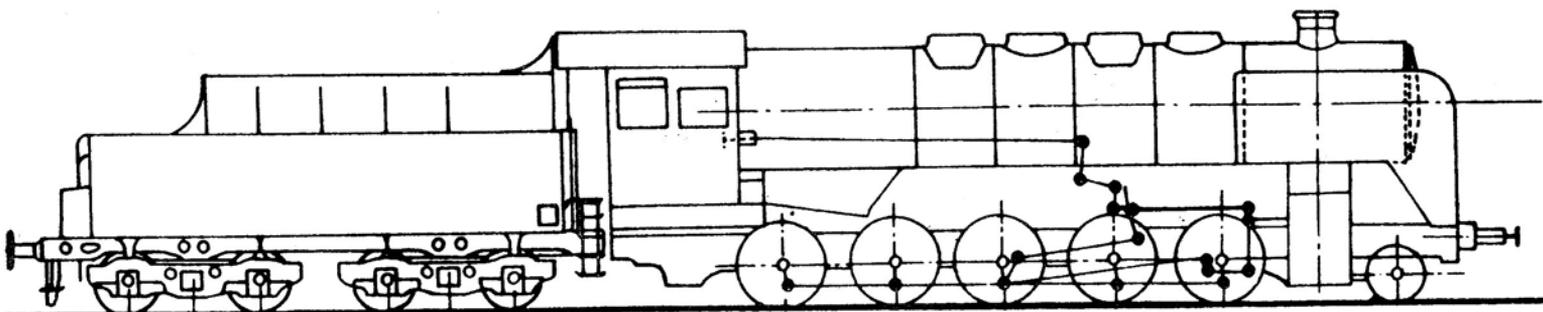


MENSUEL

№ 38

-- JUL. 1979



## FERRO-FLASH

*Ferro-Flash: Bulletin informatif mensuel  
du Club Ferroviaire du Centre  
et du Rail Miniature Mosan*

*Editeur responsable: Michel THIRY*

*Secrétariat C.F.C. : Michel THIRY - chaussée de Mons, 109  
6198 SENEFFE*

*Secrétariat R.M.M. : Jean-Marie WARZEE*

*route de Gembloux, 25  
5002 SAINT-SERVAIS*

*Les articles de FERRO-FLASH peuvent être reproduits librement ; veuillez simplement en informer l'éditeur responsable et citer la source.*

## IMAGES

Entre Cordoue et Séville  
Est une petite station, où, sans raisons apparentes.  
Le Sud-Express s'arrête toujours.  
En vain le voyageur cherche des yeux un village  
Au-delà de cette petite gare endormie sous les eucalyptus :  
Il ne voit que la campagne andalouse : verte et dorée.  
Pourtant, de l'autre côté de la voie, en face,  
Il y a une hutte faite de branchages noircis et de terre.  
Et au bruit du train une marmaille loqueteuse en sort.  
La soeur aînée les précède, et s'avance tout près sur le quai  
Et, sans dire un mot, mais en souriant,  
Elle danse pour avoir des sous.  
Ses pieds dans la poussière paraissent noir;  
Son visage obscur et sale est sans beauté;  
Elle danse, et par les larges trous de sa jupe couleur de cendre,  
On voit, nues, s'agiter ses cuisses maigres,  
Et rouler son petit ventre jaune;  
Et chaque fois, pour cela, quelque messieurs ricanent,  
Dans l'odeur des cigares, au wagon-restaurant...

Valery Larbaud

## N O S R E U N I O N S M E N S U E L L E S

### RAIL MINIATURE MOSAN

---

- Vendredi 3 août 1979 à 19h30 Complexe communal de Belgrade (NAMUR)  
Classe du 1er étage  
Place do Bia Bouquet BELGRADE

Pas de programme fixe pour cette réunion de vacances. Vous pouvez aussi apporter quelques diapos que vous voudriez montrer.

### CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

---

- \* Samedi 4 août à 14h30 Ecoles communales des filles  
Chaussée 316  
HOUDENG GOEGNIES

Réunion libre de vacances.

- Réunions réseaux: vendredi 20 juillet  
" 27 " rendez-vous à 19h45 précises face au  
vendredi 3 août magasin TANDY, parking GB HOUDENG GOEGNIES  
Le GB est sur la chaussée près du p.n.

## V I E D E S C L U B S

### RAIL MINIATURE MOSAN

---

Le comité du R. M. M. avait invité lors de sa dernière réunion du 29 juin, à l'occasion de la projection d'un film super 8 sonore sur la première sortie de la 29013 en 1979 "BELOEIL EXPRESS", Monsieur Jean DUBUFFET, Chef Instructeur Principal à la S.N.C.B. et qui conduit généralement la 29013 lorsqu'elle circule en Wallonie. Ce fut un échange de commentaires et d'anecdotes entre M. DUBUFFET et les membres R.M.M. présents. Merci à M. DUBUFFET de sa participation active à cette réunion.

### CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

---

RTBF F comme Fête sera à LA LOUVIERE du 30 juillet au 5 août.  
Le samedi 4 août, dans le cadre de l'émission "samedi première", un objet ferroviaire insolite sera demandé au candidat Louviérois: TOUS AU POSTE pour lui prêter assistance.

cartes de membre C.F.C.: les cartes de membre sont en réimpression, les nouveaux membres les recevront avec notre bulletin d'août.

N O S B O N N E S A D R E S S E S

C'est le temps des vacances, des voyages et de l'évasion. Lors de vos déplacements, ne manquez surtout pas de rendre visite aux détaillants qui soutiennent vos Clubs. Vous recevrez le meilleur accueil en présentant votre carte de membre (ou à défaut pour nos nouveaux membres le présent bulletin)

A NAMUR	"LE LUTIN" Galerie de l'Ange, 17 "LE JOKER" Galerie Harscamp
A MOPLANWELZ	"JOUETS STAQUET" Grand'ruë, 49
A JUMET	"LA BOITE A FUMEE" Chaussée de Bruxelles, 117
A THULIN	"LE SCHAKO" av. Paul Pastur, 71
A FRAMERIEC	POULET Rue Roosevelt, 25
A ENCHIEU	"JOCADIS" Rue de Bruxelles, 58
A BRUXELLES	"MODEL TRAINS" Rue des Eburons, 20 F. QUERTAIN Rue du Trône, 197 (librairie uniquement)
A JENNONT	CARLIER Rue L. Blum, 13 (Jouef uniquement)
A LILLE	"MINISCIENCE" Rue du Sec-Arenbault, 9
A AACHEN	HUNERBEIN Markt 2-12
A LUXEMBOURG	MAMER Rue du Fossé, 11 (Jouef uniquement) "SPIELZEUG PARADIS" Grand'ruë
A LA LOUVIERE	"LA LOUVE" Place de la Louve (Jouef Lima)

A . T O U S . B O N N E S V A C A N C E S

+++++  
 | NOUVELLES DE LA S.N.C.B. |  
 +++++

## Commandes de Matériel Roulant

---

### 1.) Décisions du Conseil d'Administration

- Acquisition de 30 locomotives électriques de 84 t environ, d'une puissance de 4.150 kw (5.638 cv), 3.000 volts, à bogies à 2 essieux et pouvant atteindre la vitesse de 160 km/h. Ces machines à thyristors seront construites par le consortium "Constructions Ferroviaires et Métalliques - B.N." (Nivelles) et A.C.E.C. La construction de ces locomotives de la série 27 permet à ces deux constructeurs d'acquérir environ 2.350.000 heures de travail pour leurs ateliers.
- Acquisition de 20 caisses de voitures de 1<sup>ère</sup> classe, type M 4, pour le service intérieur ( $\pm$  142.000 h de travail).  
 Pour rappel, la 1<sup>ère</sup> tranche comporte
 

	30 véhicules de 1 <sup>ère</sup> cl. et 95 de 2 <sup>ème</sup> cl.
2 <sup>ème</sup> tranche,	150 de " " "
3 <sup>ème</sup> tranche,	65 de 1 <sup>ère</sup> cl./fourgon

 (~~normalement: 45 AD et 50 BB~~).

