



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 10 — Décembre 1979

Prix: 40 FB

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Sommaire de ce bulletin

Numéro 10

Décembre 1979

Editorial	3
Nouvelles de la SNCE	
la SNCE par ligne	5
la SNCE en 1978	7
la situation financière de la SNCE	8
SNCE matériel	12
divers	17
mai 1979 - nouvelles gares	19
travaux programmés	19
renseignements généraux	27
Nouvelles de la SNCV	
matériel roulant sur rails au 1/9/79	29
nouvelles diverses	32
Activités du GTF asbl	
renouvellement des cotisations	34
réunions	35
éditions - cartes-vues série 55	36
voyage en Angleterre	37
service Distribution	39
service photos	41
bibliographie	42
Communiqué - films trams et bus	43
Nouvelles d'Europe	45

Dossier gratuit offert par le GTF asbl à ses membres et encarté au centre de ce numéro :
la modernisation du matériel voyageurs du service intérieur de la SNCE

Le GTF asbl remercie tous ceux qui ont oeuvré bénévolement à la création de ce numéro :

Rédaction : P. Auguste, H. Arden, F. Beckers, J. Braive, G.B., M. Lambou, P. Ledent, P.G. Maral, R. Marganne, J.C. Michel, R. Thiry, Dikkenet-747...

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Dactylographie et mise en pages : M.Mme C. Van de Voorde
R. Marganne

Montage et expédition : M. Mme L. De Greef

Toute correspondance relative à Trans-Per doit parvenir à l'adresse suivante : GTF asbl, BP 194, B-4000 Liège 1

Edit. Resp. : R. Marganne, av. Observatoire 5 Liège

EDITORIAL

- 3 -

Il est traditionnel, en fin d'année, de dresser un bilan. Le GTF asbl ne manquera pas l'occasion de retracer ses activités de 1979.

Notre section voyages a eu un agenda fort rempli. Le 14 avril, elle organisait une excursion, qui constituait en fait une grande première, puisque le GTF asbl affrétait une automotrice quadruple série 800 sur un parcours peu connu de la banlieue de Bruxelles, avec visite de Louvain-la-Neuve et de la cité sidérurgique de Clabecq. Le 26 mai était consacré, lui, à un voyage vapeur qui conduisit les participants, au départ de Charleroi, à la cité de Beloeil, qui n'avait plus vu de train depuis une vingtaine d'années. Au retour, le GTF asbl "pénaugurait" la traction électrique entre Manage et Charleroi, le train vapeur étant allégé par l'ancêtre électrique 2913. Enfin, le 8 septembre voyait une circulation de deux autorails série 45 accouplés sur les lignes de Court-St-Etienne à Nivelles (Nord) et de Braine-l'Alleud à Clabecq. Cette dernière ligne était parcourue grâce au dévouement bénévole d'une équipe de membres qui avaient débroussaillé le terrain avant le passage du convoi.

Notre section éditions n'a pas chômé non plus. Elle a confectionné un Trans-Fer spécial de 136 pages, illustré d'une centaine de photos. Entièrement rédigé par les membres de notre Association, cet ouvrage, dont la sortie a été saluée par divers journaux (le Soir, la Gazette de Liège, La Wallonie, le Jour, le Grenz-Echo), par les journaux spécialisés des associations ferroviaires belges et étrangères, et par les publications des Chemins de Fer "Officiels" tel le Rail, permet aux lecteurs de se familiariser avec le passé et le présent de l'exploitation ferroviaire belge : ainsi, à titre d'exemple, un article très documenté sur le block de signalisation de la gare de Liège Guillemins, rédigé par un praticien du lieu, permet à chacun de pénétrer dans un des "sanctuaires" de la SNCB. La carte des lignes ferrées belges a encore été améliorée par l'édition d'une annexe 3 qui reprend les modifications intervenues depuis la parution de la carte, et une traduction de la carte et de ses annexes en néerlandais, afin d'en faciliter la lecture à nos amis du Nord du pays. Nous poursuivons enfin l'édition de séries de cartes-vues historiques des réseaux ferrés belges.

Notre section Distribution a continué à mettre à la disposition de nos membres des ouvrages et autres documents ferroviaires édités par d'autres associations.

Notre section Relations Extérieures a assuré la présence du GTF asbl aux expositions du Treingroup Turnhout, de Verviers (CFEB) et de Bruxelles (salon des Chemins de Fer - ARBAC)

Nos sections administratives ont permis le bon fonctionnement de l'Association, avec discrétion et efficacité.

Vous avez reçu cette année cinq numéros de "Trans-Fer" (dont un spécial consacré au fameux plan de restructuration de la SNCB). A travers ce bulletin, entièrement réalisé et confectionné par une équipe bénévole, nous avons voulu vous tenir au courant de l'actualité ferroviaire belge. Le nombre de pages est en constante augmentation (cette année, nous dépassons très largement les 200 pages !) au grand désespoir, de notre trésorier.

Toutes nos activités et Trans-Fer vous ont été offertes pour une dérisoire cotisation, qui couvre à peine le papier utilisé pour la réalisation de notre bulletin.

D'autres activités de GTF asbl sont moins connues : nous nous sommes efforcés d'aider d'autres associations qui se consacrent entièrement à la chose ferroviaire ou qui assurent la vie de sympathiques lignes touristiques. Ainsi, nous avons offert à l'ASVi la totalité de la recette du voyage en vicinal que nous avons organisé dans le Hainaut. Nous avons fait, au TTA, l'avance de fonds nécessaire pour l'édition de dépliants publicitaires...

L'année 1980 connaîtra, nous l'espérons, le développement de nombreuses autres activités, pour le plaisir de tous. Déjà, des projets se forment, et Trans-Fer vous tiendra au courant de nos initiatives.

Mais le GTF n'est ce qu'il est que grâce à votre confiance et à votre soutien. Nous vous remercions de bien vouloir renouveler dès que possible votre cotisation, selon les modalités annoncées dans le corps de ce bulletin. Nous l'avons maintenue à un taux très bas, mais nous serions si heureux que vous nous souteniez en arrondissant celle-ci... Pouvons-nous aussi compter sur votre active collaboration ? Certains d'entre vous nous ont déjà proposé leur aide, mais sans préciser les activités où ils peuvent nous aider. Pouvons-nous leur demander de nous réécrire en précisant davantage leur pensée ou mieux encore de se présenter à la réunion annoncée dans le corps de ce bulletin.

D'avance nous remercions tous ceux d'entre vous qui participent déjà, ou participeront à la bonne marche de l'Association. Une dernière chose : à quelques jours de l'année nouvelle, le GTF asbl forme pour vous, et tous ceux qui vous sont chers, des vœux de bonheur, santé et réussite.

Le Président du GTF asbl.



A.S.B.L.

GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

NOUVELLES DE LA SNCB

- 5 -

La s n c b par l i g n e

● Ligne 21C As-Maaseik

Cette ligne a été mise hors service le 31 mars 1979.

Toutefois, un train de voyageurs "de plaisir" (probablement le dernier) a été mis en service entre Maaseik et Ostende via Winterslag - Y N Hasselt - Diest - Aarschot - Muizen - Mechelen - Londerzeel - Schellebelle - Gand St-P. le 25 mai 1979.
Matériel : 1 HLD série 51 de Hasselt et 4 voitures B + 1 BD de Hasselt.

Nous n'avons pas été peu surpris de lire dans le plan de restructuration de la SNCB (voir Trans-Fer n° 9 p.9) que Maaseik n'était pas à la portée d'un service voyageurs et ne pouvait provisoirement être desservi par le réseau Intercity en gestation. Qui nous expliquera ce paradoxe ?

● Ligne 51A Brugge - Knokke

Un AR du 17/10/79 (MB du 13/11/79) décrète d'utilité publique la mise à double voie du tronçon Knokke - Heist.

● Ligne 137 Acoz - Gougnyes

Un AR du 20/6/79 (MB du 18/7/79) autorise le démontage du tronçon Acoz-Gougnyes de la ligne 137. Rappelons que ce démontage intervient après une mise hors service annoncée dans un Trans-Fer précédent.

L'autorail spécial du GTF asbl du 27 septembre 1975 a donc assuré le service "voyageurs" ultime de cette ligne. A l'époque, le personnel de la ligne nous avait signalé que ce tronçon était desservi, à la demande de raccordés, trois fois par semaine au départ de Châtelaineau, la traction étant assurée par une locomotive série 73 ou 83. Le trafic, extrêmement faible à l'époque, était constitué de wagons de mitrailles ou de charbon. Rappelons que cette ligne 137 offrait la particularité de se séparer de la ligne 138 (vers Gerpennes-Morialmé-Florennes) à hauteur du point d'arrêt de Acoz (Centre), dont le quai central était situé en pleine bifurcation; la ligne 137 enjambait ensuite la ligne 138 à l'aide d'un saut de mouton, "immortalisé" par un de nos photographes à la dernière page de notre Aide-Mémoire n° 1.

Le trafic voyageurs avait été supprimé sur cette ligne en 1954, et le tronçon Gougnyes-Mettet démonté en 1965. Cette ligne avait été desservie, au temps de la vapeur, par les locomotives type 22, 69, 15, 16, 81 et 53. Tels sont les souvenirs que les anciens de la ligne nous avaient confié, en 1975, avec nostalgie et émotion.

● Ligne 162 - Ciney

Essai d'un signal lumineux d'abaissement des pantographes : à partir du 10/9/79 à 10h., la zone d'abaissement permanent de pantographes de Ciney (BK 89.822) sera signalisée à titre d'essai par 4 feux jaunes placés verticalement dans un boîtier (0,2m x 1m) fixé à un poteau caténaire (voie B).

Ces feux clignotent successivement du haut vers le bas. Leur but actuel est de tester la visibilité de ce signal, qui ne fait qu'appuyer les signaux permanents existants. Si l'essai est concluant, il servira pour commander l'abaissement temporaire des pantos en cas de déclenchement en sous-station.

Ligne 140 Charleroi - Ottignies

A propos de la pose de la seconde voie et de l'électrification.

Il nous paraît utile de présenter les différentes modifications projetées dans le cadre de ces modernisations.

Signalisation : zone d'action des postes de commande

- De Charleroi Sud à la sortie de Charleroi Ouest (côté Fleurus) :
E.20 (FCCS de Charleroi Sud)
 - De l'entrée de Lodelinsart (côté Charleroi) à la sortie de Court-Saint-Étienne (côté Ottignies) : Fleurus
- Toutefois : pourraient être commandées localement
- Lodelinsart : Toutes les voies de débord raccordées à la voie vers Charleroi
- Ransart : Toutes les voies de débord raccordées à la voie vers Fleurus.
- Court-St-Étienne : Toutes les voies.
- Suppression des postes de Blocks 10 (Tilly) - 9 (Villers-la-Ville) -
6 (La Roche) - 2 (Charleroi Ouest)

La voie

- Charleroi Sud : établissement d'un raccordement direct à toute voie vers Charleroi Ouest.
- Ransart : la suppression de la ligne 256 est envisagée.
- Fleurus : la suppression de la ligne 131 est envisagée.
- Tilly : établissement de 2 voies de dépassement
suppression de 2 raccordements industriels.
- La Roche (Brabant) établissement de 2 liaisons.
- Faux : suppression de la cour aux marchandises et du raccordement industriel.

Les points d'arrêts

- Lodelinsart : remplacement du quai central par 2 quai latéraux.
- Bois Noël et Ransart : fusion de ces 2 points d'arrêt en un seul.
- Wangenies : établissement des quais de part et d'autre du PN98.
- Marbais : suppression.
- Marbisoux : établissement des quais de part et d'autre du PN00.
- Tilly : déplacement des quais de part et d'autre du PN77.
- Mellery : suppression.

Les bâtiments (BR)

Suppression à : Ligny - Tilly - Faux - Charleroi Ouest.

Electrification

L'électrification de la ligne 260 (vers Monceau formation) est également prévue.

Ligne 141 : Fleurus → Gembloux

Cette ligne est actuellement en service sous le régime de l'exploitation simplifiée jusque Sombreffe pour la desserte du raccordement Brunelle. Elle est raccordée directement sur la gare de Fleurus par l'ancienne voie du sens Ottignies Charleroi qui n'a pas été déposée pour cet usage. L'électrification et la pose de la seconde voie de la ligne 140 entraîne le raccordement de la ligne 141 sur la ligne 140 en pleine voie par un aiguillage à commande à pied d'oeuvre, un peu en deçà du Km 50. Cet aiguillage sera placé sur la voie A (sens Ottignies - Charleroi). Aucune liaison voie A - voie B n'est prévue : la desserte se fera donc dans les 2 sens par la voie A.

H.A.



LA SNCB EN 1978

Des hausses et des baisses: voilà qui caractérise le trafic ferroviaire belge en 1978. Jetons-y un coup d'œil, pour tirer des statistiques quelques grandes conclusions.

Voyageurs

	+	-
Nombre total de voyageurs	-	14,8 %
Billets de première classe	10,3 %	
Cartes d'agglomération (10 voyages)	11,1 %	
Trafic international	8,6 %	
Abonnements		3,2 %
Abonnements sociaux		4,3 %
Autos-couchettes: voitures	22 %	
passagers	21 %	
Couchettes louées	17,5 %	
Places-lits	11,8 %	
Billets BIGE	17,7 %	

La diminution sensible du nombre de voyageurs provient de la disparition, dans les statistiques, de ceux qui, jusqu'en juin 1977, prenaient l'autobus. Ce dernier mode a été repris depuis par la SNCV. A noter aussi la diminution du nombre d'abonnements. La crise économique persistante n'y est pas étrangère.

Dans la ventilation des billets émis, on constate un intérêt accru pour la première classe. Cette tendance se dessinait déjà depuis deux à trois ans.

Enfin, les formules à caractère touristique progressent également. Ce n'est pas grâce au temps: l'été 78 a brillé surtout par ses intempéries. Alors? La grève des aiguilleurs du ciel, la préférence donnée à un moyen de transport sûr et reposant? Sans doute.

Marchandises par charges complètes

Ici, le résultat global s'inscrit dans le positif. Après les chiffres rouges des deux dernières années, la courbe reprend son ascension.

	Tonnes	Tonnes kilo- mètres
Trafic total	+ 8,4%	+ 9,9%
Transit maritime à l'entrée	+16,6	+28,4
Exportation maritime	+24,8	+23,2
Produits CECA	+11,8	
— métallurgiques	+14,8	+11,3
— minerais	+12,6	+17,4
— combustibles solides	+ 1,43	+ 6,3
Produits non-CECA	+ 3,4	
— produits des carrières	+ 9,4	+ 2,7
— produits chimiques	+ 3	+ 5,3
— matériaux de construction	+10,7	+12,1
— produits agricoles et d'alimentation	+ 0,4	+ 6,9
Containers (+ 15,4 % en nombre)	+20	+20,2

Dans l'analyse sectorielle, on constate également des reculs: les transports intérieurs de sable, de pierres calcaires et de chaux vive; les transports d'huiles et de graisses blanches vers la Suisse; les textiles et les cuirs; certains produits alimentaires: viande, pommes de terre, fruits, légumes, betteraves (car les agriculteurs belges ont fait une bonne saison et les importations ont diminué).

Sachant que la Belgique a produit 12.605.000 (+ 12 %) tonnes d'acier brut en 1978, il faut conclure que la position du chemin de fer a été consolidée dans ce secteur (+ 14,8 %). La même réflexion s'impose pour les containers. Voyez plutôt:

	Trafic portuaire	Trafic ferroviaire
Anvers	+ 18 %	+ 17,7 %
Zeebrugge:		
— Short Sea Terminal	+ 0,7 %	+ 2,2 %
— OCZ	+ 36,8 %	+ 60,4 %

Notons en passant que la participation de la SNCB au trafic portuaire de containers à Anvers et à Zeebrugge a été respectivement de 34,9 et 46,2 %. Ajoutons que la faible croissance du trafic au Short Sea Terminal de Zeebrugge doit être imputée notamment aux grèves que les ports anglais (principaux clients) ont connues pendant l'année 1978.

Le transport combiné rail/route continue lui aussi son expansion: 29,2 % de remorques en plus en système kangourou; et pour ce qui concerne la technique huckepack, regardez bien les chiffres: 1239 véhicules en 1978 contre 141 en 1977.

Citons encore deux éléments:

- le tonnage moyen par wagon est passé en 1978 de 32,1 à 33,9 tonnes. Le nombre de wagons utilisés étant resté sensiblement égal, cela confirme l'usage croissant de véhicules de grande capacité;
- la distance moyenne par envoi est passée de 111,1 à 112,6 kilomètres. Voilà pourquoi la SNCB a enregistré un résultat de près de 10 % supérieur en tonnes-kilomètres alors que le nombre d'envois a légèrement régressé et que la croissance en tonnage se situe entre 8 et 9 %.

Avec 63 millions de tonnes, le trafic de marchandises de 1978 revient au niveau de 1968. Atteindre le record de 1974, année euphorique d'avant-crise, est de l'ordre des espoirs, encore que le réalisme fasse plutôt viser la barre de 70 millions, plus accessible sans doute, grâce à une politique commerciale constamment adaptée au marché et un effort permanent d'amélioration de la productivité.

(extrait de Informations
SNCB 2/79)

La situation financière de la SNCB

Nous avons exposé, maintes fois, les causes profondes de la situation financière difficile de la S.N.C.B., à savoir principalement l'imputation sur le compte d'exploitation de charges que les autres transporteurs n'assument pas dans la même mesure, l'adaptation insuffisante des recettes à l'évolution des dépenses, l'insuffisance des investissements, et subsidiairement, du fonds de roulement.

Rappelons qu'aucune entreprise placée dans les mêmes conditions que la Société, compte tenu des restrictions et des contraintes qu'elle doit subir, tout en devant lutter sur un marché de concurrence, où les autres modes de transport continuent depuis de longues années de bénéficier de privilèges, ne serait économiquement rentable.

Nous avons attiré à de multiples reprises l'attention des pouvoirs publics sur les conséquences du maintien d'une politique qui, depuis la fin de la dernière guerre mondiale, favorisait démesurément les autres modes de transport, utilisant une infrastructure constamment modernisée aux frais de la collectivité. Nous n'avons cessé de souligner à cet égard la nécessité d'un traitement équilibré, d'une organisation du marché des transports et d'une certaine harmonisation, afin que chaque transporteur exécute la tâche que, économiquement et socialement, il est le mieux à même d'assurer. De cette manière, les divers modes de transport devraient devenir complémentaires, alors que jusqu'à maintenant cette complémentarité était d'ordre accessoire, de sorte qu'ils sont avant tout concurrents. La coordination est tout aussi indispensable pour les transports de voyageurs que pour les transports de marchandises.

Pendant de nombreuses années, nous avons aussi insisté auprès des pouvoirs publics pour qu'ils réservent au chemin de fer une part raisonnable dans l'enveloppe globale prévue pour les investissements dans les infrastructures de transport. Nous avons souligné le traitement discriminatoire qui lui est réservé, sous ce rapport.

Nous n'avons cessé de mettre en exergue les conséquences inévitables du maintien du déséquilibre existant : un écrémage de plus en plus important de son trafic rémunérateur, une diminution de sa part relative dans le marché de transport, une détérioration croissante de sa situation financière.

Cette concurrence inégale explique le niveau relativement bas des revenus du trafic de la Société : ceux des marchandises par wagons complets sont, en moyenne, de 1,27 F par tonne-kilomètre en 1978 et pour les voyageurs, la recette s'élève à 1,07 F par voyageur-kilomètre. Si la S.N.C.B. avait pu assurer en 1978, par exemple, un trafic de marchandises équivalent à celui de 1974, année de haute conjoncture, les compensations de l'Etat auraient été inférieures à celles de 1977.

