



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N° 11 - FEVRIER 1980 Prix: 30 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 11

Février 1980

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	4
Matériel roulant	8
Travaux	16
Nouvelles diverses	18
L'Actualité à la SNCV	
L'avenir du Vicinal à Charleroi	19
Autres nouvelles du Hainaut	23
L'Actualité à la STIB	
Nouvelles Diverses	24
Le Métro Léger	26
Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées	32
Dernière Minute...	33
Activités du GTFasbl	
<u>Premier Voyage de la saison 1980</u>	34
Editions	36
Divers	37

Le GTF asbl remercie tous ses membres qui ont créé bénévolement ce numéro.

Rédaction : P. Auguste, H. Arden, F. Beckers, J. Braive,  
M. Lambou, F.G. Maral, R. Marganne, R. Thiry,  
C. Van de Voorde, Dikkenet 747...

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Toute correspondance relative à Trans-Fer doit être adressée à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

En guise d'éditorial

Destruction ou cannibalisation du matériel ferré en  
provenance des réseaux de transport en commun wallons...

Les réseaux de transport en commun urbains de Liège, Verviers et Charleroi ont très tôt supprimé leurs lignes ferrées.

Grâce à la clairvoyance de membres de l'AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway asbl), et à la compréhension des sociétés exploitantes, de nombreux véhicules ont été préservés pour témoigner des transports ferrés anciens aux générations futures.

Généralement, ces matériels ont été transférés dans des dépôts de la région bruxelloise, en attendant qu'une solution définitive intervienne en leur faveur. Au cours des années d'ailleurs, l'AMUTRA effectua de nombreuses démarches en ce sens.

Toutefois, on n'a pas manqué d'être surpris par certaines rumeurs, parfois concrétisées par des faits : une ancienne motrice de Verviers avec controller portant des caractères cyrilliques a été dépecée. Un autre engin de la même ville devait être... cannibalisé par la STIB qui voulait en faire un véhicule de service !

Aujourd'hui, on apprend que le trolleybus T 36, conservé à Liège pour la future section des Transports du Musée de la Vie Wallonne ferait l'objet d'une demande d'échange contre le trolleybus T 32. Le premier cité serait transformé en ... trolley d'Anvers. Nous avons cherché confirmation de cette ahurissante rumeur auprès de ceux qui seraient à la base de cette idée d'échange. Nos démarches sont restées sans réponse à ce jour. Tous nos interlocuteurs n'ont pas cru devoir donner suite à nos demandes d'éclaircissements...

Nous ne comprenons plus. Pourquoi met-on tant d'acharnement à faire disparaître des pièces devenues historiques, que l'on a patiemment et bien à propos rassemblées et en une époque où l'archéologie industrielle - car c'est de cela qu'il s'agit - acquiert peu à peu droit de cité jusqu'à l'Université ?

Pourquoi voudrait-on pénaliser des régions qui ont tout mis en oeuvre pour conserver des témoins de leur passé alors que d'autres ont été moins ... prévoyantes ?

Sans doute, les réseaux cités ci-avant n'ont-ils pas mis beaucoup d'ardeur à ce jour pour assurer la conservation effective de leurs véhicules-musées. Mais, tous comptes faits, n'ont-ils pas fait confiance à ceux qui leur ont fait part de leurs buts et de leurs réalisations, en promettant une mise en valeur conforme aux intérêts de toute la communauté.

Si ces espoirs ne sont pas concrétisés dans les faits, encore faut-il ouvertement chercher des solutions compatibles avec la préservation du patrimoine de chaque région.

Toute autre solution est inacceptable !

GTF asbl

AVIS DE RECHERCHES

En vue publications futures :

- qui pourrait nous fournir des données sur l'histoire de la construction et de l'exploitation de la ligne SNCB 49 Herbesthal-Eupen-Raeren ?
- nous cherchons un spécialiste de la numérotation vicinale du Littoral.

Merci de nous écrire à GTF asbl, service de Trans-Fer,  
BP 191, 4000 LIEGE 1.

# Nouvelles de la SNCB

## LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 21 : un Arrêté Royal du 30/11/79 (M.B. du 20/12/79) décrète d'utilité publique le déplacement de la Meerdegatbeek à Alken sur la ligne Landen-Hasselt.

