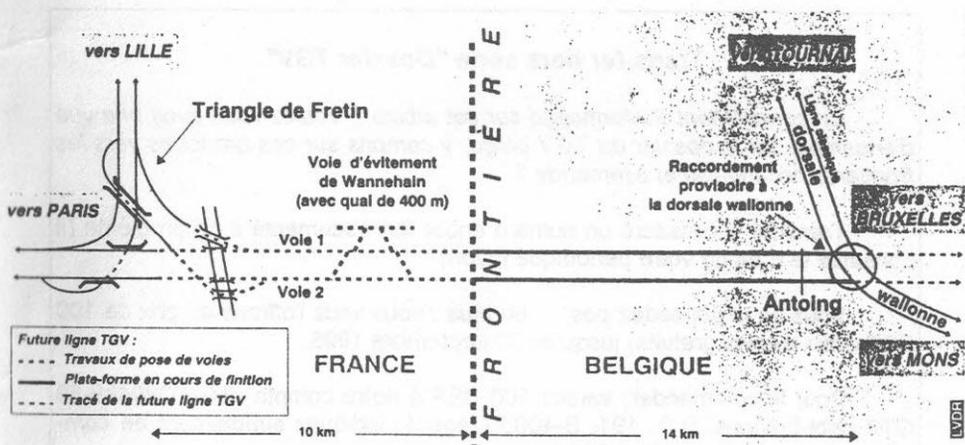
⁽¹¹⁾ - ultérieurement, Electrabel installera une ligne complémentaire à 380 kV.

un viaduc de 920 mètres de long : il n'est en effet pas imaginable que la ligne à grande vitesse en croise d'autres au même niveau, avant d'arriver à Bruxelles-Midi où un dernier ouvrage d'art, long de 452 mètres, amènera les TGV dans l'axe du terminal TGV, contigu au Transmanche (voies 3 à 6) sans cisailer les voies du service intérieur.

Et côté français...

Chacun sait que la ligne à grande vitesse entre Gonesse (banlieue parisienne) et Lille est fonctionnelle depuis deux ans. C'est eu fait au triangle de Fréтин, dans la banlieue sud de Lille, qu'auront lieu les échanges entre la ligne Paris - Lille - tunnel sous la Manche et la ligne vers Bruxelles. La branche « Paris - Lille » de ce triangle est dès à présent parcourable à 220 km/h, comme le sera d'ailleurs la branche « Bruxelles - Lille - tunnel sous la Manche ». La branche « Paris - Belgique » le sera à la vitesse de référence de la ligne, soit 300 km/h.

Dès à présent, depuis le mois de juin dernier précisément, la SNCF est en train de faire poser voies et équipements sur les 10 km de double voie qui séparent l'échangeur ferroviaire de Fréтин de la frontière, située à Wannehain, où la SNCF aménagera une voie d'évitement, avec quai de 400 mètres de long.



Plan schématique de la ligne à grande vitesse de part et d'autre de la frontière française (schéma Vie du rail, n°2504, p. 9)

C'est le 3 avril 1996 que cette courte portion française Fréтин - Wannehain-frontière de la ligne à grande vitesse sera mise sous tension, de même que son prolongement belge jusqu'à Antoing (liaison avec la dorsale

wallonne), qui sera complètement équipée au même moment, par les soins de la SNCB. Les 24 km de ce tronçon international, côté français comme côté belge, seront alimentés en courant alternatif monophasé depuis la sous-station française de La Flamengerie, à 13 km de Lille, en direction de Calais : un point de comptage ⁽¹²⁾ sera disposé à la frontière géographique entre les deux pays, pour mesurer l'énergie utilisée par la SNCB.

Le 2 juin 1996, les premiers TGV commerciaux venant de Londres et de Paris devraient emprunter ce tronçon jusqu'à Antoing, avant de rejoindre les lignes 78 via Blaton et Saint-Ghislain et 96 via Mons pour rejoindre la capitale belge, qui ne devrait ainsi plus être qu'à 2 heures 03 de Paris, en attendant de faire mieux en 1998, lorsque la ligne à grande vitesse sera ouverte sur la quasi-totalité de son parcours belge. □

D'après :

La Libre Belgique-Gazette de Liège, 24/3/95 - compilation : J. Ferrière

L'Écho, 29/6/95 - compilation : J. Braive

La Vie du Rail n°2504, 12 juillet 1995 - compilation : R. Marganne

Trans-fer hors série "Dossier TGV"

Un complément d'information sur cet article ? Voulez-vous avoir une vue d'ensemble sur le dossier du TGV belge, y compris sur ses branches vers les frontières hollandaise et allemande ?