### 2.) Matériel à l'étude

- Dans l'une de nos éditions précédente, nous vous avons signalé qu'une commande de 35 automotrices "Break" avait été passée. Cette tranche sera baptisée type 1980. Notons déjà qu'une seconde tranche de ce matériel serait prévue. L'étude du design a été réalisé par une société privée, l' I.D.P.O. de Marke. La cabine de conduite, extérieurement, ne présente aucune similitude, ni avec les AM quadruples, ni avec les "Sprinter" des N.S. (chemins de fer néerlandais). On pourrait peut-être un peu penser au T.G.S. (autorail prototype à turbine à gaz) de la S.N.C.F.? La construction ferait appel pour certains éléments à des caissons en polyester. Ces automotrices développeraient une puissance unitaire de 1.500 cv. Elles seraient équipées du freinage rhéostatique et l'ensemble de la commande de traction ne permettrait pas de les accoupler avec les automotrices de construction antérieure.

Notons qu'une double commande d'automotrices à deux caisses, de conception traditionnelle est en cours de réalisation: 26 AM N° 731 à 756 et 26 AM N° 757 à 782. Une commande de quadruples (N° 833 à 844) vient d'être entièrement exécutée.

#### - Voitures restaurant

Les voitures restaurant et buffet utilisées par la S.N.C.B. devenant trop **vétustes**, il serait possible qu'elles soient remplacées par des

"Quick-Pick" (self-service). Ainsi 19 véhicules de ce type seraient en cours d'étude à la S.N.C.B., suivant des plans de la firme allemande "Wegmann" de Kassel. Elles offriraient 42 places assises dans le compartiment salle à manger d'une longueur de 12,32 m. Le compartiment cuisine et comptoir libre-service aurait 12,10 m de longueur. La voiture aurait hors-tout 27,500 m et serait équipée d'un pantographe pour l'alimentation (quadricourant) lors des arrêts en gare. Notons que les actuelles voitures "buffet" du type I<sub>2</sub> A<sub>4</sub>R N° 11.901 à 11.912 (U.I.C. 51 88 84 80 201 à 212) lors de leur passage en atelier central (Mechelen) sont repeintes en livrée type C 1 Eurofima (orange avec bandeau blanc, néanmoins, celui-ci sur les HV buffet contourne le pictogramme (B)).

#### - Voitures couchettes

Dans un précédent "Ferro-Flash", nous vous parlions de voitures de type nouveau en construction pour les chemins de fer fédéraux suisses. Ces nouvelles voitures conçues suivant la caisse des "Eurofima" (26,400 m HT), comprendraient également des véhicules avec couchettes. Ces voitures comportant 10 compartiments (à 6 couchettes) de 1,883 m + 1 de service, seraient également utilisées par la S.N.C.B. Une commande de 20 unités baptisées I<sub>7</sub> Bcm serait envisagée. Un dérivé pourrait également voir le jour avec 20 unités du type I<sub>8</sub> BcmR - R pour snack-bar. Dans ce cas, certains compartiments seraient modifiés\* pour recevoir frigos et chaufferettes. \*Supprimés. Constructeurs suisses: "Schlieren - F.F.A. - S.I.G. et Schindler".

M.Th.