Vu la charge écrasante que la concurrence déséquilibrée entraîne pour le pays, il est de l'intérêt général d'appliquer d'urgence des solutions constructives ; tout ajournement entraînera une aggravation du problème, car les pertes provenant de l'utilisation insuffisante des capacités de production des chemins de fer belges croîtront d'année en année, quelles que soient les mesures d'ordre interne que la S.N.C.B. puisse imaginer.

Comme nous l'avons souligné maintes fois dans le passé, un moyen de redressement durable de la situation financière de la Société, compte tenu de l'importance de ses charges fixes, consiste dans l'accroissement de son trafic. A cet effet, des mesures d'harmonisation dans notre pays deviennent de plus en plus indispensables. Un bilan objectif des coûts de chaque mode de transport doit, dès lors, être établi, et les avantages et inconvénients que chacun d'eux présente pour la collectivité doivent être évalués.

Dans les circonstances actuelles, seuls les chemins de fer calculent le prix de revient global de leurs transports. Pour la route et la voie d'eau, c'est l'Etat qui continue d'investir des montants largement supérieurs à ceux qu'il consent pour son propre réseau ferroviaire. Les poids lourds, aux dimensions et aux chargements de plus en plus importants, ne supportent nullement les charges croissantes des capitaux qu'absorbent l'établissement, le renouvellement, l'entretien et la surveillance — ni les frais financiers importants correspondants — de l'infrastructure qu'ils utilisent. Il est d'ailleurs étonnant de devoir constater que, malgré des déficits budgétaires impressionnants, le taux d'imposition de la tonne utile et la taxe sur le gasoil en Belgique sont parmi les plus bas — bien que le franc belge soit une monnaie dure — de tous les pays de la C.E.E. Pour clarifier ce marché très important dans notre pays, il y aurait lieu d'instaurer un groupe de travail multidisciplinaire ayant pour tâche de déterminer le coût social du transport par voie terrestre, compte tenu de tous les éléments et notamment des investissements et des charges financières corrélatives, d'une part, des frais d'exploitation, d'autre part. Rappelons que la route est cinq cents fois

plus nocive à l'environnement que le rail qui, par ailleurs, continue d'améliorer son coefficient de sécurité, alors que celui de la route diminue au fil des années. Là aussi, le seul remède est l'assainissement du trafic routier.

Toute mesure visant à faire revenir au rail des transports de marchandises aura comme corollaire non seulement une amélioration de la situation financière de la S.N.C.B. et, partant, une réduction des compensations à charge du budget du Ministère des Communications, mais aussi une réduction des dépenses qu'entraînent l'entretien et la surveillance des routes à charge des pouvoirs publics, et une amélioration de la qualité de la vie.

Nous insistons aussi pour une meilleure intégration de l'exploitation des services d'autobus et celle du réseau ferroviaire.

Aussi longtemps que des mesures ne sont pas prises pour favoriser l'outil national qu'est le chemin de fer, en le mettant pour le moins sur le même pied que ses concurrents — comme la tendance se fait jour dans certains pays —, la progression des compensations à verser par l'Etat à la S.N.C.B. sera inévitable.

Il n'est, en effet, pas possible d'aboutir dans ce domaine à une diminution, voire à une stagnation, même en éliminant certains services rendus à la clientèle. Il faut tenir compte, sous ce rapport, de l'importance des charges irréductibles, de sorte que toute diminution des recettes aggrave le déséquilibre financier.

Nous nous sommes efforcés, de notre côté, à promouvoir le trafic. Des études sont d'ailleurs en cours en vue de tenter d'accélérer davantage le transport par la voie ferrée. Une réorganisation s'imposera, en effet, dans le cadre du plan d'augmentation des vitesses, augmentation qui, elle aussi, constitue une nécessité pour l'exploitation du réseau de demain et la meilleure intégration de celui-ci dans le complexe ferroviaire européen.

Les mesures à imaginer viseront toujours un accroissement du trafic et la rentabilisation maximale des investissements consentis pour la modernisation du réseau. Nous restons toutefois d'avis dans ce contexte que les habitants de zones plus isolées présentent autant d'intérêt sous le rapport du transport en commun, que ceux de zones à forte densité de population.

La normalisation des comptes

Les entreprises de chemin de fer obtiennent, par application des règlements édictés par les autorités des Communautés Européennes en 1969 et en 1970, l'indemnisation des désavantages économiques résultant d'obligations que les autres modes de transport ne supportent pas dans la même mesure.

Les montants obtenus par la S.N.C.B., pour les réductions de tarifs consenties aux voyageurs transportés par chemin de fer, par application de ces règles, sont de 15 553 millions en 1978 contre 16 710 millions en 1977, soit une diminution de 1 157 millions. Il est vrai que, compte tenu du rôle social que doivent jouer les transports en commun, les tarifs doivent être maintenus dans des limites raisonnables, justifiant — comme pour tout autre service public — une certaine intervention de l'Etat. Les obligations en matière de transport de voyageurs donnent lieu, en effet, à un manque à gagner important. La recette unitaire de la S.N.C.B. est, par comparaison avec d'autres moyens de transport, relativement faible, non seulement en raison du grand nombre de bénéficiaires de réductions, mais surtout de l'importance des taux de réduction consentis. Moins de 20 % des voyageurs paient le prix plein.

Un autre secteur sur lequel nous n'avons aucune prise est celui des charges de retraite excédentaires par rapport à l'effectif normal du personnel, par suite de la réduction sensible du nombre d'agents utilisés: elles s'élevaient à 11 822 millions de francs en 1978, au lieu de 11 333 millions l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 489 millions ou de 4,3 %.

Les compensations des désavantages économiques résultant du maintien en exploitation de lignes dites à plus faible trafic ont été augmentées de 1 126 à 1 738 millions, soit de 612 millions.

Le montant compensatoire pour l'inégalité dans l'imputation des charges d'infrastructure des divers modes de transport a augmenté de 5 057 millions à 6 352 millions, soit un écart en plus de 1 295 millions. Si l'Etat devait supporter la totalité de ces charges, à l'instar de ce qu'il fait pour la route et la voie d'eau, le montant serait sensiblement plus élevé.

Rappelons que dans le domaine de la normalisation des comptes, le Conseil des Ministres des Communautés Européennes a donné en 1975 de nouvelles directives aux Etats, prévoyant notamment:

- l'établissement d'un programme en vue d'atteindre l'équilibre financier au bout d'un certain nombre d'années et l'appel à la concertation pour la recherche de solutions aux problèmes ferroviaires;

- la définition par l'Etat des règles de couverture des déficits résiduels qui ne seraient pas couverts par une subvention d'équilibre;

- la présentation par la Commission des Communautés, avant la fin de 1979, de propositions au Conseil des Ministres, tendant à fixer le délai et les conditions dans lesquelles l'équilibre financier des chemins de fer devra être réalisé.

Par ailleurs, dans le cadre des directives précitées, relatives à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les Etats, des discussions sont en cours avec l'Etat, en vue de l'élaboration d'un projet de loi, visant à l'effacement dans les comptes annuels de la S.N.C.B. de certains éléments qualifiés de « séquences du passé » par le groupe de travail interministériel qui, en 1971, a étudié l'application à la S.N.C.B. des règlements communautaires en matière de normalisation des comptes.

Nous renouvelons l'espoir que l'application des dispositions en matière de normalisation permettra à la S.N.C.B. d'obtenir l'indemnisation complète de toutes les obligations qu'elle assume dans l'intérêt de la collectivité nationale et d'assainir entièrement sa situation financière.

Certes, le montant global de ces compensations de l'Etat est devenu très important au fil des années. Il convient toutefois de considérer que, quel que soit le mode d'exploitation des chemins de fer, une grande partie d'entre elles incomberont toujours à l'Etat. Ainsi celui-ci doit payer les répercussions financières de la politique suivie en matière de promotion des transports en commun; il s'ensuit qu'il supporte, par exemple, le manque à gagner découlant pour l'entreprise ferroviaire des réductions de tarifs qu'il impose en faveur de nombreuses catégories de voyageurs. Il est appelé à compenser aussi, comme il le fait pour les autres entreprises, les charges de retraite excédentaires, celles de sécurité sociale, de mesures en faveur du personnel à titre de reconnaissance nationale et d'autres. Mais dans la recherche de solutions aux problèmes financiers des chemins de fer, nous mettons l'accent une fois de plus sur le fait que, pour les réaliser, il convient d'améliorer leur position de concurrence, en les défrayant, notamment, comme les autres modes de transport, du coût de l'infrastructure.

Il est vrai que le Traité de Rome a prévu en 1957 la libéralisation de divers marchés, et notamment celui du transport.

Mais tout d'abord, lorsque le principe de cette libéralisation a été adopté, on ne pouvait pas encore préjuger les multiples nuisances qu'allait engendrer: utilisation croissante de la route, devenue au fil des années un élément perturbateur de l'environnement de l'homme. En raison de son intensité, ce phénomène tient aujourd'hui une place prépondérante qui risque, si l'on n'y prend garde, de désarticuler davantage notre mode de vie.

En second lieu, le principe de la libre concurrence des divers modes de transport n'est valable que dans la mesure où l'on considère la totalité du secteur, en tenant compte de l'implantation des infrastructures et des charges qu'engendrent leur maintenance et leur renouvellement pour la collectivité. Dans plusieurs pays d'Europe, cette notion est prise davantage en considération. Dans l'intention de mettre fin à l'hémorragie dont souffre le trafic ferroviaire, certains pays ont interdit des transports déterminés par la route, d'autres ont instauré une fiscalité spécifique pour des transports routiers. La tendance des transports de marchandises assurés par le chemin de fer dans ces pays est, dès lors, nettement plus favorable. La libéralisation du marché des transports n'est pas concevable si l'on ne prend pas comme base de départ l'aspect économique du problème, en éliminant la discrimination fondamentale existant actuellement entre le traitement réservé à la route et à la voie d'eau, d'une part, aux chemins de fer, d'autre part.

Par ailleurs, le Traité de Rome ayant inscrit parmi ses objectifs la libéralisation du marché du travail, il est tout aussi indispensable que les divers modes de transport offrent des conditions sociales comparables à leur main-d'œuvre, en garantissant la plus grande sécurité.

La limitation des vitesses autorisées sur la plupart des routes européennes a sans doute permis de réduire quelque peu le nombre d'accidents mais les pertes au point de vue humain, économique et social que ceux-ci occasionnent, sont trop importantes pour ne pas envisager sous ce rapport aussi de nouvelles mesures assurant une plus grande stabilité.

Il y a lieu enfin de considérer la saturation des routes, alors que la capacité potentielle des réseaux ferrés est insuffisamment exploitée, ce qui donne lieu à des pertes économiques considérables. Il est indéniable cependant que les chemins de fer en Europe, si l'on tient compte de tous les éléments à prendre en considération pour établir un plan global des coûts, offrent souvent la solution la plus économique, et au point de vue humain, la plus acceptable. Il serait donc hautement souhaitable qu'une réelle coordination des transports se fasse à l'échelle internationale. Les problèmes d'économie, d'énergie et d'environnement sont les mêmes pour tous.

(extraits du rapport 1978
du Conseil d'Adm. SNCB)

Fêtes de fin d'année...

Faites-vous offrir, offrez, offrez-vous

Les Tramways au Pays de Liège, tome 1

Toute l'histoire des trams urbains de la Cité Ardente dans un luxueux volume 210x297mm, 290 pages et plus de 400 photos inédites. Finition luxueuse et reliure pleine toile sous jaquette illustrée.

Nous vous expédierons volontiers cet ouvrage exceptionnel par recommandé et sous boîte anti-chocs après versement d'une somme de 1400 FB + 115FB (envoi) = 1515 FB, au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 LIEGE.

(de l'étranger, procédure en page de garde)

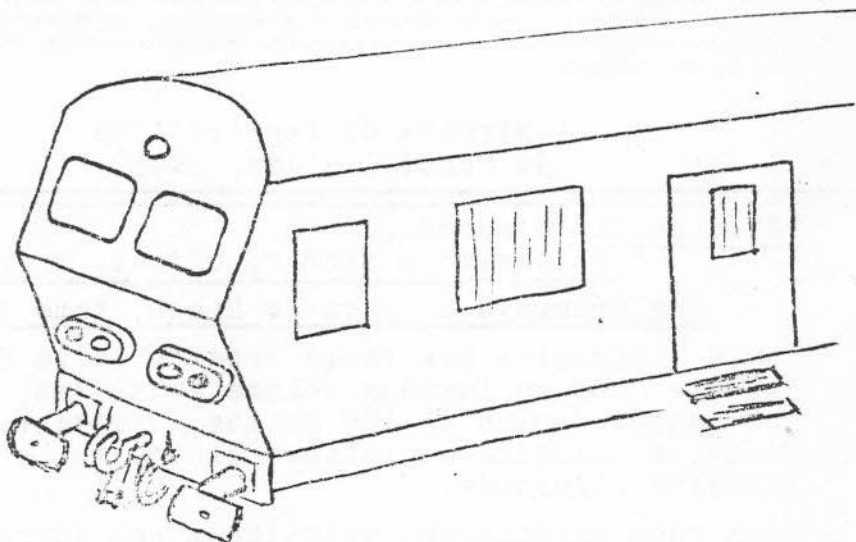
SNCB MATERIEL.

Les locomotives électriques de la série 25 (monocourant 3kV) passent actuellement en grande révision à l'A.C. Mechelen. Au cours de cette opération, leur équipement subi quelques modifications en vue d'adapter ces locomotives à la circulation avec des rames réversibles.

Les locomotives 2501, 2502 et 2509 ont déjà subi cette opération. L'on peut les reconnaître aisément à leur livrée jaune et au support prévu pour le coupleur, placé près du phare droit. Sur ces trois machines, la modification n'est en fait que préparée, la SNCB ne disposant pas encore de tout l'appareillage nécessaire.

Parallèlement, l'A.C. Mechelen transforme en voitures pilotes des voitures M2 de type BD. Le dessin ci-dessous donne une idée de l'allure des voitures modifiées. Un effort a été fait du point de vue esthétique si l'on compare cette réalisation avec les voitures pilotes M2 pour rames réversibles diesel.

Selon certaines informations ce matériel verrait une première utilisation en mai 1980 sur la relation Antwerpen Centraal - Aarschot.



SNCB ESSAIS.

Des essais de circulation sous 1500V courant continu ont été effectués à Roosendaal par une automotrice quadruple série 800. Il est envisagé d'affecter ce type d'engin en mai 1980 à la relation intercity Oostende - Brugge - Gent - Sint-Niklaas - Antwerpen - Roosendaal.

ESSAIS (suite)

Parcours d'essai de Forest (V) à Gand St-P. le 25 juin 79 et retour le 29/6/79. Composition : HLE série 20 de ATD Ronet et 4 voitures D (fourgons Eurofima). Charge : 200t.

Electrification Braine-le-Comte - Luttre : parcours d'essai de la voiture de mesures ES 601 remorquée par une HLD de Haine-St-P. à la vitesse de 50 km/h panto levé le lundi 14 mai 1979, entre Braine-le-Comte et Luttre et retour.
Parcours panto baissé de Schaerbeek à Braine-le-Comte et retour.

TRANSFORMATIONS LOCOMOTIVES DIESEL

On sait que les locomotives diesel 5540 et 5542 sont équipées d'un générateur pour chauffage électrique des trains. Elles circulent, avec générateur en marche, entre Liège et Jemelle.

La locomotive 5523 de Jemelle a été équipée, à son tour, d'une génératrice pour chauffage électrique des trains à Salzinnes. Cet engin est désormais peint en jaune avec petite bande de ceinture bleu foncé (assez peu visible à notre avis) pour signaler cette particularité au personnel chargé de l'accouplement. Cette locomotive a effectué son parcours d'essai de puissance en ligne à la sortie de Salzinnes le 22/8/79 avant de regagner sa gare d'attache le jour même.

A son tour, la 5510 est sortie de Salzinnes le 17/10/79 repeinte en jaune avec fine bande bleu foncé et équipée d'une génératrice identique.

Rappelons que les six fourgons générateurs de la SNCB sont toujours en service international sur les lignes 40 et 42.

DES NOUVELLES DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES SERIE 29

Ce matériel reprend du service voyageurs. Le 4/9/79, la 2904 a assuré des omnibus tractés entre Namur et Charleroi.
Le 5/9, c'est la 2908 qui a été vue en service voyageurs.

AUTORAILS ES

Le 6/9/79, le Brossel 2 essieux ES312 était en cours de découpage au chalumeau sur le raccordement ES qui occupe l'ancienne cour à marchandises de la gare de St-Servais (Namur) - ligne 142.

Le Brussel à bogies 4907 (ex-553.38) affecté au service d'entretien caténaires de Namur a été repeint au cours du mois d'août 79. Il est désormais revêtu d'une livrée verte avec larges bandes jaunes sur les parois frontales. Une bande jaune (type 1e classe) souligne le dessus des fenêtres des deux compartiments où les sièges sont maintenus.

Le n° 4907 est peint en grands chiffres sur les 4 faces aux emplacements habituels, tandis que le n° 553.38 est peint en petits chiffres sur les 32 faces latérales. Un grand monogramme (B) est peint sur un montant de fenêtre plus large à hauteur du tuyau d'échappement. Il est enfin équipé de deux petits feux rouges à côté des phares et de marchepieds à 2 marches.

(9.9.79)

SNCE VOITURES M4.

Ces derniers mois ont vu apparaître sur le réseau de la SNCE les premières voitures du type M4.

Elles n'effectuent encore que des parcours de rodage ou des trains d'essais à 160 km/h. Elles ne seraient pas mises en service avant plusieurs mois car, seules les 30 voitures de 1ère cl. sortent d'usine actuellement et, ce n'est qu'à l'arrivée des voitures de 2e cl. qu'il sera possible de constituer des rames homogènes.

Pour rappel, il y a maintenant 455 voitures de ce type en commande qui se répartissent comme suit :

- première tranche: 30 HV de 1ère cl.
- 95 HV de 2e cl.
- seconde tranche: 150 HV de 2e cl.
- troisième tranche: 15 HV de 1ère cl. + fourgon
- 50 HV de 2e cl. + fourgon
- quatrième tranche: 20 HV de 1ère cl.
- cinquième tranche: 95 HV de 2e cl.

Ces voitures sont construites par la Société de Constructions Ferroviaires et Métalliques (BN); l'usine de Familheureux fabrique la caisse et celle de Brugge assure l'aménagement. Les bogies du type snof Y 32 sont construits par la société Gregg d'Europe à Lot.

Toutes les voitures M4 sortant d'usine effectuent les parcours de rodage suivants, ce qui permet notamment de les voir à Liège.

E 90459 N67

E 90460 N67

Brugge 8.58 (1)	Liège Guil. 14.30 (1)
Gent S.P. 9.20/30 (2)	Leuven 15.10
Denderleeuw 9.47	Schaerbeek 15.25
via Jette	via Jette
Schaerbeek 10.08/19 (3)	Denderleeuw 15.33
Leuven 10.34	Gent S.P. 15.51/16.01 (4)
Liège Guil.II. 15	Aalter 16.11 (1)
	Brugge 16.23

- (1) vitesse max. 140 km/h.
- (2) visite des bogies.
- (3) arrêt de service obligatoire
- (4) visite des bogies et ensuite circulation à 160 km/h jusqu'à la BK 71 (Aalter).

Ces parcours ne sont pas réguliers mais sont mis en marche suivant les besoins. Photographes à vos postes.

