

99 Janvier
1996

Périodique trimestriel
Dix-neuvième année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



GTF

transfer

GTF asbl - Boîte Postale 191 - B-4000 Liège 1

SOMMAIRE

NOUVELLES DE LA SNCB.....	7
LA SNCB PAR LIGNE	7
LE MATERIEL DE LA SNCB	24
LES COMMANDES DE MATERIEL NEUF DU DEPARTEMENT DU MATERIEL DE LA SNCB	32
LA MAINTENANCE DES LOCOMOTIVES MISES A LA DISPOSITION DE TUC-RAIL	34
NOUVELLES AUTOMOTRICES TRIPLES.....	36
LES VOITURES A VOYAGEURS ACTUELLES DE LA SNCB	40
PERSPECTIVES FUTURES POUR L'EXPLOITATION DE LA SNCB	50
ACTIVITES DU GTF ASBL.....	56
NOTRE PROCHAIN GRAND VOYAGE A L'ETRANGER - FRANCE.....	56
UN NOUVEAU TRANS-FER HORS SERIE : LES LIGNES NOUVELLES DE LA SNCB.....	59

COLOPHON

Rédaction et revue de presse : H. Arden, J. Braive, J. Ferrière, J. Laterre, P. Lemja,
J.CL. Léonard, M. Machine, A. Tenaerts

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1200 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est attendue à l'adresse suivante :
GTF asbl - rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.

Photos de couverture

avant : train spécial du GTF asbl le 16 décembre 1995 sur la ligne
Esplechin-frontière - Maubray, première section de la ligne belge à grande vitesse
arrière : locomotives diesel série 76 de la SNCB (rachetées d'occasion aux NS)
à la base de Saint-Druon (Antoing) le 9 décembre 1995
(photos J. Ferrière)

Trans-fer nouveau est arrivé...

avec nos meilleurs voeux pour 1996 !



**Un convoi automoteur du GTF asbl quitte la gare de Denée-Maredsous
(ligne 150 Tamines - Dinant - photo J. Ferrière - 30.09.95)**

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

Si l'étiquette est BLANCHE :

A la date du 1er janvier 1996, nous accusons bonne réception de votre cotisation 1996 : nous vous remercions de votre soutien. Notre particulière gratitude va à nos membres qui ont pu nous soutenir « plus », soit en versant une cotisation « membre protecteur », soit en arrondissant le montant de leur cotisation. C'est grâce à vous que nous avons pu renouveler la présentation de Trans-fer.

Votre carte de membre vous parviendra au courant du mois de mars. Et maintenant, passez directement à la page 6...

Si l'étiquette est JAUNE :

Sauf erreur de notre part à signaler à notre secrétariat, nous n'avons pas reçu votre cotisation 1996 à la date du 1er janvier 1996. Sans réaction de votre part, votre abonnement à Trans-fer sera interrompu au prochain numéro... alors que c'est le n°100!

Espérant vous garder au nombre de nos membres, nous vous prions de verser au plus tôt votre cotisation selon la procédure indiquée ci-après : faites-le **avant le 15 février prochain**, date à laquelle nous préparerons les étiquettes-adresse de notre prochain numéro.

*Pour tout problème relatif à votre cotisation,
voici l'adresse de notre secrétariat :*

**GTF asbl-secrétariat, c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68,
B - 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. fax : 071/51 66 03 (avant 21h30)**

TAUX de COTISATION 1996

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

☐ **Membre adhérent avec service de Trans-fer** (code "*membre A*") : 300 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et la distribution de Trans-fer ; nous vous en remercions déjà).

☐ **Membre adhérent avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel** (code "*membre B*") : 480 BEF minimum.

☐ **Membre protecteur avec service de Trans-fer** (code "*membre P*") : 520 BEF minimum.

☐ **Membre protecteur avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel** (code "*membre C*") : 750 BEF minimum

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

→ Si vous habitez l'étranger :

* Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "*membre A*") : 450 BEF minimum

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

* Membre protecteur avec service de Trans-fer (*membre "P"*) : 550 BEF minimum.

* Membre protecteur avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre "C"*) : 830 BEF minimum.

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

Comment verser votre cotisation ?

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

→ versez votre cotisation au **compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège**. Indiquez en communication : "1996 - membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre" (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer).

Vous pouvez aussi payer par carte de crédit (formulaire préimprimé page 62 de ce numéro).

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

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

→ par carte de crédit : vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou Eurocard" en utilisant le formulaire que vous trouvez en page 62.

→ par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège 1.

Trans-fer nouveau est arrivé !

Pour paraphraser la liturgie des amateurs de Beaujolais, Trans-fer nouveau est arrivé. La SNCB n'a pas le monopole des changements de livrée... !

Vous aviez été nombreux à nous taquiner depuis quelque temps : n'allait-on pas bientôt arriver au numéro 100 de Trans-fer ? Le GTF asbl allait-il créer un événement à cette occasion ?

Cet événement, nous avons décidé de l'offrir... pour les étrennes de nos membres, avec une présentation complètement renouvelée et modernisée de Trans-fer : nouveau graphisme de couverture, utilisation de la couleur, meilleur papier, meilleure mise en pages, et surtout reproduction des photos de qualité supérieure.

Voilà pour le contenant. Pour le contenu, nous ferons tout pour rester ce que nous avons toujours été : une revue pour tous les budgets, qui serre au plus près l'actualité ferroviaire belge, tout en ne dédaignant pas de publier des études de fond dans des numéros hors série... Voyez notre nouvelle publication sur « *les lignes nouvelles de la SNCB* », qui vous est proposée en page 59.

Nous voudrions encore une fois remercier nos correspondants de toutes les informations qu'ils nous transmettent : sans eux, nous ne connaîtrions pas les tenants et les aboutissants du rail belge, tous les aspects du métier du cheminot... et nous ne pourrions pas soutenir le rail avec autant de vigueur, à une époque où les sociétés de transport en commun par chemin de fer de plusieurs pays d'Europe - dont la Belgique - se débattent dans de sérieuses difficultés...

Et vous, cher lecteur et membre, auriez-vous des informations à partager : textes, articles... et photos - notre nouvelle présentation le permet - sont les bienvenus en permanence à la rédaction de Trans-fer. Ecrivez-nous !

Merci déjà de votre aide... et bonne lecture !

La rédaction de Trans-fer

Notre adresse :

GTF asbl, rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne

□ Futures électrifications

Le conseil d'administration de la SNCB de ce 22 décembre 1995 a confirmé la mise à fruit de l'électrification des lignes 73 Deinze - la Panne (service d'été 1996 - 3 kV), Boom - Puurs (3 kV) et Rivage - Gouvy (25 kV 50 Hz - travaux entre 1997 et 1999). En outre, l'électrification de l'Athus-Meuse en 25 kV 50 Hz reste évidemment aussi inscrite à l'ordre du jour.

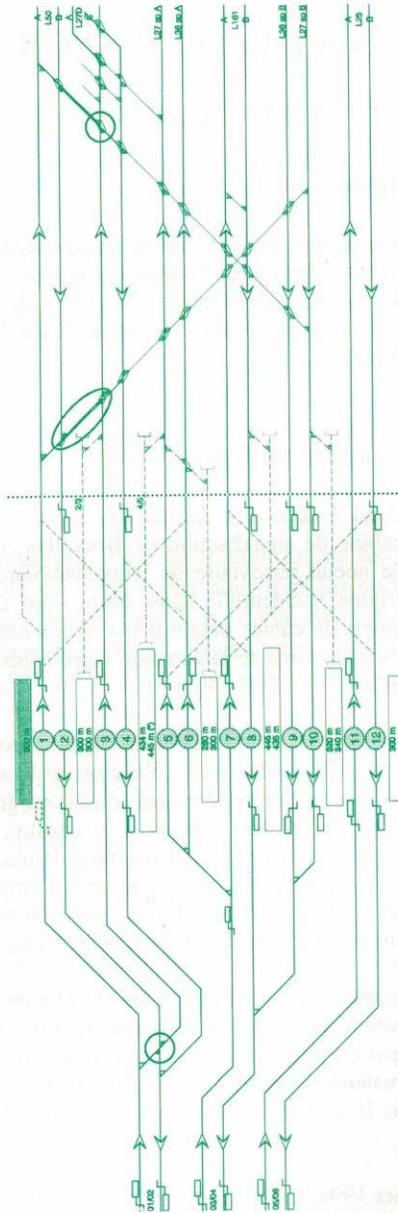
□ Ligne 0 - incendie à la gare de Bruxelles-Nord

Dans la nuit du 3 au 4 décembre dernier, un important incendie s'est déclaré dans le câblage de la cabine de signalisation de Bruxelles-Nord et a complètement paralysé le trafic dans le noeud ferroviaire de Bruxelles-Nord, point névralgique du réseau. L'incendie, d'origine accidentelle sans doute - un court-circuit (?) - s'est propagé à travers les tunnels de câbles datant d'il y a une cinquantaine d'années, en fait au moment de la mise en service de la Jonction Nord-Midi, et ne disposant pas de dispositifs anti-feu modernes.

Les conséquences de ce sinistre ont été très graves pour l'exploitation ferroviaire : signaux et aiguillages des grills d'entrée et de sortie (vers la Jonction Nord-Midi) n'étaient plus manoeuvrables dans les conditions de sécurité obligatoires à la SNCB. Aussi, dans les heures qui ont suivi le sinistre, la SNCB a-t-elle dû suspendre tout trafic dans la Jonction et limiter les trains le plus souvent à Schaerbeek et Bruxelles-Midi, tout en demandant à ses voyageurs d'emprunter le réseau de la STIB : quand on sait que la Jonction Nord-Midi est journalièrement traversée par 1000 des 3500 convois circulant sur le réseau belge, on mesure l'ampleur du problème.

Dans les jours qui ont suivi, la SNCB a pu rétablir un service partiel dans la Jonction Nord-Midi, même si une série de trains de navetteurs ont vu leur terminus reporté, quand ils n'ont pas été supprimés. Néanmoins, les évolutions des voyageurs à Bruxelles-Nord étaient malaisées vu que les indicateurs automatiques de départ des trains (grand tableau dans le hall et panneaux à quai) étaient totalement hors service, eux aussi.

A partir du 2 janvier 1996, la SNCB a mis en service une cabine de signalisation provisoire, de technologie informatisée « EBP », et installée dans les locaux de l'ancien buffet de la gare. En fait, celle-ci ne pourra commander que certains des aiguillages et signaux du grill côté Jonction Nord-Midi : à savoir six aiguillages, et les signaux correspondants, dont deux signaux supplémentaires. Côté Schaerbeek, toute



Nouveau PSS de Bruxelles-Nord au 2 janvier 1996 : la Jonction est à gauche, Schaerbeek à droite ; les deux signaux additionnels se trouvent à l'entrée de la voie 1 et des voies 5-6-7 côté Jonction (document SNCB)

manoeuvre des aiguillages restera impossible dans la zone d'action de la cabine sinistrée de Bruxelles-Nord. C'est la cabine III de Schaerbeek qui aiguillera les trains vers leur direction respective.

Dans le courant de l'année 1996, la SNCB mettra en service une nouvelle cabine informatisée à Bruxelles-Nord : planifiée à l'origine pour 1998, cette cabine sera donc installée deux ans plus tôt. A quelque chose, malheur est bon...

□ Ligne nouvelle n° 1 - Esplechin-frontière - Lembeek

Comme annoncé dans notre livraison précédente, les travaux de pose de la double voie de la première ligne belge à grande vitesse ont débuté, côté belge, le 3 octobre 1995, très précisément à Maubray, près d'Antoing. Un mois plus tard, le 2 novembre à 15 heures précises, le raccordement des voies belges et françaises a eu lieu à la frontière géographique, à Wannehain (F) - Esplechin (B) précisément : deux petites bourgades rurales dont le nom, jusqu'ici inconnu des non-autochtones, va devenir familier des cheminots et amateurs...

Signalons que la frontière géographique est précisément située au PK (SNCF) 209.788 de Paris, BK (SNCB) 88.081 de Bruxelles. Côté français, à quelques mètres de la frontière, la SNCF a aménagé une voie d'évitement avec tiroirs, accessible dans les deux sens, avec quai sommairement aménagé. Cette installation est prévue non seulement pour les trains de travaux, mais aussi comme installation de secours où l'on pourrait transborder aisément les voyageurs d'un TGV en détresse. Ce genre d'installation jalonne les lignes à grande vitesse françaises : il est néanmoins piquant de constater son installation à la frontière géographique... Côté belge, une installation de transbordement de secours sera aménagée du côté d'Ath, non loin de la base permanente dite « du Coucou », là où la ligne à grande vitesse longera l'actuelle ligne 94 Hal - Tournai.

Pour la petite histoire, précisons enfin que le rail français était arrivé à Wannehain (frontière française) quelques semaines avant le rail belge. La SNCF avait même fait procéder à l'installation de quelques centaines de mètres de rails provisoires sur territoire belge afin de disposer d'un tiroir pour la manoeuvre de ses trains de travaux. Cette installation a évidemment disparu aujourd'hui.

Pour revenir au tronçon Esplechin - Maubray, et à son raccordement à voie unique à la dorsale wallonne (ligne 78), dont la voie est également posée, précisons que les travaux ne sont pas encore terminés : il faut notamment stabiliser la voie, la clôturer, installer la signalisation, et électrifier. Rappelons que c'est le courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz qui sera utilisé sur la ligne belge à grande vitesse : une section de séparation, avec zone neutre, sera installée sur le raccordement à la dorsale wallonne à Maubray, pour réaliser la jonction avec le courant continu 3000 volts utilisé sur les lignes classiques de la SNCB. En attendant la mise en service d'une puissante sous-station à Chièvres, près d'Ath, qui alimentera la ligne à grande vitesse belge, l'énergie électrique utilisée entre Esplechin et Maubray sera fournie par la sous-

station SNCF de La Flamengerie, à quelques 10 km de Lille en direction de Calais. Un dispositif de comptage d'énergie, analogue à celui qui est actuellement en service entre Blandain et Baisieux, sur la ligne Tournai - Lille, sera installé à Wannehain - Esplechin, pour facturation à la SNCB des kW fournis sur le tronçon belge de la ligne à grande vitesse.

Le GTF asbl a eu le plaisir d'organiser une des premières circulations ferroviaires de voyageurs sur le tronçon Maubray - frontière française le samedi 16 décembre dernier pour une centaine de membres : voyez notre photo de couverture. Nous publierons par ailleurs les meilleures photos de ce voyage dans notre nouveau Trans-fer hors série « *Les lignes nouvelles de la SNCB* » : voyez ci-après en page 59.

□ La nouvelle ligne 11 de la SNCB, via le pont du Noordland

Nous l'avons annoncé dans nos deux livraisons précédentes : depuis le 2 juin 1995, le port d'Anvers offre un atout supplémentaire pour le rail, avec la mise en service d'une nouvelle ligne à voie unique franchissant le pont fixe du Noordland. Grâce à ce pont, et à la nouvelle ligne SNCB qui le franchit, la durée de l'acheminement des marchandises vers les entreprises situées à l'ouest du Kanaaldok a été réduite de plus de la moitié...

Jusqu'à présent en effet, le trajet entre la gare de formation d'Anvers-Nord et BASF, l'entreprise la plus éloignée, située de l'autre côté du Kanaaldok, durait 1h10. Mais, lorsque le pont mobile de Lillo était fermé, il fallait compter dans les meilleurs cas quatre heures environ : c'était le cas de figure le plus fréquent. Un autre itinéraire était alors possible, via la ligne industrielle 221 et un très long détour par les ponts des écluses Baudouin et van Cauwelaert, ainsi que les ponts Petroleum, Noordkasteel, d'Oostweel et de Wilmarsdonk. Il va de soi que ce point noir devait être éliminé le plus rapidement possible.