✂ ----- ✂

#### Essais de vitesse avec autorail de la série 45

Les 26 avril et 3 mai 79, la direction du matériel a procédé à des essais à 100 km/h avec l'autorail 4510 du dépôt d'Haine-St-Pierre. Les circulations de vitesse ont été réalisées entre Châtelaineau et Namur (12h27) d'une part, et entre Namur (12h40) et Charleroi Sud, d'autre part. Notons aussi que le 22 mai, pour l'inauguration de la ligne 117, un autorail de la série 45 a circulé à charge de Namur à Braine-le-Comte et retour, via Manage et Luttre-PàC, et à vide d'Haine-St-Pierre à Namur et retour, via Piéton.

M.Th.

✂ ----- ✂

#### Dernières nouvelles

Le mardi 26 juin 79, dans la matinée, la locomotive à vapeur 10.018 restaurée par l'AC Mechelen a regagné la remise de Leuven (remorquée à 40 km/h).

✂ ----- ✂

M. Herbiet.

## A l'atelier central de Salzinnes

---

Situation le 15/05/79:

- en attente sur la cour	2614	6601	8318
	5525 (acc. Esneux)	6603	8410
	6077	8102 (démolition)	
- en cours dans le hall 8	2002	6038	8508
	2602	6072	92??
	2608	6078	
	2618	6275	
	5001 (démotorisée)	6501	
	5156	7005	
	5301)	(toujours	7324
	5303)	anciennes	80??
		cabines)	
	5523	8417	
	5538	8446	
- pour la peinture	5165		
- au banc d'essais	6201 en nouvelle livrée (fond jaune)		

Notons que la 5176 de l'accident de Kermt a été démolie dans le courant de la première semaine du mois de mai de cette année.

✂ ----- ✂

## Interpénétrations

---

- Nous venons d'apprendre que cette année, la remorque des trains "Railtour" "Camino Azul" et "Freccia del Sole" n'était plus assurée par des locos des séries 15 et 16, mais bien par des 20 et ce jusqu'à Luxembourg.
- D'autre part, les locomotives D.B. série 184 ont été mutées définitivement de Köln à Saarbrücken; cette décision fait suite aux trop innombrables difficultés d'utilisation sous courant continu.
- Le "Luxembourg - Blankenberge Express" pour sa part est assuré cette année, entièrement par du matériel des C.F.L., à savoir ce 1<sup>er</sup> juillet 79, locomotive 1802 aux armes de Blankenberge + locomotive 1804 + 6 voitures luxembourgeoises. Ce train circule les dimanches de juillet et d'août, ainsi que les 21/7 et 15/8, sous l'horaire suivant:

Luxembourg	7h36	↓	↑	22h17
Arlon	8h03			21h55
Marbehan	8h16			21h39
Libramont	8h31			21h24
(Namur	9h20			20h30)
(Bruxelles M.	10h05			19h35)
Brugge	11h00			18h50
Blankenberge	11h14			18h36

M. Th.

✂ ----- ✂

Changement d'horaire du 27 mai 1979 : lignes 125 - 130

Les horaires ne subissent guère de modifications, sauf pour les "Parsifal" et "Molière", respectivement avancés de 55 et 58 minutes<sup>(\*)</sup>. Les 247 et 246, qui étaient remorqués jusque Liège(G) par une CC40100 dans la journée, disparaissent. Comme chaque été, les 234 et 233 "Nord Express" sont dédoublés par les 240 et 241 qui les précèdent. Le 234 n'a pas de nom. Du 28 juin au 01 septembre 1979, le 240 circule seul entre Jeumont et Paris(N), comme sur le parcours belge. Jusqu'au 27 juin et après le 02 septembre, il est fusionné avec le 234 en gare de Jeumont. Au retour, le 241 circule seul pendant toute sa saison et est dépassé par le 431 "Molière" à Jeumont, les 431 et 233 ne faisant pas arrêt en cette gare frontière.