Ligne 36C (dite "de l'Aéroport"). En complément aux articles déjà parus sur cette ligne exploitée par la SNCB, signalons que depuis le 15/10/79, le service des trains est prolongé en soirée par... un service de bus directs Bruxelles Cal-Aéroport, roulant toutes les demi-heures de 20h30 à 23h dans le sens ville-aéroport et de 21h à 23h30 dans le sens inverse. Le trajet dure 25 minutes (soit + 10' de plus que le train) ; les abonnements et billets SNCB sont valables sur ces autobus.

### Ligne 42 Liège - Gouvy - Luxembourg

Dans Trans-Fer n° 9, nous avons annoncé que, dans le cadre de son plan de restructuration voyageurs, la SNCB songeait à abandonner la desserte voyageurs de cette ligne internationale. Cet aspect de ce plan avait provoqué un grand émoi dans la région de l'Amblève, déjà amputée de tout le réseau ferré situé à l'est de cette ligne.

Il aurait été intéressant de connaître à ce sujet le point de vue des autorités luxembourgeoises, et plus particulièrement des Chemins de Fer Luxembourgeois : la ligne Trois-Vierges - Luxembourg est en effet le prolongement direct de la "ligne de l'Amblève" et se trouve être, avec ses 77 km en territoire grand-ducal, ... la plus longue ligne ferrée actuellement exploitée par ce sympathique réseau.

Un lecteur de Beaufays nous fait justement parvenir une coupure de presse extraite des éditions du 13/10/79 du Républicain Lorrain (journal de l'Est de La France, diffusé aussi au Grand Duché). Il reflète justement le point de vue luxembourgeois sur l'abandon de la ligne belge 42. Le moins qu'on puisse écrire est que ce n'est pas l'enthousiasme délirant. Nous vous laissons le soin de découvrir cet article, que nous publions ci-après in extenso. (page suivante)

Ligne 112 : un A.R. du 03/12/79 (MB du 20/12/79) décrète d'utilité publique la réalisation d'un nouveau tracé de la voie ferrée entre les gares de Piéton et de Marchienne-au-Pont.

### Ligne 136A Florennes Central - Ermeton-sur-Biert

Le tronçon Florennes Central - Biesmerée est mis hors service (publication au 08/01/80). La totalité de cette ligne est donc actuellement hors service. Lors de notre voyage sur la ligne le 3 juin 1979, nous avons pu constater la faiblesse de la desserte de cette section de ligne : nous écrivions dans Trans-Fer n° 4 que la section n'était plus exploitée entre Florennes et Biesmerée que le vendredi, par une locomotive série 73. La desserte de Biesmerée se faisait d'ailleurs en pousse, la gare ne possédant pas d'appareil de voie permettant la remise en tête. Le trafic de Biesmerée au départ était constitué de quelques wagons de pierre calcaire pour Court-St-Etienne et de kaolin pour La Louvière. C'est la modestie de ce trafic qui a sûrement motivé cette décision de mise hors service. Le démantèlement du remarquable réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse se poursuit donc...

## L'Oedeling et les Ardennes luttent pour le maintien de "leur" ligne de chemin de fer (NDLR : Liège-Gouvy-Luxembourg)

(Républicain Lorrain du 13/10/79)

Le budget de la presque totalité des administrations de chemin de fer est caractérisé par un important déficit. Deux moyens sont employés pour s'attaquer à ce problème : l'élargissement du nombre de clients et suppression des services les moins rentables. Pour le premier point, les voyageurs notent dans beaucoup de pays une augmentation de la fréquence des trains - création des services « Intercity » - et du confort - voitures climatisées - alors que dans le service marchandises l'effort est porté sur la rapidité - trains trans-europ marchandises - et la mise à la disposition aux expéditeurs de wagons spéciaux et de conteneurs. Concernant le deuxième moyen, il s'agit surtout de fermer les gares peu importantes, de remplacer les trains par des bus dans les régions à faible densité, voire de supprimer carrément des lignes entières. Mais souvent, la rationalisation se concentre sur les seuls critères d'ordre matériel pour passer outre les conséquences qu'elle aura sur le plan humain : les suppressions des relations ferroviaires n'accéléreront alors que le processus de dépeuplement de régions entières. Voilà justement ce que redoutent les édiles de l'Oesling luxembourgeois et des Ardennes belges après l'annonce du plan de restructuration de la SNCB. Aussi, au-delà des frontières et au-delà des partis politiques, ils se battent solidairement pour le maintien de la ligne entre Rivage et Troisvierges.