La prolongation de la ligne 11 Y Schijn - Y Stabroek sur quelque dix kilomètres au nord - à partir de Berendrecht - via la berme centrale de l'autoroute A 12 et le pont fixe du Noordland a résolu le problème. Car le pont du Noordland ne devait pas être mobile : il enjambe la liaison Escaut - Rhin, qui n'est jamais empruntée par des bateaux de haute mer : il ne s'agit que de convois de poussage et de barges.

Sur cinq kilomètres, la nouvelle ligne à voie unique est donc établie sur la berme centrale de la nouvelle autoroute A 12 vers les Pays-Bas, une artère construite en 1991 pour dédoubler la liaison existante entre Anvers et Rotterdam via Breda, et dont la berme centrale avait été prévue, à la sortie d'Anvers, pour aménager une voie ferrée. A la sortie de cette section, un pont sur le Havensweg permet à la ligne ferrée de quitter la berme centrale pour aborder le pont du Noordland et les cinq kilomètres de la section terminale notamment vers le complexe BASF, le géant de la chimie européenne, où le volume transporté par chemin de fer est en forte augmentation : grâce à la nouvelle ligne, des trains complets peuvent être organisés directement depuis

l'usine-mère BASF située à Ludwigshafen en Allemagne, jusqu'à sa filiale d'Anvers, sans même passer par la gare de formation d'Anvers-Nord.

Outre BASF, la nouvelle ligne pourra desservir la Belgian Refining Corporation, Solvay, Nafta, Monsanto, Gamatex et Degussa.

Projets : la ligne 11, future artère internationale ?

Actuellement, la ligne 11 est à simple voie, en traction autonome. Mais la SNCB a réservé la place pour porter la ligne à double voie en cas de besoin. De plus, l'électrification de cette ligne est à l'étude. Enfin, cette ligne, dont le terminus actuel est situé à un jet de pierre de la frontière néerlandaise, pourrait être prolongée chez nos voisins du nord pour être branchée, à quelque six kilomètres seulement à vol d'oiseau de la frontière, sur l'artère Roosendaal - Vlissingen (Flessingue) des Nederlandse Spoorwegen, qui est équipée à double voie et électrifiée en 1500 volts courant continu, selon le standard usuel outre Moerdijk.

Si ce projet transfrontalier était réalisé, la SNCB et les NS disposeraient, grâce à la ligne 11 et son prolongement néerlandais, d'une alternative à l'actuelle ligne 12 Anvers - Essen - Roosendaal, parfois surchargée, et créeraient ainsi une liaison performante entre les ports d'Anvers et de Rotterdam.

□ Qu'est devenue la ligne 31 Liers - Rocourt - Ans ?

Pratiquement abandonnée après la suppression de son trafic voyageurs en... 1941 et après la disparition des charbonnages du plateau d'Ans dans le courant des années cinquante, cette courte ligne de 6 kilomètres de long a été rouverte au trafic des voyageurs en octobre 1973, d'abord en traction diesel pour assurer la desserte de Liège-Palais, devenu temporairement inaccessible au départ de Liège-Guillemins du fait des travaux d'électrification, puis en traction électrique (mai 1976) dans le cadre d'un vaste projet de desserte suburbaine de Liège.

Ce projet, qui prévoyait une desserte type « RER », en forme de gigantesque « 8 », d'Ans à Flémalle via Montegnée ou Liers et les lignes des deux rives de la Meuse via Tilleur ou Seraing, avait été préparé dans le courant des *gloden sixties* pour ramener au rail la clientèle des établissements industriels, qui délaissait petit à petit le rail pour la voiture individuelle.

La SNCB avait bien fait les choses entre Liers et Ans : ligne électrifiée à voie unique, vitesse de référence fixée à 70 km/h, voie d'évitement à Rocourt, où le bâtiment de gare, reconditionné, avait été équipé d'un poste de block avec signaleur et d'un guichet pour la délivrance des billets, points d'arrêt à Rocourt-Clinique (à deux pas de la plus grosse maternité de la région), Alleur (à deux pas d'une zone industrielle et commerciale), Ans-Est (à deux pas du zoning industriel), et Ans, en correspondance avec les trains de la ligne Liège - Bruxelles.

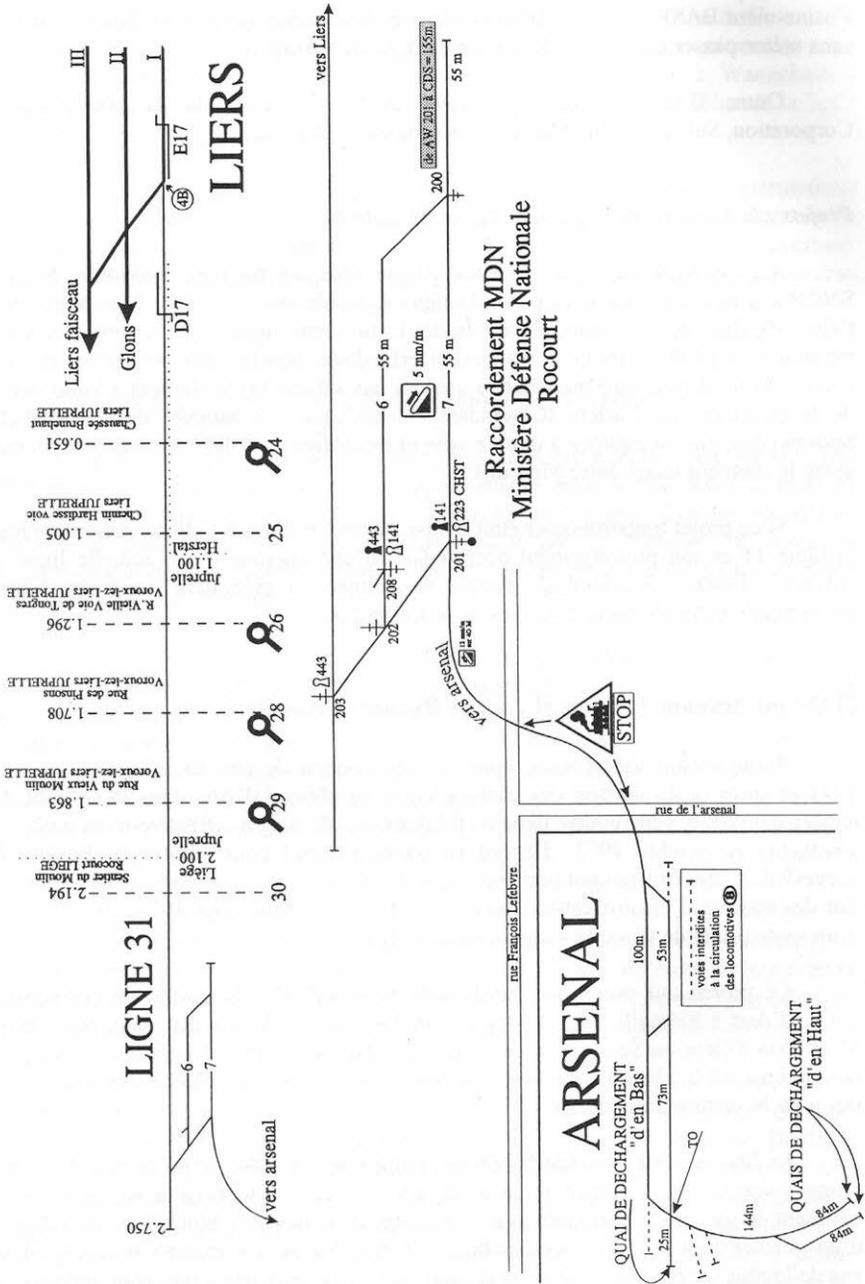


Schéma des installations actuelles de la ligne 31 (doc. SNCB)

Hélas, la mise en service de trains omnibus cadencés à l'heure entre Liège-Guillemins, Herstal, Liers, Rocourt et Ans, y compris le week-end, avec service renforcé aux heures de pointe, en traction diesel, puis électrique, ne draina pas une clientèle suffisante. En fait, le réseau « bus » de la région n'avait pas été restructuré, et les gens continuèrent à garder leurs anciennes habitudes : les autobus de la STIL et de la SNCV, qui offraient à Rocourt et Ans une liaison avec le centre-ville offraient un cadencement 5 fois plus élevé et surtout des tarifs beaucoup plus attractifs. Bref, dans une ville où la part des déplacements en voiture individuelle ne cesse de s'accroître depuis 25 ans au détriment d'un transport public pas vraiment performant faut-il l'écrire, cette ligne suburbaine partait vraiment perdante.

En 1984, dans le cadre du plan IC-IR, la desserte de cette ligne fut supprimée et les 70 millions de francs (valeur 1970 !) investis dans sa modernisation et son électrification perdus... Quelques années plus tard, la SNCB décida de désélectrifier la ligne, pour un coût de 2 millions de francs supplémentaires. Le District Sud-Est argua qu'il n'y avait plus de raison de maintenir cette ligne électrique : plus de trafic voyageurs, pas de trafic marchandises de transit. En cas d'obstruction sur la ligne 36 entre Ans et Liège, un itinéraire de déviation performant existait déjà : la ligne marchandises à électrifiée à double voie Voroux - Kinkempois.

Actuellement, seuls les mâts caténares sont restés en place le long de la ligne, derniers vestiges d'un service ferré aujourd'hui disparu...

Restait un gros client qu'il fallait continuer à desservir en trafic marchandises et qui est embranché sur la ligne 31 : l'*arsenal militaire* de Rocourt, qui assure notamment l'entretien du matériel lourd de l'armée belge, tel que les chars, reçus et réexpédiés par rail, sur des wagons surbaissés. Après la suppression du trafic des voyageurs, l'Arsenal fut d'abord desservi au départ d'Ans. Aujourd'hui, pour des raisons de rationalisation, c'est la gare de Liers qui se charge de cette desserte, par l'autre bout de la ligne...

Aujourd'hui, la ligne 31 est exploitée en navette, au départ de la gare de Liers, sous le régime de ligne à exploitation simplifiée : elle est embranchée sur la voie I de Liers, et un seul parcours à la fois y est admis. Le signal de la voie I étant non « commandable à l'ouverture » vers la ligne 31, le départ du train de desserte est autorisé sous couvert d'un « bon de dépassement » S 422. C'est à la BK 2350 que se trouve l'aiguillage permettant d'accéder au raccordement « *Ministère de la Défense Nationale* ». Six passages à niveau jalonnent cette section, dont deux sont automatisés et quatre autres sans installation particulière, ce qui oblige la SNCB à faire escorter chaque train par deux agents chargés de présenter le réglementaire disque « C3 » aux usagers de la route.

Les trains desservant la ligne 31 sont assurés en simple traction par la locomotive de manoeuvres de Liers.



Autorail spécial GTF asbl le 5 août 1995 à Liers (bifurcation lignes 31 à gauche et 34 à droite où circule l'IR Liège - Hasselt - Anvers-Central) - photo J. Ferrière

Au delà de l'aiguillage donnant accès à l'arsenal de Rocourt, un heurtoir a été implanté au droit de l'ancien bâtiment de gare de Rocourt, à la BK 2.750. Au delà de celui-ci, la ligne est considérée comme hors service pour les besoins de la SNCB, mais est maintenue en état à la demande du *Comité Interministériel des Chemins de Fer*.

□ Ligne 36c dite « de l'aéroport »

Dans nos deux livraisons précédentes, nous avons décrit les travaux en cours afin d'équiper notre aéroport national d'une gare de chemin de fer digne du XXI^e siècle.

Voici maintenant des précisions sur le devenir de la courte antenne actuelle, qui décrit un grand « S » une fois déboîtée de la ligne 36 Bruxelles - Liège, afin de desservir l'aéroport.

La ligne devrait être rectifiée et posée en tunnel sous les pistes de l'aéroport : bien sûr le gain de temps sur une distance de quelque 1,6 km sera peu significatif. Ce qui importe, c'est surtout l'orientation de la nouvelle gare en construction, perpendiculaire à l'implantation actuelle, de manière à pouvoir, après 2000, prolonger la ligne vers Zemst, où elle serait embranchée à une future ligne vers Anvers, qui longerait l'actuelle autoroute E 19. De plus, côté Zaventem, la ligne 36c serait embranchée à la ligne 36 à la fois côté Bruxelles (comme aujourd'hui), mais aussi côté

Louvain et Liège. Quand on sait que cette ligne 36 supportera le trafic TGV Bruxelles - Cologne, on voit que la SNCB veut se ménager la possibilité de desservir l'aéroport en TGV, comme à Roissy ou Lyon-Satolas en France.

D'autre part, depuis le 2 janvier 1996, tous les trains de desserte de l'aéroport sont systématiquement prolongés jusqu'au terminal TGV de Bruxelles-Midi : l'intention est évidemment de réaliser des correspondances avion/train notamment avec les Eurostars vers Londres ou les TGV vers Paris.

A cette date, la voie 1 A en cul-de-sac de Bruxelles-Central, spécialement aménagée pour le terminus des trains de l'aéroport alors que les travaux de la Jonction Nord-Midi battaient leur plein, n'a plus aucune utilité...

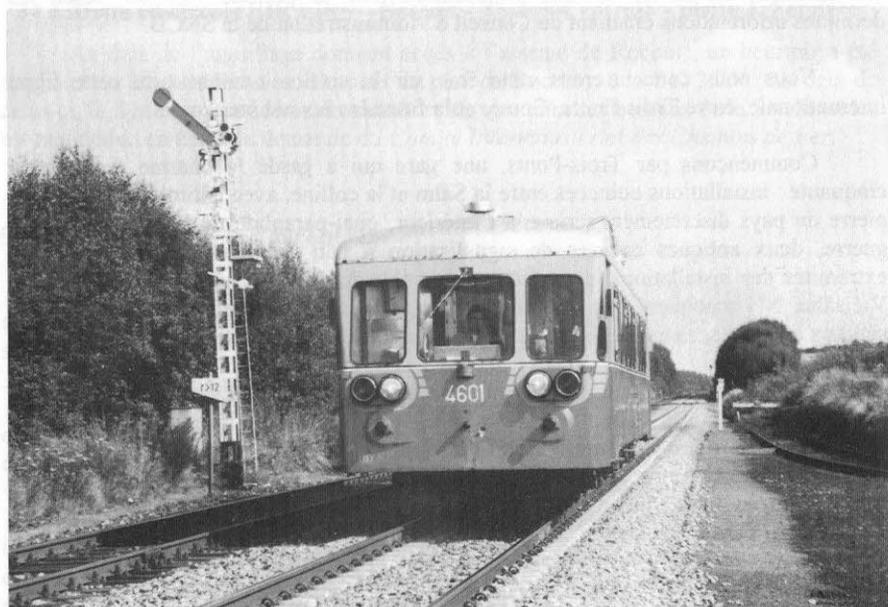
□ Ligne 42 Rivage - Gouvy : petite photographie de la section Trois-Ponts - frontière luxembourgeoise

L'organisation par notre Association, le samedi 5 août dernier, d'un voyage en autorail série 46 sur la ligne de l'Amblève et de la Salm, jusqu'à la frontière luxembourgeoise, nous a donné l'occasion de faire le point sur cette artère, dont la physionomie devrait prochainement être bouleversée dans le cadre de son électrification en 25 kV 50 Hz, programmée pour la période 1997-99, selon les dernières informations émanant du Conseil d'Administration de la SNCB.

Nous nous concentrerons cette fois sur la section « haute » de cette ligne internationale, entre Trois-Ponts, Gouvy et la frontière luxembourgeoise.

Commençons par Trois-Ponts, une gare qui a gardé le charme des années cinquante : installations coincées entre la Salm et la colline, avec bâtiment en brique et pierre du pays discrètement rénové à l'intérieur, quai-parapluie de l'immédiat après-guerre, deux antiques cabines de signalisation à bâti Siemens et surélevées aux extrémités des installations, petit faisceau marchandises, cour, tunnel à la sortie côté Vielsalm. N'y manquent que la remise à locomotives, démolie en juillet 1967, et les signaux à palettes, remplacés par des cibles lumineuses depuis belle lurette déjà.