Par ailleurs des essais se sont déroulés sur la ligne 96 Bruxelles - Mons où la vitesse de 160 km/h est autorisée entre les BK 19 (Tubize) et 27.8 (Braine-le-Comte) et entre les BK 30.2 (Braine-le-Comte) et 46 (Jurbise).


Ces essais avaient pour but de tester le comportement des nouvelles voitures M4 à grande vitesse. Il se sont déroulés avec le concours de la voiture de mesures n°II de la direction du matériel. Des essais comparatifs se sont déroulés avec des voitures du type I5 (couchette Railtour), du type I6 (Eurofima) et Corail SNCF.

De tout cela, il résulte que le moins bon comportement est observé sur la voiture...M4. C'est sur elle, en effet, que l'on enregistre le plus de vibrations à 160 km/h.

Il faut savoir que les voitures de 1ère cl. de la SNCF peuvent être déclassées par le chef-garde dans certains cas. Le nombre de voyageurs qui y prennent place augmente alors considérablement. Pour tenir compte de cette particularité, les bogies Y32 ont vu leurs suspensions secondaires renforcées; et c'est, semble-t-il ce qui serait à l'origine du phénomène constaté. L'on peut être sûr que les services techniques de la société nationale arriveront à le résoudre.

Caractéristiques Principales:

Longueur hors tout : 24,260 m
Empattement de caisse: 17,600 m
Empattement des bogies: 2,560 m
Tare : 38 t
Tonnage: 46 t
Nombre de places : 72
Poids frein : 71 ts soit 150 %

Frein type KE-P-A  c'est-à-dire:

- distributeur Knorr type E
- permettant le freinage au régime voyageurs
- équipé d'un dispositif autovariable qui proportionne l'effort de freinage de chaque bogie en fonction de la charge qu'il supporte
- permettant la commande électropneumatique
- équipé de freins à disques combinés avec un bloc en fonte par roue
- permettant le freinage au régime haute puissance

Numérotation UIC à partir de 50 88 19-78 001-8

Numérotation SNCF ancienne à partir de 51001.

G. B.

Remarque

- Pour la manoeuvre des portes automatiques des voitures M4, le chef-garde doit se trouver dans l'une de celles-ci.
- Il n'y a pas de possibilité d'intercirculation pour le chef-garde entre une M4 et une K2, mais bien entre une M4 et une K3 ou un fourgon Eurofima.

P. A.

Présentation des voitures M4 au public belge

En vue d'assurer la promotion de ce nouveau matériel auprès du public, la SNCB a fait une présentation des voitures de 1ère classe déjà sorties d'usine le 24 octobre dernier. En 1980, la Société envisage d'organiser une présentation de ce matériel dans diverses villes belges : on dit même qu'une locomotive à vapeur, et d'autres matériels récents seraient aussi "de la partie".

Trans-Fer ne paraissant que trimestriellement, nous donnons SOUS RESERVE les dates envisagées pour ces manifestations.

Bruxelles Midi : 30/1 au 4/2	8 au 11/3 : Antwerpen Oost
Aalst : 6/2	13/3 : Turnhout
Gent St-P. : 7 au 10/2	14 et 15/3 : Hasselt
Brugge : 11 et 12/2	16 au 19/3 : Liège Guil
Oostende : 13 et 14/2	20/3 : Verviers
Roeselare : 15/2	21/3 : Huy
Kortrijk : 17 et 18/2	23 et 24/3 : Namur
Tournai : 19 et 20/2	25/3 : Ciney
Ath : 21/2	26/3 : Libramont
Mons : 22 et 23/2	27 et 28/3 : Arlon
Haine-St-P. : 25/2	
Charleroi : 28/2 au 2/3	
Ottignies : 3/3	
Tienen : 4/3	
Leuven : 5/3	

H.A.

RUMEURS SOUS RESERVES

De source généralement bien informée, nous apprenons que la SNCB pense actuellement à la construction de nouvelles locomotives électriques TRICourant 3kV=, 25Kv 50Hz et 15Kv16 2/3Hz (sic) pour assurer la traction entre Paris-Bruxelles et Cologne-Bruxelles. Elles seraient construites sous la base des série 20 actuelles, mais sans freinage rhéostatique.

Les locomotives polycourant série 15 et 16 ainsi libérées seraient affectées, après révision, sur l'axe Roosendaal-Anvers-Gand-Courtrai-Lille, pour trains de voyageurs et marchandises (sic). On ne sait cependant pas encore à quel dépôt elles seraient affectées. On parle aussi d'affecter des 16 sur la relation Anvers-Hasselt-Montzen-Aachen pour la traction de trains de voyageurs (sic). Cependant, la construction de la série 27 a priorité absolue.

LUXEMBOURG-BLANKENBERGE EXPRESS

Chaque dimanche de juillet et août ainsi que le 21/7 et 15/8, le Groupement des Amis du Rail de Luxembourg (GAR) et les CFL ont organisé un train direct Luxembourg (D. 7.36) et Blankenberge (A. 11.12) (retour D.18.36 A. 22.17) avec arrêts à Bertrange-Strassen, Mamer, Capellen, Kleinbettingen, et arrêts de service en Belgique via lignes 162/161/50/51 mais en évitant la Jonction par Bruxelles QL - Y Josaphat - Laeken - Jette. Composition : HLE Série 20 + 9 voitures RIC CFL.

Suite au succès de cette opération, qui est en fait une réédition améliorée de 1978, une cérémonie a été organisée à Blankenberge le 1er juillet 1979 : la locomotive diesel 1802 des CFL y a été baptisée Blankenberge. Ce jour-là, le train était exceptionnellement remorqué en double traction CFL série 1800 sur tout le parcours (assurément le plus long parcours du matériel CFL en Belgique). Félicitations au GAR.

H.A.

Manifestations officielles de la SNCB en 1979

- 15 mai 79 : inauguration de la gare de Roulers
 16 mai 79 : idem Huy (anciennement Huy Nord)
 22 mai 79 : traction électrique ligne 117 Luttre-Braine-le-C.
 28 mai 79 : traction électrique Hasselt-Genk et inauguration gare de Genk
 24 oct 79 : présentation des voitures M4 de 1ère classe
 (Info. SNCB, Sce Presse et Relat. Publ.)

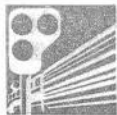
NOUVELLES DE LA S.N.C.B.

Au cours de ses promenades le G.T.F. a noté (le 16.08.79)

- Travaux d'électrification de la ligne 75 Gand - Courtrai
 - les caténaires sont tirées entre Gand Km 2 et l'entrée de Deinze, entre la sortie de cette gare et Waregem.
 - la construction d'une assiette surélevée pour les voies à Deinze, Waregem et Harelbeke.
 - les poteaux supports sont placés en gare de Courtrai.
- Des rames réversibles M2 entre Courtrai et Mouscron.
- L'autorail 4307 n'a pas encore été transformé, il conserve l'ancienne disposition. Rappelons qu'il est attaché à la remise de Courtrai.
- La voie unique de la ligne 69 (tronçon Comines-Ypres) est faite de rails soudés sur traverses en béton.
- De nombreuses voitures type I sont encore utilisées particulièrement au départ de Gand vers Eeklo et vers le nœud de Grammont.
- Les gares ci-après sont encore équipées de la signalisation mécanique :
 - ligne 69 : Poperinge (+ signaux mobiles)
 - Ypres : 3 cabines ; toutefois placement en cours de signaux lumineux en gare voyageurs côté Comines.
 - Comines
 - Wervik
 - Menin (2 cabines)
 - ligne 73 : Ardooie - Koolskamp
 - ligne 122 : Scheldewindeke
 - Sint Maria-Lierde
 - ligne 123 et 94 : Enghien
 - ligne 124 : Marchienne-au-Pont poste S1
 - ligne 144 : Mazy
- La nouvelle cabine de Roulers (ligne 66) non encore en service aura un champ d'action s'étendant de Y Heule inclus (bifurcation ligne 272 à la sortie de Courtrai) à Beveren inclus.
- Lichtervelde point de jonction de 4 lignes : un moment intéressant de la journée lorsque 4 trains sont présents, un pour chaque direction ; vers 16h30 (N6-7).
- Affluence de trains à Grammont vers 16h45 et Zottegem vers 18h20 (N6-7).

Modification vitesse de référence

ligne 69 : Y Kortrijk O - Poperingen : 120 km/h au lieu de 90 km/h.
 (1.10.79)



MAI 1979: NOUVELLES GARES

restissements, fort impo-
engages par la SNCB.
it souvent sur plusieurs an-
a construction d'une nou-
re, l'électrification d'une li-
la prend d'autant plus de
ue les entreprises adjudic-
des travaux n'ont pas tou-
s couduées franches: le trafic
a maintenu en parallèle,
s meilleures conditions de

les nouveautés que nous
ons ici ne sont pas à mettre
n de 1978. Les décisions
ent bien plus loin. Mais c'est
8, malgré tout, que furent
plus des travaux dans les-
public a pu voir le terme de
nté, la fin des menus des-
its qu'il a dû subir.

79 fut une période faste: à
reprises, Monsieur Jos
t, Ministre des communica-
i reheusse de sa présence
remémories d'inauguration,
en le détail.

3rs

entra dans l'histoire ferro-
n 1857, avec la mise en ser-
s lignes vers Lichtervelde,
1 et Bruges.

ux bâtiment de gare, cons-
t 1890, ne satisfaisait vrai-
s aux exigences d'une ex-
on moderne, aussi bien que
structure extérieure, incapab-
isorber l'accroissement du
utomobile et cycliste.

avaux furent entamés en
En 1974, un nouveau bâti-
le service et le centre routier
ne étaient prêts.

iveau bâtiment de gare,
ré le 15 mai dernier, s'inté-
ns un ensemble qui com-
aussi une gare d'autobus
re et un viaduc.

e se compose de deux par-
ne, devant le viaduc, corn-
la salle des guichets, le buf-
quelques locaux de service;
ge sont établis les bureaux
vice des trains et une cabine
inalisation dont la zone de
le va jusqu'à la gare d'ize-
a partie située sous le via-
mprend la gare d'autobus, la
attente, un snack-bar, sept
cements de boutiques et un
u de poste.

ns à cela un vaste garage
vélos sous le viaduc, et un
g construit par la commune
ancienne assiette ferroviaire
our à marchandise.

«renovation» ferroviaire
uera assurément à l'essor
ille et du centre de la Flandre
ntale.

Huy-Nord

La première gare de Huy-Nord fut
mise en service en 1892, sur le rac-
cordement direct Liège-Namur, qui
remplaçait l'ancien système de
deux tronçons, Namur-Huy et
Liège-Huy, dont la jonction se fai-
sait dans une gare à rebrousse-
ment.

Mais cette gare ne répondait plus
aux critères fonctionnels.

Mieux valait la remplacer par une
autre, plus adaptée aux besoins de
l'exploitation moderne.

Le 16 mai dernier, le nouveau bâti-
ment, long de 83 mètres, large de
12, fut inauguré officiellement. Ce
bâtiment inclut la cabine de signali-
sation très moderne, construite
antérieurement, et dont le fonc-
tionnement devait se poursuivre
durant les travaux de construction
de la gare, y compris la période de
battage des pieux, au cours de la-
quelle l'entrepreneur des travaux
dut redoubler de prudence, afin de
ne pas nuire aux systèmes électro-
niques, très délicats, de cette ca-
bine.

Comme à Roulers, le bâtiment
nouveau doit s'intégrer dans un
complexe de communications,
comprenant gare d'autobus et
parking. Mais ceci sera réalisé en
1980.

La gare présente un aspect moder-
ne, avec ses éléments de façade
en béton préfabriqué et ses
chassis en aluminium.

Mais sa conception a tenu compte
des ressources régionales: 50 m³
de pierre en provenance des car-
nières de Vinalmont entrent dans la
maçonnerie, et la toiture est faite
d'ardoises fournies par les ardois-
ères de Warmifontaine et de
Martelange.

Manège

C'est le 29 juillet 1843 que le Roi et
la Reine inaugureront la ligne
Braine-le-Comte - Charleroi - Namur,
l'année même où fut construit
le tunnel de Godarville, sans né-
cessité absolue, a-t-on souvent dit,
sinon que tout chemin de fer qui se
respecte devait posséder son tun-
nel.

Depuis le 22 mai dernier, la ligne
de Braine-le-Comte à Luttre-
Pont-à-Celles est ouverte à la trac-
tion électrique.

Elle constitue un lien important en-
tre deux gares situées sur les axes
radiaux Bruxelles - Mons et
Bruxelles - Charleroi. Longue de 26
kilomètres, elle dessert un ensem-
ble de communes d'une population
totale de 45 000 habitants et aussi
le raccordement ferroviaire du zo-
ning industriel de Feluy.

Les travaux d'électrification ont
permis quelques améliorations
notables: élévation de 90 à
120 km/h de la vitesse en pleine
voie, modernisation de la signali-
sation et des passages à niveau,
mise à double voie entre Godarville
et Gouy-lez-Piéton, grâce à la sup-
pression du tunnel...

La gare de Braine-le-Comte a été
profondément remaniée, de sorte
que le trafic vers Luttre-Pont-à-
Celles puisse être assuré sans in-
terférence avec celui de la ligne
Bruxelles-Mons. La gare d'Ecaus-
sines-Carières a été aménagée;
elle dispose à présent de quatre
voies à quai. La gare de Manège a
été complètement remaniée éga-
lement, et dispose aujourd'hui de
cinq voies à quai électrifiées.

Le nouveau bâtiment de Manège
fut conçu en fonction des besoins
d'exploitation. Il est réparti en qua-
tre constructions distinctes, car-
actérisées par des styles diffé-
rents et répondant aux exigences
des services qu'elles hébergent.

L'électrification de cette ligne
constitue la première phase d'im-
portants travaux à réaliser entre
Mons et Charleroi. En 1992, le
réseau de cette région sera entière-
ment sous tension ainsi que toute
la dorsale wallonne, de Liège à
Mouscron. Si bien que cette in-
auguration du 22 mai, mieux qu'un
aboutissement, donne, en quelque
sorte, le coup d'envoi d'une nou-
velle partie qui va se jouer.

Genk

Genk est l'exemple type du déve-
loppement d'un pôle urbain par
suite d'industrialisation. Au début
du siècle, la commune comptait
2.500 habitants. Trente ans plus
tard, sa population avait décuplé.
Elle doubla encore au cours d'une
deuxième phase de développe-
ment, si bien qu'à l'heure actuelle, il
y a quasi autant d'habitants à Genk
qu'à Hasselt.

Tout cela est la conséquence du
développement de l'exploitation
minière. Celle-ci s'accompagna
d'ailleurs d'un essor rapide du ré-
seau ferroviaire limbourgeois, à
cause duquel la liaison As - Genk -
Bokrijk perdit un peu de son im-
portance relative. Et ce tronçon de
la ligne d'Hasselt à Maaseik, qu'on
avait inauguré en 1874, les Alle-
mands le démontèrent en 1943,
pour en récupérer le matériel. Ré-
sultat: depuis 36 ans, les trains
n'allaient plus à Genk.

Depuis le 27 mai, la situation est
rétablie. La ligne Hasselt-Genk a
été rétablie, électrifiée, et les Gen-
kois ont retrouvé leur gare, moder-
ne, pratique, quasi au centre de

la cité, partie intégrante d'un com-
plexe de communications, tout
comme les autres nouvelles gares.
Qu'a-t-on fait, pratiquement?

1. On a établi un tronçon de voie
de 2,4 kilomètres, entre Boksb-
erde et Genk, et construit quat-
re ouvrages d'art.
2. On a électrifié toute la ligne, soit
15.800 kilomètres.

3. On a construit la nouvelle gare
de Genk, adapté les points d'arrêt
de Kiewit et Bokrijk, construit à
Boksbiergeude une cabine proviso-
re de signalisation.

La nouvelle gare — à rebrousse-
ment — comprend trois voies à
quai sous auvent (avec possibilité
d'établir une quatrième voie), un
couloir central sous voies, et deux
bâtiments, dont un abrite le buffet.
Le parking voisin peut accueillir 70
voitures et des emplacements sont
réservés pour les vélos et vélo-mo-
teurs.

La gare d'autobus située à proxi-
mité est particulièrement impres-
sionnante; il est vrai qu'en l'ab-
sence de liaison ferroviaire, on
avait fait partir de Genk toute une
série de lignes qui desservaient
bien la région.

Lors de l'inauguration officielle, le
28 mai, les personnalités ont parti-
culièrement insisté sur le progrès
réalisé en rétablissant la ligne sup-
primée pendant la guerre, et sur le
choix judicieux de l'emplacement
de la nouvelle gare, à 200 mètres
du centre administratif et culturel
de la cité.

Désormais, les habitants de cette
ville disposeront chaque heure
d'une liaison dans les deux sens
avec Bruxelles, par train semi-di-
rect et d'un omnibus de et vers
Hasselt. La plupart de ces parcours
seront effectués en automotrices
électriques.

Extrait de
Info. SNCB
2/79.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 13 juillet 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

En vue de l'acheminement des trains de marchandises de la zone anversoise vers le bassin de Charleroi par la ligne Ottignies - Charleroi et de décharger ainsi les autres voies réservées par priorité aux trains de voyageurs, il a décidé d'exploiter cette ligne à double voie sur toute sa longueur et de renouveler à cet effet complètement la seconde voie sur le tronçon entre Fleurus et Court-St-Etienne.

Il a approuvé plusieurs grands travaux, parmi lesquels figurent : l'établissement d'abris-parapluie sur les quais 1 et 2 de la gare de Ciney; des travaux d'entretien extérieur du bâtiment des voyageurs de Mouscron; le renouvellement de toitures de bâtiments en gare de Tournai; la réfection de deux passages inférieurs sur la ligne Charleroi - Mariembourg, à Yves-Gomezée; des travaux complémentaires à l'installation d'éclairage extérieur à la gare de formation de Kinkempois; des travaux de signalisation entre Antoing et Tournai; la pose de câbles en vue du verrouillage des appareils de manoeuvre des aiguillages parcourus à grande vitesse et l'installation de dispositifs d'arrêt automatique des trains sur les groupes de Mons et d'Arlon; le remplacement du passage supérieur situé à la rue Harenheide à Bruxelles sur la ligne vers Liège; l'établissement des caténaires sur la ligne Hasselt - Aarschot en vue de l'électrification de la ligne vers Anvers; le rehaussement de la ligne Ostende - Gand à Oudenburg et l'établissement de deux ponts-rails, dont l'un sur le canal Plassendale - Nieuport, l'autre sur le canal rectifié projeté, ainsi que diverses constructions connexes en vue de la suppression du pont tournant existant et de trois passages à niveau; la construction d'un nouveau poste de signalisation à Winterslag en vue de la concentration de postes anciens et l'établissement d'un nouveau poste de sectionnement à Opwijk pour l'électrification de la ligne Termonde - Bruxelles; la construction d'un nouveau pont sur la ligne Landen - Hasselt au confluent de la Grande et de la Petite Herk à la Molenstraat ainsi que d'une passerelle au passage inférieur à la Meerdegatstraat, à Alken; des travaux de peinture du pont ferroviaire sur le canal Albert à Herentals et de bâtiments de l'atelier de traction de Hasselt.

UN ENFANT SUR LE TRAIN

La formation de vos enfants au monde caché du chemin de fer : exploitation, matériel, le passé, l'avenir. Un livre abondamment illustré de Philippe Loure aux éditions G.P. Rouge et Cr. Couverture cartonnée, 44 pages (prix 290 FB).