	240	234		241	431	241	233
28.VI	15.50	16.14	↑ Paris(N)	17.15	17.47		18.10
au							
01.IX	12.56	13.12	Jeumont	19.41		19.51	
	12.41	13.02					
	12.15	12.34	Charleroi(S)		20.07	20.17	20.38
Temps:	3h55	(3h59)3h40			2h20	3h04	2h28
km/h:	75,62	(68,05)15,9			116,14	88,36	109,86

Samedi, dimanche et jours fériés :

15.27	→	15.42	↑ Paris(N)
3h12	(3h21)	3h08	
84,68	(78,55)	86,48	

(\*) dans le sens impair.

Vendredi 25 mai 1979: En soirée, le 233 "Nord Express" provenant de Paris(N), remorqué par la 1802 (nouvelle livrée jaune), comprend 13 voitures, dont une inox à toit noir de la S.N.C.F. (vraisemblablement A9t ou A9tu du réseau Nord). La dernière voiture est une voiture-lits type U en nouvelle livrée T.E.N.

Le T.E.E. 41 "Molière", circulant peu après, dans le même sens, pour la dernière fois (il ne circule pas le samedi ni le dimanche), a sa composition habituelle, 5 voitures T.E.E. du type "Mistral" 1969, de la S.N.C.F. Ces 5 voitures inox, fourgon-générateur en tête, sont remorquées par la 1805 S.N.C.B.

Samedi 26 mai 1979 : Le dernier 246 à destination de Paris(N), remorqué par la CC40104, ne comprend que du matériel S.N.C.F. et une voiture D.R. en 3° position, une voiture-lits S.Z.D. en 4° position (celle-ci ne circulant normalement pas à l'horaire d'hiver). Au total 7 véhicules, le second étant un fourgon Dd2 de la S.N.C.F., en livrée "gris 160" comme les 4 autres voitures françaises du train.

Peu après, le dernier T.E.E. 32 "Parsifal" à destination de Paris(N) est remorqué par une 18 et comprend seulement 3 voitures T.E.E. de la D.B. au lieu de 5, à savoir une Av, une Ap et un WR, tous trois en livrée rouge-crème. A sa suite cependant, la rame vide et non éclairée du T.E.E. 41 du vendredi soir, rapatriée de Köln. Le fourgon-générateur, en queue, n'est pas en service. Au total, 8 véhicules.

Dimanche 27 mai 1979 : Le nouveau 435 "Parsifal" est remorqué par une CC40100 au lieu d'une 18, supprimant ainsi le "découcher" de Paris pour les mécaniciens belges. La 18 arrivée à Paris(N) la veille avec le T.E.E. 32 a peut-être été rapatriée vers Bruxelles, au nouveau 483.

Ce 435 présente une composition extraordinaire de 13 véhicules : une voiture S.N.C.F. en livrée "gris 160", un fourgon Dd2 S.N.C.F. dans la même livrée, une D.R., une voiture-lits S.Z.D., soit jusqu'ici les 4 premières voitures du 246 du samedi soir mais en ordre inverse. Ensuite, trois voitures "Corail", trois voitures inox de 1° classe (type A9tu du Nord, ex-Paris-Lille ?), la voiture-restaurant T.E.E. de la D.B. ayant circulé la veille dans le 32, et une dernière inox de 1° classe. (\*) 1 voiture livrée "gris 160"

Le 240 n'est pas passé à l'heure prévue. Par contre le 234 a circulé dans le sillon prévu, remorqué par une 23 et comprenant 10 voitures. La première était une couchettes UIC de la S.N.C.F. en nouvelle livrée bleu-gris. Tous les véhicules étaient français, sauf la neuvième voiture, de la D.B., en livrée bleu-crème. Notons que le 3111 Liers - Mons circulant à plus de 30 minutes derrière le 234, est passé à l'heure. A ce moment, le 240 n'était toujours pas passé.