Trans-fer a consacré un numéro entier fort documenté à ce problème (il constitue le n°68 de votre périodique favori).

Vous ne le possédez pas, ... ou plus : nous vous l'offrons au prix de 100 BEF (frais d'envoi gratuits) jusqu'au 30 septembre 1995.

Pour le commander, versez 100 BEF à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code article « 315 »

.... Ou payez par carte de crédit en nous envoyant le bulletin de commande page 46.

⁽¹²⁾ -un vulgaire compteur, comme dans votre maison ou appartement, dont le relevé périodique donnera lieu à... facturation entre les deux administrations...

Divers

Les projets du TEC et le métro de Charleroi

Infrastructure

Le 14 avril dernier, le TEC-Charleroi avait organisé une visite des chantiers du métro de Charleroi en l'honneur du Ministre régional des transports de l'époque, André Baudson, aujourd'hui retraité.

En l'absence d'installations électriques opérationnelles, c'est un autorail de l'ASVI, remorquant une ancienne voiture royale, qui a mené les autorités, au départ de la station « Waterloo » en service, sur les chantiers des futures stations « Janson » et « Parc », dans la ville de Charleroi.

On a appris à cette occasion que l'antenne desservant les stations « Janson » et « Parc » sera ouverte au trafic dans un an.

De plus, les autorités ont affirmé leur volonté de parachever le réseau de métro de Charleroi en prolongeant l'antenne actuelle de Gilly jusqu'à la station « Soleilmont », en ouvrant l'antenne de Châtelet jusqu'à Châtelineau, et en rouvrant l'axe de Gosselies, moyennant travaux pour la desserte de Gosselies elle-même.

Ajoutons enfin que l'on prévoit un remaniement complet du site « métro » de la gare de sud de Charleroi.

Matériel roulant

Chacun sait que le TEC-Charleroi dispose de 30 ⁽¹³⁾ motrices articulées doubles de type « BN » opérationnelles pour exploiter le métro de Charleroi, aujourd'hui réduit à deux antennes, celle de Fontaine l'Evêque-Anderlues (lignes 89-90) et celle de Gilly (ligne 66).

Une série d'aménagements est prévue sur ces motrices : installation de caméras de télévision de surveillance, installation de radios de bord,

⁽¹³⁾ - le reste de l'effectif n'est plus opérationnel à ce jour...

installation d'une billetterie magnétique... et, plus original, installation d'un télétexte. A l'aide d'écrans de télévision visibles par les voyageurs, la société initiatrice du projet « télétexte » diffusera une sorte de « journal cyclique » comprenant des messages propres au réseau TEC (lignes de trams et bus, horaires, correspondances...), de la publicité commerciale (informations des commerçants de la ville), des informations propres aux événements socio-culturels, et même des éléments ludiques tels que concours, astrologie...

A nos membres

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

BRUXELLES

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

LIEGE

Librairie Michel Lhomme, rue des Carmes, 7A à 4000 Liège

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

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

VERVIERS

Nostalgie, rue Jardon, 21 à 4800 Verviers

LA LOUVIERE

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

ENGHEN

Jocadis, rue de Bruxelles, 53 à 7850 Enghien

100 % tramway, 100 % belge, 100 % couleurs

Le calendrier mural 1996 de Tram 2000 vient de paraître

Comme l'an passé, l'association Tram 2000 vous propose son splendide calendrier mural consacré entièrement aux tramways de notre pays. Il comporte en effet pas moins de 15 mini-posters (format A4), tous en couleurs, représentant des tramways belges d'hier et d'aujourd'hui.

Dans cette troisième édition, le tramway liégeois, le vicinal d'Anvers, les *Type SJ* de Charleroi, le vicinal belge en Espagne et les 9000 de Bruxelles constituent le côté historique de l'ouvrage. Nous vous laissons le soin de découvrir les dix autres photos.