En vente chez votre libraire habituel. Pas de commande au G.T.F.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 31 août 1979 sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé divers travaux importants, notamment l'équipement au chauffage électrique des aiguillages en gare d'Athus; la réfection de parties en béton de trois passages supérieurs sur la ligne Charleroi - Bruxelles; la démolition d'ouvrages d'art et l'entretien de ceux qui enjambent des cours d'eau sur l'assiette désaffectée Spa Géronstère - Stavelot; l'aménagement des voies en gare de Bleton, en vue de l'électrification de la ligne St-Ghislain - Tournai; la réfection d'ouvrages d'art situés sur la ligne Schaerbeek - Hal; le remplacement des tabliers de trois ouvrages d'art à proximité du square Ambiorix à Bruxelles, sur la ligne vers Namur; des travaux d'aménagement des caténaires à hauteur de la Chaussée de Lennik, à Bruxelles, en vue du renouvellement d'un passage supérieur; l'électrification de sept voies à l'atelier de Merelbeke en vue de l'entretien du matériel électrique; la remise en état des caténaires, endommagées par un accident de la circulation au passage à niveau n° 51 de la ligne Gand - Bruxelles, à Erembodegem; le prolongement du couloir sous voies en gare de Lierre; le pavement des trois quais situés du côté du bâtiment des voyageurs de Gand St-Pierre; le remplacement de la voûte du passage inférieur situé au sentier n° 18 à Neerwinden sur la ligne Liège - Bruxelles; la réfection du pont du Ganzeweidebeek à Haren sur la ligne Anvers - Bruxelles; la construction d'un poste d'entretien et d'une fosse de visite du matériel à l'atelier de traction de Courtrai; la pose de câbles de téléphonie et d'électricité sur le tronçon Winterslag - Waterschei.

• RAIL ET TRACTION N°131

Ce nouveau numéro de la revue éditée par l'ARBAC est entièrement consacré à une description très fouillée de la locomotive série 20 de la SNCB. Tous les aspects : conception, partie électrique, partie mécanique sont abordés par l'éminent chroniqueur ferroviaire Pierre Van Geel. Format approximatif 140 x 210 mm, 64 pages, nombreuses photos. Prix : 125F + 15F (Frais d'envoi). Commande au compte 000-0281272-69 de ARBAC Gare Centrale - 1000 Bruxelles. Etranger : frais de port : 30F. Cet article n'est pas distribué par le GTF.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 28 septembre 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Le Conseil a décidé la mise à double voie de la ligne Charleroi Ouest - Monceau en vue de l'extension des transports de fonte en fusion entre des usines sidérurgiques.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : en vue de l'électrification du tronçon Mouscron - St-Ghislain de la transversale vers Liège, la construction d'une sous-station de traction à Tournai et à Blaton ainsi que d'un poste de sectionnement à Mouscron, à Maubray et à St-Ghislain; l'adaptation des caténaires de la ligne Charleroi - Bruxelles, à Braine-l'Alleud; dans le cadre de l'électrification du noeud de La Louvière, les travaux extérieurs de signalisation dans les installations dépendant des gares de La Louvière et Haine-St-Pierre; le pavage des quais II - V et VI de la gare de Charleroi Sud; l'adaptation des voies en gare de La Louvière Sud en relation avec l'électrification de ligne vers Charleroi ainsi que d'un faisceau de voies à l'atelier central de Luttre; l'aménagement à l'atelier de Cuesmes du garage pour camions du centre routier; les travaux de peinture des parties métalliques des ouvrages d'art entre Mariembourg - La Sambre et Marchienne-au-Pont et de quatre ponts-rails sur la ligne Tertre - St-Ghislain - Baudour ainsi que de divers bâtiments situés le long de la voie Charleroi - Erquelines; l'électrification des tronçons Schellebelle - Malines, Courtrai - Aalbeke, Denderleeuw - Zottegem, Hasselt - Tongres et de la deuxième voie Alken - Hasselt; la construction d'une sous-station de traction à Tongres; ainsi que d'un bâtiment des voyageurs et d'un bâtiment de service à Hemiksem, l'installation de l'équipement électrique des postes de sectionnement d'Aarschot et de Lierre; l'aménagement du dispositif de signalisation au block 9 à Diest; des travaux de signalisation, e.a. aux passages à niveau sur la ligne Termonde - Bruxelles à électrifier; l'établissement de nouveaux câbles téléphoniques pour les lignes Aarschot - Hasselt et Courtrai - Mouscron; l'installation de sonorisation pour les communications

aux voyageurs dans les gares de la ligne Gand - Courtrai et de l'antenne vers Lichtervelde; l'établissement d'un bâtiment de service à Alost Kerrebroek.

En vue de poursuivre l'exécution du programme d'amélioration de la sécurité du trafic aux points de croisement du rail et de la route, il a approuvé une série de travaux devant permettre la suppression de plusieurs passages à niveau et notamment la construction : sur la ligne Ottignies - Charleroi d'un passage inférieur à Fleurus pour la grande ceinture R3 de Charleroi; d'un couloir sous voies et d'un chemin latéral en vue de la suppression du passage à niveau n° 102 à Quévy sur la ligne vers Bruxelles; la construction d'un pont-tube sur la ligne Liège - Bruxelles pour la route nationale 22 à Gingelom; d'un couloir sous voies à Holsbeek en vue de la suppression du passage à niveau n° 129ter de la ligne Hasselt - Louvain; d'un passage supérieur à Waregem, en vue d'éliminer le passage à niveau n° 63 de la ligne Mouscron - Gand; d'un passage inférieur à Bissegem pour la route périphérique R8 de Courtrai; d'un couloir sous voies pour voyageurs et piétons à Aalter permettant d'éliminer le passage à niveau n° 29 sur la ligne Ostende - Bruxelles; d'un passage supérieur et d'un passage inférieur pour piétons en vue de la suppression des passages à niveau nos 27ter à la Kouterlaan et 28 à la Heirbaan à Opwijk sur la ligne Termonde - Bruxelles.

Le Conseil a décidé, d'autre part, d'acquérir 95 voitures de 2ème classe du service intérieur et a approuvé la commande des caisses de ces voitures.

Réédition.....

L'Amutra va rééditer les 16 premiers numéros de Présence du Tramway.

La première revue de notre association paraissait sous forme stencillée et vous sera proposée au format DIN A4 (comme cette circulaire que vous lisez en ce moment).

Nous ignorons le nombre de personnes intéressées, aussi, ceux d'entre vous qui voudraient pouvoir disposer de ces numéros qui seront brochés, voudront bien verser un acompte de 100 FB au compte du Crédit Communal 068/0528040/96 de l'AMUTRA. Le volume comportera 240 pages et devrait coûter environ 550 FB. Dès que nous aurons connaissance du prix définitif nous en informerons les souscripteurs. Ne rater pas cette occasion

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 26 octobre 1979 sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : l'électrification des lignes Jurbise - Ath - Tournai et Ath - Hal; la rectification du tracé des voies principales à hauteur de la gare de formation de St-Ghislain, en vue de l'électrification de la transversale vers Mouscron; la construction d'un nouveau bâtiment de signalisation en gare de Montzen; la modernisation du bâtiment des voyageurs de la gare de Naninne; la réfection du tunnel de Comblain-au-Pont et la mise au gabarit du tunnel de Sy sur la ligne Angleur - Marloie; la pose de câbles dans diverses gares du groupe de Liège en vue de l'établissement d'appareils de verrouillage d'aiguillages et de la meilleure sécurité du trafic; le remaniement des équipements de signalisation pour l'installation du block automatique et la commande automatique des passages à niveau sur les lignes de Mouscron à Tournai et à Courtrai; le renouvellement des installations d'éclairage dans les faisceaux de voies des gares d'Yvoir, de Dinant et de Heer-Agimont; la peinture des parties métalliques d'ouvrages d'art des lignes Dinant - Bertrix et Angleur - Marloie; dans le cadre du plan d'amélioration de la fluidité du trafic, l'exécution en gare de Couillet Centre de la première phase des travaux de mise à quadruple voie du tronçon Charleroi - Châteleineau ainsi que la construction d'un passage supérieur et de deux murs de soutènement à la rue de Verdun à Bruxelles, en vue de la pose d'une troisième voie entre Schaerbeek et Zaventem; l'établissement d'une nouvelle cabine de signalisation à Bruxelles Midi de même que l'aménagement et la construction de bâtiments de service à Bruxelles; en vue de l'électrification de la ligne Mons - Mouscron, l'adaptation de la plate-forme des voies à Antoing (Maubray) et Péruwelz (Callenelle) ainsi que la rectification du tracé des voies et la construction de plusieurs ouvrages d'art devant permettre la suppression des passages à niveau

nos 28 - 30 et 31; la construction d'une sous-station de traction à Zottegem en vue de l'électrification de la ligne vers Denderleeuw; l'élargissement de l'assiette des voies à Mortsel; des travaux de câblage et de signalisation le long des tronçons Lierre - Mortsel et Denderleeuw - Bifurcation Zandberg de la ligne vers Zottegem; le renouvellement de caténaires et des câbles d'ancrage sur le tronçon Louvain - Landen; l'électrification de la troisième voie entre les bifurcations "Ekerse Dijk" et "Noorderlaan" au port d'Anvers et des voies surélevées à Oudenburg sur la ligne Ostende - Gand; le renouvellement de la couverture de bâtiments de l'atelier de traction d'Anvers Dam; le remplacement de pavements et la construction d'une fosse d'entretien à l'atelier des wagons à Anvers Nord; l'équipement électrique des postes de sectionnement d'Opwijk et de Ganshoren; la peinture de bâtiments entre La Panne et Aarsele sur la ligne vers Gand.

Poursuivant l'exécution du programme de suppression des points de croisement de la route et du rail en vue d'accroître la sécurité du trafic, il a approuvé l'établissement de voiries latérales et de rampes d'accès au couloir sous voies à Grâce-Hollogne (Bierset) permettant la suppression du passage à niveau n° 28 de la ligne Liège - Bruxelles et la construction de plusieurs passages supérieurs notamment : à Sclaigneaux pour éliminer le passage n° 84ter de la ligne Liège - Namur, à Zulte en vue de remplacer le passage à niveau n° 56 de la ligne Gand - Courtrai, à la IJzerenwegstraat à Landen (Neerwinden) pour pouvoir supprimer la traversée à niveau n° 51 de la ligne Liège - Bruxelles; l'établissement d'un couloir sous voies et d'un passage supérieur à Heistop-den-Berg à hauteur du passage à niveau n° 36 à démonter sur le tronçon Lierre - Aarschot; la construction d'une passerelle à la halte Boom Krekelenberg en vue de la suppression du passage à niveau n° 28 de la ligne Anvers - Termonde à électrifier.

Le Conseil a aussi approuvé l'adaptation des tarifs des voyageurs et des marchandises.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 30 novembre 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Le Conseil a pris acte que tous les organismes consultés n'ont pas encore fait connaître leur position à l'égard du programme d'action élaboré par la Direction. Il a décidé de faire procéder à une analyse des propositions formulées en vue de dégager les mesures susceptibles d'améliorer la qualité du transport, le niveau du trafic et la situation financière de la Société et a émis le souhait que soit recherchées, par ailleurs, en même temps entre toutes les parties concernées et au sein d'un organe approprié, créé à l'initiative des pouvoirs publics, les conditions permettant à la Société de remplir son rôle dans le cadre d'une politique globale des transports.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs et l'établissement d'un couloir sous voies à Lillois, sur la ligne Charleroi - Bruxelles; l'extension du bâtiment des voyageurs et la construction d'un bâtiment de service à Rivage; l'aménagement d'un parking pour autos et l'établissement d'un mur de soutènement à la rue Varin à Liège Guillemins; la démolition d'un mur de soutènement au carrefour des rues Limbourg, de Renoupré et de l'Invasion à Verviers; le remplacement à La Louvière de trois passages supérieurs, dits ponts "Grappin", "Balasse" et "Delatte" sur la ligne Charleroi - Mons; l'établissement de la plate-forme pour le nouveau tracé de la ligne Charleroi - La Louvière entre Piéton et Marchienne-au-Pont, nécessitant la construction de cinq passages supérieurs et de cinq passages inférieurs, d'un tunnel et de murs de soutènement; l'exécution de levés photogrammétriques en vue de l'électrification des lignes Bierghes - Tournai et Ath - Jurbise; la révision et l'adaptation des caténaires de la ligne Charleroi Sud - Jeumont; le montage de transformateurs-redresseurs dans les sous-stations de traction de Blaton, Tournai, Piéton, Montzen et Visé, dans le cadre des travaux d'électrification des lignes Mons - Mouscron, Charleroi - La Louvière et Tongres - Aix-la-Chapelle; l'entretien d'ouvrages d'art

entre Corswarem et Liège Guillemins, Fexhe-le-Haut (Locher et Kinkempois, Voroux et Ans; l'aménagement du bureau des recettes et d'une salle d'attente à la halte de Bruxelles Schuman; la réparation du pont Vierendeel situé à Forest sur la ligne vers Gand; la remise en état du passage supérieur de la rue Charles Demeer à Bruxelles; l'adaptation des caténaires dans le quadrilatère à Bruxelles Nord; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Linkebeek, la modernisation de celui de Heverlee et l'établissement des installations d'éclairage et de force motrice dans le nouveau bâtiment des voyageurs de Waregem; l'établissement d'une cour aux marchandises ainsi que l'exécution de travaux de terrassement à Lierre en vue de l'électrification de la ligne vers Hasselt; l'élargissement sur une distance de 7 km de l'assiette du tronçon Mouscron - Courtrai en vue de l'électrification de la ligne vers Gand; le renouvellement d'un couloir sous voies par la construction d'un tube en béton armé à Gingelom sur la ligne Liège - Bruxelles et d'un passage supérieur situé au Hollebeekweg à Linkebeek; l'établissement de voies de circulation à la nouvelle darse B 1 du port d'Anvers; des travaux de terrassement et de voie, en vue de l'établissement d'un nouveau faisceau C et de l'aménagement du faisceau A à la gare de formation de Courtrai; l'installation de l'équipement électrique des sous-stations de traction de Diest et de Tongres et l'adaptation de l'équipement de celle de Hasselt; le placement de signaux et la pose de câbles de signalisation, de téléphonie et de haute tension à Oudenburg, sur la ligne Ostende - Bruxelles; le déplacement de câbles de téléphonie et de signalisation le long du tronçon Hasselt - Alken; des travaux de câblage et de signalisation et d'équipement des passages à niveau entre Heist-op-den-Berg et Aarschot; dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité du trafic, e.a. : la construction à Hasselt (Diepenbeek) d'un viaduc de 635 m, composé de 32 tabliers, d'un pont-tube à la Bondgenotenlaan, d'un pont ferroviaire sur la future route périphérique et d'un pont sur la chaussée vers Maastricht, travaux devant permettre la suppression des passages à niveau nos 55 à 58bis de la ligne vers Tongres; la construction de couloirs sous voies à la bifurcation Drabstraat, à Mortsel, en vue de la suppression des passages à niveau nos 4 et 4bis de la ligne vers Lierre, à Gelrode et à Rotselaar, en remplacement des passages à niveau nos 113 - 120 et 121 de la ligne Hasselt - Louvain; la construction d'un passage inférieur et d'un couloir sous voies pour piétons à Beveren Waes, en vue de la suppression des passages à niveau nos 13 et 15 de la ligne Anvers - Gand.

Années	Etendue du réseau Longueur des lignes exploitées (km)	Nombre de loco- motives à vapeur	Nombre de loco- motives électriques	Nombre de loco- motives diesel	Nombre d'auto- motives électriques	Nombre d'autorails	Nombre de voitures ordinaires	Nombre de places (y compris les autorails et les automotrices) (1)	Nombre de wagons en service commercial	Capacité moyenne d'un wagon (en tonnes)	PARCOURS DES TRAINS		TRAFFIC DES VOYAGEURS			
											Trains-km produits voyageurs (millions)	Trains-km produits marchandises (millions)	Nombre de voyageurs (milliers)	Nombre de voyageurs-km (millions)		
MATERIEL ROULANT																
1913	4 368	4 366	—	—	—	—	7 929	394 777	87 751	13,40	46,5	35,6	202 542	4 878		
1927	4 795	4 545	—	—	—	—	9 240	481 880	120 164	16,29	38,0	32,0	219 129	5 780		
1937	4 844	3 525	—	—	12	43	7 140	473 530	101 800	17,39	61,4	24,9	202 440	6 148		
1947	4 930	3 351	—	—	21	144	4 578	319 984	87 420	19,16	45,9	20,8	236 317	7 210		
1950	5 030	2 697	26	5	27	145	4 498	342 719	85 685	19,89	50,6	19,8	216 946	7 047		
1951	5 030	2 579	26	5	47	145	4 480	347 127	85 039	20,08	52,4	22,4	224 662	7 253		
1952	4 985	2 375	26	5	47	157	4 507	349 810	81 955	20,19	52,5	20,9	229 796	7 546		
1953	4 973	2 172	26	5	47	165	4 372	348 410	77 867	20,45	51,5	19,9	226 740	7 528		
1954	4 918	2 050	76	11	62	195	4 301	356 617	72 902	20,86	52,9	19,8	227 333	7 562		
1955	4 918	1 900	83	122	101	214	4 004	351 855	71 202	21,05	56,2	21,4	233 242	7 846		
1956	4 894	1 774	140	182	187	217	3 943	371 973	70 263	21,09	61,0	21,9	245 161	8 333		
1957	4 838	1 542	159	202	205	215	3 936	379 126	70 697	22,18	62,4	21,6	251 239	8 555		
1958	4 813	1 390	159	201	204	214	3 818	381 415	71 403	22,38	62,5	19,7	263 539	9 057		
1959	4 713	1 206	159	210	197	196	3 764	395 795	68 946	22,57	60,7	19,9	254 990	8 519		
1960	4 632	1 070	171	254	197	195	3 375	383 855	66 474	22,74	58,1	20,1	261 366	8 578		
1961	4 620	930	181	332	197	198	3 279	380 326	64 561	22,88	57,0	20,6	265 147	8 693		
1962	4 566	809	184	426	235	171	3 078	378 556	62 990	23,07	58,3	21,2	272 763	8 958		
1963	4 544	603	186	559	292	165	2 866	381 177	59 849	23,26	57,8	21,4	276 273	9 009		
1964	4 485	456	191	670	292	145	2 714	368 798	58 240	23,48	58,9	22,0	275 299	9 041		
1965	4 441	306	191	741	308	122	2 575	360 968	53 917	23,71	59,3	21,9	273 543	8 975		
1966	4 364	66	198	874	312	113	2 559	284 734	49 101	24,12	58,1	20,6	269 920	8 708		
1967	4 336	—	196	879	352	103	2 599	293 618	44 621	24,56	57,5	19,5	265 046	8 534		
1968	4 282	—	196	879	352	94	2 590	291 939	43 612	25,58	57,6	20,4	254 776	8 177		
1969	4 263	—	208	875	352	94	2 567	289 128	43 312	26,24	57,7	22,2	247 844	8 238		
1970	4 165	—	206	874	362	94	2 567	290 763	44 651	27,14	58,3	23,6	246 845	8 260		
1971	4 144	—	219	874	388	89	2 553	293 385	45 700	28,60	59,9	23,9	245 475	8 425		
1972	4 081	—	220	873	392	89	2 395	284 002	46 065	31,17	61,4	24,1	240 263	8 168		
1973	4 048	—	223	898	422	89	2 390	289 013	46 468	31,96	63,0	25,4	236 618	8 093		
1974	4 004	—	224	911	440	89	2 393	291 847	47 345	32,68	64,8	26,2	237 253	8 279		
1975	3 998	—	232	911	447	89	2 389	293 706	47 772	33,18	65,7	21,3	232 099	8 258		
1976	3 998	—	239	906	464	87	2 342	296 158	47 984	33,75	66,7	20,9	227 238	8 191		
1977	4 003	—	247	936	465	87	2 327	296 374	47 772	34,24	67,7	20,8	200 357	7 667		
1978	4 046	—	249	936	466	87	2 325	295 678	46 602	34,81	70,1	21,7	170 757	7 136		

Remarque: Les données complètes des années 1927 à 1949 ont figuré dans le Rapport de 1958.