Le 434, en retard d' environ 15 minutes, est remorqué par la CC40110 depuis Liège(G) et comprend 10 véhicules : une voiture S.N.C.F. en livrée "gris 160", trois voitures inox S.N.C.F. A9t ou A9tu, une voiture-restaurant rouge D.S.G., trois voitures "Corail" de 2° classe, un fourgon Dd2 de la S.N.C.F. en livrée "gris 160", et une voiture D.R.

Le 241 comprend une locomotive électrique monocourant (22 ou 23) et 14 voitures, celles de tête étant acheminées pour le "Molière" de lundi matin. La toute première est une B6D de la S.N.C.F., non pas en livrée "Corail" mais en livrée C1 orange à bande grise. Ensuite, voitures "Corail" et parmi elles une voiture-restaurant rouge de la S.N.C.F. La suite constituait la rame ordinaire du 241.

L'omnibus 6270, normalement doublé à Tamines par le 233, ne l'a pas été. Retard indéterminé pour le 233, compréhensible compte tenu du retard du 234 du matin, normalement assuré par la même locomotive polycourant, pour laquelle le battement à Paris(N) n'est que de 2h28. Nous n'avons aucun détail à propos de ces 234 et 233.

Remarque: les voitures inox incluses dans les 435 et 434 portent la numérotation 51 87 19 ... qui indique bien qu'il s'agit de voitures A9 admises au régime international.

C.M.

( TOUT LECTEUR QUI DISPOSERAIT DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS SUR CES CIRCULATIONS DES 25, 26 ET 27 MAI, EST INVITE A NOUS LES TRANSMETTRE POUR PUBLICATION. MERCI D'AVANCE !

Lignes 161 - 162 : le dimanche 27 mai, le 397 "Edelweiss" est entré en gare de Namur à 17h26, avec 8 minutes d'avance sur la marche normale. Ceci lui imposait un arrêt de 10 minutes en gare de Namur (dép. à 17h36). Si le départ avait été donné à l'heure à Bruxelles(Q.-L.), le convoi avait atteint une moyenne commerciale de 110 km/h (moyenne régulière des 91 et 391, donc rien d'exceptionnel). La moyenne prévue, atteignant 86,8 km/h (38 minutes allouées du Quartier Léopold à Namur, sans arrêt), s'explique par la présence, du lundi au vendredi, des 940 et 941 devant le 397, le 941 à 7 minutes seulement, mais avec arrêts à Ottignies et Gembloux, et une arrivée à Namur trois minutes avant le 397. D'où l'intérêt d'un graphique peu encombré ! Composition du 397 : 20 (livrée verte), trois Bm C.F.F. à 11 compartiments, une Vr, deux Am C.F.F. du type V.S.E. à 9 compartiments (EUROFIMA), le tout en livrée européenne C1 orange à bande grise.

C.M.

MAI 1979 (fin)

"Molière", "Parsifal", voitures françaises "Corail" et restauration.  
(Rectificatif F.F. n° 37)

Les trains 430-431 "Molière" comprennent une voiture-restaurant de la S.N.C.F. et les trains 434-435 "Parsifal" emmènent une voiture-restaurant (éventuellement du type AR en livrée bleu-rouge) de la D.B./D.S.G.  
Le lecteur attentif aura d'ailleurs découvert lui-même dans l'article intitulé "S.N.C.F. - Les voitures françaises admises en service international et construites au cours des 4 dernières années" que les voitures des types A10rtu, B5rtux, B11rtu, équipées pour la restauration rapide à la place, ne circulent qu'en France. La transformation de B10tu en B11tu correspond elle aussi à des critères d'économie propres au trafic intérieur français. La restauration à la place existe bien sur "L'Arbalète" qui comprend aussi une B5rtux. Il faut d'ailleurs considérer qu'il s'agit là d'un train intérieur Paris-Bâle acheminant des voitures directes à destination de Zürich.

Complément à la liste des nouveaux T.E.E. :

"Bacchus" Dortmund - Köln - München et retour.