Ce calendrier quadrilingue, qui démarre dès décembre 1995, est non seulement beau mais fonctionnel avec ses grands chiffres lisibles à distance, son spiralgé WIRE-O permettant la conservation des photos sans que celles-ci ne doivent être arrachées et, amusants et pratiques, les traditionnels calendriers de poche en couleurs à glisser dans votre portefeuille.

Son prix : 365 FB incluant l'emballage et l'envoi postal en Belgique ou en Europe. Le calendrier 1996 de Tram 2000 peut d'ores et déjà être commandé par virement au CCP 000-1567525-05 de l'association. Les calendriers 1994 et 1995 sont encore disponibles au prix de 280 FB/pièce.

Vous pouvez aussi vous procurer le calendrier 1996 aux musées de Woluwe, Edegem, et Schepdael, ainsi que chez Jocadis à Enghien.

Le Calendrier 1996 de Tram 2000 vous est recommandé par le GTF !

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 25/7/95

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

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étranger
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-Quévrain;voitures K4-I11)	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 (ou une photocopie) 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
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**

EURAILSPEED

Le GTF à Lille - samedi 7 octobre 1995

Nous vous donnons rendez-vous à Lille le samedi 7 octobre prochain, à l'occasion du congrès de la grande vitesse ferroviaire européenne, qui est organisé dans cette ville.

Notre programme

Arrivée en train à Lille

Nous vous proposons de rallier Lille en train régulier et nous vous donnons rendez-vous dans le train IC 556 Anvers-Central 7:58, Gand-St-Pierre 8:50, Courtrai 9:13, Mouscron 9:22. Vous pouvez notamment rejoindre ce train via le train IC 530 Eupen 6:04, Verviers 6:26, Liège-Guil. 6:46, Bruxelles-Midi 7:59 (*correspondances aisées de Charleroi, Namur...*), Gand-St-Pierre (A : 8:27). Nous arriverons à Lille-Flandres à 9:45.

La matinée à Lille - « Eurailspeed »

10:00 - 11:45 : visite libre de l'exposition ferroviaire *Eurailspeed* : vous trouverez exposés, en gare de Lille-Flandres, les matériels à grande vitesse européens suivants, que vous pourrez visiter et photographier à satiété :

- BR, SNCB, SNCF : 1 rame *Eurostar* (liaison Paris/Bruxelles - Londres) ;
- FS (Italie) : ½ rame ETR 500 et ½ rame ETR 460 ;
- RENFE (Espagne) : 1 rame AVE (dérivée du TGV « *Atlantique* » français pour la liaison à grande vitesse Madrid - Séville) ;
- DB AG (Allemagne) : 1 rame ICE ;
- SJ (Suède) : 1 rame X 2000 (liaison Stockholm - Göteborg) ;
- SNCF : 1 rame du tout nouveau TGV « *Duplex* » à deux niveaux.

Temps de midi

11:45 - 14:15 : temps libre.

Pour ceux qui le souhaitent, nous organisons, dans un restaurant tout proche de la gare, un *repas collectif facultatif*. Pour le prix de 600 francs belges, TVA et service compris, nous vous proposons le menu suivant : kir, croustade de poisson à l'armoricaine, ½ coquelet au Beaujolais, charlotte aux framboises, café + eau minérale, bordeaux blanc ou rouge à discrétion. *Réservation requise sur bulletin de participation joint.*

□ Après-midi : « Transpole » + Lille-Europe

14:15 : visite du réseau de transport en commun « Transpole » de Lille avec emprunt du tram rénové « Mongy » (réseau complet), de bus de liaison, et d'un tronçon du VAL (*métro automatique*). Nous voyagerons dans des services réguliers : les photographes pourront opérer à chaque changement de véhicule. Itinéraire prévu :

- parcours en « Mongy » de Lille à Tourcoing, y compris la nouvelle section terminale à voie unique ;
- parcours de liaison en bus vers Roubaix ;
- parcours en « Mongy » de Roubaix au Croisé-Laroche (bifurcation du Mongy Roubaix / Tourcoing) ;
- parcours de liaison en bus vers Fort de Mons ;
- parcours en VAL de Fort de Mons à la gare SNCF de Lille-Europe.