(1) Y compris les sirapontins et les places debout (pour les années antérieures à 1966).

(2) Il s'agit du nombre d'agents utilisés au compte d'Exploitation.

(3) Non compris les produits des bagages.

(4) Non compris les produits de l'Union Postale Universelle.

(5) Le solde du compte de profits et pertes se rapporte aux 16 mois du premier exercice social. Les autres données se rapportent uniquement à l'année 1927.

TRAFIC DES MARCHANDISES		RESULTATS D'EXPLOITATION (COMPTABILITE ANALYTIQUE)											
(milliers de tonnes)	Voies complètes (millions de tonnes-km)	Envois de détail (milliers de tonnes)	Envois de détail (millions de tonnes-km)	Millions d'unités de trafic (voitures-km + wagons-km marchandisés par wagons complets)	Nombre d'agents par million d'unités de trafic (2)	Produits du trafic des voyageurs (3) (millions de francs)	Produits du trafic des marchandises (4) (millions de francs)	Produits totaux d'exploitation (millions de francs)	Charges d'exploitation (millions de francs)	Résultat brut d'exploitation (millions de francs)	Coefficient d'exploitation (en %)	Compte de profits et pertes Soiee annuelle (millions de francs)	Années
57	5 290	—	—	10 168	6,9	113,0	204,3	342,0	246,0	+ 96,0	72,00	—	1913
34	7 869	1 786	161	13 649	7,2	674,3	2 125,0	2 899,0	2 474,5	+ 414,5	85,65	+ 593,0 ⁽¹⁾	1927
79	6 230	1 257	123	12 378	6,0	820,9	1 792,3	2 688,8	2 652,0	+ 36,8	98,63	- 28,0	1937
01	5 868	867	81	13 078	6,1	2 670,3	4 810,2	8 975,2	9 706,2	- 731,0	108,14	- 961,5	1947
68	5 463	809	75	12 510	6,0	2 906,6	5 512,7	10 293,5	10 171,6	+ 121,9	98,82	- 146,3	1950
01	6 630	802	75	13 883	5,3	2 959,6	6 856,2	11 705,7	11 498,7	- 207,0	98,23	- 139,0	1951
70	6 114	753	71	13 660	5,3	3 270,9	6 988,2	11 629,8	11 461,4	+ 168,4	98,55	- 220,0	1952
52	5 785	709	66	13 313	5,2	3 418,0	6 689,2	11 193,9	11 220,9	- 27,0	100,24	- 491,0	1953
29	5 697	656	61	13 259	5,0	3 475,3	6 639,5	11 455,7	11 466,4	- 10,7	100,09	- 348,9	1954
02	6 618	647	61	14 464	4,5	3 818,1	7 084,3	12 417,2	11 956,2	+ 461,0	96,29	+ 24,2	1955
92	6 922	657	61	15 255	4,4	3 989,1	7 355,9	13 160,6	12 637,7	+ 522,9	96,03	+ 5,4	1956
94	6 586	647	61	15 141	4,4	4 200,3	7 176,4	12 733,5 ⁽⁶⁾	12 717,9 ⁽⁶⁾	+ 15,6	99,88	- 569,0 ⁽⁷⁾	1957
06	5 830	627	59	14 887	4,4	4 619,8	6 222,0	13 948,1 ⁽⁶⁾	13 634,6 ⁽⁶⁾	+ 313,5	97,75	- 245,4 ⁽⁷⁾	1958
176	6 062	607	57	14 581	4,3	5 267,0	6 095,3	13 943,9 ⁽⁶⁾	13 297,4 ⁽⁶⁾	+ 646,5	95,36	+ 247,4 ⁽⁷⁾	1959
35	6 303	602	56	14 881	3,9	5 010,4	6 096,4	13 684,3 ⁽⁶⁾	13 083,2 ⁽⁶⁾	+ 601,1	95,61	- 318,7 ⁽⁷⁾	1960
183	6 455	588	55	15 148	3,8	4 424,0	6 158,4	13 433,6 ⁽⁶⁾	13 165,8 ⁽⁶⁾	+ 267,8	98,01	- 404,5	1961
173	6 467	583	55	15 425	3,6	4 659,8	6 212,8	13 551,3 ⁽⁶⁾	13 306,1 ⁽⁶⁾	+ 245,2	98,19	- 505,4	1962
127	6 825	550	51	15 834	3,4	4 798,6	6 859,4	14 525,4 ⁽⁶⁾	13 800,8 ⁽⁶⁾	+ 724,6	95,01	- 27,0 ⁽⁷⁾	1963
194	6 925	566	53	15 966	3,3	5 223,1	6 855,1	14 981,1 ⁽⁶⁾	14 333,0 ⁽⁶⁾	+ 648,1	95,67	- 118,6	1964
179	6 758	603	56	15 733	3,3	6 013,4	6 544,9	17 151,9 ⁽⁶⁾	16 303,2 ⁽⁶⁾	+ 848,7	95,05	- 27,2 ⁽⁷⁾	1965
113	6 234	569	57	14 942	3,4	6 509,7	6 427,7	18 351,2 ⁽⁶⁾	17 605,2 ⁽⁶⁾	+ 746,0	95,93	- 114,1	1966
131	6 082	555	56	14 616	3,3	7 306,0	6 272,5	19 404,4 ⁽⁶⁾	18 678,8 ⁽⁶⁾	+ 725,6	96,26	- 270,4	1967
174	6 675	565	56	14 852	3,2	7 345,3	6 743,7	20 968,7 ⁽⁶⁾	19 901,6 ⁽⁶⁾	+ 1 067,1	94,91	- 26,0	1968
226	7 416	600	60	15 654	3,0	7 478,7	7 413,1	22 703,2 ⁽⁶⁾	21 617,1 ⁽⁶⁾	+ 1 086,1	95,22	- 33,1	1969
171	7 816	607	61	16 076	2,9	7 818,8	8 636,8	24 170,9 ⁽⁶⁾	23 026,4 ⁽⁶⁾	+ 1 144,5	95,26	- 8,3	1970
118	7 328	586	59	15 753	3,1	10 889,9 ⁽⁶⁾	9 079,4 ⁽⁶⁾	21 223,3 ⁽⁶⁾	21 327,7 ⁽⁶⁾	- 104,4 ⁽⁶⁾	100,49	- 41,5	1971
333	7 490	575	56	15 658	3,2	12 621,5 ⁽⁶⁾	9 450,0 ⁽⁶⁾	23 468,2 ⁽⁶⁾	23 464,9 ⁽⁶⁾	+ 3,3 ⁽⁶⁾	99,99	- 60,2	1972
324	8 183	560	55	16 276	3,0	13 785,1 ⁽⁶⁾	10 576,7 ⁽⁶⁾	25 868,1 ⁽⁶⁾	25 969,3 ⁽⁶⁾	- 101,2 ⁽⁶⁾	100,39	- 94,2	1973
192	9 146	551	53	17 425	2,9	16 021,5 ⁽⁶⁾	12 101,7 ⁽⁶⁾	29 981,9 ⁽⁶⁾	30 239,6 ⁽⁶⁾	- 257,7 ⁽⁶⁾	100,86	- 48,8	1974
201	6 757	480	47	15 015	3,4	19 529,6 ⁽⁶⁾	9 950,7 ⁽⁶⁾	31 050,3 ⁽⁶⁾	32 120,3 ⁽⁶⁾	- 1 070,0 ⁽⁶⁾	103,45	- 1 202,8	1975
114	6 648	466	45	14 839	3,3	21 792,1 ⁽⁶⁾	10 803,7 ⁽⁶⁾	34 482,0 ⁽⁶⁾	36 577,1 ⁽⁶⁾	- 2 095,1 ⁽⁶⁾	106,08	- 1 957,0	1976
332	6 485	447	42	14 152	3,5	22 292,1 ⁽⁶⁾	11 521,2 ⁽⁶⁾	37 138,4 ⁽⁶⁾	38 454,9 ⁽⁶⁾	- 1 316,5 ⁽⁶⁾	103,55	- 1 224,6 ⁽⁶⁾	1977
107	7 119	402	38	14 255	3,4	23 299,3 ⁽⁶⁾	11 668,5 ⁽⁶⁾	39 525,8 ⁽⁶⁾	39 698,2 ⁽⁶⁾	- 172,4 ⁽⁶⁾	100,44	- 104,3	1978

partir de 1957, les remboursements par l'Etat de charges anormales sont déduits des charges d'exploitation et ne sont pas incorporés dans les produits. On compte les avances de l'Etat pour la résorption du déficit du passé : 480 millions de francs en 1957, 350 millions de francs en 1958, 300 millions de francs en 1959, 0 millions de francs en 1960, 300 millions de francs en 1963 et 1 100 millions de francs en 1965.

Compte tenu de l'incidence des compensations de l'Etat dans le cadre de la normalisation des comptes : à partir de 1977, la compensation pour le maintien en exploitation de lignes est incorporée dans les produits et n'est plus déduite des charges.

Etat à accorder en 1978 une compensation complémentaire de 1 124 millions de francs pour 1977, ramenant ainsi le résultat de cet exercice à - 100,6 millions de francs.

S.N.C.V. MATERIEL ROULANT SUR RAILS.
SITUATION 01 SEPT. 1979.

GROUPE DU HAINAUT.

I. Motrices de "service".

a) Motrices type "S" (4 moteurs)

9032 : voies et travaux à La Louvière

9034 (ex 9107) : manoeuvres de cour à Jumet

9041 : voies et travaux à Charleroi (cette motrice est réimmatriculée 9789, soit le numéro qu'elle portait lorsqu'elle circulait à Liège).

9054 : voies et travaux à Anderlues (cette motrice est également équipée d'une perche destinée à l'exploitation du raccordement SNCB situé derrière le dépôt).

9055 : ligne aérienne à Anderlues

Toutes ces motrices, à l'exception de la 9034, ont le paravent peint en blanc avec rayures rouges et sont équipées de 4 feux clignotants oranges sur le toit.

b) Raboteuses

9297 (possède toujours le n° 21001) à Jumet en attente probable de déclassement.

9298 à Anderlues où elle servait également au nettoyage des voies en automne.

c) Autorail

AR 89 (réservé à l'ASVI) a servi au montage de la ligne aérienne du pré-méto.

d) Motrices de Stuttgart

Les n° 769 et 809 se trouvent respectivement à Jumet et Anderlues. Elles serviront de pièces de rechange pour 2 véhicules identiques qui sont en cours de transformation en raboteuses en Allemagne.

II. Motrices pour le service "voyageurs".

a) Motrices type "S" à marche pieds rabattables

Lors de la grande renumérotation du matériel roulant ferré (passage de 5 à 4 chiffres), les motrices transformées pour l'exploitation Pré-méto de Charleroi ont été renumérotées de 9120 à 9150. Depuis, d'autres motrices ont subi la même transformation. Pour assurer une renumérotation continue ces dernières viennent d'être renumérotées courant juin 1979. Nous donnons ci-après le tableau de correspondance :

Ancien	Nouveau
9030	9151
9033	9152
9037	9153
9038	9154
9043	9155
9044	9156
9046	9157
9066	9158
9088	9159

b) Motrices type "S" Jumet" livrée orange

Pour mémoire la motrice 9125 renumérotée 9170 a subi la grande transformation évoquée précédemment ("couleur orange"). Les motrices suivantes subissent la même transformation à l'atelier de Jumet : 9065 - 9076 - 9106 - 9107 (ex 9034) - 9122

c) Motrices type "S" classiques

- 1° Dépôt d'Anderlues
9031, 9036, 9052, 9053, 9056, 9057, 9058, 9059, 9060, 9061, 9062, 9063, 9064, 9074, 9075, 9077, 9079, 9080, 9081, 9082, 9083, 9084, 9087
- 2° Dépôt de La Louvière
9035, 9039, 9040, 9042, 9045, 9048, 9049, 9050, 9051, 9067, 9068, 9069, 9070, 9071, 9072, 9078, 9085, 9086, 9089, 9090, 9091, 9092, 9094, 9096, 9099, 9100, 9103, 9108, 9109, 9110
N.B. : Les n° 9089 et suivants proviennent du réseau du Brabant.
La 9047 a été démolie suite à un accident.

d) Motrices type "N" (2 moteurs)

Plusieurs motrices type N furent transférées à Jumet (à l'exception des 9272 et 9273 à Oostende) après la suppression du réseau vicinal bruxellois le 31 juillet 1978.

Leur utilisation paraît aléatoire dans la mesure où les pièces de rechange en provenance de Grimbergen ont été mitraillées par manque de place à leur arrivée à Jumet.

- 1° Sans perches ni pantographe : 9275, 9276, 9277, 9278, 9279, 9282, 9283, 9284, 9285
- 2° Avec 2 perches : 9270, 9271, 9274, 9280, 9287
- 3° Avec panto. : 9286 a servi aux essais non concluants sur le réseau du Hainaut.

II. Remorques "voyageurs"

a) Dépôt de Charleroi

- type "S" : 9306, 9309, 9310, 9311, 9312, 9313, 9314
N.B. : 9313 en cours de transformation en motrice (vraisemblablement série 9170).
9306 et 9311 à Jumet depuis plus d'un an. Elles seront probablement transformées en motrices également.
9315 : incendiée et démolie

b) Dépôt d'Anderlues

- type "S" ex Anvers 9300; 9301 et 9303
N.B. : 9301 à marche pieds rabattables
- type "S" à marche pieds rabattables : 9305, 9307, 9308 et 9316
- type "N" : 9440 à 9444
N.B. : 9440 à marche pieds rabattables
9442 à Jumet en attente de déclassement
- type standard à portes pliantes : 9510 et 9511, toutes deux hors service..

c) Dépôt de La Louvière

- type standard unidirectionnelles : 9514 et 9515, toutes deux hors service depuis peu.
- type Braine-le-Comte : 9550 à 9554 et 9556 à 9563
N.B. : 9555 démolie
9558 incendiée (actuellement à Jumet).

IV. Nombreux wagons divers

pour mémoire

Remarques : se trouvent à Jumet, pour restauration, les 9727 de l'Amutra et 9290 de l'ASVI.

La SNCV possède également un camion échelle "rail-route" n° 9601.

GROUPE DE FLANDRE CCC. (Oostende)

I. Motrices à usages autres que "voyageurs".

a) Motrices type "S"

9113 : dépanneuse Oostende

9114 : VT Knokke

9116 : VT Oostende

b) Voiture échelle 9295 ex LW3

usage rarissime

N.B. : - la raboteuse 9299 ex 21006 a été transférée récemment à l'ASVI (dépôt de Thuillie).

- les "standard" VT 9290 et 9292 sont respectivement à Jumet et à Knokke ; toutes deux déclassées pour la SNCV.

II. Motrices "voyageurs".

a) Motrices unidirectionnelles type SO

9000 à 9003, 9005 à 9014, 9016 à 9018, 9020 à 9028

N.B. : 9015 incendiée complètement (carcasse au dépôt de Knokke).

b) Motrices type "S"

9097, 9111, 9112

c) Motrice "semi bidirectionnelle" type S

9115 (rarement en service voyageurs)

d) Motrices type "SE"

9093, 9098 et 9101

e) Rames composées "SE"

9095 + 9102, 9104 + 9105

f) Motrices type "N"

9272 et 9273 : sans usage, se trouvent au dépôt de Knokke.

Une plateforme de la 9272 a été prélevée pour réparer la SO9020.

g) Motrice Sdt 9291

sert pour des voyages touristiques du TTC.

III. Remorques "voyageurs".

a) Remorques à bogies ex Gand

9516 à 9519 et 9536 à 9541

b) Remorques standard à caisse large (2m40) ex motrices

9520 à 9530

c) Remorques standard ex motrices

9531 à 9534

d) Remorques type "N"

9445 à 9465

IV. Wagons divers

pour mémoire

ROUPE DE NAMUR.

Ligne Han Eglise à Grottes exploitée par la SA des Grottes de Han-sur-Lesse et de Rochefort.

Autorails.

AR 90, 145, 159, 168 et 266

I. Remorques ouvertes.

8798, 8812, 8820, 8821, 8861, 8893, 8895 et 8896

II. Remorques fermées.

9406 et 9499

Signalons également la présence de la 9495 déclassée.

Remarque :

Sur cette liste, il y a lieu d'ajouter le matériel préservé en divers lieux par l'AMUTRA, l'ASVI, le TTA et le TRIMBLEU.

Pierre Ledent

Jean Claude Michel

NOUVELLES DE LA S.N.C.V.

Groupe des 2 Flandres : ligne de la côte

Le 05.08.79, le GTF a vu pour vous :

- * Ligne aérienne : complètement renouvelée entre Mariakerke et Nieuwpoort
PN SNCB (voir Trans-fer n° 7)
- * La voie : les 2 voies ont été complètement renouvelées (traverses et rails) entre Zeebrugge écluse (côté Knokke) et Wenduine (traverse vicinale = entrée site propre) sauf la liaison située à Zeebrugge gare vicinale. Les rails ont été amenés à pied d'œuvre pour renouveler la section entre Zeebrugge écluse et Zeebrugge Pier.
- * Les installations accessoires : D'après des informations non confirmées, la voie de garage située à Nieuwpoort-Bad serait démontée dans un avenir proche.
La ligne aérienne de la voie conduisant à Oostende ^{Docks} a été démontée. Actuellement subsistent les installations accessoires ci-après :
La Panne : - liaison dépôt
 - boucle
Nieuwpoort-Bad : voie de garage accessible des 2 extrémités
Westende-Bad : - boucle
Oostende : - dépôt
 - boucle Place Marie José
 - boucle et voies de garage de Oostende quai
 - début de la voie vers Oostende Locks
De Haan : - voie de garage accessible des 2 extrémités
 - boucle de Zwarte Kat
Zeebrugge Pier : - triangle curviligne
Knokke SNCB : - dépôt
 - 1 boucle dans chaque sens
 - voies de garages diverses

H.A.

le matériel roulant
.....

Motrices SE ex-Bruxelles : les motrices 9095 (ex-9753), 9102 (ex-9983) et 9104 (ex-10023) 9105 (ex-10024) ont donc été jumelées ou plus exactement forment des compositions réversibles (la motrice de tête tractant l'autre). A droite dans le sens de marche, la première voiture porte des pictogrammes indiquant l'entrée à l'arrière et la sortie à l'avant. La deuxième voiture ne porte aucun signe, ce qui correspond à la situation rencontrée par le voyageur dans les convois motrice SO + remorque N. Les postes de conduite arrière et non utilisés existent toujours et il n'y a pas d'intercirculation. La 9095 est arrivée à Ostende le 18/4/79 et la 9102 le 12/4/79.

On notera par contre que la SE 9093 (ex-9738), basée à Knokke, porte des pictogrammes prévoyant l'entrée à l'avant et la sortie à l'arrière. Prévoirait-on des services à 1 agent ?

Seules les motrices 9113 (S affectée aux VT) et 9291 (tram touristique) sont encore équipées du pantographe ancien et typique du littoral. Tous les autres engins sont équipés du panto. Steeman double à deux frotteurs.