"Heinrich Heine" Frankfurt/M. - Köln - Dortmund et retour.

Remarque : l'indicateur international de la S.N.C.B. qui réserve 4 pages aux trains Trans Europ Express ne reprend pas le T.E.E. "Adriatico" pourquoi ?

TRAFFIC S.N.C.B. - Observations : ligne 130 Charleroi - Namur.

- En soirée vers 18h10 au départ de Ronet, 29 avec marchandises en direction de Charleroi.
- En soirée vers 18h45 vers Ronet, 73 avec marchandises (parfois plus de 20 wagons), et retour de la machine seule peu après.
- Lundi au vendredi, 3117 Liège(P.) - Mons avec 3 voitures M2 (B, AB, BD) et 1 ancien fourgon à bogies, international, avec vigie.

C.M.

✂ ----- ✂

Composition de l' "Intercity" "Saphir"

relevée le 16 juin 79 entre Aachen et Bruxelles Midi

locomotive électrique S.N.C.B. série 18

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| + 1 voiture D.B. type Avmh TEE | (1 <sup>ère</sup> cl. à couloir latéral) |
| + 1 voiture D.B. type Apmh TEE | (idem, salon, à coul. cent.)             |
| + 1 voiture D.B. type Avmh TEE | (1 <sup>ère</sup> cl. à couloir latéral) |
| + 1 voiture D.B. type WRmh TEE | (voiture restaurant)                     |
| + 3 voitures D.B. type Bm      | (2 <sup>ème</sup> cl. à couloir latéral) |

M.Th.

✂ ----- ✂

### Les limites de la jonction Nord - Midi.

Inaugurée le 4 octobre 1952, la jonction Nord-Midi, longue de 3,6 kilomètres, était le complément indispensable à l'homogénéité de notre réseau national. Nœud ferroviaire belge indispensable, elle contribuait aussi directement à l'accélération d'une grosse part du trafic d'Europe occidentale.

Et pourtant, à l'aube de l'année 1979, cette impressionnante réalisation était fermée à toute circulation : le général Hiver avait eu raison de l'ingéniosité des techniciens belges.

Maintenant que les plus grosses difficultés sont passées, il convient malgré tout de se rappeler que la jonction Nord - Midi pose de sérieux problèmes en tout temps. Avec plus de 100 trains par heure, la saturation est atteinte deux fois par jour. La configuration du réseau veut que ces trains se croisent, en trois courants principaux : Charleroi - Antwerpen, Namur - Gent et Liège - Mons ou Gent. Avec le pont Hohenzollern à Köln, la jonction Nord - Midi est une des sections ferroviaires les plus chargées du monde. Il semble bien que la densité du trafic y dépasse déjà la limite raisonnable. Celle-ci est fixée par l'importance des répercussions d'un seul retard sur les trains suivants, à un point tel que la régularité de toutes les relations ne soit plus qu'approximative.

La jonction bruxelloise comprend 6 voies dans un tunnel large de 35 mètres, atteignant 60 mètres à la gare Centrale. Installez-vous sur les quais de cette gare souterraine un peu avant 17 heures, en semaine, et observez la hâte des chefs de train activant les opérations d'embarquement et de départ : 30 secondes de retard signifient à ce moment un début de retard pour des dizaines de trains.

Lors des intempéries de début janvier 1979, les gares de Schaarbeek, Bruxelles (quartier-Léopold), Forest(Midi) et même Denderleeuw ont été exploitées comme des gares terminus. Il en résulta une pagaille indescriptible : l'exploitation d'avant 1952 avait déjà sombré dans l'oubli ! C'est compréhensible d'ailleurs.