Inaugurée en 1862, et en 1866, la ligne du Nord est longue de 77 kilomètres en territoire luxembourgeois. A double voie, jusqu'à Troisvierges, le tracé fort sinueux n'autorise que des vitesses de 65 km/h pour les trains de marchandises et de 90 km/h pour les trains de voyageurs. Trois paires de trains express relient journellement Luxembourg à Liège, dont un, comportant des voitures assurant la liaison Italie - Suisse - Strasbourg - Luxembourg - Pays-Bas. De nombreux omnibus permettent aux « navetteurs » de se rendre dans la capitale pour travailler ou pour y étudier tout en habitant le nord du pays. A titre d'exemple, on a compté 225 habitants de Troisvierges utilisant chaque jour le train vers Luxembourg. Ces trains, auxquels il faut ajouter l'Ardennais reliant directement Anvers à Ettelbrück, irriguent la région de touristes : en un jour, il en descend jusqu'à 120 dans la seule gare de Clervaux. Côté marchandises, les nombreux trains complets transportant du coke entre le bassin d'Aix-la-Chapelle et les hauts fourneaux de l'Arbed sont financièrement très intéressants pour les CFL vu qu'ils empruntent leurs lignes sur plus de cent kilomètres. Sur certains tronçons, on recense plus de 70 circulations journalières. Il n'est dès lors pas étonnant de constater que la plus longue ligne rapporte pratiquement le tiers des recettes globales réalisées par notre société de chemin de fer.

### La modernisation... prévue côté luxembourgeois

Après les grands travaux de reconstruction au lendemain de la 2e Guerre Mondiale, la ligne du nord a fait l'objet d'un nouveau effort de renouvellement au cours des dix dernières années lorsqu'on a procédé à la remise en état et à la consolidation des 19 tunnels et des trois grands viaducs et qu'une cinquantaine de kilomètres de voies ont été complètement renouvelées par la pose de longs rails soudés. 7 gares ont été transformées en points d'arrêt non gardés et plus de 20 passages à niveau ont été automatisés.

Ces mesures sont encore jugées insuffisantes par les CFL qui prévoient d'augmenter la vitesse sur la ligne, le 120 km/h maximum permettant de réaliser des gains de temps de 20 % pour les trains voyageurs et de 50 % pour les trains marchandises. L'électrification (nécessitant la mise des tunnels à une voie afin d'atteindre des prix raisonnables) et une modernisation profonde des installations de signalisation à diriger à partir d'un seul poste à construire à Ettelbrück améliorera considérablement la rentabilité de la ligne ainsi que la fluidité et la sécurité de la circulation. L'investissement total pour ces travaux s'élèverait à 2.820 millions de francs et les travaux dureraient quelque 6 ans. Mais en cas de perte du trafic international suite à la suppression de la ligne Rivage - Troisvierges, ces projets tout comme une partie de la ligne semblent condamnés.

### **...réclamée pour le tronçon belge**

La ligne à double voie est longue de 60 kilomètres entre Gouvy et Rivage où elle s'embranchement sur la ligne Marloie-Liège. Les principales gares desservies sont Vielsalm, centre routier pour la distribution des colis, Trois-Ponts important relais d'autobus et point de départ d'une ligne uniquement desservie pour le trafic marchandises.

Y employant 438 agents, la SNCB est le plus grand pourvoyeur d'emplois de la région. Une ligne relie Gouvy à Libramont par Bastogne, ville qui devrait être reliée au réseau Intercity. Les gares situées entre Rivage et Gouvy ne sont pas incorporées au réseau Intercity à constituer en Belgique. Aussi, la SNCB prévoit d'y supprimer au moins les trains de voyageurs, situation qui à court ou à moyen terme signifie la suppression totale de la ligne.