Les remorques standard construction Destelbergen 1951-53 ont reçu les mêmes luminaires que ceux placés précédemment sur les motrices SO (tubes fluorescents protégés par une coiffe plastique). Les remorques standard bois, elles, ont, après rénovation du plafond, reçu des coiffes plastiques cylindriques dans lesquelles se trouvent les ampoules incandescentes.

L'engazonnement des voies vicinales entre Knokke et La Panne
.....

En 1977, la SNCV a procédé à des expériences d'engazonnement de la voie à La Panne selon une technique employée en Suisse depuis longtemps. Ces expériences ayant donné satisfaction, malgré la médiocre qualité du terrain, l'engazonnement extensif de la voie est envisagé. Cette initiative aurait des résultats esthétiques, mais aussi pratiques : atténuation du nuage de poussière soulevé par les trams au passage, et atténuation du bruit provoqué par la circulation des rames.

P.A.

Groupe du Hainaut

Fontaine l'Evêque
.....

La SNCV procède actuellement à la modification du tracé de la voie à partir de la jonction des lignes 63 et 89/90/92 vers Anderlues. La double voie est remplacée par une simple voie posée de l'autre côté de la chaussée. La boucle de la ligne 63 vers Anderlues sera supprimée ; motif : travaux préparatoires pré-métro.

Ligne 92 Anderlues-Thuin
.....

La rénovation totale de la voie est prévue à partir du 1er mars 80 pour se terminer en août de la même année. Pendant cette période, la circulation de tous les services ferrés sera suspendue. On peut espérer que le tramway sera effectivement remis en service sur cette ligne après ces travaux.

(d'après R.D.)



ACTIVITES DU GTF

ASBL

Renouvellement des cotisations

Dans notre éditorial, nous évoquons l'activité de notre association pendant l'année 1979. Si celle-ci a rencontré votre agrément, et si vous pensez que le GTF asbl vous a apporté quelque chose, nous vous demandons de bien vouloir nous encourager en renouvelant votre adhésion pour 1980, en vous conformant aux indications ci-après et en effectuant votre renouvellement le plus tôt possible, et avant le 15 janvier 1980 : vous libérerez ainsi notre membre qui veut bien se charger de la tâche ingrate, mais nécessaire, de l'administration.

Procédure de renouvellement

1. Vous trouverez ci-joint un carton BLEU à 2 volets que nous vous demandons de remplir lisiblement et complètement. Veuillez ne pas remplir les espaces limités par un cadre en gras. Sous la mention "autorisation parentale pour les mineurs", veuillez indiquer votre date de naissance.

Il va de soi que les renseignements que vous nous communiquez sont strictement confidentiels, et que nous nous interdisons de les communiquer à qui que ce soit. Votre N° de compte financier nous permet, le cas échéant, de procéder à des remboursements sans frais. Le n° de téléphone nous permet de vous communiquer des renseignements urgents.

2. Veuillez renvoyer avant le 15 janvier 1980 à :

GTF asbl, c/o M. Francis Beekers, Rue de la Douix, 15 4050 Esneux :

- a) le carton à 2 volets rempli
- b) une enveloppe timbrée au tarif lettre et portant l'indication de vos nom et adresse (celle-ci nous permettra de vous renvoyer votre carte de membre estampillée et de bénéficier des ristournes que nous accordons à nos membres. Celle-ci vous donne aussi droit à l'envoi gratuit de notre bulletin Trans-Fer).
- c) le montant de votre cotisation : 70 FB pour 1980, soit en billet de 50F et 20F, soit par chèque bancaire.

Si vous estimez cependant que ce que nous vous proposons vaut plus que cette symbolique cotisation couvrant à peine le papier utilisé pour Trans-Fer, nous vous remercions de nous encourager en versant un montant supérieur de votre choix.

Vous pouvez aussi nous honorer en devenant membre protecteur, en versant une somme de 300FB minimum. Les dons d'une certaine valeur peuvent être faits de préférence par chèque ou à la rigueur par virement au compte 001-0534742-57 de GTF asbl, 4000 LIEGE

Membres étrangers

1. Les Grand-Ducaux et les Néerlandais peuvent payer leur cotisation en faisant parvenir 5 coupons-réponse internationaux ou un mandat postal à GTF asbl, rue de la Douix, 15 B-4050 ESNEUX.
2. Pour les autres pays, en faisant parvenir 7 coupons-réponse internationaux ou un mandat postal de 100 FB à GTF asbl rue de la Douix, 15 B-4050 ESNEUX. (motif de l'augmentation plus substantielle hors-Benelux : coût des frais postaux de Trans-Fer : plus de 12 fois les frais pour le Benelux).

Remarques

- La majoration de 10F de la cotisation pour le Benelux par rapport à 1979 s'explique par les importantes hausses intervenues sur le prix du papier cette année, malgré nos achats en gros et notre imprimeur bénévole, et par les hausses substantielles annoncées par les PTT sur l'affranchissement des périodiques en 1980. Nous vous remercions de nous comprendre et nous espérons garder votre fidèle confiance.

- aucune cotisation reçue à ce jour n'est portée en compte pour 1980 : seuls les possesseurs d'une carte de membre bleue estampillée seront enregistrés pour 1980. Si vous avez anticipativement renouvelé votre cotisation, nous vous prions d'acquitter le supplément de 10F (éventuellement) et d'effectuer les formalités ci-dessus.

- si les indications figurant sur l'étiquette-adresse du présent Trans-Fer sont fausses, veuillez nous en avertir. Si vous changez d'adresse en cours d'année, avisez-nous en nous communiquant votre n° de carte de membre et en joignant deux timbres pour lettre pour frais d'administration.

R é u n i o n s o r g a n i s é e s par le GTF

Une nouveauté : dès le début 1980, le GTF asbl organisera des réunions au cours desquelles peuvent être débattus n'importe quels sujets ferroviaires (échanges d'idées, photos...).

Vous êtes tous cordialement invités à y participer : nous serions heureux de vous y rencontrer et de vous permettre de participer ainsi plus activement à la vie de notre association.

Dès 1980, une réunion de ce genre sera organisée :

tous les premiers vendredis du mois à 20 heures
à la buvette de la gare de Liège Guillemins,
premier étage, restaurant, côté quai.

Remarque : à titre exceptionnel, la réunion de janvier se tiendra le vendredi 11 janvier 1980.

N o s é d i t i o n s

Avez-vous votre exemplaire de Trans-Fer spécial 1979, une édition spéciale de 136 pages et une centaine de photos, neuf articles de fond écrits par des membres de notre association : la Vennbahn, la locomotive à vapeur, Signeulx-Gorcy, une gare centrale au pont d'Avroy à Liège au XIXe, ainsi vint le trolleybus, la gare centrale d'Anvers, le Block 45 de Liège Guillemins, la ligne de Louvain-la-Neuve, les voitures Eurofima de la SNCB;

Cette édition est toujours disponible au prix de
envoi en Belgique : 200 FB port compris
étranger : 230 FB port compris

Commande par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl EDITIONS à 4000 LIEGE.
De l'étranger, voir procédure en 3e page de couverture.

Nouveauté ----- Cartes-vues série 55 ----- Nouveauté

Afin de répondre au souhait de nombreux membres, nous poursuivons l'édition de nos séries de cartes-vues : nous sortons de presse à l'instant notre série 55. Elle ravira, nous l'espérons, tous les amateurs.

Cette série est composée de 12 cartes-vues en noir et blanc. Six d'entre elles datent d'avant la 2e guerre mondiale et sont relatives au réseau vicinal d'Ostende. Les sujets sont les suivants : train vapeur en direction de Bredene en 1921, motrice série 10001 à 5 à Ostende avenue Ch. Janssens en 1933, motrice série 9940 à 8 au dépôt d'Ostende en 1937, motrice 9170 avenue Léopold à Ostende en 1928, Motrice 9213 à Ostende en 1923 et motrice de la série 10049 à 54 place Van der Sweep à Ostende.

Cinq autres cartes-vues sont relatives à la SNCB et présentent un intérêt historique : locomotive de manoeuvre série 91 à Libramont en 1976, autorail série 49 à Aywaille en 1977, loco. à vapeur type 29 à Jodoigne en 1959, autorail double type 620 à Walcourt en 1963, autorail série 49 à Eghezée en 1973. La dernière carte-vue montre une motrice 300 des TEPC à Charleroi en 1935.

Commande par versement préalable de la somme de :

envoi en Belgique : 70FB + 15FB (envoi) = 85FB
envoi à l'étranger: 70FB + 20 FB(envoi) = 90 FB

au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 LIEGE.
Les membres étrangers se réfèrent à la page de couverture.
N'oubliez pas de préciser l'objet de votre commande en communication "cartes-vues série 55".

Nous vous prions enfin de noter que les deux premières éditions de notre association, l'Aide-Mémoire n° 1 et les cartes-vues série 51, sont épuisées.

Notre service Voyages

Voyage G.T.F. en Angleterre.

A l'occasion des festivités qui marquent le 150^e anniversaire de l'ouverture de la ligne de Liverpool à Manchester le G.T.F. se propose d'organiser un voyage en Angleterre.

DATES : du vendredi 23 mai 1980 à 17 H. au mardi 27 mai à 9 H. (Pentecôte)

PROGRAMME :

- 1° Participation à la reconstitution du concours de RAINHILL et au défilé de locomotives, voitures et wagons
Des reproductions en état de marche des "ROCKET", "SANS PAREIL", et "NOVELTY", de Stephenson et neuf voitures des chemins de fer de Liverpool à Manchester seront les vedettes du spectacle.
Il y aura aussi un défilé d'environ 35 locomotives à vapeur, diesel et électrique, de voitures et wagons illustrant l'histoire des chemins de fer du début jusqu'à nos jours.
D'autres activités sont aussi prévues et les meilleures places nous seront réservées dans les tribunes.
- 2° Visite du "National Railway Museum" à York.
Ce musée contient plus de 20 locomotives grandeurs nature (vapeur, diesel et électrique) divers wagons et voitures ainsi que de nombreuses vitrines d'exposition.
- 3° Parcours du chemin de fer de RAVENGLASS AND ESKDALE
Sur une distance de 11 KM, le train tracté par une élégante locomotive à vapeur de la "R and E.R." remonte la magnifique vallée de l'Eskdale. La ligne (voie de 15 pouces) fut ouverte en 1875 pour transporter le minerai de fer.
- 4° Parcours du chemin de fer du "THE LAKESIDE AND HAVERTHWAITE RAILWAY
Longueur de la ligne : 6 KM.
- 5° Visite du STEAMTOWN à CARNFORTH
27 locomotives à vapeur, dont la plupart en état de marche, provenant du Royaume-Uni, de France et de l'Allemagne.
- 6° Parcours du chemin de fer de la "WORTH VALLEY
Longueur de la ligne: 8 KM. Cet embranchement de ligne fut construit en 1867, fermé par la B.R. en 1961 et réouvert en 1968 par la société d'exploitation. Collection impressionnante de matériel roulant dont 30 locomotives à vapeur.
- 7° Parcours du chemin de fer du Nord de YORKSHIRE
Longueur de la ligne : 30 KM. Ce pittoresque chemin de fer qui traverse le parc national des NORTH YORK MOORS, fut fermé par la B.R. en 1965 et réouvert en 1973. - 18 locomotives à vapeur et exposition de machines diesel.

(suite à la page suivante)

Petites annonces (réservées aux membres)

Christian HOLCHOP, Mimosalaan 41, 8400 OOSTENDE, cherche anciens indicateurs SNCF, et documentation SNCF.

Paul FANCHAMPS, rue Reine Astrid, 6 4240 St-GEORGES s/Meuse, désire vendre revues sur les chemins de fer, comme RMP, Loco-Revue, Loco-Profile, La Vie du Rail... Liste complète sur demande à son adresse.

Francis BECKERS, Rue de la Douix, 15, 4050 ESNEUX, cherche Rail et Traction n° 2, 25, 32, 47 et 51.

PRIX : Adultes : 8.200.Frs. - enfants : 4.500.-Frs.

Ce prix comprend :

- 1° Traversée de la Manche de Zeebrugge à Zeebrugge sur l'un des bâtiments de la North Sea Ferries en cabine Standard (Dîner et petit déjeuner compris)
- 2° logement en demi-pension (dîner, chambre avec bain et petit-déjeuner anglais) à l'hôtel "The Last D'op Village " à BOLTON.
- 3° Tous les déplacements y compris ceux sur les réseaux privés, les places réservées pour le show de Rainhill ainsi que la documentation sur les différents chemins de fer.

remarque : Tarif actuel et susceptible de modifications suite à la fluctuation des cours du change.

RENSEIGNEMENTS auprès de J. LATERRE Tél : 071.51.66.03
68, rue de Marchienne
B. 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL

INSCRIPTIONS à la même adresse que ci-dessus, le plus tôt possible et avant le 12/2/80
acompte de 1.200 Frs par personne à verser lors de l'inscription
Tout désistement doit être signalé 20 jours francs avant le départ. En cas de désistement passé ce délai, l'acompte resterait du pour couvrir les frais de renonciation auprès des diverses compagnies.

PAIEMENT : au compte bancaire n° 260.0088.584. 92 de
Jean Laterre à Montigny-le-Tilleul.

Appel du GTF asbl à vos documentations personnelles

1. En vue de la publication du tome 2 des "Tramways au Pays de Liège" (consacré aux chemins de fer vicinaux), notre association recherche des documents et photos inédites relatifs aux exploitations de l'ancien groupe de Liège (au sens large).
2. En vue d'un historique sur le Tramway de Seraing, nous cherchons des photos des véhicules à voie métrique (période 1900 à 1905).
Prêt ou achat possible. Merci de nous écrire à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

Communiqué

Le 15 décembre 1979, l'AMITRAM organise, à Lille, une journée du Transport en Commun du XXe siècle de la région de Lille avec présentation du réseau SNELRT (tram), CGIT (bus), le COMELI (futur métro - présentation du premier VAL) et visite du futur tram touristique de la Citadelle.

Nous regrettons avoir été au courant trop tard de cette intéressante manifestation et ne pas avoir pu vous en présenter plus tôt.

NOTRE SERVICE Distribution
Calendrier ferroviaire 1980.

Comme l'année passée, nous avons le plaisir de vous proposer un calendrier consacré au matériel ferroviaire belge ancien et moderne.

Format approximatif : 42 x 30 cm avec illustration occupant une moitié de page - une page par mois.

Légendes techniques en 4 langues - 4 photos couleurs - 8 noir et blanc.

HL type 12 de 1939 - HL type 52 Nord Belge - HL type 5 à Jemelle en 1935 -

HL série 5400 CFL - HL CC diesel série 51 - HL type 41 - HL type 36 -

autorail Z200 CFL - HL type 12 - HL n° 382 Nord Belge - HL type 29 - 3 locc's électriques.

Prix : 250F + 25F (Frais d'envoi) supplément de 35F pour envoi recommandé.

Commande le plus tôt possible (stock limité) par versement de la somme correspondante à GTF - Distribution 4000 Liège compte 001-0643004-67.

Etranger autre que Grand Duché de Luxembourg : les frais postaux sont portés à 90F.

Commande par mandat international à GTF, asbl, BP 191 - 4000 Liège ou versement au compte 000-0896641-70 de GTF, asbl, 4000 Liège.

Expédition fin novembre 1979.

● SMOKE GETS IN YOUR LENS = ENDBLOSE DAMPFREISE

Un livre cartonné au format 240 x 250 mm composé de 85 magnifiques photos en couleurs des trains vapeur d'Europe, d'Afrique du Sud et d'Amérique du Sud. Pas de texte sauf des légendes en allemand et en anglais.

Il s'agit de magnifiques documents relevant de la haute technique de la prise de vue faisant intervenir les meilleurs effets techniques, la beauté des paysages, les circonstances atmosphériques, etc...

Un livre à posséder par tout amateur.

Commande reçue par versement de la somme de 645 F au compte suivant :

001-0643004-67 de G.T.F., asbl, Distribution, 4000 Liège.

Délai d'expédition : 3 mois minimum. Offre valable jusqu'au 31.12.79.

● Souvenirs de la vapeur en Belgique et au Luxembourg - Editions Modernes et Illustrées

Une brochure de 52 pages sur papier couché, 44 photos noir et blanc pleine page au format 15 x 21 cm.

Il s'agit d'un véritable recueil de belles photos avec un texte réduit au strict minimum, soit les légendes des photos.

Les situations sont variées : la plupart des régions de Belgique et de Gd Duché, avec nombreux types de locomotives.

Prix : 200 FB envoi compris (pas d'expédition hors BENELUX).

Commande avant le 15 février 1980 par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl Distribution à 4000 LIEGE. Délai de livraison : 1 mois après la date de limite des commandes.

● Les voitures du métro de Bruxelles par R. HANOCQ

Cet ouvrage fort documenté sur les voitures du métro de Bruxelles est édité par la STIB et est disponible au service des Relations Publiques de cette société. Le GTF peut vous procurer cet ouvrage.

Prix : envoi en Belgique : 300FB + 30FB (envoi) = 330 FB
envoi à l'étranger : 300FB + 50FB (envoi) = 350 FB

Commande par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution, 4000 LIEGE.

Nos membres étrangers se conformeront aux indications de la 3e page de couverture.

● ENCRE-VOIES numéro hors série 1979

Edité à l'occasion de son 25e anniversaire par le C.F.E.B., asbl.
Une brochure off-set au format A4 Din de 144 pages avec cartes et photos.
Au sommaire : Historique du C.F.E.B., Les premiers chemins de fer à Verviers, La ligne de la Fagne, Les chemins de fer au pays de Herve et dans la région des 3 frontières, la ligne de chemin de fer de Pepinster à Spa, La traction des trains dans les plans inclinés de Liège, Historique Express des wagons lits. Les chemins de fer dans la région verviétoise, Historique des tramways verviétois, en marge d'un centenaire (étapes importantes de l'évolution de la traction électrique), questions relatives au modélisme ferroviaire.

Le C.F.E.B. nous a fait l'honneur de publier en page 13, un extrait de la carte des voies ferrées par G.Close éditée par le G.T.F.

Commande par versement de la somme de 175F + 25F (envoi) au compte n° 001-0643004-67 de G.T.F., asbl, Distribution, 4000 Liège.
(Etranger hors Belgique-Luxembourg : 175F + 70F)

Offre réservée aux membres GTF 1. Brochure gratuite sur la ligne 147

A l'occasion de l'électrification de la ligne Braine-le-Comte - Manage - Luttre - Pont-à-Celles, la SNCB a édité une brochure rappelant l'histoire de la ligne et les caractéristiques des travaux.

Format approximatif 210 x 150 mm - 15 pages, une carte et quelques photos. Nous pouvons offrir une brochure à nos membres qui nous écriront en mentionnant leur numéro et en joignant la somme de 10F en timbres poste belge (pour couvrir les frais d'envoi) à l'adresse de Mr Chris. Van de Voorde, Lijsterbeslaan 14, NL - 6241 AN Bunde.

Expédition hors Belgique et Grand Duché : 17 FB.

Le nombre de brochures est limité ! Une documentation complémentaire sera jointe.

2. CHEMIN DE FER A VAPEUR DES 3 VALLEES - CFV3V

Nous avons publié dans un trans-fer 1979, un encart de 3 pages relatif à cette attachante ligne touristique. Monsieur J.M. Warzée décrit l'histoire de la ligne, la genèse de l'association et donne un inventaire descriptif du matériel. Si les trans-fer sont épuisés, nous disposons encore d'un certain nombre d'encart (3 feuillets = 12 pages) que nous enverrons volontiers aux personnes qui en expriment le désir en écrivant à Mr Chr. Van de Voorde, Lijsterbeslaan 14, NL- 6241 AN Bunde, en joignant deux timbres poste à 8 F pour frais d'envoi (B + Lux) ou un coupon réponse international pour les autres pays.