Trois-Ponts, une gare bercée par les arrêts des trains Liège - Luxembourg, toutes les deux heures... Ajoutons quelques trains de pointe, un train autos-couchettes en saison et les trains de marchandises au long cours faisant la navette entre le port d'Anvers et la sidérurgie grand-ducale et nous aurons un panorama de l'activité de la gare de Trois-Ponts, où règnent en maître les locomotives série 55 en livrée multicolore, vertes ou jaunes, mais obligatoirement bleues pour les trains Liège - Luxembourg, dont les voitures M4 ont besoin de la génératrice de cette petite série de locomotives. Pour les voyageurs, la 1ère voie de Trois-Ponts reçoit les trains pour Liège et la troisième les trains pour Luxembourg. La seconde, voie d'évitement, ne reçoit, en période scolaire, que le seul train de voyageurs faisant terminus à Trois-Ponts : il s'agit d'un convoi mis en marche le matin à Gouvy, pour desservir les écoles de Vielsalm surtout et accessoirement de Trois-Ponts : la composition du train, à



↑ ambiance ferroviaire en gare de Trois-Ponts (train spécial « Vennbahn »)
(photo R. Marganne - 5 août 1995)

↓ autorail spécial GTF asbl à Bovigny, devant le dernier signal à palettes
du district Sud-Est (photo J. Ferrière - 5 août 1995)

l'ambiance garantie, est remarquable : une locomotive série 55 et... une voiture M2 de 2ème classe. Une fois arrivé à Trois-Ponts, ce mini-convoy retourne à vide à Gouvy !

La cour à marchandises, elle, est fermée : toutefois, ses installations sont utilisées par le service de la Voie de la SNCB. Quant à la bifurcation vers Stavelot, elle existe toujours bien sûr. Si la ligne vers Sart et Spa n'est plus qu'un souvenir, la ligne 45 vers Malmédy, Waimès et Wévercé est toujours fonctionnelle pour des raisons militaires et touristiques. C'est en effet par là que les trains de chars rejoignent le camp d'Elsborn, desservi par la gare de Sourbrodt, aussi bien au départ de Trois-Ponts qu'au départ de Jünkerath, en Allemagne, par Losheimergraben. Ce complexe de lignes est entretenu par le Ministère belge de la Défense Nationale, mais est aussi emprunté par les trains touristiques de l'asbl Vennbahn, qui, à la belle saison, aboutissent à Trois-Ponts, avec leur belle locomotive à vapeur d'origine allemande, série 50...

Quittons Trois-Ponts et entamons la rude rampe vers Gouvy : celle-ci nécessite la double traction pour les trains de marchandises... et pour les trains de voyageurs lourds. Jusqu'à Vielsalm, la ligne se fraye un chemin dans la très encaissée vallée de la Salm. Ses caractéristiques : un seul tunnel, long de 345 mètres, à la sortie de Trois-Ponts, de nombreuses courbes et contre-courbes, d'importants dévers qui ont parfois nécessité une assiette asymétrique des deux voies et l'installation de multiples graisseurs de rail. Une gare remarquable sur cette section : Grand-Halleux, point d'arrêt aujourd'hui fermé au trafic voyageurs, par les grâces d'un plan IC-IR aux résultats aujourd'hui contestés. Pourtant, la gare de Grand-Halleux était idéalement située au coeur du village. Toutes ses installations sont néanmoins restées en l'état : bâtiment reconstruit après 1945, quais, signalétique et éclairage sont toujours fonctionnels car ce point d'arrêt peut être ouvert à la demande, notamment pour le gros centre de formation des jeunes des Pères salésiens situé non loin de là à Farnières.

La gare de Vielsalm est le seul point d'arrêt encore ouvert sur cette section : son bâtiment de gare se délabre dans l'attente d'une reconstruction planifiée... dans des temps financièrement meilleurs. Ici, comme à Trois-Ponts, il y a trois voies à quai, et une cour à bois, aujourd'hui rouverte au détriment de celle de Gouvy. Le site de Vielsalm garde encore le souvenir des lignes ferrées disparues qui y aboutissaient : ainsi, la moyenne surface « Spar », située à l'entrée de la ville côté Trois-Ponts occupe-t-elle l'assiette de l'ancienne ligne Vielsalm - Born - Saint-Vith. A la sortie de la gare côté Gouvy, on peut encore apercevoir un pont en béton qui livrait passage au vicinal Vielsalm - Lierneux.

C'est entre Vielsalm et Gouvy que la rampe de la ligne est la plus rude : 1,81 pour mille au maximum non loin de Bovigny : aussi, c'est la seule section de ligne que la SNCB laissera à double voie, au moment de son électrification. La ligne est jalonnée de points d'arrêts aujourd'hui disparus : à Cierreux, le site de la gare, non loin de l'antique centrale hydroélectrique, est méconnaissable : le passage à niveau a été supprimé et la route Vielsalm - Clervaux déplacée afin de franchir le chemin de fer. Le cas de Bovigny est encore plus remarquable : le poste de block n° 16, qui s'y trouve est encore muni de signaux à palettes, les derniers de la région liégeoise, voire de tout

le réseau SNCB... Ce poste de block n'est desservi que par intermittence, pour les manoeuvres sur la « voie réservée » de la gare, munie d'une rampe de chargement pour chars : elle dessert l'entrepôt de l'OTAN, géré par l'armée allemande et situé à quelques kilomètres de là. Cette installation militaire devrait être fermée fin 1996 ou début 1997 : que deviendra alors la gare de Bovigny ?

Travail préparatoire à l'électrification: la voie du sens Gouvy - Vielsalm est déjà complètement renouvelée et posée sur traverses en béton.

En vue de Gouvy, et des premiers poteaux caténaux 25 kV 50 Hz, propriété des Chemins de Fer Luxembourgeois, on perçoit encore bien les vestiges de la bifurcation des Prâles et du saut de mouton, qui livrait passage à la ligne 163 vers l'est et Saint-Vith ou Lommersweiler.

Le bâtiment de gare de Gouvy vient d'être intérieurement rénové. En fait, les installations de la gare comportaient trois bâtiments principaux : le premier à l'usage du personnel technique, une lampisterie et le bâtiment principal. Le premier est en voie de démolition et la lampisterie convoitée par le Syndicat d'Initiative, qui espère y installer un bureau d'accueil. Le bâtiment principal, lui a vu ses façades repeintes, ainsi que ses menuiseries et corniches. La marquise a été, elle aussi, rajeunie. A l'intérieur, carrelage et chauffage ont été refaits et certains locaux ont été redistribués : l'ancienne cafétéria abrite maintenant le personnel technique (*électros* et *ajusteurs*) et leur matériel. La salle d'attente a été déplacée et équipée d'un nouveau mobilier, et un nouveau guichet est à la disposition des voyageurs. Quant à l'ancien sas d'entrée, il a été transformé en bureau pour le chef de gare adjoint. Car la gare de Gouvy occupe encore un nombreux personnel : il y a notamment un dépôt de chefs-gardes d'une quarantaine de personnes, et un dépôt de conducteurs qui comporte encore 48 agents (on vient de 80... !).

Depuis son électrification en 25 kV 50 Hz, Gouvy reçoit déjà des locomotives luxembourgeoises série 3600 venant relayer les diesel belges série 55 en tête de certains trains de marchandises : pour le trafic voyageurs, c'est actuellement impossible tant qu'on utilisera des voitures de type M4, dont les circuits électriques sont incompatibles avec ces locomotives. Par contre, un train de pointe Luxembourg - Gouvy de la soirée est assuré avec une très récente automotrice électrique « Z2 » des CFL. Les trains du sens Gouvy - Luxembourg sont reçus voie 2, la voie 3 sert au sens opposé, et la voie 4 est la voie réservée aux trains faisant terminus à Gouvy : on se souviendra que c'était l'ancienne voie de départ des autorails vers Bastogne et Libramont, supprimés en 1984 dans le cadre du plan IC-IR : une ligne que les conducteurs de Gouvy adoraient desservir et qui était surtout fréquentée par une clientèle scolaire. Elle st aujourd'hui défermée dès la sortie de Gouvy...

Au-delà de Gouvy, il reste à parcourir quelques kilomètres électrifiés, à voie unique, jusqu'à la frontière luxembourgeoise : la rampe reste rude, car il faut franchir la ligne de partage entre le bassin de la Meuse et celui du Rhin. La frontière, à la BK 80.133 (SNCB) se trouve au droit d'un passage à niveau, où les CFL ont poussé le

souci du détail jusqu'à installer un téléphone de pleine voie... En cas de détresse d'une machine, sans doute...



Gouvy-frontière : l'autorail spécial du GTF asbl devant les signaux marquant le changement de réglementation CFL/SNCB (photo J. Ferrière - 5 août 1995)

□ Ligne 82 - Aalst (Alost) - Burst

Nous avons annoncé à la page 6 de *Trans-fer* 97 que la SNCB comptait créer un nouveau point d'arrêt à Aalst - Kerrebroek sur la ligne à voie unique non électrifiée Alost - Burst, notamment pour desservir trois écoles secondaires importantes, qui offrent un « marché » potentiel de 3000 élèves.

En fait, ce point d'arrêt a déjà été mis en service au 1er septembre 1995. Doté d'un simple quai de 100 mètres de long, avec éclairage et voirie d'accès, il est amplement suffisant pour recevoir les autorails série 44 qui desservent la ligne.

A cette occasion, les horaires de la ligne 82 ont été légèrement remaniés et un parcours aller-retour a été ajouté dans la soirée : de la sorte, il y a depuis le 1er septembre 8 trains « P » par jour ouvrable et dans chaque sens sur la ligne 82.

Voici les nouveaux horaires en service au 1er septembre 95, qui ont été par ailleurs largement diffusés dans la région par le biais d'un prospectus toutes boîtes.

Autorails série 44					o			
Aalst	5.58	6.40	7.24	12.23	15.59	16.42	17.30	18.30
Aalst-Kerrebroek	6.00	6.42	7.27	12.25	16.01	16.44	17.32	18.32
Vijfhuizen	6.04	6.46	7.31	12.29	16.05	16.48	17.36	18.36
Erpe-Mere	6.07	6.49	7.35	12.32	16.08	16.51	17.39	18.39
Bambrugge	6.11	6.53	7.39	12.36	16.12	16.55	17.42	18.43
Burst	6.14	6.56	7.42	12.39	16.15	16.58	17.45	18.46

Autorails série 44					o			
Burst	6.20	7.03	7.46	12.45	16.21	17.05	17.54	18.54
Bambrugge	6.23	7.06	7.49	12.48	16.24	17.08	17.57	18.57
Erpe-Mere	6.26	7.09	7.52	12.51	16.27	17.11	18.00	19.00
Vijfhuizen	6.29	7.12	7.56	12.54	16.30	17.14	18.03	19.03
Aalst-Kerrebroek	6.33	7.16	8.00	12.58	16.34	17.18	18.07	19.07
Aalst	6.36	7.19	8.03	13.01	16.37	17.21	18.10	19.10

o = ne circule pas pendant les vacances scolaires. (C'est le « nouveau train » de la ligne).

Nous remercions notre membre P. Kevers de ces précisions.



Aalst-Kerrebroek (photo P. Kevers)

□ Ligne 125 - Liège-Guillemins - Namur : collision SNCB/TEC

Oh oui... Cela arrive... Mardi 26 décembre dernier, suite à des chutes de neige et à la réaction trop lente des services d'épandage, la circulation était particulièrement

difficile notamment dans la région liégeoise. A 9h54, l'IC Herstal - Mouscron, assuré par l'automotrice triple 412 (conducteur de Tournai, chef-garde de Mons) a heurté un autobus du TEC qui avait dérapé au passage à niveau de Tilleur. En fait, l'autobus engageait légèrement le gabarit de la voie A et avait d'ailleurs détérioré une barrière du passage à niveau. Après 41' d'immobilisation pour les constats d'usage, l'IC est reparti: plus de peur que de mal. Il n'y avait pas de blessés.

□ Ligne 162 - la gare de Marbehan dédiée à Maurice Grevisse

On ne présente plus le regretté Maurice Grevisse, célèbre grammairien belge originaire de Rulles, dans le province du Luxembourg, dont les ouvrages - notamment le céléberrime « *Bon Usage* » font toujours autorité aujourd'hui dans la francophonie, et sont utilisés dans la plupart des écoles de tout niveau.

A l'occasion du centenaire de la naissance du savant luxembourgeois, la commune de Habay - dont Rulles fait partie - avait organisé une série de manifestations commémoratives.

Les cheminots de la gare de Marbehan, proche elle aussi de Rulles, se sont associés de manière originale à cette commémoration. Dans le cadre de son rafraîchissement intérieur, la gare de Marbehan a été « personnalisée » et le souvenir de Maurice Grevisse y est désormais conservé notamment par des peintures installées dans la salle d'attente et réalisées par les élèves de la section « Décoration » de l'école Saint-Benoît de Habay. On aurait par ailleurs souhaité que la gare de Marbehan soit rebaptisée Marbehan - gare Maurice Grevisse. La SNCB a répondu que ce n'était pas l'usage, dans la société, d'associer le nom d'une personnalité à une gare. On a alors proposé qu'un train international traversant la province de Luxembourg soit baptisé du nom de l'illustre grammairien. La SNCB, cette fois, n'a pas dit « non » : attendons la suite !

□ Ligne 155 - Marbehan - Croix-Rouge : le raccordement « Valvert » (suite)

On vient d'apprendre que la Région Wallonne vient de donner son feu vert pour la subsidiation du raccordement industriel de 4,5 km devant relier le site des usines Valvert à Etalle à la ligne 155. Quand on sait que la Région Wallonne devait couvrir 80% de l'investissement prévu et la SNCB 20 %, on peut penser que la réalisation de ce raccordement est imminente : une fois établi, le trafic que la société Valvert a promis d'y faire circuler devrait garantir la pérennité de ce maillon de l'ancienne ligne internationale Marbehan - Virton - Ecouvies.

□ Ligne 165 - raccordement international Signeulx - Gorcy : c'est fini

Le célèbre raccordement ferroviaire international qui reliait la gare gaumaise de Signeulx et l'usine française de Gorcy n'existe plus.

Créée en 1875 sur 4 kilomètres environ pour relier l'entreprise métallurgique de Gorcy au réseau ferroviaire, cette courte ligne - et sa compagnie ferroviaire privée - consistait sans doute le seul cas d'une entreprise française d'importance reliée au chemin de fer grâce à un réseau étranger : la configuration du terrain et des objections de type militaire - on était au temps de la ligne Maginot...- empêchaient tout raccordement de l'usine vers le réseau ferré français. L'usine de Gorcy, ses hauts-fourneaux et sa forge évacuaient donc leur production via Signeux : si c'était vers la France, les wagons y rentraient via Virton-St-Mard, Lamorteau et Ecouviez, une autre ligne aujourd'hui disparue...

Le GTF asbl avait eu l'occasion de faire circuler un autorail spécial sur cette ligne en mars 1984. A cette époque, la fonderie de Gorcy avait déjà fermé ses portes, victime de la crise de la sidérurgie. La tréfilerie, par contre, restait opérationnelle : elle avait été reprise en 1978 par le groupe CCG (Tréfileries de La Chiers et de Châtillon). Les participants au voyage de 1983 se souviendront sans doute de ce que les dirigeants de cette entreprise avaient organisé un vin d'honneur à l'occasion de la visite du raccordement international par le train du GTF asbl.

Cette tréfilerie cessera la plupart de ses activités en 1988 : seul un petit entrepôt occupera encore quelques ouvriers. D'autre part, les installations de la gare de Signeux avaient elles aussi été simplifiées : ne restait plus qu'un aiguillage, branché en voie principale, sur la voie B du sens Athus - Virton.

En fait, depuis 1990, la ligne Signeux - Gorcy ne recevait plus aucun trafic. Fin juin 1995, l'aiguillage placé en voie principale à Signeux et donnant accès à la ligne de Gorcy a été démonté par les soins de la SNCB... La compagnie du chemin de fer de Gorcy a donc vécu !

d'après Salle d'attente, organe des Amis du rail de Halanzy, n°5, juillet 1995.