La journée se terminera par une **visite guidée de la gare de Lille-Europe** (gare TGV de Lille) et par un retour vers Lille-Flandres (parcours pédestre de moins de 500 mètres).

Train de retour : train IC 592 Lille - Flandres 17:55, Gand-St-Pierre 18:52, Anvers-Central 19:44. Correspondance à Gand pour Bruxelles (*d'où correspondances pour Charleroi, Namur...*), Liège et Welkenraedt à 19:15 (Bruxelles-Midi 19:43, Liège 20:56...).

Nos prix :

Ils comprennent le parcours en train régulier (2e classe) sur le parcours SNCF de Tourcoing - frontière à Lille - Flandres aller-retour, le parcours en « Mongy », bus et VAL circulaire de Lille à Lille, les visites, les frais d'organisation et la TVA.

- Forfait membre du GTF asbl, conjoint, enfant de plus de 4 ans ou ascendant vivant sous le même toit : **300 BEF**
- Forfait non membre GTF asbl : 350 BEF
- Enfant moins de 4 ans : gratuit

La participation des mineurs d'âge est limitée à ceux qui accompagnent leurs parents ou grands-parents : ils voyagent sous leur responsabilité.

Parcours d'approche : si vous ne disposez pas d'un libre-parcours SNCB, nous pouvons vous fournir un billet SNCB 2ème classe aller-retour de toute gare belge à Tourcoing-frontière au prix de 260 BEF.

Inscriptions

Le plus tôt possible (nombre de places limité) et en tout cas avant le 28 septembre 1995 en renvoyant le bulletin de participation ci-contre et en versant simultanément la somme correspondante. **N'oubliez pas de vous munir d'un titre d'identité pour le passage de la frontière.**

GTF asbl - BULLETIN DE PARTICIPATION - voyage **Eurailspeed-Lille** 07.10.95

A renvoyer avant le 28.09.95 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
 ou par FAX au **071/51.66.03** avant 21h30

* Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N° N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

* inscrits au voyage « **Eurailspeed-Lille** » (inscrivez le nombre dans les cases)

	forfait membre GTF asbl à 300 BEF	.....
	forfait non membre GTF asbl à 350 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 4 ans (gratuit)	.....
	repas de midi à 600 BEF	.....
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 260 BEF	.....
TOTAL (*)		.....

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

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

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

Conditions de participation à nos voyages

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

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

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

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

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

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

7. Recommandations générales :

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

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

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

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

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

Journée inédite et familiale de détente à « vélo-rail » samedi 30 septembre 1995

Et si vous passiez avec nous une journée de détente associant chemin de fer, petit effort sportif, archéologie industrielle et patrimoine historique... sans voiture automobile ?

Jugez plutôt. Samedi 30 septembre prochain, nous vous fixons rendez-vous en gare d'**Yvoir** (sur la Meuse, sur la ligne Namur - Dinant), à 9h59 précises, à l'arrivée du train IC 1959 (départ de Namur : 9h38). Un autocar vous y attendra : il vous conduira d'abord à l'ancienne gare de Falaën, via Anhée et le long de l'ancienne *ligne de la Molinee* Tamines - Dinant, toujours équipée de ses rails quoique hors service.

□ Falaën - Denée-Maredsous en draisine

En gare de Falaën, nous attendra à 11 heures une attraction inédite : des **draisines sur rail**, version ferroviaire des célèbres *cuistax* du littoral : ces « vélos-rails » ont quatre places assises, mais fonctionnent à l'énergie des mollets : les deux places avant sont actives et munies de pédales ; les deux places arrières sont passives : ses occupants se laissent conduire.

C'est sur ces véhicules pittoresques que nous parcourrons... ferroviairement la section Falaën - Denée-Maredsous de la défunte ligne 150 (7 bons km aller-retour). L'aller est en rampe douce, sans difficulté pour un(e) adolescent(e) ou adulte « en forme ». Au retour, on descend... pour rentrer à Falaën vers 12h45. Il y a deux options : ou vous souhaitez faire la promenade en draisine en pédalant, ou vous préférez vous laisser conduire : il suffit de nous l'indiquer sur votre bulletin d'inscription et nous appareillerons les groupes...