Le cinquième de la Wallonie et la moitié du Grand-Duché risquent d'être coupés du rail, signifiant un arrêt de mort pour toute cette région. Le bus n'est qu'un palliatif dans les Ardennes aux hivers souvent rigoureux: son inconfort et l'augmentation de la durée du trajet inciteraient beaucoup de «ruraux» à déménager en banlieue de Luxembourg ou de Liège. Le tourisme ferroviaire, en forte progression parmi les jeunes, serait stoppé net dans son élan. Pour une partie des petites entreprises situées dans le nord du Luxembourg, le raccordement au rail est vital.

Les élus municipaux représentant 27 communes, dont celles de Bourscheid, Clervaux, Ettelbrück, Heinerscheid, Hosingen, Kautenbach, Munshausen, Troisvierges, Vianden, Weiswampach, Wiltz, Wilwerwiltz et Wintrange au Luxembourg sont conscients que la faible densité du trafic justifie un réexamen de la fonction ferroviaire de leur ligne. De concert avec des experts ferroviaires, ils ont élaboré des propositions raisonnées de modernisation afin de rendre la ligne plus compétitive. Le programme qui s'étendrait sur plusieurs années comprendrait:

- Le maintien de la traction diesel dans une première période, couplée avec un plan d'économies de carburant comprenant la suppression des points d'arrêt désertés et des ralentissements permanents ou accidentels.

- L'augmentation de la vitesse des convois par la suppression des bouchons et un meilleur rayon des courbes.

- Des actions tendant à rendre plus attractifs les déplacements par train: amélioration des horaires, trains Intercity, matériel plus confortable.

- L'élaboration d'une autre politique en matière de transports des marchandises en permettant entre autres aux petites entreprises de se raccorder au rail dans de bonnes conditions financières.

- L'achèvement du programme d'automatisation et de signalisation ainsi que l'électrification de la ligne, jusqu'à Gouvy, même si certains tunnels devraient être mis à une voie.

### **Appui total des autorités luxembourgeoises**

Les autorités luxembourgeoises savent quels dangers recèle pour la population de l'Oesling la suppression de la ligne entre Rivage et Troisvierges. Le ministre des Transports M. Josy Barthel, le président du conseil d'administration des CFL, M. Georges Thorn et le directeur général M. Justin Kohl ont non seulement entrepris des démarches auprès de leurs collègues belges mais également assisté à une réunion du groupe des bourgmestres de la région. Des deux côtés de la frontière, les syndicats cheminots luttent avec détermination pour le maintien de la ligne. On peut donc raisonnablement espérer que les autorités politiques belges s'opposeront à ce point du plan de restructuration de la SNCB et que les trains parcourront encore longtemps cette artère internationale plus que centenaire.

A. K.

---

### **Ligne 150 section Jemelle - Houyet**

Le tronçon Jemelle (BK 0.880) - Hour-Havenne est mis hors service à la date du 24/1/80 (publication du 17/1/80). En gare de Jemelle, la ligne 150 devient une voie de gare en impasse avec suppression du signal d'entrée en gare. Rappelons que le tronçon Hour-Havenne - Houyet est hors service depuis plusieurs années.

(HR)

Ligne 142 Namur - Ramillies - Tienen

La ligne 142 a été mise hors service depuis le 4.10.79, et ce, jusqu'à nouvel avis, entre le talon de l'aiguillage 3A (accès au raccordement de la cour de St-Servais) du Block 30 de Namur et jusqu'à la Borne Kilométrique 34.330 (heurtoir implanté dans la voie entre Cognelée et Waret-la-Chaussée).

La section de ligne comprise entre le heurtoir sis à la BK 34.330 et le heurtoir de la BK 28.291 (entre Leuze-Longchamps et Eghezée) est déjà hors service au P.S.S. du 28.06.77.

Enfin, rappelons que la section comprise entre la BK 28.291 et Tirlement est déposée.

Lignes 161/162

Les trains 298 Luxembourg 5h58, Ostende 10h04 et 299 Ostende 22h13 Luxembourg 2h22, comportent régulièrement des nouvelles voitures couchettes suisses CFF série 61-85-50 70 100 à 119, dans les roulements 136 Chur - Ostende et 134 Brig - Ostende.