Autorail spécial GTF asbl à Gorcy le 31 mars 1984 (photo J. Bazin)

□ Prochains investissements de la SNCB

La SNCB vient, en son conseil d'administration du 22 décembre 1995, de prévoir un budget de 23 milliards, pour 1996, pour ses investissements dans le domaine de l'infrastructure.

Pour le réseau « classique », 652 millions sont prévus pour moderniser les cinq grands noeuds de trafic de Bruxelles, Anvers, Liège¹, Charleroi et Gand. 3 milliards 750 millions vont à la modernisation des grands axes, 1,250 milliard à l'infrastructure marchandises - la part du lion étant affectée à l'axe Athus-Meuse - et 800 millions aux installations de sécurité et aux passages à niveau.

Trois grands axes reçoivent des crédits de modernisation : littoral - frontière allemande (892 millions) et frontière néerlandaise - Charleroi (899 millions). Un montant de 351 millions va à la ligne 161/162 Bruxelles - Luxembourg, y compris au noeud de Namur. Les crédits pour l'électrification des lignes Boom - Puurs, Deinze - La Panne et Rivage - Gouvy sont prévus à hauteur de 413 millions.

L'accueil à la clientèle voyageurs reçoit 1,321 milliard : on y trouve pêle-mêle la restauration de la verrière d'Anvers-Central, la construction de la nouvelle gare de Bruxelles-Quartier Léopold, la poursuite de la modernisation de Bruxelles-Midi (réaménagement de la partie sud et de la zone qui débouche à la Rue Couverte), des constructions nouvelles ou restaurations à Arlon, Charleroi-Sud, la Louvière-Sud (!), Ottignies, Tournai, Verviers, Welkenraedt (!), Bruges, Furnes, Gand-St-Pierre, Louvain, Ostende, Malines, Roulers..., le rafraîchissement des couloirs sous-voies à Ottignies, Waremmes, Lokeren, Menin, Puurs, Zeebruges, des extensions de parking à deux roues dans diverses gares.

Pour l'infrastructure à grande vitesse, la majorité des crédits va à la ligne nouvelle Esplechin - Lembeek et à son prolongement « mixte »² jusqu'à Bruxelles. Mais une enveloppe de 2,6 milliards est déjà prévue pour des travaux à effectuer sur les trois parties de l'antenne « est » : Bruxelles-Nord - Hélécinne, Hélécinne - Liège et Liège - frontière allemande. L'aménagement de l'antenne nord vers Anvers et la frontière néerlandaise est inscrit, lui, pour 221 millions.

¹.- à noter que les investissements à consentir à Liège-Guillemins en rapport avec l'arrivée du TGV, sont repris dans la partie du budget consacrée à la grande vitesse.

².- mixte, c'est à dire apte aussi bien aux TGV qu'aux trains « classiques » du service intérieur.

Le matériel de la SNCB

Statistiques du matériel moteur

Période de juillet à octobre 1995

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

- révisions générales

N° locomotive	atelier propriétaire	date de sortie
5137	Hasselt	24.07 (*)
2244	Monceau	03.08
7355	Merelbeke	23.08
2367	Ostende	29.09
8215	Kinkempois	04.10
7308	Monceau	13.10
2205	Monceau	31.10

(*) A peine deux mois plus tard (le 29 septembre), la 5137 tamponnait violemment un train de marchandises à la sortie de Montzen, et se retrouvait au fossé... sur le toit !

- révisions intermédiaires

N° locomotive	atelier propriétaire	date de sortie
1191	Merelbeke	31.07
6323	Kinkempois	03.08
2139	Schaerbeek	10.08
2140	Ostende	12.09
1201	Ostende	19.09
6269	Monceau	21.09
1502	Ostende	22.09
6277	Monceau	26.09
2142	Ostende	27.09
2137	Ostende	10.10

Sorties de révision de l'AC Malines (AM)

NB : en juillet, certains engins pourraient manquer à cette liste.

- révisions générales

N° automotrice	atelier propriétaire	date de sortie
730	Hasselt	09.08
638	Schaerbeek	29.09

- révisions intermédiaires

N° automotrice	atelier propriétaire	date de sortie
840	Schaerbeek	18.08
712	Hasselt	23.08
636	Schaerbeek	29.08
817	Schaerbeek	06.09
229	St-Ghislain	12.09
726	Hasselt	13.09
207	Courtrai	21.09
665	Kinkempois	27.09
134	St-Ghislain	29.09
200	Courtrai	05.10
723	Hasselt	05.10
832	Schaerbeek	14.10
240	St-Ghislain	17.10
678	Kinkempois	18.10
627	Schaerbeek	23.10

□ Prises en écritures des HLR série 76*(entretien : Schaerbeek / utilisateur : TUC-Rail)*

7601 - 20.07	7610 - 03.07	7619 - 02.06
7602 - 20.07	7611 - 03.07	7620 - 02.06
7603 - 02.06	7612 - 24.08	7621 - 26.04
7604 - 02.06	7613 - 24.08	7622 - 02.06
7605 - 03.07	7614 - 26.04	7623 - 26.04
7606 - 03.07	7615 - 26.04	7624 - 24.08
7607 - 20.07	7616 - 03.07	7625 - 24.08
7608 - 02.06	7617 - 03.05	
7609 - 24.08	7618 - 02.06	

□ Retraits définitifs de l'exploitation (pour vétusté)*** automotrices tranches 1950/1953**

013 - 037 (Schaerbeek) : au 1.02.95

014 - 032 - 036 (Schaerbeek) : au 16.03.95

*** automotrices tranche 1954**

092 - 104 - 108 (St-Ghislain) : au 22.08.95 (*vendues en Italie ; voir ci-dessous*)

100 - 121 (St-Ghislain) : au 28.08.95

060 - 067 - 077 - 081 - 082 - 083 - 090 - 094 - 095 - 096 - 107 - 113 - 114 - 119 - 124 - 125 : au 24.09.95 (*du moins en théorie ; voir également ci-dessous*)

□ Mises hors exploitation (au 01.08.95)

5542 (Kinkempois / suite mauvais état caisse/châssis - voir *Trans-fer n° 97 p. 28*)

□ Mutations (au 1.09.95)

6205 - 6305 de Merelbeke > Monceau

6207 de Merelbeke > Hasselt

6210 - 6227 de Merelbeke > Kinkempois

6316 de Hasselt > Monceau

7364 - 7367 - 7368 - 7369 de Monceau > Merelbeke

7379 - 7380 - 7386 à 7390 : de Merelbeke > Anvers-Dam

8462 - 8464 - 8466 à 8470 : d'Anvers-Dam > Monceau

□ Mises à disposition de TUC-Rail (au 01.09.95)

- **10 HLD série 55** : 5501 - 5504 - 5506 - 5507 - 5509 - 5511 - 5512 - 5514 - 5517 - 5524 (remplaçantes : 5527 - 5530 - 5532 - 5534 - 5539) ⁽³⁾
- **10 HLD série 59** : 5905 - 5916 - 5917 - 5926 - 5936 - 5939 - 5941 - 5946 - 5947 - 5950
- **13 HLD série 62** : 6205 - 6246 - 6250 - 6251 - 6254 - 6255 - 6257 - 6262 - 6269 - 6283 - 6305 - 6314 - 6320
- **25 HLR série 76 (ex-NS)** : 7601 à 7625
- **10 HLR série 84** : 8461 à 8470.

⁽³⁾ - locomotives « remplaçantes » : lorsqu'une des machines énumérées est indisponible, elle est remplacée par une locomotive à choisir parmi les remplaçantes. Il est par ailleurs à noter que les 5504, 5507, 5517, 5524, 5527, 5530, 5532, 5534 et 5539 sont dépourvues d'installation de chauffage des trains et de la radio CFL.

Modifications à la répartition de l'entretien électrique

au 19.06.95 :

HLE 2801 - 2802 : de Bruxelles-Midi > Merelbeke

au 28.08.95 :

AM 251 à 259 : de Courtrai > Saint-Ghislain

au 24.09.95 :

AM 260 à 271 : de Courtrai > Saint-Ghislain

rappel des abréviations utilisées :

HLE = locomotive électrique

HLD = locomotive diesel de ligne

HLR = locomotive diesel de manoeuvres

AM = automotrice électrique

Mac' Machine (11/95).

Le point sur le matériel moteur

Fin des automotrices " tranche 1954"

Par deux vagues de mutations successives, le reliquat des 19 dernières automotrices de la tranche 1954 encore en service au 27 mai (060, 067, 077, 081 à 083, 090, 092, 094 à 096, 100, 104, 107, 108, 113, 114, 119 & 121, toutes à l'entretien à Saint-Ghislain) a été graduellement remplacé par des automotrices des tranches 1962 & 1965 en provenance de Courtrai. Bien que plus aucune "1954" ne devait théoriquement rouler après le 24 septembre, six d'entre elles (077, 082, 083, 095, 113 & 119) ont bénéficié d'un sursis courant octobre, pour pallier le taux record d'immobilisations d'automotrices doubles dans les différents ateliers d'entretien du réseau.

Les trois dernières (082, 083 & 095) ont encore été vues en ligne jusqu'au jeudi 26 octobre (veille d'une grève générale), et la dernière (la 083) a roulé pour la dernière fois en service régulier le lundi 30 octobre, pour aller "mourir" à Saint-Ghislain le lendemain...

Entre-temps, les 092, 104 & 108 ont déjà été revendues en Italie, et ont quitté le réseau belge le 22 août.

❑ Et que devient la 1901 ?

Les essais de cette locomotive prototype à traction triphasée (dont la puissance effective se situerait entre celle d'une 27 et d'une 20 !) se poursuivent. Du lundi 9 au lundi 23 octobre dernier, elle a remorqué pour la première fois des trains de voyageurs réguliers, à savoir l'INT 1181 entre Quévry et Bruxelles-Midi les lundis, mercredis et jeudis, et le P 3867 entre Tournai et Mons les mardis et vendredis. L'après-midi, il s'agissait soit du train P 4561 entre Tournai et Mons, ou du P 4563 entre Mons et Tournai. Entre les coups, elle s'offrait en outre un aller-retour d'essai en marchandises entre Mons et Mouscron. Pour rappel, les lignes 78 et 96 (et 94) sont actuellement les seules autorisées aux engins à traction triphasée).

En novembre, la 1901 devrait alors être engagée - en unité multiple ! - sur les trains de la relation IC Schaerbeek - Mouscron, tout au long de la journée. Le hiatus de la Jonction Nord-Midi (toujours interdite actuellement aux engins à traction triphasée) serait résolu en faisant tractionner la 21 ou 27 restée en double au train.

Par après (au début de l'année prochaine ?), les essais sous caténaire 25 kV devraient seulement débiter, le département du Matériel n'ayant pas introduit à temps la demande d'agrégation auprès de la SNCF, pour circuler sur son réseau... Les lignes concernées seront : Tournai - Lille Flandres, Mouscron - Lille Flandres & Lille Délivrance, voire Fréthun, à l'entrée de l'Eurotunnel ! Il se confirme donc que cet engin - lorsqu'il sera tout à fait opérationnel - sera appelé à intervenir dans les roulements actuels de la série 12. C'est la raison pour laquelle son agrégation sur l'axe Quévry/Jeumont - Aulnoye - Paris-Nord n'a même pas été sollicitée.

Ci-dessous, la 1901 à Tournai le 16 décembre 1995 (photo J. Ferrière)



□ Un panachage original

Depuis le 8 août dernier, les automotrices Break 390 et 423, toutes deux impliquées dans des accidents, ont été « fusionnées » : de deux « mauvaises », on en a fait une « bonne », la 423 en l'occurrence. Pour ce faire, les voitures Bx et B de l'AM 423 ont été accouplées par l'AC Malines avec la voiture ABDx intacte de l'AM 390, cette dernière étant repeinte temporairement et mise en service sous le matricule 423 !

Après réparation de la véritable voiture ABDx de l'AM 423, cette dernière sera réaccouplée avec ses deux autres éléments originaux. Quant à la 390...

□ Sombres perspectives pour les « polys »

La mise en ligne des TGV Thalys tritension entre Paris et Bruxelles dès mai 1996 va profondément bouleverser l'utilisation des locomotives polytension des séries 15 & 18 de la SNCB et 40100 de la SNCF. On sait déjà que ces dernières seront purement et simplement arrêtées à cette date, ainsi que trois des six 18 de la SNCB.

A partir de mai 1996, seul deux services (pour trois engins à l'effectif) resteront couverts en série 18 : il s'agira exclusivement de trains EC et IC de l'axe Ostende - Bruxelles - Cologne. En principe donc, les 18 ne circuleront plus en service régulier sur le réseau français après mai 1996. Cette utilisation réduite prendra elle-même fin en mai 1998, lorsque les TGV Thalys quadritension prendront la relève vers Cologne.

En ce qui concerne les 16, il serait question de ramener le nombre de leurs services quotidiens de cinq à quatre dès mai 1996, pour tenir compte de la radiation de la 1607.

Quant aux plus anciennes locos polytension du parc - les cinq 15 datant de 1962 - ce seront elles qui - paradoxalement - réussiront le mieux à tirer leur épingle du jeu : à partir de mai 1996, trois services les engageront quotidiennement entre Liège et Paris, où elles rafleront la totalité des trains internationaux subsistants sur cette relation: INT 242/ EC 31, EC 33/ EC 32 et EC 30/ INT 233.

Leur relève n'interviendra que lorsqu'un contingent suffisant de locomotives BB 36000 SNCF (les nouvelles *Asytrit* tritension) sera disponible ; or, comme les premières d'entre elles seront prioritairement engagées en trafic marchandises, on peut donc affirmer dès maintenant avec quasi certitude que les 15 seront les seules « vieilles » locos polytension à survivre à la restructuration de juin 1998 !

□ La der des der...

Événement passé relativement inaperçu, l'entretien des locomotives électriques 2801 et 2802 est (re)passé de Bruxelles-Midi à Merelbeke, la série 28 ayant déjà été prise en charge par cet grand atelier de la région gantoise, par le passé. La situation de

cette série *d'old-timers* n'est pas très rose : la 2803 a déjà disparu des effectifs depuis belle lurette, et la 2801, qui a été immobilisée plus d'un an à... Schaerbeek pour remplacement d'essieu, ne voit toujours rien venir à Merelbeke.

Seule le sort de la 2802 semble s'être amélioré depuis son retour à l'entretien de Merelbeke: il faut dire que l'atelier TGV de Forest n'a jamais mis beaucoup d'empressement à entretenir ce vétéran comme il aurait fallu, perdu qu'elle était au milieu des Eurostar, TGV-R et autre 1901...

Depuis lors, la 2802 est plus souvent visible sur son unique champ d'activité : la gare de Bruxelles-Midi, où elle assure les transferts de rames de voitures internationales de et vers les faisceaux de garage de *Forest Voitures*. Mais comme ces mouvements de garage et de remonte de rames (principalement affectées au trafic Paris-Bruxelles-Amsterdam) devraient prendre fin en juin prochain lors de la mise en route des TGV *Thalys*, il y a fort à parier que les deux survivantes de cette série seront radiées par la même occasion, après 47 de bons (et moins bons...) services !

□ Une nouvelle 55 « bleue »

Comme annoncé dans notre dernier numéro, la 5542 a été radiée des effectifs au 1.08.95, et son équipement électrique permettant la chauffe électrique des rames remorquées a été transféré dans la 5519, qui est sortie transformée de l'AC Salzennes le 30.06.95. Cette dernière est désormais considérée comme apte au chauffage électrique depuis le 1.08.95.