Lors de son inauguration, après un demi siècle de travaux, la jonction avait coûté 9 milliards de francs belges, et était le résultat d'un compromis dont nous, Belges, avons la regrettable habitude. Pour les uns, elle était absolument inutile, et pour les autres tout à fait indispensable. En 1935, un "Bureau National" avait conclu que ses travaux n'étaient pas absolument nécessaires mais pouvaient être très utiles. Les études avaient débuté en 1895, et les travaux en 1911. En 1914, les travaux étaient interrompus, avec la réalisation des ponts métalliques à la gare du Midi et du viaduc à la halte Chapelle. La fin de la guerre amena une nouvelle polémique.

Un tracé rectiligne entre les gares du Nord et du Midi était rendu impossible par la consistance du sol marécageux au centre de la ville. Le tracé proposé était un souterrain dans le flanc est de la ville. Il permettait de ne construire des viaducs, considérés comme peu esthétiques, qu'à proximité des deux gares.

Aujourd'hui, notre jonction est un véritable luxe. Imaginez le voyageur étranger, descendant du København - London à Bruxelles-Central, et se rendant à son hôtel en sortant de la gare comme d'une halte de métro. Chaque jour, 130 000 personnes prennent le train à cette gare. Aucune halte de pré-métro ne saurait accepter un tel trafic. Mais il est aussi vrai que la jonction a changé le visage de la ville : 1500 immeubles furent démolis, et les facilités en matière de transport ont amené les banques, ministères, etc... dans le centre.

La S.N.C.B. n'a pas attendu les problèmes de l'hiver 1979 pour proposer une alternative. Il devait s'agir d'une nouvelle liaison Bruxelles (Midi) - Quartier-Léopold, proposition refusée par l'urbanisme. un viaduc à la Chapelle suffisait. On n'en voulait pas un second vers le Sablon. Il ne reste donc plus qu'à exploiter les possibilités offertes par la périphérie, à savoir quelques premières tentatives telles la gare Schuman et la ligne Vilvoorde-Etterbeek comprenant une correspondance au même quai avec le métro en la station Mérode.

La S.N.C.B. souhaiterait disposer de crédits spéciaux pour construire quelques croisements à niveaux différents de part et d'autre de la jonction. La sortie de Bruxelles(Nord) vers Antwerpen, autorisée à grande vitesse, est l'exemple même de ce qui devrait pouvoir se faire pour toutes les lignes, en évitant ainsi les répercussions de retard d'un train sur d'autres destinations. Les voyageurs réclament toujours plus de trains. La fréquence de desserte de Charleroi - Antwerpen est passée de deux à trois trains par heure. Les relations avec Gent, Liège, Namur et Mons devraient pouvoir bénéficier d'une meilleure desserte, qui renforcerait la clientèle du rail. La S.N.C.B. ne demande pas mieux, mais l'utilisation actuelle de la jonction est déjà un tour de force. A la périphérie, une troisième voie est en construction en plusieurs endroits. Mais le problème de l'accès aux quais n'est pas facile à résoudre. A Bruxelles-Central même, un léger retard provoque la cohue et amène des dangers réels pour le public chaque fois qu'un train entre en gare.

A nouveau, le compromis actuel n'est pas la solution. Et pourtant, il faudra en trouver une. A moins que les intérêts privés ne dépassent ceux du public ! En attendant, la ville s'asphyxie, et le chemin de fer perd sa réputation. Mais est-ce vraiment sa faute ?

C.M.

✂ ----- ✂

+++++  
 Le 22 août 1979 journée spéciale S.N.C.B.

à NAMUR

A 10h00 - visite de l'atelier central de Salzinnes

A 14h00 - visite de l'atelier de traction de Ronet

Inscription obligatoire pour le 08/08/1979 au secrétariat C.F.C.  
 ou R.M.M.

Remarque:

----- Les pages 9 à 18 qui suivent, traitent de la signalisation belge. Il est utile de signaler que certaines adjonctions aux signaux lumineux ne sont plus utilisées actuellement; il en va ainsi des flèches lumineuses de direction et de rebroussement qui doivent avoir été supprimées de la réglementation en juin 1973.