Ces voitures correspondent au type de la voiture standard européenne (Eurofima - voir Trans-Fer spécial 1979), dont elles ont repris l'aspect et la longueur de caisse (26,4m hors tout), les bogies Fiat, l'alimentation en énergie, la climatisation, et le type de portières latérales. Ces voitures, de 46t de tare, comportent 10 compartiments de 6 places assises ou couchées, plus un compartiment de service avec réfrigérateur et possibilité de cuisiner : ce compartiment est réservé à l'accompagnateur de voiture.

On notera que la SNCB envisage aussi l'acquisition de 20 voitures similaires, et de 20 autres voitures dont certains compartiments seraient remplacés par une cuisine destinée à permettre la préparation de petits déjeuners (ces voitures seraient destinées aux TAC et trains d'agences).

On sait que la SNCB a commencé à repeindre les voitures buffet I 2 (AR) en livrée Eurofima C1 orange - gris. Le goût esthétique de la SNCB ne manquant jamais de se faire remarquer, la première voiture buffet I 2 orange a été incorporée dans les trains 143 (Schuman) et 148 (Grand-Ducal) entre Bruxelles (Midi) et Luxembourg. Or, ces rames ne comportent que des voitures vertes (type K3 pour les 2e classe, I4 pour la 1ère classe - ce train ne comporte pas de fourgon). Pendant ce temps, les rames Ostende-Liège-Köln, composées de matériel Eurofima, étaient encore dotées de voitures I 2 vertes... Signalons en passant qu'un des six fourgons générateurs utilisés sur la relation Maastricht-Liège-Luxembourg, est lui aussi repeint en orange (avec fine bande de couleur bleu clair), les autres étant restés en livrée "bleu polycourant). Or, les voitures suisses et italiennes engagées sur cet itinéraire n'ont pas la livrée Eurofima, mais leur ancienne livrée traditionnelle...

Les trains 396 et 397 comprennent une voiture-restaurant des CFF (RIC) Eurofima, équipée d'un pantographe, et qui circule sur le parcours Zürich-Bruxelles (Midi). Le pantographe de cette voiture peut être levé sous tous types de caténaires du réseau de la SNCB, mais uniquement lorsque la voiture est immobilisée. Lors d'un stationnement sur une voie à quai d'une gare ou d'un faisceau, le personnel de la voiture est autorisé à lever le pantographe si la locomotive n'est pas accouplée à la rame. Si la voiture est accouplée à une locomotive et si les installations de chauffage y sont raccordées, l'accord préalable du conducteur doit être demandé.

# MATERIEL

- 8 -

matériel roulant  
\*\*\*\*\*

## Nouvelles "en vrac"

Automotrices doubles type "1979" (au 13/12/79)

731 en service au 13/11 réception provisoire le 16/8

732

733 11/11

734 23/11

18/11

735 27/11

29/11

736 6/12

8/12

737 10/12

## Nouvelles voitures pilotes BD M2

En complément aux informations parues dans Trans-Fer n° 10 p. 12, nous signalons aux photographes que la voiture M2 BD n° 50 88 8248641-0 (ex-49241) a été transformée partiellement pour la réversibilité suivant le plan mentionné dans Trans-Fer n. 10. Elle est carrossée selon la forme indiquée, l'avant étant peint en jaune avec bandeau bleu électrique. Deux blocs pour doubles phares UIC ont été placés, mais seuls les feux rouges sont actuellement montés ; un troisième phare est placé au dessus des baies. Par contre, le pupitre de conduite n'est pas encore placé. Le bureau du chef-garde, derrière la cabine de conduite occupant toute la largeur de la voiture, est beaucoup plus spacieux et mieux aménagé que sur une BD M2 classique (il ressemble au bureau des chefs-gardes des fourgons Eurofima).

Cette voiture est actuellement (27/1/80) incorporée dans la rame FCR M133 effectuant les trains Liers-L'ège-Mons selon l'horaire suivant :

N67 E3106 Liers 06.14 - Mons 8.56

N67 E3158 Mons 9.07 - Liers 11.40 (fourgon en queue)

N67 E3116 Liers 16.23 - Mons 18.56

N67 E3168 Mons 19.07 - Liers 21.49 (fourgon en queue)

## 5001

Précédemment affectée à Kinkempois, bien que physiquement à Salaines, elle est rayée depuis le 30.06.79 des effectifs de Kinkempois.