□ La saga de la 6276

Cette locomotive, mise hors exploitation le 1.06.95, a été erronément attribuée à Merelbeke, dans notre n° 97 (p. 17). En réalité, la 6276 a été garée le 11.10.91 en parc à Monceau (son atelier propriétaire de l'époque), le châssis de son moteur Diesel étant fêlé. Le 11.08.92, l'engin était acheminé à l'AC Salzennes pour réparation, mais l'ampleur de la tâche fit différer sa prise en mains. Entre-temps, les besoins en locomotives Diesel ont été revus à la baisse, et la remise en état de la 6276 ne se justifiait plus. Elle n'a donc pas été réparée, ni mutée vers Merelbeke, comme il était prévu initialement de le faire, après sa remise en état. D'où notre confusion...

□ Les 76 toutes livrées

Par la livraison des 7609, 7612, 7613, 7624 & 7625 le 24 août dernier, les NS ont achevé la cession des 25 locomotives Diesel de manoeuvre ex-2200/2300 NS, devenues « série 76 » à la SNCB. Rappelons que ces locos sont destinées à oeuvrer sur les chantiers de la ligne à grande vitesse (LGV) belge, et qu'elles sont surtout visibles pour le moment à la base de Saint-Druon (près d'Antoing), ainsi que le long des 15

premiers kilomètres de LGV en construction entre Esplechin-frontière et Maubray-Antoing.

A noter que cette petite série d'engins ne compte pas moins de trois livrées différentes, respectant ainsi une tradition bien... belge : la livrée « standard », jaune de sécurité « NS » et gris (en fait, la livrée que portaient déjà ces locos aux NS) ; l'ancienne livrée brunâtre des NS pour la 7608, et une livrée « pseudo-belge », pour la 7617 ! Pour l'anecdote, cette loco aurait ainsi été repeinte d'initiative par les Chemins de fer néerlandais, pour... faire une surprise à la délégation chargée de la réception de ces locos à l'atelier de Tilburg !

Le jaune NS est resté, mais le gris a été remplacé par du vert, à la nuance légèrement différente de celui appliqué à la SNCB pour ses locos Diesel. Pour couronner le tout, les traverses de tête ont été repeintes en rouge, comme si le jaune criard ne suffisait pas à la visibilité. Des goûts et des couleurs...

☐ Locotracteurs *for sale* !

Non, il ne s'agit pas d'une appréciation esthétique fort mal orthographiée, mais de l'annonce que la SNCB va probablement mettre en vente quelques locotracteurs de la série 91 dont elle n'a plus l'usage. En effet, le service de l'Infrastructure - manifestement ravi des performances des HLR 84 dont il a hérité - a remis à disposition du service du Matériel les locos 9101, 9102, 9103, 9104 et 9138, qui convenaient assez peu pour la remorque de trains de travaux. Et comme le service « Transport » ne sait plus où les utiliser - même en gare, ils ne sont aptes qu'à la remorque de faibles charges - on s'achemine vers une revente d'occasion au plus offrant... Un authentique locotracteur SNCB au milieu de votre pelouse: avec la SNCB, ce sera - bientôt - possible !

Mac' Machine (11/95).

Le Club Ferroviaire & Modélisme de la Région des Collines

recherche des documents, photos, plans, anecdotes,
cartes postales, ... sur les lignes de chemin de fer SNCB suivantes :

Ligne 82 (Ellezelles - Flobecq Bois - Nederbrakel)

Ligne 86 (Blaton - Leuze en Hainaut - Renaix - De Pinte)

Ligne 87 (Bassilly - Lessines - Ellezelles - Renaix - Tournai)

Ligne 90 (Grammont - Lessines - Ath - Jurbise)

Ligne 94 (Tournai - Leuze en Hainaut - Ath - Schaerbeek)

Les documents prêtés seront rendus après reproduction ou
reproduits sur place si nécessaire

Contact : Philippe Notté - Rue de Lessines, 12 à B-7890 Ellezelles.
Semaphone 049/36.25.51 (la journée) - ☎ 068/54.25.14 (après 19h)
ou Magasin Siertex - Grand Rue, 2 à B-7860 Lessines.
☎ 068/33.21.59 (la journée).

Les commandes de matériel neuf du département du Matériel de la SNCB

Compte tenu de la situation financière actuelle de la SNCB et des perspectives à 10 ans, le département du matériel a revu comme suit le programme de ses investissements futurs en ce qui concerne la commande de matériel neuf.

□ Matériel TGV

Rappelons que la SNCB est propriétaire de 4 rames TGV *Eurostar* tritension spécialisées pour le trafic Paris/Bruxelles - Londres via l'Eurotunnel : celles-ci sont exploitées en pool avec la SNCF et EPS (chemins de fer britanniques). Rappelons aussi que la SNCB a commandé 10 rames TGV « PBKA » quadritension et destinées à l'exploitation des lignes Paris - Bruxelles - Amsterdam/Cologne. Ce matériel, qui portera le surnom de « Thalys », fait partie d'une commande groupée passée par la SNCF, la SNCB, les Nederlandse Spoorwegen et la Deutsche Bahn AG et sera exploité en pool. Sa livraison n'est pas attendue avant 1997.

□ Locomotives de ligne

La première tranche de locomotives bitension (3 kV continu / 25 kV alternatif) compte 60 exemplaires au lieu de 70 ⁽⁴⁾. La commande des tranches suivantes (qui auraient dû être commandées à partir de 2004) sera reportée moyennant des révisions complémentaires à prévoir sur 50 locomotives monotension du parc actuel (série 22 à 25).

Le conseil d'administration de la SNCB a décidé le 22 décembre dernier la passation ferme du marché de ces locomotives série 13. Le conseil d'administration des Chemins de Fer Luxembourgeois avait fait de même quelques jours auparavant. C'est la société ACEC-Transport, filiale de Gec-Alsthom, qui a emporté le marché, le groupe Bombardier Eurorail (ex-BN) bénéficiant de certains travaux de sous-traitance. La société Siemens est ainsi évincée.

Ces locomotives, de configuration BB et à traction asynchrone (comme les TGV *Eurostar* ou les automotrices tranche 1996 actuellement en fabrication), pourront atteindre une vitesse de 200 km/h, et développeront une puissance de 5.000 kW (6.700 CV). Elles seront livrées, à la cadence de 22 par an, à partir de décembre 1997 : il semble que les 20 premiers exemplaires construits seraient destinés aux CFL, dont les locomotives électriques actuelles, série 3600, sont à bout de souffle. La SNCB prendra livraison des 60 exemplaires suivants.

Outre ses 60 locomotives en propre, la SNCB a commandé 21 pupitres de conduite supplémentaires, afin d'équiper les voitures I11 devant servir de voitures-

⁽⁴⁾ - les chemins de fer luxembourgeois (CFL), eux, ont réduit leur commande de ce type d'engins de 30 à 20 exemplaires.

pilote dans les rames de ce type qui seront mises en circulation entre Ostende, Liège et Eupen (avec emprunt de la ligne à grande vitesse entre Louvain et Bierset) et entre Anvers, Bruxelles et Charleroi.

La maintenance de ces locomotives sera assurée par l'Atelier Central de Salzinnes.

Tout remplacement de locomotives diesel n'est actuellement plus envisagé.

Locomotives de manoeuvre

Le département M commandera 260 locomotives diesel de manoeuvres lourdes entre 1998 et 2013. Il ne sera pas nécessaire de procéder aux révisions complémentaires initialement envisagées sur 16 locomotives diesel série 51 et 32 locomotives série 80.

Automotrices électriques

Rappelons que 120 automotrices triples tranche 1996 sont en cours de construction. Le remplacement des automotrices doubles « classiques » tranches 1962 à 1979 n'interviendra qu'après 50 ans d'utilisation (soit à partir de 2012). Une révision étendue sera prévue après 35 ans de vie, soit dès 1997 pour les automotrices tranche 1962.

Autorails diesel

Une commande de 79 autorails diesel neufs, destinés aux lignes dont l'électrification n'interviendra pas, sera passée à partir de 2000.

Espérons que les bons vieux autorails série 44 et 45 tiendront jusque là ! (NDLR)

Voitures à voyageurs

Pour rappel, 163 voitures de type I 11 sont en cours de construction et de livraison.

Les quasi-quadragénaires voitures M2 seront remplacées à partir de 1998 par une série de 340 voitures à deux étages.

Les voitures RIC, notamment du type I6 et I10 ne seront pas remplacées avant 2010.

Wagons à marchandises

Une commande annuelle de 400 wagons de types divers sera prévue entre 2002 et 2008. Par la suite, une commande annuelle de 350 wagons sera possible.

La maintenance des locomotives mises à la disposition de TUC-Rail

Ainsi que nous l'avons écrit plus haut, TUC-Rail, la filiale de la SNCB chargée de la construction des lignes à grande vitesse dispose, depuis le 1er septembre 1995, de 68 locomotives diesel de série 55, 59, 62, 76 (ex-NS) et 84. TUC-Rail étant une entité juridiquement distincte de la Maison-Mère SNCB, cette mise à disposition d'engins moteurs et leur entretien a fait l'objet d'une convention, comme si ces machines étaient « louées » à des tiers, et d'un véritable contrat impliquant des facturations !

Durant sa cession à TUC-Rail, l'effectif en question ne fait plus partie de celui qui est disponible pour le département Transport de la SNCB. Voici les dispositions prévues.

□ Locomotives série 55 n° 5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514

Ces 6 locomotives reçoivent au fur et à mesure, l'équipement de signalisation embarquée de type « TVM 430 » de manière à pouvoir circuler sur la ligne à grande vitesse (LGV), une fois mise en service. Pour rappel, l'équipement TVM 430, de conception SNCF, permet au conducteur de percevoir les signaux relatifs à la vitesse imposée et à l'espacement de block directement sur un appareil approprié installé à son poste de conduite : la LGV n'est pas équipée de signalisation latérale, vu les difficultés de sa perception aux grandes vitesses. Du coup, tout engin susceptible de circuler sur la LGV doit impérativement posséder cet équipement.

Avant leur transformation pour la TVM 430, ces locomotives restent propriété de l'atelier de Kinkempois, qui assure les grosses opérations de maintenance, les autres étant du ressort de TUC-Rail ou de Schaerbeek. Après leur transformation par les soins de l'atelier de Salzinnes, l'atelier de Schaerbeek devient leur propriétaire et le responsable de la grosse maintenance ; elles sont cédées au département Infrastructure.

□ Autres locomotives de la série 55

L'atelier de Kinkempois reste leur propriétaire. Les travaux de maintenance sont confiés, selon un ordre de gravité, soit à TUC Rail, soit à Monceau ou St-Ghislain, soit à Kinkempois.

□ Locomotives série 59

L'atelier de Monceau est leur propriétaire depuis le 1er juin 1995. La petite maintenance est du ressort de TUC-Rail, la grosse de Monceau ou St-Ghislain.

□ Locomotives série 62

L'atelier de Hasselt est propriétaire des 6246, 6251, 6255 et 6283 ; l'atelier de Monceau est propriétaire des 6205, 6250, 6254, 6257, 6262, 6269, 6305, 6314 et 6320. La petite maintenance est du ressort de TUC-Rail, la grosse de Monceau ou St-Ghislain pour les machines de leur ressort, de Hasselt pour les autres.

□ Locomotives série 76

C'est l'atelier de Schaerbeek qui est propriétaire de cette série, depuis sa fourniture par les Nederlandse Spoorwegen. La petite maintenance est réalisée par TUC-Rail, la grosse par du personnel des Nederlandse Spoorwegen à l'atelier de Schaerbeek.

□ Locomotives série 84

L'atelier de Monceau est leur propriétaire. La petite maintenance est du ressort de TUC-Rail, la grosse de Monceau ou St-Ghislain.

□ Particularités

Bandes enregistreuses des vitesses

Ces « mouchards » intégrés aux appareils enregistreurs de vitesse doivent être régulièrement retirés sous la responsabilité de TUC-Rail et expédiées au centre d'analyses du département Transport de Bruxelles-Nord.

Contrôles dimensionnels des trains de roues

Ce sont les ateliers désignés pour la « grosse » maintenance qui sont chargés de cette opération.

Essais des freins

Afin de limiter au strict nécessaire l'envoi à l'atelier des engins mis à disposition de TUC-Rail, les essais de frein sont réalisés sous la responsabilité de TUC-Rail.

- *Locomotives série 55, 59 et 62* : un essai simplifié tous les mois sous la responsabilité de TUC-Rail, un essai complet tous les trois mois sous la responsabilité de la SNCB.
- *Locomotives série 76* : un essai complet lors de l'entretien tous les 60 jours à Schaerbeek, sous la responsabilité de la SNCB. Si l'intervalle entre eux entretiens est ultérieurement porté à 90 jours, un essai de frein intermédiaire devrait être effectué après 45 jours par TUC-Rail.
- *Locomotives série 84* : un essai simplifié est prescrit toutes les 6 semaines, aux bons soins de TUC-Rail. Tous les 3 mois, à l'occasion d'un cycle d'entretien, c'est l'atelier propriétaire qui fait l'essai complet.

□ Facturation...

Eh oui... Puisque TUC-Rail est une filiale de la SNCB, la maison-mère facture les frais d'utilisation des locomotives précitées par TUC-Rail, tant que celles-ci sont mises à sa disposition, et selon un barème établi par contrat. Ces frais s'entendent « entretiens compris », mais les prestations des agents des ateliers SNCB pour initiation du personnel de TUC-Rail sont facturées.

Nous vous faisons grâce des barèmes. Mais c'est donc ainsi que l'on passe parfois le temps à la rue de France...

Nouvelles automotrices triples

Les rames de présérie des nouvelles automotrices triples de la SNCB « AM 96 » devraient apparaître prochainement sur le réseau.

Rappelons que ces automotrices seront au nombre de 120 ; elles seront dotées d'un aménagement intérieur très semblable aux voitures I 11 par souci d'image de marque, d'esthétique industrielle, mais aussi d'économies bien comprises : quatre places de front en 2ème classe, trois en première, air conditionné, téléphone embarqué, système d'aide aux voyageurs, tout le confort moderne...

Techniquement, ces automotrices seront en fait de deux types. Le premier type concerne cinquante automotrices bitension, qui seront numérotées 441 à 490 : elles seront prévues pour circuler non seulement en Belgique (3 kV continu), mais aussi dans le nord de la France (lignes aboutissant à Lille par exemple) et sur les lignes grand-ducales électrifiées en 25 kV alternatif monophasé (Liège - Luxembourg par exemple, lorsque son électrification sera complète). Le second type comptera septante automotrices monocourant 3 kV, réservées au service intérieur, et qui seront numérotées 501 à 570.

Nous publions ci-contre le diagramme de chacune des trois voitures des automotrices bitension 3 kV continu / 25 kV 50 Hz commandées. Les automotrices monocourant, elles, ne se distinguent extérieurement de leurs consœurs bitension que par la présence d'un seul pantographe sur la toiture.

Il convient de remarquer la disposition centrale et « escamotable » du poste de conduite des ces automotrices. Afin de ménager une intercirculation entre automotrices accouplées, le poste de conduite est, selon un concept dont les chemins de fer danois semblent avoir la paternité, « effaçable » contre la paroi avant latérale de l'automotrice lorsque celle-ci est accouplée. Le passage du personnel de contrôle d'une automotrice à l'autre est ainsi à nouveau possible, comme sur les automotrices doubles « classiques » de la SNCB, de même que le passage du mini-bar d'un bout à l'autre du train.

Et pour terminer...

... nombre de places assises prévues dans les automotrices tranche 1996

type de voiture	places		
	non fumeurs	fumeurs	total
BxM2	79	0	79
B2p	52	36	88
ADx2	36	9	45
Total	167	45	212

Les voitures à voyageurs actuelles de la SNCB

VOITURES K4

Ces voitures K4 sont, rappelons-le, des voitures « d'occasion » que la SNCB vient de racheter à la SNCF.

Petite rectification d'abord pour les amateurs de listes à jour : contrairement aux listes que nous avons diffusées dans l'article consacré aux voitures K4 paru dans Trans-fer spécial n°5, la voiture K4 ex-SNCF qui portera le numéro SNCB 22.508 sera l'ex matricule SNCF 50.87.20.74.037, équipée de bogies Y 28 D, au lieu de la 50.87.20.37.362 annoncée, équipée, elle, de bogies Y 16.