Bibliographie Saint-Hubert, terre d'Ardennes

Sous ce titre, nous avons évoqué dans Trans-Fer n°5 la parution du tome 2 de cet ouvrage contenant 2 chapitres relatifs au rail. Il est aujourd'hui épuisé.

On annonce la parution du tome 3 : le folklore de St-Hubert, in volume 16x24 (in-8°), 200 pages. 131 illustrations. Couverture en quadrichromie. Parmi les nombreux articles à haute valeur culturelle, relevons un chapitre de 35 pages et 45 illustrations "Souvenirs de la vapeur, le temps du rail à St-Hubert, le chant des Sherman" par A. Dagant.

En vente à St-Hubert au prix de 250FB. On peut commander ce livre par versement de 315FB (port et emballage spécial compris) au compte 068-0397340-55 de Terre et Abbaye de St-Hubert.
Cet ouvrage n'est pas distribué par le GTF asbl.

S e r v i c e P h o t o s (Monsieur Jacques BAZIN)

Nous vous rappelons ce service organisé par notre ami et membre français qui a eu la bonne idée et la chance de quadriller la Belgique pour photographier trains et trams depuis 1950. Il a ainsi rassemblé des documents rares et précieux, qu'il tient à la disposition des membres du GTF asbl. Chaque série de photos qu'il propose comprend 10 clichés de format 105x145mm.

Vous pouvez obtenir des séries de photos de Monsieur Bazin en passant votre commande au compte 000-0737637-49 de Monsieur J. RENARD, quai des Carmes 59 à 4220 JEMEPPE en indiquant clairement le motif du versement. Le délai d'exécution est de + 3 mois. C'est Monsieur Bazin qui assure l'expédition des photos, qui voyagent sous la responsabilité du destinataire. Monsieur Renard n'intervient que pour faciliter la tâche de Monsieur Bazin, à qui il convient de s'adresser directement en cas de réclamation ou de renseignements : Monsieur Bazin, rue J.A. Chévrier, 13, Veneux les Sablons, F-77250 Moret-sur-Loing

Séries en cours

- B62 : lignes SNCB 108 (Haine-st-Pierre Erquelines), 109 (Mons-Chimay) et 111 (Thuillies-Berzée-Laneffe) en 1959.
B63 : SNCV ligne Bruxelles-Ninove (D et Ni) de 1953 à 1959
B34 : STIB ligne 62
B35 : STIB ligne 63
S32 : SNCF/FS ligne du Col de Tende : Nice à Breil, qui vient d'être réouverte après 30 ans de services interrompus.
Prix : 210FB la série (envoi compris) - commande avant le 10/1/80

Nouvelles de nos membres

Tous nos voeux accompagnent nos amis qui ont pris le train du bonheur :

- le 1er septembre 1979, Marcel ALBRECHT a épousé Mademoiselle Marylise STEEMANS
- le 29 septembre 1979, Michel VAN USSEL a épousé Mademoiselle Annie VAN HEE

Toutes nos félicitations aux heureux parents de :

Vincent CALAY, né le 9 septembre 1979
Evelyne MARGANNE, née le 16 octobre 1979.

Un grand merci à ce membre, qui a voulu garder l'anonymat, et q de Cerfontaine, nous a transmis un don de soutien à Trans-Per.

B I B L I O G R A P H I E

Aucun des articles figurant sous cette rubrique n'est distribué par le GTF asbl. Il y a donc lieu de vous adresser directement au fournisseur ou à votre libraire habituel.

Les Chemins de Fer privés suisses

Premier tome d'un ouvrage consacré aux 110 compagnies privées de chemins de fer suisses. Chaque compagnie y est examinée : une brève notice donne l'état du matériel roulant ; une carte situe la compagnie, et un texte historique fait découvrir une série de faits historiques et d'anecdotes peu connues. Présentation reliée en simili rouge avec inscriptions dorées. Edition disponible en français, allemand ou anglais (à préciser à la commande).

L'AMUTRA offre ce livre en vente aux membres AMUTRA et GTF au prix réduit de 480 FB + 50 FB (envoi cartonné) = 530 FB au lieu de 520 FB + 50 FB.
Commande au compte 068-0528040-96 de AMUTRA-Bruxelles en indiquant le numéro de carte de membre GTF.
PAS DE COMMANDE AU GTF asbl

Calendrier 1980 SNCE

Cette année, la SNCE présente un calendrier différent de celui de 1979. Monté sur spirale, il contient six feuilles format 36x43 cm. Chaque feuille contient un dessin STYLISE (càd artistique et omettant une série de détails) de Paul Funken. Ces dessins représentent plus ou moins fidèlement une 1-2-OT Wilson transformée en types 7 et 13, une type 12 (1888), 940 (1897), 97 (1898), Nord Belge 301-6 (1900) et 36 (1910).
Cet article est en vente au Musée des Chemins de Fer à Bruxelles Nord au prix de 100 FB.
On peut l'obtenir par voie postale par versement d'une somme de 115 FB au CCP 000-0001010-40 de SNCE-Bruxelles en indiquant : "pour DG 04-11 - Calendrier 1980".

Les Tramways vicinaux de Bruxelles Sud en images, relatif aux lignes attachées aux terminus de la place Rouppe et de la Porte de Ninove, plus quelques documents des lignes Ninove-Leerbeek-Enghien et Braine l'Alleud vers Braine-le-Comte.

Les Tramways vicinaux de Bruxelles Nord en images, idem pour le nord.

Ces deux ouvrages 15x21 cm comptent chacun + 115 photos surtout de l'après guerre. Par André Var Elst à la Bibliothèque Européenne. Prix de chaque ouvrage : environ 425FB, chez votre libraire.

I N F O R M A T I O N S

Habiter Liège est une association pluraliste qui sensibilise le public sur la vie à Liège et son devenir. Elle organise chaque mois des visites guidées sur le terrain, au cours desquelles sont analysés les différents aspects de la politique d'aménagement de Liège. Le 15 mars 1980, l'avenir des transports en commun de Liège, départ à 10h place St-Lambert à Liège.
Animation : M. Lambou et Lespagnard.

Bienvenue au club CFTY, association de fait qui est née à Tournai le 13 août 79. Renseignements : Docteur Delbecque, rue Roi Albert, 8 à 7610 RUMES.

C O M M U N I Q U E

Prochainement, il sera possible de vous procurer des AUTOCOLLANTS de toutes les lignes de TRAMWAYS et d'AUTOBUS de la STIB, également des AUTOBUS de la SNCV de Bruxelles, et aussi des AUTOBUS de la RATP. Ces AUTOCOLLANTS seront au format de 32cm sur 7, pour la STIB, et pour la SNCV ceux-ci auront comme mesure 38cm sur 7,5; soit à l'échelle de réduction 3,5.

Les couleurs, textes et ponctuations sont reproduits fidèlement comme sur les FILMS ORIGINAUX qui équipent les voitures, car tous ces modèles ont été prélevés sur les films réels.

Pour vous procurer ces AUTOCOLLANTS, je vous sou mets cette SOUSCRIPTION qui prend cours dès à présent, et qui se terminera le 31 JANVIER 1980. J'ai divisé ces AUTOCOLLANTS en plusieurs SERIES bien distinctes.

SERIE A

Tous les textes d'AUTOBUS de la STIB (système BROSE), depuis 1975 jusqu'à ce jour, avec donc toutes les modifications intervenues depuis cette date.

Cette série se compose de 109 textes différents.

PRIX DE LA SERIE: 1400 FR.

SERIE B

Tous les textes de TRAMWAYS de la STIB, lignes en exploitation actuellement sur le réseau.

Cette série se compose de 36 textes différents.

PRIX DE LA SERIE: 600 FR.

SERIE C

Tous les textes d'AUTOBUS de la SNCV, lignes en exploitation actuellement à Bruxelles et dans la région.

Cette série se compose de 58 textes différents.

PRIX DE LA SERIE: 950 FR.

SERIE D

Un COFFRET, contenant tous les différents textes de TRAMWAYS de la STIB, depuis 1939 jusqu'à ce jour, avec toutes les modifications apportées au cours des années.

Ce COFFRET contient en outre un métrage de toile à film en quantité suffisante pour faire vous-même vos propres films. De plus, dans ce COFFRET se trouve une liste complète de différents montages de films.

Ce COFFRET contient 252 textes différents.

PRIX DU COFFRET: 2075 FR.

SERIE F

Identique à la SERIE D, mais uniquement consacré aux AUTOBUS de la STIB de 1956 à 1979.

Ce COFFRET contient 357 textes différents.

PRIX DU COFFRET: 2075 FR.

SERIE G

Identique aux SERIES D et F, mais uniquement consacré aux AUTOBUS de la SNCV.

Ce COFFRET contient 58 textes différents.

PRIX DU COFFRET: 1250 FR.

SERIE E

Tous les textes et numéros des lignes d'AUTOBUS de la RATP exploitées actuellement dans PARIS et sa BANLIEUE. Cette série se compose d'approximativement 150 textes.

PRIX DE LA SERIE: 1175 FR.

Si vous êtes intéressé par l'une ou l'autre série, renvoyez-moi le formulaire de SOUSCRIPTION qui se trouve à la fin de cette circulaire, en le remplissant correctement, daté et signé à l'adresse indiquée. ATTENTION : NE PAS ENVOYER D'ARGENT pour le moment, vous serez averti en temps utile pour faire ce paiement.

Si vous désirez vous procurer des textes séparés de diverses lignes, pour vos montages de films, il me sera toujours possible de vous servir. J'espère chers Amis collectionneurs que vous serez nombreux à vouloir posséder ces AUTOCOLLANTS, car ce sera une EDITION UNIQUE et ne sera pas rééditée par la suite.

A tous un grand merci et une cordiale poignée de mains.

FORMULAIRE DE SOUSCRIPTION (A remplir en majuscule s.v.p.)

Je soussigné;

NOM PRENOM

RUE N° BOITE

LOCALITE CODE POSTAL

Déclare par la présente souscrire pour la commande d'AUTOCOLLANTS de FILMS INDICATEURS de TRAMWAYS et (ou) d'AUTOBUS dans la (les) série(s) dont j'ai coché la (les) case (s).

SERIE A
AUTOBUS
S.T.I.B.

SERIE B
TRAMWAY
S.T.I.B.

SERIE C
AUTOBUS
S.N.C.V.

SERIE D
COFFRET
TRAM-STIB

SERIE E
COFFRET
BUS STIB

SERIE F
COFFRET
BUS SNCV

SERIE G
AUTOBUS
R.A.T.P.

Date et signature

Je vous envoie mon bulletin de SOUSCRIPTION à l'adresse ci-dessous:

Monsieur RAHIR ROBERT
BOITE POSTALE 24
CENTRE MONNAIE
1000 BRUXELLES

Le GTF n'assure pas la distribution de cet article, pour lequel il y a lieu de s'adresser exclusivement à l'adresse précitée.

NOUVELLES D'EUROPE
NOUVELLES DES PAYS-BAS

Rosendaal

Au cours du week-end des 23 & 24 juin derniers, la gare de Rosendaal en collaboration avec la Direction des NS et les commerçants locaux avait organisé des journées "portes ouvertes", à l'occasion du 125^e anniversaire de la liaison Anvers-Rosendaal (ligne 12 SNCB). De nombreux locaux de la gare étaient réservés à l'exposition de vieux documents, réalisations artisanales des agents NS, réseaux miniatures etc. Sur le quai 1, un petit train vapeur offrait aux enfants de courtes promenades en wagons ouverts (écartement 40 cm). Des véhicules spécialisés faisaient continuellement des démonstrations, soit aux caténaires, soit aux installations de voies. Les visiteurs pouvaient également monter à bord de plusieurs locomotives diesel et électriques. Enfin le train vapeur de Goes s'était déplacé jusqu'à Rosendaal et effectuait des aller-retour entre la station et le raccordement Philips. Bref, une manifestation sympathique, mais aussi promotionnelle, dont devraient s'inspirer nos autorités à l'occasion d'un prochain anniversaire ferroviaire.

Nouvelles lignes en cours de réalisation

Un des locaux de l'exposition de Rosendaal était consacré aux nouvelles lignes de chemin de fer aux Pays-Bas. 5 sujets étaient abordés:

Ligne du Zoetermeer (Zoetermeerlijn)

Cette ligne, de type RER reliera complètement en 1979 la gare centrale de La Haye à la nouvelle ville du Zoetermeer par un trajet en trefle desservant 12 stations locales, dont une coïncidant avec l'actuelle ligne de La Haye à Gouda.

Ligne de Flevo (Flevolijn)

Cette ligne, qui doit être terminée en 1983/85 reliera Amsterdam CS à la nouvelle ville de Lely, construite sur les terrains gagnés sur l'IJsselmeer. L'embranchement avec la ligne Amsterdam-Amersfoort se situe au-delà de Amsterdam W, avant Bossum.

Transversale Amsterdam-Leiden via Schiphol

Cette ligne, prévue en 1981 traversera le polygone constitué par les villes d'Amsterdam, Utrecht, Leiden & Haarlem, actuellement dépourvu de voies ferrées. Par la même occasion, cette ligne desservira l'aéroport national de Schiphol et aboutira en tunnel de 5.780 mètres à la station "Museum" d'Amsterdam. Donc en cul-de-sac. Il s'agit encore d'une ligne de type RER.

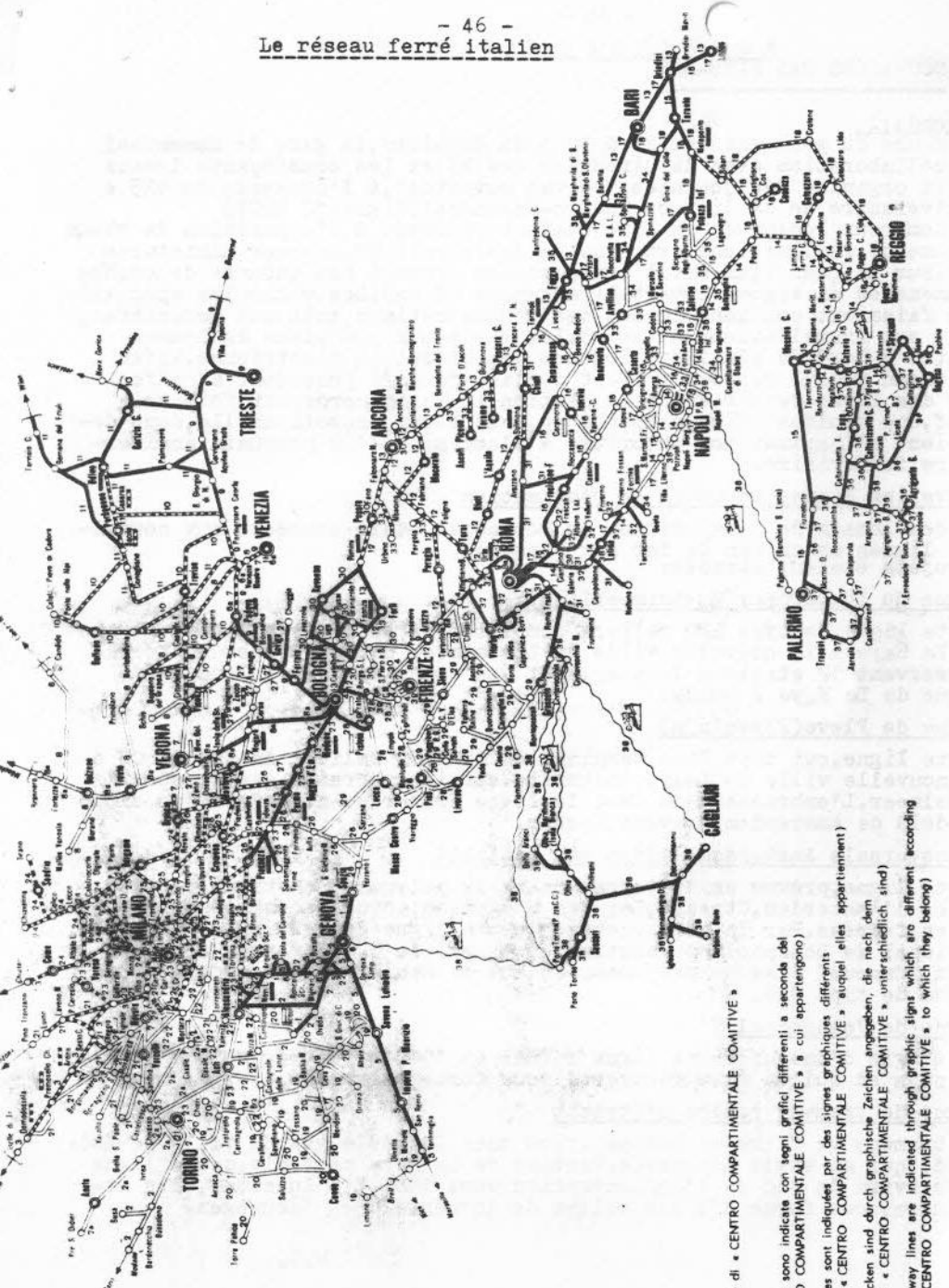
Ligne de Veenendaal

Il s'agit d'une ancienne ligne fermée en 1949, située dans le centre du pays et qui va être réouverte sous forme d'antenne.

Ligne de tramway rapide d'Utrecht

Le tramway va faire sa réapparition dans la seule grande ville de Hollande qui en était dépourvue. Partant de la gare centrale, cette ligne desservira le sud de l'agglomération vers 1981. Via Lunetten, elle atteindra, sous forme d'Y les villes de Achtenveld et Nieuwegem.

- 46 -
Le réseau ferré italien



② Sede di « CENTRO COMPARTIMENTALE COMITIVÉ »

(Les lignes sont indiquées par des signes graphiques différents à seconda del « CENTRO COMPARTIMENTALE COMITIVÉ » a cui appartengono)
 (Les lignes sont indiquées par des signes graphiques différents selon le « CENTRO COMPARTIMENTALE COMITIVÉ » auquel elles appartiennent)
 (Die Strecken sind durch graphische Zeichen angegeben, die nach dem jeweiligen « CENTRO COMPARTIMENTALE COMITIVÉ » unterschiedlich sind)
 (The railway lines are indicated through graphic signs which are different according to the « CENTRO COMPARTIMENTALE COMITIVÉ » to which they belong)

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique). Trans-Fer est envoyé gratuitement à tous les membres du GTFasbl.

*

Sauf mention contraire, les articles publiés dans ce numéro peuvent être reproduits librement à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Il y a cependant lieu de noter que la reproduction d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

*

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.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : voyages ferroviaires, organisation de visites ferroviaires, séances de cinéma, nombreuses publications relatives au monde du rail (à titre d'exemple, Trans-Fer, Les Tramways au Pays de Liège, séries de cartes-vues ferroviaires, de diapositives, carte, aide-mémoire...), distribution d'articles ferroviaires... De nombreuses publications sont prévues. La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre à 8FB ou d'un coupon-réponse international) à notre adresse : GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique).

Si vous désirez devenir membre de notre association, il suffit de nous demander une formule d'adhésion, à l'adresse précitée, en joignant un timbre à 8FB ou un coupon-réponse international pour la réponse. La cotisation est minime : 70FB en 1984 et vous donne droit à Trans-Fer et à des conditions préférentielles lors de votre éventuelle participation à nos activités.

*

(* 100FB hors Benelux)

Service financier

Nos services sont gérés par des personnes bénévoles, qui se sont réparti le travail. Veuillez bien utiliser l'adresse et le compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter, que ce soit pour la participation à nos voyages ou pour la commande d'un de nos articles. Si vous utilisez un numéro financier inexact ou une adresse erronée, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous souhaitez.