## 1502

Cette locomotive tricourant a été équipée à titre d'essai d'un enregistreur Deuta au lieu de Hasler. L'horloge de cet appareil fonctionne au moyen d'une batterie incorporée.

## Essais de vitesse (à 160 km/h)

Le 5 février 1980, la SNCB a procédé à des essais de circulation à grande vitesse (160 km/h) sur le tronçon Gand-Aalter de la ligne 50. Deux trains d'essais étaient en ligne : chacun était remorqué par une locomotive série 15 de FBM et comprenait 8 voitures N4 de 1ère classe. Ils circulaient en sens opposé avec croisement à 160 km/h à Landegem. Le PN 21 (BK 63614) a dû être protégé. Cet essai avait lieu pour compte de la direction Achats.

## Nouveau train 147 N67 Bruxelles-Luxembourg

Depuis le 1/10/79, un nouveau train est mis en marche entre Bruxelles Nord (D. 17.27) et Luxembourg (A.19.56). Cette circulation est assurée actuellement par une automotrice quadruple série 800. Ce train ne fait pas arrêt entre Bruxelles QL et Arlon (il ne dessert donc pas Namur). Il semble que la fréquentation actuelle de la rame serait faible, surtout en 2e classe.



Lignes parcourues par le matériel moteur de la SNCB

Dans Trans-Fer n°8, nous avons publié les roulements des locomotives polycourants et les effectifs complets des ateliers et abris de la SNCB.

Nous extrayons ci-après du VEBOV-Coarier n°31 les lignes principales sur lesquelles circulent le matériel moteur de chaque atelier de traction ou abri. Des corrections et ajoutés sont dues à la rédaction de Trans-Fer.

Bruxelles Midi

HLE série 15:Bruxelles-Amsterdam

-Aulnoye

-Landen

-Ostende

série 16:Ostende - Cologne Deutzerfeld

série 22:réseau complet

série 23:idem

série 25:idem

série 25.5:Bruxelles-Amsterdam

série 28:Louvain-Bruxelles-Gand-Ostende

HLDM série 92:trains de travaux

Schaerbeek

AM type 50 : Charleroi-Bruxelles-Anvers-Essen

type 70-73-74 th : réseau complet

type 75 : Charleroi-Bruxelles-Anvers

Ostende-Luxembourg

Ostende-St-Nicolas-Anvers

type SABENA : ligne de l'Aéroport

type POSTE : Bruxelles-Ostende

Bruxelles-Anvers

Bruxelles-Luxembourg

type type BENELUX : Bruxelles-Amsterdam

HLD série 51 : 5163 réserve

HLDM série 80 : Bruxelles et environs

série 91 : Schaerbeek-formation

série 92 : trains de travaux

HLE série 29 : trains de service de Bruxelles à AC Malines

Aarschot

HLD série 62 : Aarschot-Anvers-Boom-Hasselt-Louvain-Liège-Neerpelt

Louvain

HLD série 62 : Anvers-Hasselt-Louvain-Liège

HLDMsérie 84 : Louvain

Kinkempois

- AM types 54-55-56 : réseau complet  
HLE série 18 : Ostende-Cologne  
Bruxelles-Paris  
Liège-Paris  
HLD série 55 : Anvers-Jemelle-Gouvy-Schaerbeek-Maastricht  
série 60 : Hasselt-Maastricht-Namèche-Gouvy  
HLDM série 73 : Liège et agglomération  
série 82 : Liège  
série 92 : trains de travaux

Montsen

- TA série 49 : trains MA vers Liège-Kinkempois-Visé-Welkenraedt  
HLD série 55 : Anvers-Ronet-Schaerbeek (et ligne 48 jusque Sourbrodt)  
HLDM série 84 : Montsen-Welkenraedt-Raeren-Sourbrodt