Revenons ensuite à l'aménagement intérieur des voitures BD K4 : contrairement aux informations régulièrement diffusées par des confrères de la presse ferroviaire, précisons encore une fois que cette voiture, de type UIC (et non USI comme les voitures K4 A et B - combien de fois faudra-t-il l'écrire ?), possède 9 et non 10 compartiments de huit places de 2ème classe accessibles aux voyageurs. Le 10ème compartiment, lui, dont la porte d'accès est verrouillable et dont les baies vitrées donnant sur le couloir ont été rendues translucides et non plus transparentes, a été sommairement transformé en bureau pour le chef de train (ou si l'on préfère « chef de bord » selon la nouvelle appellation SNCB) : on a maintenu deux sièges côte à côte d'origine, on a aménagé un petit emplacement pour les colis volumineux, et la traditionnelle armoire à casiers.

Tout le monde sera, nous l'espérons convaincu de la réalité de cet aménagement, après déchiffrement du plan ci-joint.

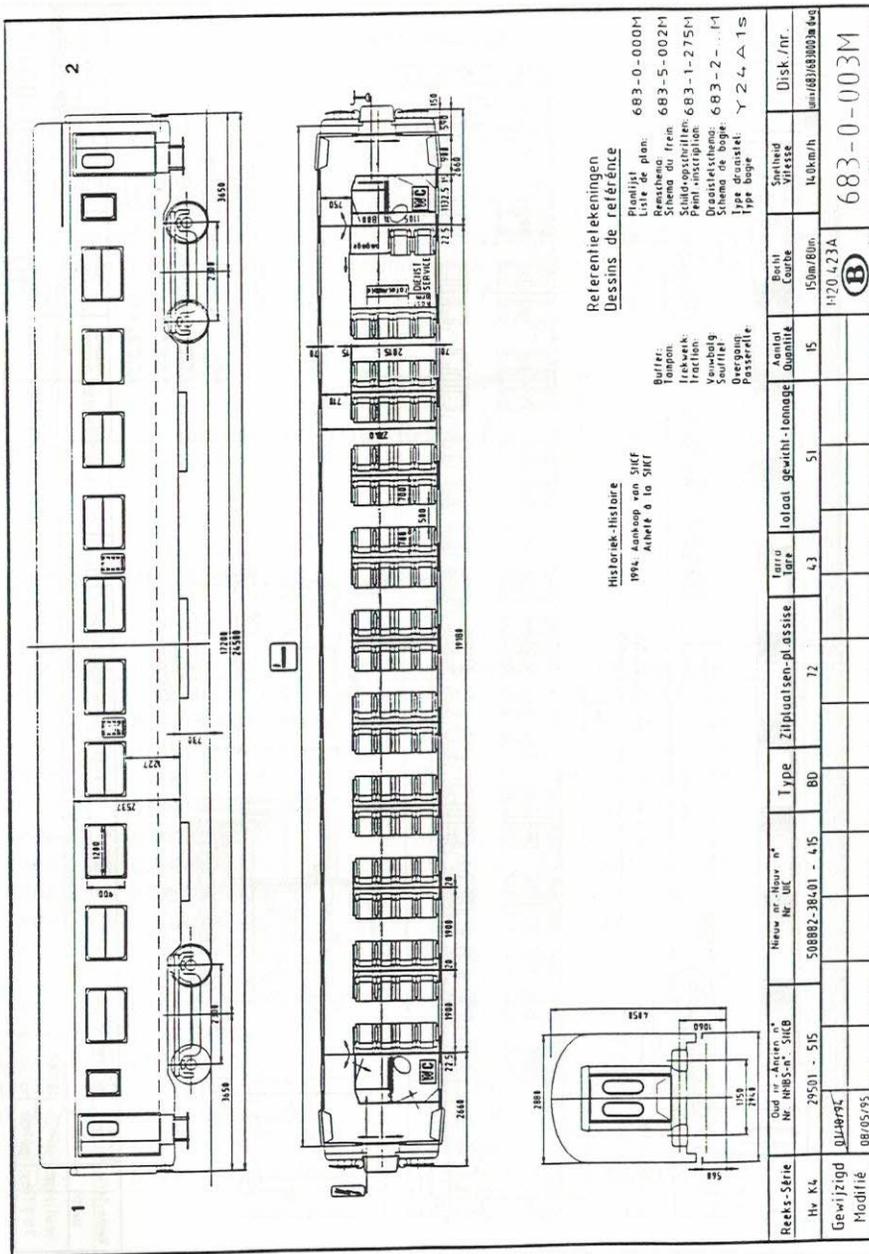


Diagramme d'une voiture BD K4 de la SNCB (doc. SNCB)

VOITURES I 11*Diagrammes*

Nous publions ci-après les diagrammes des voitures de 1ère et 2ème classe de type I11 de la SNCB, abondamment présentées dans notre Trans-fer spécial n°5 et qui entrent progressivement en service. Le diagramme définitif des voitures 2e classe/fourgon n'est pas encore disponible : nous le publierons ultérieurement.

Numérotation

Voici la numérotation prévue des voitures I11 actuellement en cours de livraison à la SNCB.

Voitures de 1ère classe (I11 - Ax) - 36 exemplaires

Numéro M	Numéro UIC	Numéro M	Numéro UIC
11801	61881090001-8	11519	61881090019-0
11802	61881090002-6	11820	61881090020-8
11803	61881090003-4	11821	61881090021-6
11804	61881090004-2	11822	61881090022-4
11805	61881090005-9	11823	61881090023-2
11806	61881090006-7	11824	61881090024-0
11807	61881090007-5	11825	61881090025-7
11808	61881090008-3	11826	61881090026-5
11809	61881090009-1	11827	61881090027-3
11810	61881090010-9	11825	61881090025-1
11811	61581090011-7	11829	61881090029-9
11812	61881090012-5	11830	61881090030-7
11813	61881090013-3	11831	61881090031-5
11814	61881090014-1	11832	61881090032-3
11815	61881090015-8	11833	61881090033-1
11816	61881090016-6	11534	61581090034-9
11817	61881090017-4	11835	61881090035-6
11818	61881090018-2	11836	61881090036-4

Voitures de 2e classe (I11 - Bx) - 106 exemplaires

Numéro M	Numéro UIC	Numéro M	Numéro UIC
12801	61882090001-6	12854	61882090054-5
12802	61882090002-4	12855	61882090055-2
12803	61882090003-2	12856	61882090056-0
12804	61882090004-0	12857	61882090057-8
12805	61882090005-7	12858	61882090058-6
12806	61882090006-5	12859	61882090059-4
12807	61882090007-3	12860	61882090060-2
12808	61882090008-1	12861	61882090061-0
12809	61882090009-9	12862	61882090062-8
12810	61882090010-7	12863	61882090063-6
12811	61882090011-5	12864	61882090064-4
12812	61882090012-3	12865	61882090065-1
12813	61882090013-1	12866	61882090066-9
12814	61882090014-9	12867	61882090067-7
12815	61882090015-6	12868	61882090068-5
12816	61882090016-4	12869	61882090069-3
12817	61882090017-2	12870	61882090070-1
12818	61882090018-0	12871	61882090071-9
12819	61882090019-5	12872	61882090072-7
12820	61882090020-6	12873	61882090073-5
12821	61882090021-4	12874	61882090074-3
12822	61882090022-2	12875	61882090075-0
12823	61882090023-0	12876	61882090076-8
12824	61882090024-8	12877	61882090077-6
12825	61882090025-5	12878	61882090078-4
12826	61882090026-3	12879	61882090079-2
12827	61882090027-1	12880	61882090080-0
12828	61882090028-9	12881	61882090081-8
12829	61882090029-7	12882	61882090082-6
12830	61882090030-5	12883	61882090083-4
12831	61882090031-3	12884	61882090084-2
12832	61882090032-1	12885	61882090085-9
12833	61882090033-9	12886	61882090086-7
12834	61882090034-7	12887	61882090087-5
12835	61882090035-4	12888	61882090088-3
12836	61882090036-2	12889	61882090089-1
12837	61882090037-0	12890	61882090090-9
12838	61882090035-8	12591	61882090091-7
12839	61882090039-6	12892	61882090092-5
12840	61882090040-4	12893	61882090093-3
12841	61882090041-2	12894	61882090094-1
12842	61882090042-0	12895	61882090095-8
12843	61882090043-8	12896	61882090096-6
12844	61882090044-6	12897	61882090097-4

Numéro M	Numéro UIC	Numéro M	Numéro UIC
12845	61882090045-3	12898	61882090098-2
12846	61882090046-1	12899	61882090099-0
12847	61882090047-9	12900	61882090100-6
12848	61882090048-7	12901	61882090101-4
12849	61882090049-5	12902	61882090102-2
12850	61852090050-3	12903	61882090103-0
12851	61882090051-1	12904	61882090104-8
12852	61882090052-9	12905	61882090105-5
12853	61882090053-7	12906	61882090106-3

Voitures 2e classe/fourgon (I11 - BDx) - 21 exemplaires

Numéro M	Numéro UIC	Numéro M	Numéro UIC
19801	61888090001-3	19812	61888090012-0
19802	61888090002-1	19813	61888090013-8
19803	61888090003-9	19814	61888090014-6
19804	61888090004-7	19815	61888090015-3
19805	61888090005-4	19816	61888090016-1
19806	61888090006-2	19817	61888090017-9
19807	61888090007-0	19818	61888090018-7
19808	61888090008-8	19819	61888090019-5
19809	61888090009-6	19820	61888090020-3
19810	61888090010-4	19821	61888090021-1
19811	61888090011-2		

Utilisation des voitures I11

Ces voitures devraient à l'avenir équiper, en rames homogènes, les trains de la relation IC B Ostende - Bruxelles - Eupen d'abord, puis ceux de la relation IC K Anvers-Central - Bruxelles - Charleroi-Sud. Bel équilibre communautaire et linguistique : les trois communautés du nouveau paysage fédéral belge sont ainsi desservies... Dans l'avenir, le jour où la ligne à grande vitesse prévue entre Louvain et Bierset, près de Liège sera opérationnelle (2002 ?), des trains composés des nouvelles locomotives série 13 et de voitures I11 pourront emprunter la ligne nouvelle et relier ainsi Bruxelles et Liège à la vitesse maximale de 200 km/h.

Mais revenons à la réalité. Comme mesure transitoire, depuis le mois de septembre 1995, certains trains de la relation IC-B sont formés de tranches homogènes de voitures M4 + voitures I11 ou de voitures I10 + 1 fourgon Dms + de voitures I11. Les voitures de chaque type doivent néanmoins former une tranche homogène⁵.

⁵ - les occasions de rire étant rares, signalons ici que depuis le début du mois de septembre 1995, c'est d'abord le train IC 413 Ostende - Cologne qui a été renforcé, en queue et sur le parcours Ostende - Liège-Guillemins, de trois voitures I 11 en remplacement des trois voitures M4 habituelles. Par manque de voitures I 11 de 2ème classe, la troisième de ces voitures était une I 11 de 1ère classe déclassée pour l'occasion. Le « top management » du Département Transport ayant appris le

Voici quelques particularités de ce matériel, qui devraient intéresser ceux qui seront amenés à les emprunter, comme ceux qui aiment observer le travail des cheminots.

Régimes de circulation

Les voitures I11 peuvent circuler selon deux régimes : le régime UIC et le régime SNCB. Le choix du régime a une incidence d'une part sur le fonctionnement des portes, d'autre part sur les signaux d'alarme et d'appel des voitures I11. Sur le réseau SNCB, le régime SNCB est obligatoire sur les voitures I11.

Commande des portes d'accès sur les voitures I11

régime SNCB

Les portes d'accès se ferment et se verrouillent lors de la manoeuvre sur le commutateur adéquat, situé sur la plate-forme, avec l'aide d'une clé de Berne. La porte à partir de laquelle la manoeuvre a été effectuée se ferme en appuyant sur le bouton adéquat ou lorsque la vitesse de 5 km/h est atteinte. C'est à cette même vitesse que la porte se verrouille.

Le déverrouillage sélectif des portes (à gauche ou à droite) s'effectue par le même commutateur : le déverrouillage n'est efficace que si la vitesse du train est inférieure à 5 km/h.

Régime UIC

Ici, la manoeuvre du commutateur provoque aussi la fermeture des portes, mais non leur verrouillage. Celui-ci ne se produit que lorsque la rame atteint 5 km/h. Quant au déverrouillage des portes des deux côtés de la rame, il intervient automatiquement lorsque la vitesse de la rame descend sous les 5 km/h.

Manoeuvre des portes sur une rame à composition mixte I11 + M4

La commande de déverrouillage étant incompatible sur les deux modèles de voitures, un agent d'accompagnement doit être présent sur chaque tranche pour commander le déverrouillage. Pour la fermeture des portes, par contre, la compatibilité est totale : les portes de toute la rame peuvent être manoeuvrées par un seul homme.

Manoeuvre des portes sur une rame à composition mixte I11 + I10

Comme les voitures I10 circulent toujours sous régime « UIC », le déverrouillage des portes de la tranche correspondante a lieu automatiquement. Il suffit donc de commander le déverrouillage des portes de la tranche I11 au départ d'une quelconque voiture de ce type. La commande de fermeture de toute la rame a lieu au départ de n'importe quelle voiture.

Signaux d'alarme ou d'appel sur les voitures I11

déclassement de ce nouveau matériel, fit envoyer un télex tous azimut pour l'interdire formellement et séance tenante, pour des raisons de « standing »...

Ceux-ci ne sont opérants qu'en régime SNCB.

- Le signal d'alarme se compose de 9 tons courts et perçants répétés toutes les minutes : il se déclenche en cas d'alarme incendie, d'appel à l'aide d'un voyageur, d'appel à l'aide à partir d'un WC pour handicapé ou du signal d'alarme tiré (cette dernière manoeuvre seule déclenche par ailleurs le freinage d'urgence du train).
- L'émission de 2 x 5 tons longs signifie l'appel du chef de bord (nouvelle dénomination du chef de train) par le conducteur. Cette liaison interphonique n'est actuellement réalisable qu'avec les locomotives électriques série 21, 23, 26 ou 27.
- L'émission de 2 x 4 tons courts signifie l'appel d'un agent d'accompagnement (ancienne dénomination : garde ou chef-garde) par un autre agent d'accompagnement.

Système information voyageurs

Ce système comprend, par voiture, deux afficheurs lumineux situés au-dessus des portes de compartiments, et 2 afficheurs extérieurs (1 par côté à hauteur des portes d'accès). Un ordinateur, situé dans l'armoire électrique, gère le tout : il génère notamment automatiquement des messages sur l'itinéraire. En cas de perturbation à la marche du train, le chef de bord dispose d'un catalogue de messages préparés qu'il complète et diffuse aux voyageurs.

LES VIEILLISSANTES VOITURES M2

Depuis le mois d'août 1995, le département du Matériel de la SNCB a dû ramener la vitesse maximale autorisée des vieillissantes voitures M2 de 140 à 125 km/h. Cette limitation a été rendue nécessaire par suite de problèmes de cardans aux dynamos. Les inscriptions sur les voitures M2 sont en cours de modification.

Rappelons que les voitures M2, aptes au chauffage vapeur et électrique, sont systématiquement utilisées sur les trains IR remorqués en traction diesel (« d » Anvers - Neerpelt, « i » Grammont - La Panne), à l'exception des trains Liège - Luxembourg (IR « p » assurés avec des voitures M4 et des locomotives diesel série 55 aptes au chauffage électrique des trains de voyageurs). En outre, elles assurent les trains IR « k » St-Nicolas - Louvain et « m » Liers - Charleroi, remorqués en traction électrique. En service omnibus « L », elles assurent les trains Charleroi - Couvin, Mol - Hasselt et, en semaine les relations Eeklo - Gand et Gand - Renaix ⁽⁶⁾. Elles assurent enfin une volée de trains « P » d'heure de pointe...