POUR NOS MEMBRES ETRANGERS : les paiements en provenance l'étranger doivent exclusivement nous parvenir, quelle que soit l'activité - soit au moyen d'un Eurochèque garanti ou d'un virement postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique) - soit par versement au CCF Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, 4000 LIEGE.

Ces procédures permettant d'éviter de lourdes taxes à l'arrivée, que nous serions contraints de vous répercuter... Merci.



ASBL





DOSSIER : la modernisation du matériel voyageurs
du service intérieur SNCB

Note technique : LA NOUVELLE VOITURE M4 DU SERVICE INTÉRIEUR.

Dans le cadre général de la modernisation du matériel tracté de la SNCB l'accent se porte actuellement sur les voitures du service intérieur, dont il existe encore sur le réseau environ 1000 unités ayant un âge moyen de plus de 40 ans.

La SNCB a entamé en effet, un programme d'acquisition de 580 voitures M4 qui s'échelonnent de 1979 à 1984.

Mise hors service des voitures anciennes.

La mise en service de ces nouvelles voitures permettra dans une première phase la mise hors service définitive des voitures type L (de construction 1933). Mais des anciennes voitures seront également retirées du service à la suite de l'introduction progressive sur les nouvelles lignes électrifiées d'automotrices électriques (en remplacement des rames tractées).

Les anciennes voitures ne seront pas directement remplacées par les nouvelles du type M4, puisqu'elles circulent en règle générale sur des lignes non électrifiées ou la vitesse est d'ailleurs plus réduite.

Les nouvelles voitures sont prévues pour l'alimentation électrique haute tension et pour des vitesses élevées (160 km/h). Moyennant un complément d'équipement de freinage leur vitesse pourra même être portée à 200 km/heure.

Leur construction bénéficie de l'expérience acquise dans les voitures standard européennes, dont la SNCB a mis récemment en service 80 unités.

Quatre types de voitures sont prévus :

- voiture première classe (M4-A)
- voiture première classe + fourgon (M4-AD)
- voiture deuxième classe (M4-B)
- voiture deuxième classe fourgon snack (M4 BD S)

En premier lieu seront fournies 30 voitures de première classe. Suivront des voitures de 2ème classe dès le début de 1980.

Au total une commande a déjà été passée pour 455 voitures, réparties comme suit :

- 50 voitures première classe
- 65 voitures première classe + fourgon
- 340 voitures deuxième classe

Ce dossier est annexé gratuitement à Trans-Fer n° 10 (décembre 1979). Les pages 1 à 4 nous ont été transmises par "La Brugeoise en Nivelles", les pages 5 à 8 sont extraites du rapport annuel 1979 de la SNCB. Nous remercions ces deux organismes de leur collaboration.

Caractéristiques de la voiture M4.

Longueur hors tampons	24 260 mm
Largeur hors tôle de caisse	2 918 mm
Hauteur au-dessus du rail	
. de la toiture	3 945 mm
. du plancher	1 200 mm

Aménagement :

- M4 A (1ère classe) : - accès par 2 plates-formes d'extrémités.
- 2 grands compartiments, un "Fumeurs" et 1 "Non fumeurs" séparés par une cloison transparente (32 places assises "Fumeurs"; 40 places assises "Non fumeurs" 30 places sur plates-formes).
 - 1 WC sur chacune des 2 plates-formes.
- M4 B (2ème classe) : - accès par 2 plates-formes entre bogies
- 1 compartiment central "Non fumeurs" et 2 compartiments d'extrémités "Fumeurs" (54 places assises "Fumeurs", 50 places assises "Non fumeurs" et 40 places sur plates-formes).
 - 1 WC accessible d'une des 2 plates-formes.
 - 1 sas de protection à chaque extrémité.
- MA 4D (1ère cl. + fourgon) :
- accès par 1 plate-forme d'extrémité
 - 2 grands compartiments, un "Fumeurs" et 1 "Non-fumeurs" séparés par une cloison transparente (24 places assises "Fumeurs" 32 places assises "Non fumeurs" et 15 places sur plate-forme).
 - 1 compartiment pour le chef-garde.
 - 1 compartiment fourgon avec accès propre.
 - 1 WC accessible de la plate-forme.
- MA BD (2e cl. + fourgon) :
- accès par 1 plate-forme entre bogies.
 - 1 compartiment central "Non fumeurs" et 1 compartiment d'extrémité "Fumeurs" (24 places assises "Fumeurs" et 45 places assises "Non fumeurs" et 20 places sur plate-forme).
 - 1 compartiment snack.
 - 1 compartiment chef-garde.
 - 1 compartiment fourgon.
 - 1 sas de protection côté opposé fourgon.
 - 1 WC accessible de la plate-forme.

Construction.

Le châssis est réalisé sous forme de châssis-caisse et il peut être assimilé à un poutre tubulaire en acier constitué par l'assemblage soudé d'un châssis, de deux longs-pans, d'une toiture et de deux parois d'extrémités. Le châssis est prévu pour recevoir ultérieurement l'attelage automatique.

L'intercirculation entre les voitures est du type IIC, tel qu'il existe dans les voitures internationales modernes; les portes sont du type coulissant à ouverture manuelle et à fermeture automatique par gravité.

L'embarquement d'accès est fixe et à 3 niveaux. Les portes d'accès sont du type louvoyant-tournant se dégageant à l'extérieur par rotation et translation combinées.

Toutes les portes situées d'un même côté du convoi sont libérées par le chef-garde, permettant ainsi l'ouverture individuelle de chaque porte que le voyageur commande au moyen d'un bouton-poussoir (à impulsion électrique) tant de l'intérieur que de l'extérieur de la voiture. Lorsque le chef-garde commande la fermeture automatique des portes, cette fermeture est précédée par l'émission d'un signal sonore. Les voyageurs peuvent, de l'intérieur de chaque plate-forme, commander par bouton-poussoir la fermeture de la porte où ils se trouvent.

Les bogies sont du type Y 32 à deux étages de suspension et à frein combiné disques-sabots.

Ils sont semblables à ceux utilisés par la SNCF sous ses voitures "corail" et réputés pour leur haute qualité de confort et de stabilité de marche et pour leur faible coût d'entretien.

Les flexibilités et amortissements des suspensions ont été choisis de façon à optimiser le confort des voitures M¹ compte tenu du nombre élevé de voyageurs qui peuvent y prendre place.

Aménagements intérieurs.

Ils sont réalisés à l'aide matériaux modernes choisis principalement en fonction de leur aspect décoratif et de leur facilité d'entretien.

Les voitures de première classe sont revêtus de panneaux en bois naturel à surface mélaminée. La cloison et sa porte tournante séparant les compartiments fumeurs des compartiments non-fumeurs sont en glace claire de sécurité.

Les faces et les parois des plates-formes sont revêtues de PVC décoratif sur tôle d'alliage d'aluminium de teinte ivote, et les portes sont émaillées même teinte.

Les sièges individuels de la voiture 1^{ère} classe sont disposés par deux ou quatre sur un bâti commun et ils sont recouverts d'un tissu laine-fibre synthétiques brun chiné sur mousse de polyuréthane et les accoudoirs de simili-cuir tête de nègre.

Les fenêtres sont équipées de vitrages doubles réfléchissant la chaleur en glace de sécurité.

L'ouvrant coulissant de la partie supérieure est muni de déflecteurs qui assurent une ventilation aspirante vers l'extérieur d'un débit élevé. Les baies sont garnies de rideaux de teinte orange permettant l'occlusion complète des parties vitrées.

Les longs-pans reçoivent des porte-bagages longitudinaux constitués d'une ossature à barreaux émaillée dont la partie avant comporte un éclairage de plan de lecture.

Sur les longs-pans sont aussi fixés des tablettes fixes, des bacs à déchets et des cendriers encastrés dans les compartiments fumeurs.

Dans la future voiture M4 de seconde classe les sièges seront constitués de banquettes trois places et de banquettes deux places, recouvertes de simili-cuir sur mousse de polyuréthane.

En effet la SNCB doit disposer de voitures à capacité de transport élevée afin de pouvoir assurer le trafic des heures de pointe (d'où 3 + 2 places en seconde classe et de 2 + 2 places en première classe).

Dans la voiture M4 le chauffage est du type à air soufflé à régulation électronique. L'air soufflé est introduit dans les compartiments par des orifices placés sous chaque baie. L'éclairage est réalisé par fluorescence.

Comme tout matériel voyageurs récent de la SNCB la voiture est équipée d'une installation de sonorisation permettant la communication d'informations aux voyageurs.

La voiture est peinte en rouge pourpre avec une bande en gris clair sous les fenêtres.

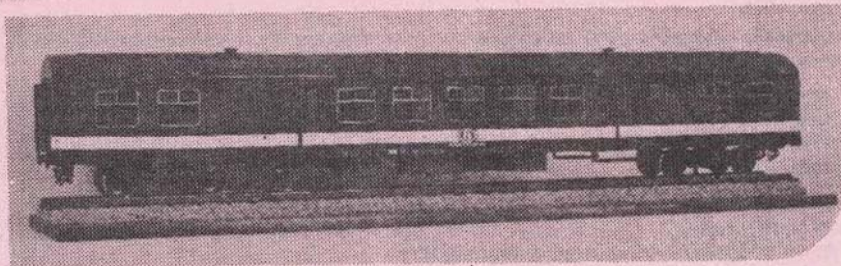
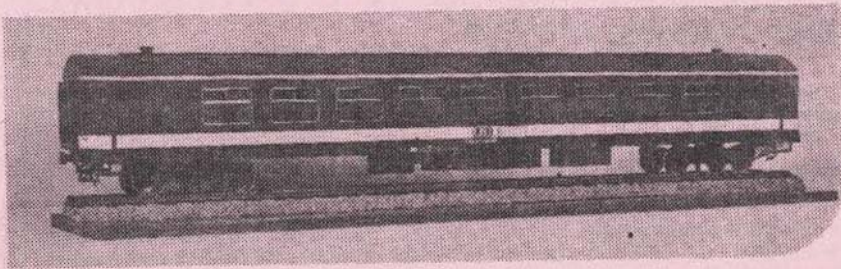
Mise en service de la voiture M4.

Ce matériel de grand confort étant pourvu du seul chauffage électrique, il sera dès lors - en première étape exclusivement, et ultérieurement dans une très grande mesure - utilisé sur lignes électriques, qui connaissent d'ailleurs la circulation voyageurs la plus dense.

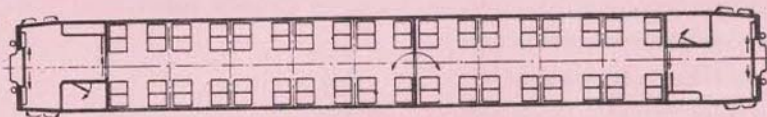
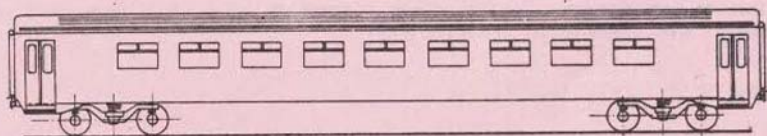
La première tranche (30 voitures de première classe et quelques mois après 95 voitures de deuxième classe) sera affectée à la composition de trains directs, à vitesse élevée et dans des services permettant un parcours kilométrique journalier élevé.

C'est ainsi que la première rame pourvue en matériel M4 circulera sur la relation Welkenraedt - Liège) Bruxelles - Gand - Ostende. D'autres rames seront progressivement mises en service sur cette même relation, mais aussi sur les lignes Bruxelles-Hasselt-Genk et Bruxelles-Namur-Arlon.

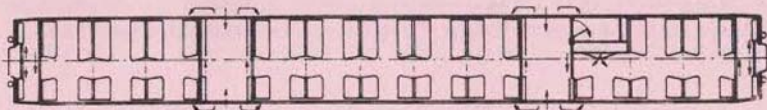
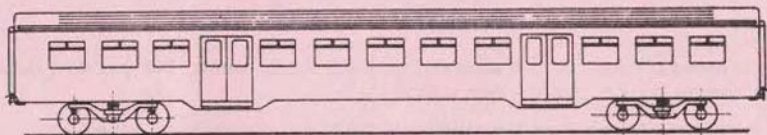
Note de Trans-Fer : 3 voitures M4 de 1ère classe circulent depuis le lundi 19/11/79 dans une rame de voitures K sur les lignes 36/50. Elles sont classées en queue du train dans le sens Liège-Ostende.



Projet de nouvelles voitures 1^{re} classe



Projet de nouvelles voitures 2^{me} classe



LA MODERNISATION DU MATERIEL DE TRANSPORT DES VOYAGEURS EN SERVICE INTERIEUR

Dans le cadre de la modernisation de son réseau, la S.N.C.B. a fait de sérieux efforts pour assurer le renouvellement progressif de son matériel à voyageurs du service intérieur.

VOITURES

A la date du 31 décembre 1978, l'effectif de la S.N.C.B. comportait 1 959 voitures du service intérieur, dont 1 041 construites pendant la période de 1933 à 1937 et 918 construites de 1953 à 1960.

Le matériel à voyageurs, construit au cours des dernières années, a été constitué par des automotrices afin de faire face aux besoins de l'électrification progressive du réseau.

Le matériel datant d'avant la seconde guerre mondiale ne répond plus aux exigences actuelles en matière de confort; il est trop lourd et son maintien en état devient coûteux. Pour le remplacer, le programme de renouvellement vise la fourniture, en cinq ans, de 580 voitures du type M 4, dont:

- 50 de 1^{ère} classe;
- 430 de 2^{ème} classe;
- 65 de 1^{ère} classe avec compartiment fourgon;
- 35 de 2^{ème} classe avec compartiment fourgon et snack.

Les commandes passées en 1978 portent sur 30 voitures de première classe et 245 voitures de seconde classe, dont les premières seront livrées en juin 1979.

Ces voitures sont prévues pour une vitesse normale de 160 km/h et moyennant un complément d'équipements de frein à 200 km/h.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

A la date du 31 décembre 1978, l'effectif de la S.N.C.B. comportait 433 automotrices doubles et 33 automotrices quadruples, toutes de construction d'après la guerre

L'âge moyen de l'effectif était de 15 ans.

A la même date, la Société avait:

- en cours de fourniture: 11 automotrices quadruples;
- en commande:
 - 52 automotrices doubles du type « classique » (fourniture 1979/1980);
 - 35 automotrices doubles AM 80 « nouvelle génération » (fourniture 1981/1982);
 - commande envisagée: une 2^{ème} série de 35 automotrices doubles AM 80 (fourniture 1983).

..

Dans la politique d'acquisition d'automotrices à la S.N.C.B. depuis 1946, il existe 4 étapes bien distinctes dans le choix du type d'engin:

1. L'automotrice double classique, utilisant un rhéostat pour le démarrage. Ce rhéostat est indispensable pour limiter la tension aux bornes du moteur de traction durant le démarrage mais entraîne une série d'inconvénients et, notamment, une importante perte d'énergie électrique dans le rhéostat. Il s'agit des automotrices construites pendant la période de 1946 à 1970; nombre en service: 367; vitesse maximale autorisée: 130 km/h.

2. L'automotrice dou. à thyristors possédant — en majeure partie — les mêmes caractéristiques de construction que le type précité. Au point de vue technique, elle présente toutefois une amélioration importante, c.à.d. le contrôle du démarrage par thyristors.

L'année 1968 vit la mise en service sur le réseau du premier engin à redresseurs contrôlés (thyristor). C'était, en l'occurrence, le premier engin moteur du monde pourvu d'un équipement de démarrage à thyristors en courant continu à haute tension.

Depuis lors, la S.N.C.B. a définitivement opté pour cette technique nouvelle qui présente les avantages suivants : réduction de la consommation d'énergie, moindre sollicitation du coefficient d'adhérence et réduction de la quantité de courant captée lors du démarrage.

Toutes les automotrices construites depuis 1970 sont équipées de thyristors : nombre en service : 66 ; vitesse maximale autorisée : 140 km/h.

3. L'automotrice quadruple (AM 4) avec commande de démarrage par thyristors, dont les premières unités ont été mises en service en 1975.

En 1979, la dernière série sera fournie, ce qui portera l'effectif total de ces engins à 44 unités.

Ces automotrices sont destinées à tous les genres de service en trafic Intérieur. Elles ont, en effet, une capacité élevée pour pouvoir répondre à des besoins de transport massif à de courtes distances, tout en offrant le confort requis pour assurer des services intervalles à la vitesse maximale de 140 km/h. Afin de pouvoir adapter avec la souplesse nécessaire la composition des trains au trafic variable, ces automotrices sont conçues pour la conduite en unités multiples.

Elles peuvent être accouplées aussi bien entre elles qu'avec les automotrices doubles du parc existant.

4. L'automotrice double 1980 (AM 80), également appelée automotrice de la « nouvelle génération », dont la première série de 35 unités sera fournie en 1981/1982.

La réalisation du programme d'électrification du réseau et le renouvellement progressif du parc des automotrices doit tenir compte des exigences de l'avenir.

Tenant compte de ces impératifs et du nombre de véhicules à construire, la S.N.C.B. a décidé de rompre avec les traditions suivies jusqu'à présent dans la construction des automotrices, d'abandonner l'accouplement avec le matériel ancien et de réaliser un matériel résolument moderne par ses performances et ses dispositions de construction.

Les AM 80, d'une tare de 108 t, peuvent circuler à 160 km/h et fournir une accélération de 0,75 m/sec². En palier et en alignement droit, la vitesse de 160 km/h est obtenue en 210 secondes.

Ces performances les rendent aptes à assurer aussi bien des services directs que des services omnibus.

Un attelage automatique intégral assurera toutes les liaisons mécaniques, pneumatiques et électriques entre véhicules.

REALISATION DES MEILLEURES CONDITIONS DE CONFORT, D'AMBIANCE ET DE SECURITE

Dans le but de satisfaire le mieux possible la clientèle, les études faites pour la conception des voitures M 4, des automotrices quadruples (AM 4) et des automotrices doubles (AM 80) « nouvelle génération » ont été axées surtout sur le problème du confort offert au voyageur, envisagé sous ses nombreux aspects : confort de roulement dû à la suspension, confort d'ambiance (chauffage, ventilation, bruit et vibrations), confort visuel (éclairage, décoration), confort des sièges, confort sanitaire.

En particulier, le chauffage par radiateurs est remplacé par une installation de chauffage et ventilation par air pulsé assurant, en été comme en hiver, un renouvellement de l'air qui combat efficacement la pollution et l'impression de confinement.

L'aménagement intérieur est rénové, tant par le choix de certains matériaux que par l'harmonie des couleurs. Un effort a été fait ainsi pour concilier les goûts actuels du public pour des coloris plus vifs avec les impératifs de l'entretien et de la résistance aux dégradations, lesquels ne peuvent être ignorés dans le domaine des transports en commun.

Un autre perfectionnement marquant a été réalisé dans le domaine de l'accès aux plates-formes. Celui-ci est assuré par des portes à commande électropneumatique de conception très moderne, du type « louvoyant-coulissant » ou « louvoyant-tournant » se profilant dans le plan des faces latérales des véhicules.

Pour réaliser sur les automotrices AM 4 et AM 80 les conditions optimales de sécurité et de confort pour le conducteur, chaque extrémité de l'engin est pourvue d'une cabine de conduite surélevée, occupant toute la largeur du véhicule.

L'aménagement de la cabine a fait l'objet d'une étude approfondie au point de vue ergonomique et procure au conducteur le meilleur confort.