Si vous ne souhaitez vraiment pas essayer cette attraction, il y aura moyen de rester dans l'autocar, qui vous proposera un aller-retour à l'abbaye de Maredsous, pour y passer une heure de détente (*votre parcours « draisine » vous sera remboursé dans ce cas par nos soins dans le car*).

□ Repas de midi à Houyet

Au retour de Falaën, le car vous conduira à Houyet, où il arrivera vers 13h45. A votre choix, vous pourrez soit vous restaurer à votre guise à Houyet, soit rester dans l'autocar pour participer au repas de midi que nous organisons dans le cadre

champêtre d'une vieille ferme du XIIIe siècle située le long de la ligne désaffectée Houyet - Rochefort - Jemelle. Après le dessert, vous pourrez photographier le pont ferroviaire désaffecté sur la Lesse et le pont routier en pierres enjambant la voie ferrée. Réservation pour le dîner (coût : 600 BEF le couvert) requise sur bulletin d'inscription joint.

□ Le Château de Vêves

De retour à Houyet pour 16h00,... afin de photographier au passage l'autorail régulier Dinant - Bertrix, nous visiterons la château de Vêves, dont les tourelles coiffées de poivrières aiguës et le donjon se détachent dans les bois. Le retour à la gare de Dinant est prévu pour 18h15 (correspondance avec le train IC de 18h36, arrivée Namur 19h04 - correspondances dans toutes les directions).

Nos prix

Notre forfait comprend le parcours car Yvoir - Dinant via Houyet, le pourboire traditionnel au chauffeur, le parcours en draisine, le droit d'entrée au château de Vêves, les frais d'organisation et la TVA.

- Forfait adulte membre GTF asbl ou proche famille : **770 BEF**
- Adulte non membre GTF asbl : **830 BEF**
- Enfant de moins de 12 ans accompagné d'un adulte responsable : **500 BEF**

Parcours d'approche

Laissez votre voiture au garage ! Nous vous proposons un billet de 2e classe aller-retour valable de toute gare belge à Yvoir et retour de Dinant au prix de 230 BEF. Il vous suffit de le commander sur le bulletin d'inscription joint.

Inscriptions

Le nombre de places étant limité aussi bien dans l'autocar que sur les draisines, inscrivez-vous au plus tôt (date limite : 22 septembre prochain). Venez en famille, inscrivez amis et connaissances... C'est une excursion ferroviaire... différente !

Aux participants au voyage en autorail à Gouvy du 5 août dernier

Si vous participez à notre voyage « draisine » du 30/9, et si vous avez dîné avec nous au Centre Sportif de Trois-Ponts le 5 août dernier, agrafez votre ticket de dîner du 5 août, paraphé par nos soins, au présent bulletin d'inscription. Vous pouvez déduire 50 BEF sur le total de votre inscription du 30 septembre.

Ce ticket est sans valeur pour une autre occasion. Il n'est pas remboursable en espèces.

GTF asbl.

GTF asbl - **BULLETIN DE PARTICIPATION** - voyage « draisine » - 30.09.95

A renvoyer avant le 22.09.95 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL
 ou par FAX au 071/51.66.03 avant 21h30

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

Rue N° N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

* **inscrits au voyage** du 30.09.95 (*inscrivez le nombre dans les cases*)

	adulte(s) membre GTF asbl à 770 BEF	.....
	adulte non membre GTF asbl à 830 BEF	.....
	enfant(s) de moins de 12 ans à 500 BEF	.....
	repas de midi à 600 BEF	.....
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 230 BEF	.....

TOTAL (*)

--

Inscrivez le nombre ci-dessous :

	participant(s) parcours draisine « sportif » (en pédalant)	[= suppl. A]
	participant(s) parcours draisine passager (sans pédaler)	[= suppl. B]
	participant(s) préférant la visite de l'abbaye de Maredsous aux draisines	
	nombre de tickets « dîner » du 05.08.95 à Trois-Ponts joints (valeur: 50F pièce)	

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-EUROCARD belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
	n° EXP
	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, B.P. 191, 4000 LIEGE 1 (<i>évités si possible ce mode de paiement SVP</i>).
	(<i>de l'étranger uniquement</i>) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 LIEGE 1.

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

Conditions de participation à nos voyages

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

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

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

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

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

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

7. Recommandations générales :

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

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

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

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

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

* le respect de l'horaire 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.