LES VOITURES M4

Dans les prochaines années, les voitures M4, qui datent du début des années quatre-vingts, devraient être rénovées. Il est vrai qu'avec leurs inconfortables

⁽⁶⁾ - le week-end, ces deux dernières relations sont assurées par les autorails diesel série 44 libérés de la relation Alost - Burst, qui ne fonctionne, elle, qu'en semaine.

banquettes en seconde classe (une monumentale erreur d'appréciation du confort des voyageurs faite à l'époque par les services concernés de la SNCB), ces voitures ne soutiennent plus la comparaison, ni avec les voitures intermédiaires des automotrices « Break », ni avec les nouvelles voitures I 11 de la SNCB. Quant à l'aspect extérieur de certaines voitures M4... la rouille apparente ou hâtivement cachée avec des bandes autocollantes fait peine à voir, alors que ces voitures forment l'ossature des services intérieurs « haut de gamme - IC » de la SNCB, de concert avec les automotrices « Break ».

Actuellement, les voitures M4 A (1ère classe) n° 50 88 19 78 049-7 (51.049) et M4 B (2ème classe) n° 50 88 20 78 417-3 (52.417) sont rénovées intérieurement et repeintes en livrée actuelle des automotrices « Break » (gris métallisé, rouge et bleu). Ces voitures constituent en fait les « préséries » de l'opération entamée.

On peut espérer que les services techniques de la SNCB seront, pour cette réalisation en projet, mieux inspirés que pour la mini-rénovation pour le moins discutable des automotrices électriques « Budd » tranche 1956 à la caisse en acier inoxydable. Avec une ambiance intérieure en deux tons de gris (dont le gris-souris) pour le garnissage et les nouvelles parois de compartiment en matière plastique, ces automotrices pourraient rivaliser avec les meilleures réalisations communistes de l'ex-Allemagne de l'Est, quand elle existait encore... Pour la fiabilité technique, c'est pire encore... Il continue à pleuvoir dans les postes de conduite... Merci pour les cheminots appelés à desservir ce matériel !

Hommage à notre ami Vasil Ceketa

Vasil Ceketa a pris le 1er juillet 1995 une retraite bien méritée. Conducteur-instructeur à la remise d'Haine-St-Pierre, puis à celle de Monceau, il était devenu le conducteur attitré de notre association, lorsque celle-ci organisait des voyages ferroviaires dans le Hainaut. Il avait pris la succession d'André Coppens, autre ami de longue date, et à ce titre, a repris en traction diesel notre rame TEE entre Charleroi et Mariembourg en septembre 1994. Plus récemment, en juin 1995, il avait repris en traction diesel notre rame de voitures K4 lors de notre voyage de pré-inauguration entre Saint-Ghislain et Quiévrain. Faut-il écrire que, dans la grande tradition carolo, Vasil Ceketa « se coupait en quatre » avec le sourire au service de nos membres.

Bonne retraite, Vasil... et mille fois merci !

J. Laterre

Perspectives futures pour l'exploitation de la SNCB

Grands axes de l'exploitation future

L'aspect technique

Une fois de plus, la SNCB est « dans l'oeil du cyclone politique belge », avec un énième plan de restructuration et de survie, qui provoque une compréhensible et légitime émotion chez les cheminots et des craintes fondées sur la pérennité de leur emploi.

Le dossier est à la fois politique, social et technique. Fidèle aux statuts du GTF asbl, association pluraliste et apolitique, la rédaction de Trans-fer laisse à d'autres médias - dont votre journal habituel - le grave traitement politique et social de l'affaire, pour se pencher sur ce qui pourrait changer à la SNCB, dans les années futures, dans le domaine de l'exploitation.

Au mois de novembre de cette année, Antoine Martens, responsable SNCB du département Transport, a esquissé la nouvelle organisation du réseau que ses services entrevoient. La philosophie en est simple : améliorer le service des trains à l'avenir tout en comprimant les coûts en personnel et en matériel. Comme il n'est pas question de gonfler le nombre de trains-kilomètres hors de l'enveloppe des possibilités financières de la SNCB, il faut donc resserrer les calculs de rotation des locomotives, voitures à voyageurs et automotrices, du personnel de conduite et d'accompagnement des trains. Il faut améliorer l'offre de trains, surtout, insiste le Département Transport, aux heures de pointe et sur les grands axes. Et comme les relations internationales doivent aussi gagner en qualité, tout doit tomber juste, 24 heures sur 24, d'un bout à l'autre du réseau.

Les huit grands axes du réseau classique

Outre les lignes à grande vitesse, le réseau belge comprendra dans le futur huit grands axes, qui seront privilégiés. Ce sont :

1. Ostende - Bruxelles - Liège ;
2. Bruxelles - Namur - Luxembourg (et ses prolongements vers le Grand-Duché, la Suisse et l'Italie) ;
3. Anvers - Bruxelles - Charleroi ;
4. Mouscron - Courtrai - Gand - Anvers - Hasselt - Montzen (la dorsale flamande et son prolongement vers l'Allemagne) ;
5. Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi - Liège - Visé (la dorsale wallonne) ;
6. Bruxelles - Mons - frontière française, un axe qui, malgré l'ouverture de la ligne à grande vitesse Lembeek - Esplechin, restera important en trafic local vers Mons, et pour tout le trafic des marchandises ;
7. Anvers - frontière hollandaise, pour le trafic voyageurs et marchandises ;

8. Denderleeuw - Courtrai.

→ Notons que la SNCB dit ne pas envisager, pour l'instant, de nouvelles fermetures de lignes. « Le monde politique ne l'accepterait pas », a déclaré Etienne Schouppe, qui envisage de discuter avec les Régions des problèmes des lignes rurales déficitaires. Même son de cloche pour le RER bruxellois, ce serpent de mer évoqué depuis longtemps, mais dont personne ne veut prendre le coût en charge. De l'avis d'Etienne Schouppe, le concept RER n'est pas constitutif de la mission de la SNCB, définie par lui comme interrégionale, nationale et internationale. Le RER est une activité très coûteuse à exploiter et peu rentable (1/3 des dépenses couvertes) : selon Etienne Schouppe, une telle desserte devrait être l'objet d'un apport de fonds du niveau fédéral et régional.

Une nouvelle organisation pour les gares

Le réseau se compose actuellement de 648 gares, regroupées en 117 zones, elles-mêmes regroupées en cinq districts. Cette parcellisation nuit, à l'estime de la SNCB, au bon fonctionnement de la Société dans la mesure où les petites entités sont rarement confrontées à certains problèmes, ce qui nuit à la qualité du travail. Cet ensemble serait restructuré en 22 gares-région, regroupées dans les cinq districts existants : elles seraient dirigées non plus par un « chef de gare » au sens ancien du terme, mais par un véritable manager, désigné parmi les meilleurs éléments actuels de la SNCB, avec responsabilité financière et pouvoir de décision, non seulement sur le mouvement des trains, mais aussi sur l'infrastructure ferroviaire de la région.

En pratique

Dans l'organigramme actuellement retenu, les 22 gares-région se répartiraient comme suit dans les districts :

- *District Centre* : 2 gares-région : Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi
- *District Nord-Est* : 5 gares-région : Hasselt, Louvain, Malines, Anvers-Central et Anvers-Rail (triai de Anvers-Nord)
- *District Nord-Ouest* : 6 gares-région : Termonde, Denderleeuw, Gand-St-Pierre, Gand-Rail (triai de Gand), Courtrai, Bruges-Côte.
- *District Sud-Est* : 5 gares-région : Liège-Guillemins, Kinkempois (triai), Namur, Verviers, Arlon.
- *District Sud-Ouest* : 4 gares-région : Charleroi-Sud, Monceau (triai), Mons, Tournai.

Pour le trafic des marchandises, la comptabilité des recettes serait simplifiée et centralisée en cinq points : Anvers-Rail, Bruges-Côte, Louvain, Kinkempois et Monceau.

Infrastructure

Pour les travaux d'infrastructure, des équipes mobiles seront constituées pour épauler des effectifs localisés en nombre réduit en fonction des besoins permanents.

Service des voyageurs

Le plan IC-IR, qui date de 1984, et dont l'application pose un certain nombre de problèmes depuis le début, sera revu de fond en comble au service d'été 1998, en relation avec la stabilisation du service TGV Paris - Bruxelles, sur la ligne nouvelle.

Les nouveaux horaires des trains de voyageurs devront offrir des possibilités accrues à la clientèle en service international par une mise en concordance avec les horaires des chemins de fer néerlandais et allemands.

Tous les mouvements de matériel seront aussi revus et optimisés, de manière à éviter les doublets et le retour à vide du matériel à sa gare de départ. Il conviendra aussi d'alléger le trafic aujourd'hui saturé dans la Jonction Nord-Midi et y dégager des sillons pour le trafic des TGV.

Techniciens et ordinateurs de la SNCB sont donc en train de faire des simulations pour faire mieux avec moins de moyens. Les grandes lignes de la nouvelle offre voyageurs devraient déjà être connues dans les prochains mois. Nous y reviendrons.

Matériel

Les conséquences de la mise en place de la desserte TGV « Thalys » entre Paris - Bruxelles et Amsterdam.

Nos lecteurs ont pu découvrir la grille des nouveaux horaires des trains de la relation Paris - Bruxelles et extensions à partir du 2 juin 1996, dans Trans-fer 98, page 11. Rappelons que tous les trains de cette relation sont désormais assurés par rames TGV-Réseau tricourant de la SNCF, empruntant la ligne nouvelle entre Gonesse (banlieue nord de Paris) et Antoing, d'où elles emprunteront -pendant deux ans - les lignes 78 et 96 via St-Ghislain et Mons pour rejoindre Bruxelles.

La mise en service de ces horaires aura comme conséquence la suppression de la desserte de Mons par les trains Bruxelles - Paris, à l'exception de l'arrêt de deux TGV qui y feront arrêt (⁷). De plus, tous les trains internationaux classiques - par rames tractées - de l'axe Amsterdam - Bruxelles - Paris disparaîtront, à l'exception des trains de nuit 287 et 288.

⁷ - jusqu'en 1998, tant que les TGV ne pourront emprunter le tronçon Antoing - Lembeek de la ligne nouvelle.

A l'horizon 1998, lors de l'introduction des rames TGV PBKA (les « vraies » Thalys quadrimension en cours de construction), l'ensemble des trains EC de jour aura disparu à son tour de l'axe Paris - Cologne via le sillon Sambre et Meuse.

Les conséquences de ces perspectives sont importantes pour la desserte du Nord de la France par la SNCF : celle-ci devra mettre au point une nouvelle desserte de cette région avec Paris. De son côté, la SNCB doit revoir la desserte de Mons, ainsi que celle du sillon Paris - Saint-Quentin - Aulnoye - Maubeuge - Mons ou Charleroi-Namur.

Un groupe de travail mixte SNCB/SNCF a étudié la question et voici les solutions proposées pour le nouveau service d'été 1996.

- Le train EC 33 *Parsifal* Paris - Cologne fera arrêt à Compiègne et Aulnoye. Dans cette gare, une correspondance sera créée pour Mons.
- Le train 331 Paris - Liège-Guillemins circulera dans le sillon du 487 Paris - Bruxelles - Schaerbeek supprimé, sauf les vendredi et dimanche.
- Les trains 243 Paris - Liège-G. - Berlin et EC 30 *Molière* Paris - Dortmund s'arrêteront à Aulnoye au lieu de Maubeuge.
- Le train EC 32 *Parsifal* Cologne - Liège-G. - Paris s'arrêtera tous les jours à Aulnoye.
- Les trains EC 38/39 *Jacques Brel* Cologne - Liège - Bruxelles - Paris seront supprimés entre Bruxelles et Paris.
- Les trains 238/239 Paris - Liège-G. - Dortmund seront maintenus en été et jusqu'à mi-octobre 1996.
- Pour la *desserte internationale de Mons*, une navette sera prévue entre Mons et Aulnoye, assurant de bonnes correspondances entre les trains IC de service intérieur SNCB Bruxelles Mons (IC I) et les trains Aulnoye - Paris (axe Cologne - Liège - Maubeuge - Paris). Cette navette sera assurée soit par une automotrice SNCB bicourant de la tranche 1996 (dès que ce matériel sera disponible), soit par un autorail SNCF modernisé. Le problème se complique par le fait que la SNCF exige deux paires de relations directes Bruxelles - Aulnoye, permettant d'assurer ainsi les relations entre Compiègne ou St-Quentin et Bruxelles avec une seule rupture de charge à Aulnoye. Comme la SNCB ne juge pas raisonnable de créer des relations supplémentaires Bruxelles - Mons (- Aulnoye) compte tenu du faible nombre de voyageurs concernés, la seule solution serait, dès le 2 juin 1996, d'assurer toutes les relations IC Bruxelles - Quiévrain à l'aide d'automotrices triples tranche 1996, et d'assurer l'éclatement de la rame à Mons, en dirigeant un élément bicourant vers Aulnoye le cas échéant, le reste de la rame étant dirigé sur Saint-Ghislain - Quiévrain ; même schéma en sens inverse.

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

Comme vous avez pu le lire dans notre n° 97, les prévisions quant aux services à assurer par cette nouvelle gamme de trains ont été revues à la baisse.

Selon nos toutes dernières informations, en provenance cette fois d'une source autorisée d'EPS (Grande Bretagne), le programme de mise en service est actuellement le suivant :

- Juillet 1996 : service de nuit Swansea/Plymouth - Paris-Nord ;
- Septembre 1996 : service de nuit Glasgow/Manchester - Paris-Nord ;
- Novembre 1996 : service de nuit Londres - Amsterdam, via Calais, Tourcoing, Gent-St-Pieters, Antwerpen, Roosendaal (*traction : locomotive série 12 de la SNCB jusqu'à Roosendaal*) ;
- Janvier 1997 : Londres - Cologne - Dortmund/Frankfurt/Main, via Lille, Jeumont, Namur et Aachen Hbf. *Traction prévue : une locomotive tritension de la SNCF « Astrit » type BB 36000 (modèle dérivé des « Sybic » dès livraison du constructeur et dès que possible).*

Les retards de mise en service sont dus aux problèmes de construction d'un matériel remorqué très compliqué à réaliser. Il faut rappeler à cet effet que les trains provenant de Londres seront formés de non moins de 16 voitures ! De plus, Bruxelles ne sera pas desservi - du moins dans un premier temps - par ce type de trains : les services actuels « Eurostar » entre Bruxelles et Londres ont un taux de remplissage décevant, si on le compare au grand succès du service « Eurostar » actuel entre Paris et la capitale du Royaume-Uni.

Nous remercions notre membre D. Haydock des informations transmises à cette occasion.

Un nouvel abonnement transfrontalier SNCF/SNCB : « Trampoline »

Les lignes transfrontalières Tournai - Baisieux - Lille (ligne 94) et Mouscron - Tourcoing - Roubaix - Lille (ligne 75) sont assez peu fréquentées malgré la qualité de leur desserte : un train IC toutes les deux heures entre Mouscron et Lille, assuré depuis Anvers par des rames réversibles de voitures M4 tractées/poussées par des locomotives bitension série 12 de la SNCB⁸, une quinzaine de trains Tournai - Lille (certains étant amorcés à Mons), assurés soit par du matériel français (autorails diesel doubles ou rames RIO de la Région Nord-Pas-de-Calais) ou par du matériel belge (locomotive série 12 de la SNCB et trois voitures M4 (2 de 2e classe et 1 mixte 1ère classe/fourgon/cabine réversible)⁹). Et pourtant, il y a à peine entre 300 et 400 voyageurs par jour entre Mouscron et Lille, et à peine autant entre Tournai et Lille. Il est vrai que les tarifs sont dissuasifs : du fait de l'empilement de la tarification SNCB et SNCF, l'aller-retour (2 x 30 km) en 2e classe entre Mouscron et Lille est facturé 280 BEF, pour 320 BEF entre Tournai et Lille (2 x 48 km).

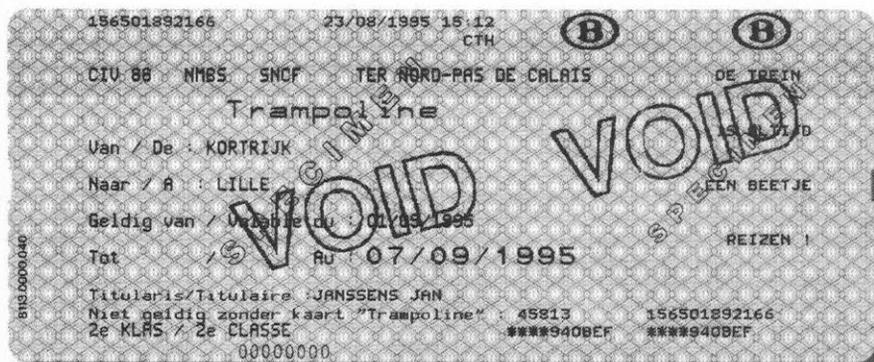
⁸ - tous les trains de voyageurs Mouscron - Lille sont assurés avec du personnel belge (conducteur + chef-garde).

⁹ - les trains SNCF sont desservis par du personnel de conduite et de contrôle français, les trains SNCB par leurs homologues belges.

Sous l'impulsion notamment de la dynamique région française Nord-Pas-de-Calais, la SNCB et la SNCF viennent de mettre au point un abonnement transfrontalier valable sur une de ces deux lignes au choix et baptisé « *Trampoline* ».

Cet abonnement est un curieux amalgame entre les habitudes françaises et belges. Il n'est délivré que pour des trajets domicile/travail ou domicile/école entre une gare française et une gare belge à choisir sur les axes Lille - Tournai ou Lille - Mouscron - Courtrai. Il peut être délivré soit à un guichet SNCB, soit à un guichet SNCF.

Il se compose de deux documents : d'abord une carte, format « carte de banque » au logo « *Trampoline* », au verso de laquelle se trouve la photo, l'identité du détenteur et le n° de la carte. Deuxièmement, un « coupon » qui permet la libre circulation sur un parcours donné et pendant une période déterminée. A la SNCB, ce coupon est émis par le système Sabin et se présente sous forme de la carte cartonnée standardisée sur laquelle la SNCB émet tous ses titres de transport. Il existe des coupons hebdomadaires ou mensuels.



Quelques exemples de prix :

parcours	prix du coupon hebdomadaire	prix du coupon mensuel
Lille - Froyennes ou Tournai	139 FRF ou 830 BEF	487 FRF ou 2910 BEF
Lille - Courtrai	156 FRF ou 940 BEF	547 FRF ou 3290 BEF

Espérons que cette créativité tarifaire amènera de nouveaux clients au rail...

Activités du GTF asbl

Notre prochain grand voyage à l'étranger - France

Le GTF asbl visite le train CANARI & les lignes du Massif Central

Du mercredi 15 au dimanche 19 mai 1996 (WEEK-END DE L'ASCENSION)

La SNCF, même si elle s'en défend officiellement, envisage la fermeture de +/- 6000 km de voies ferrées dans les prochaines années. Nous nous proposons donc de parcourir quelques-unes de ces lignes en sursis, principalement celles du Massif Central durant le week-end de l'Ascension 1996.

NOTRE PROGRAMME

Mercredi 15/05 : Départ de Bruxelles-Midi à 07h00 par TGV vers Paris-Nord - Transfert en métro vers Paris-Montparnasse. - En TGV vers Toulouse, arrivée à 16h 00.

Installation à l'hôtel "Toulouse" ** en 1/2 pension.

Jeudi 16/05 : Toulouse-Matabiau (D : 7h50) - Foix - Latour-de-Carol (le tronçon entre Foix et Perpignan est menacé de fermeture). Cette ligne compte les plus fortes rampes à voie normale, 40 pour mille à partir d'Aix-les-Thermes. Ensuite, elle atteint Latour-de-Carol après avoir traversé le tunnel hélicoïdal de Saillens et celui de Puymorens (5400 mètres) à l'altitude de 1562 mètres. Puis, ligne Latour-de-Carol - Villefranche-Vernet. Cette ligne, dite « de la Cerdagne » à l'écartement métrique permet de découvrir la gare la plus haute de France (1592 mètres) à Bolquère-Eyne et de franchir de célèbres viaducs : celui de Fontpédrouse ainsi que le pont suspendu de Gisclard (rampes de 60 pour mille - courbes de 80 m de rayon). On le surnomme le train (traction électrique - 3e rail) qui dessert cette ligne "Canari" en raison de sa couleur jaune (Le tronçon entre Foix et Perpignan est menacé de fermeture). Continuation du voyage vers Perpignan, Narbonne et Beziers. Installation à l'hôtel "Le Terminus" ** en 1/2 pension.

Vendredi 17/05 : Béziers - Neussargues (ligne menacée) - Vic-sur Cère (à quelques kilomètres d'Aurillac) La ligne entre Béziers et Clermont-Ferrand, longue de 333 km, communément appelée "ligne de l'Aubrac" ou aussi "ligne des Causses", compte parmi les lignes de montagnes françaises les plus difficiles et aussi les plus intéressantes. En effet, elle traverse une succession de paysages différents, phénomène dû à une géologie et à des climats qui varient tout au long de son parcours. Cette ligne à voie unique, ouverte entre 1872 et 1888 par les Chemins de Fer du Midi fut électrifiée en 1500 volts entre 1929 et 1933. En raison d'un profil en dent de scie le long duquel les sections en ligne droite sont plutôt rares, la vitesse maximale des trains est de l'ordre de 75 km/h. A signaler aussi le majestueux viaduc métallique de Garabit qui enjambe la "Truyère" ou plutôt le lac de retenue d'eau du barrage EDF. Long de 564 m, il a été construit de 1882 à 1884 par Gustave Eiffel. Garabit est l'un des 34 viaducs de la ligne : huit sont métalliques, le reste en maçonnerie. Aumont-Aubrac, à 1040 m d'altitude est la gare la plus élevée de la ligne. Installation à l'hôtel des "Sources" ** en 1/2 pension.

Samedi 18/05 : Vic-sur-Cère - Aurillac - Capdenac - Rodez (viaduc du VIAUR, 2ème de France) Albi - Tessonnières - Aurillac - Vic-sur-Cère. (La totalité de ces lignes est menacée de disparition).

Dimanche 19/05 : Départ de Vic-sur-Cère à 10h20 vers Clermont-Ferrand. Arrivée à Paris à 16h46. Transfert en RER vers la gare de Paris-Nord. Départ de Paris-Nord : 18h39 ou 19h46 selon les destinations : Bruxelles ou Liège.

NOS PRIX :

- 17.600 BEF par personne membre du GTF ou conjoint, sur base de chambre double occupée par 2 personnes.
- 18.000 BEF par adulte non membre du GTF
- enfant : prix sur demande.
- 9.010 BEF par cheminot membre du GTF ou ayant-droit.
- 2.200 BEF supplément chambre single.
- 270 BEF billet toute gare belge à la frontière (aller et retour) 2ème classe.

Ces prix comprennent :

- Les parcours en train régulier sur le réseau SNCF (2ème classe) ;
- Le logement en 1/2 pension dans les divers hôtels ** (toutes chambres avec bain/doucheWC)
- Les réservations places assises dans les trains ;
- Les frais d'organisation et la TVA.

Frais à charge des participants : les boissons, les repas de midi, les dépenses personnelles ainsi que les frais exceptionnels survenant à la suite d'événements fortuits tels que grève, mauvais temps, etc ...

CLOTURE DES INSCRIPTIONS :

L'inscription préalable est obligatoire avant le 31/01/96 au moyen du bulletin d'inscription ci-joint. Passé ce délai et jusqu'au 31/03/96 un supplément de 200 BEF par dossier sera perçu pour frais supplémentaires.

ACOMPTE :

Le versement d'un acompte de 4.000 BEF par personne est payable au moment de l'inscription (Chèque au nom du GTF asbl ou virement - voir bulletin d'inscription)

SOLDE : Le paiement du solde est payable au 1er appel du GTF asbl.

NOS CONDITIONS GENERALES

- Le GTF se réserve le droit d'annuler ce voyage si au 28/02/96, le nombre de participants requis n'est pas atteint. Dans ce cas, l'acompte sera remboursé intégralement. Aucune indemnité n'est cependant due du fait de l'annulation du voyage par le GTF asbl
- Notre prix a été établi en fonction des conditions économiques en vigueur au 1er décembre 1995 (taux de change, transports, hôtels). Toute modification de ces conditions peut entraîner un changement de prix dont le participant sera obligatoirement informé dans les délais les plus brefs. Si tel était le cas, seul entrerait en ligne de compte la date de départ et non la date d'inscription.
- **Assurances :** Lors de l'inscription, il est indispensable de fournir au GTF asbl une preuve (photocopie) d'une assurance voyage de type "Touring Assistance", "Europe Assistance", etc ... valable pour la durée du voyage et pour chaque participant.
- En cas d'annulation par le participant, le GTF asbl n'assurera un remboursement qu'en fonction des possibilités, dont il est seul juge et en tenant compte des frais déjà encourus.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES : auprès de GTF asbl - Voyages
c/o Mr Laterre, 68, rue de Marchienne à 6110 à MONTIGNY-le-TILLEUL Tél et fax :
071/51.66.03.

GTF asbl

BULLETIN DE PARTICIPATION AU VOYAGE EN FRANCE

du 15 au 19 mai 1996

A renvoyer avant le 31/01/96 à l'adresse suivante :
GTF asbl, c/o Mr LATERRE, 68, rue de Marchienne
B - 6610 MONTIGNY-LE-TILLEUL
Ce bulletin peut aussi être renvoyé par fax au 071/51.66.03

* **Je soussigné** membre GTF n°

Rue n° Bte.....

N° postal Localité

* **inscrit au voyage en France du 15 au 19 mai 1996**

..... adulte(s) membre GTF à 17.600 BEF, soit BEF

..... adulte(s) non membre à 18.000 BEF, soit BEF

..... enfant(s) à BEF, soit BEF

..... membre(s) cheminot(s) à 9.010 BEF soit BEF

..... parcours d'approche ® à 270 BEF soit BEF

..... supplément chambre single 2200 BEF soit BEF

Total : BEF

* **J'envoie simultanément un acompte de 4.000 BEF par personne, soit**
BEF

par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl.

par virement au compte 068-0883360-08 du GTF asbl

* **JE VERSERAI LE SOLE DE MON VOYAGE A LA PREMIERE INVITATION DU GTF asbl.**

* **Je déclare par ailleurs avoir pris connaissance des conditions de participation figurant dans la présente notice de ce voyage et y adhérer entièrement.**



GTF-Editions

Un nouveau Trans-fer hors série : Les lignes nouvelles de la SNCB

Dans quelques mois, le premier tronçon de la nouvelle ligne à grande vitesse belge sera opérationnel entre Esplechin (frontière française) et Maubray.

L'occasion était rêvée de faire le point sur le passé, le présent et l'avenir des lignes nouvelles de la SNCB. C'est le sujet du nouveau Trans-fer hors série que nous vous proposons.

Le passé

Dans une première partie, nous passons en revue toutes les lignes nouvelles que la SNCB a créées depuis sa fondation en 1926. Bien que le réseau ferré soit, en 1926, pratiquement à son extension maximale, la SNCB dut rectifier des tracés malencontreux ou devenus inadaptés (comme au tunnel de Braine-le-Comte, en Campine suite à la construction du canal Albert, entre Mons et Frameries, entre Ath et Marcq...), détourner des lignes (comme le contournement de Heist, l'arrivée de la ligne de Torhout à Ostende, la ligne entre Walcourt et Mariembourg, ou à Zeebruges, ou entre Marchienne et Piéton...), mais aussi répondre à des besoins nouveaux (ligne rapide Bruxelles-Gand, desserte des charbonnages de Campine, Jonction Nord-Midi à Bruxelles, desserte de l'aéroport national, tunnel Kennedy sous l'Escaut à Anvers, raccordement de l'université de Louvain-la-Neuve, desserte de la ville de Genk, liaison Charleroi-Ouest - Charleroi-Sud, courbe de Rodange au sud-Luxembourg...).

Le présent

Vous trouverez tout ce que vous devez savoir sur les caractéristiques du tronçon Esplechin - frontière - Maubray, premier tronçon belge de la ligne à grande vitesse en provenance de Paris, qui sera mise en service le 2 juin prochain. Le texte est notamment illustré des photos des premières circulations de trains de voyageurs sur ce tronçon (dont le train spécial du GTF asbl du 16 décembre 1995).

L'avenir

Un dossier complet sur la totalité du projet TGV belge, avec un descriptif de la ligne à grande vitesse jusqu'à Bruxelles et ses antennes « nord » vers Anvers et la frontière néerlandaise et « est » vers Liège et la frontière allemande.

Trans-fer « les lignes nouvelles de la SNCB », une élégante plaquette format A5 de 80 pages, papier glacé avec couverture en couleurs, texte illustré avec de nombreux plans et photos noir et blanc toutes inédites.

Prix à la parution : 450 BEF + 30 BEF (envoi) = 480 BEF
envoi à l'étranger : frais de port portés à 50 BEF.

Sortie de presse : 25 février 1996

Offre spéciale de souscription

Cette offre est réservée aux membres du GTF asbl en règle de cotisation pour 1996 - un exemplaire par membre.

(si vous n'êtes pas encore réaffilié - si la couleur de l'étiquette-adresse de ce numéro de Trans-fer est jaune - faites-le immédiatement...)

Pour toute souscription reçue avant le 25 février prochain, de Trans-fer hors série « les lignes nouvelles de la SNCB », nous prenons à notre charge les frais d'envoi.

Prix de souscription : 450 BEF tout compris (étranger : 470 BEF)

Comment souscrire ?

→ Ou bien faites un versement de 450 BEF à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1 ; indiquez simplement en communication le code-article « 398 » (vous pouvez ainsi, si vous le souhaitez, faire votre versement par téléphone...).

→ Ou bien réglez à l'aide de votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard » en nous renvoyant le formulaire que vous trouverez en page 62.

Nos membres étrangers versent 470 BEF selon un des modes de commande indiqués en 3e page de couverture.

Livraison : dès sortie de presse.

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 7 janvier 1996

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étrang.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège tome 2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	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	80	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	90	140
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : la vapeur)	490	90	140
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	75	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	75	100
299	En TEE de Bruxelles à Mariembourg	100	40	40
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	60
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	90
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	60
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4-I11)	350	25	60
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	60
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains + trams)	390	25	60
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts - Jünkerath)	100	20	40
315	Dossier TGV	100	20	40
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	60
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	60
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	60
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	60
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	50	100
460	colis de 30 cartes-vues noir et blanc+couleurs (SNCB + tramways)	400	70	80

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 (*vous pouvez ainsi, si vous le souhaitez, faire votre virement par téléphone...*).

De l'étranger uniquement, utilisez 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 .

Un catalogue-éditions plus détaillé (avec frais d'envoi groupés en cas de commande de plusieurs articles) est à votre disposition à GTF asbl-secrétariat, 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..... membre GTF n°.....

Rue N° Bte

Code postal..... Localité.....

commande :

Code- article	Désignation	prix envoi compris
398	souscription Trans-fer hors série « Les lignes nouvelles de la SNCB »	
	réaffiliation 1996 catégorie : (A, B, C ou P - EXPRESS)	
TOTAL (*) →		

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

N° EXP

Date : Signature :

Trans-fer est une publication périodique trimestrielle du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Revue apolitique d'histoire et d'actualités ferroviaires belges, *Trans-fer* est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

De nombreux numéros hors série ou spéciaux de *Trans-fer*, hors abonnement, sont aussi publiés.

© **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.

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 de publications diverses : *Trans-fer* vous tient au courant de toutes nos activités. Notre catalogue et toute autre information sur notre Association 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 1996, 260FB pour les membres belges, 400 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.



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1