Ronet

- HLE série 20 : Bruxelles-Louvain-Luxembourg-Ostende  
(remorque fréquente du Saphir entre Bruxelles et Aachen)  
série 23 : réseau complet  
série 26 : réseau complet  
série 29 : Anvers-Bruxelles-Charleroi-Jeumont-Namur  
HLD série 52 : Dinant-Houyet-Jeumont-Montsen-St-Ghislain  
série 53 : idem  
série 54 : idem  
série 60 : Huy-Givet-Famines + lignes 139/140 Charleroi (Ouest)  
Louvain  
HLDM série 84 : Namur  
série 91 : Namur, Ronet, Ciney, Gembloux, Ottignies

Latour

- HLD série 52 : Ecouvies-Lamorteau-Virton-St-Mard  
Athus-Virton-Ronet  
série 53 : idem

Stockem

- AM type 63-65 : réseau complet  
TT série 43 : Arlon-Athus-Virton Arlon-Stockem  
HLDM série 84 : Arlon-Stockem-Athus  
série 91 : Arlon, Athus, Marbehan, Libramont

Gouvy

- HLD série 55 : Liège-Luxembourg  
HLDM série 82 : Gouvy et desserte des lignes 45/48  
TT série 43 : Liège-Gouvy-Trois-Vierges, Gouvy-Libramont

Jemelle

- HLD série 52 : Liers-Liège-Jemelle ; Virten  
série 55 : Liers-Liège-Jemelle

Bertrix

TT série 43 : Dinant-Bertrix-Virton-Athus-Arlon  
Betrix-Libramont-Gouvy

HLDSérie 52 : Bertrix-Namur et Bertrix-Virton

Monceau

HLE série 29 : voir Ronet

HLD série 51 : Mons-Bruxelles-Namur et Mariembourg  
série 6D : Mariembourg

HLDM série 73 : Charleroi et desserte de l'Entre-Sambre-et-Meuse  
marchandises au départ de Walcourt

série 83 : Monceau, Châtelineau, Charleroi, desserte d'Acoz  
et de Mettet (138/150)

série 92 : trains de travaux

Haine-St-Pierre

TT série 45 : Charleroi-Mons-Binche-Grammont-Renaix

TA série 46 : idem

HLD série 59 : Binche-Manage-Mons-Bruxelles

HLDM série 73 : environs de La Louvière

HLD série 62 : Mons-Manage-Bruxelles

HLDM série 84 : La Louvière

St-Ghislain

HLD série 60 : Tournai-Manage-Soignies

HLDM série 82 : région

HLDM série 91 : idem

Ath

TA série 46 : Alost-Mons-Grammont-Braine-le-Comte

HLD série 62 : lignes 94, 90, 123 etc

Tournai

HLD série 51 : Bruxelles-Lille et Tournai-Mouscron

série 62 : lignes 94, 78 et 75

Ostende

AM 62, 66 et 70 : réseau complet

HLDM série 82 : Bruges-Zeebruges

série 84 : Ostende-station

Courtrai

TT série 40 : Tournai-Bruges-Poperinge-Anvers (G.)-Hasselt-Herstal-  
Eeklo

série 43 : Tournai-Poperinge-Audenarde

HLD série 51 : Poperinge, Courtrai, Bruxelles- Gand

série 62 : Tournai, Gand, Alost, Bruxelles

HLDM série 84 : Courtrai, Mouscron

séries 90, 91, 92 : Ypres, Roulers, Courtrai, Menin, Waregem, Deinze  
et trains de travaux

Alost

HLD série 62 : Gand, Termonde, Malines, Zottegem

HLDM série 80 : Alost - HLDM série 91 : Alost

Merelbeke

- TT série 44 : Eeklo, Alost, Audenarde, Malines, St-Nicolas,  
Puurs, Boom  
HLD série 59 : Adinkerke-La Panne-Bruxelles, Grammont, Monceau,  
Renaix, Zottegem  
série 60 : toute la région jusque Bruxelles  
série 62 : idem  
HLDM série 71 : Merelbeke  
série 73 : port de Gand  
série 80 : idem + manoeuvres diverses  
série 91 : Merelbeke, Gentbrugge, Wondelgem  
série 92 : trains de travaux

St-Nicolas

- HLD série 62 : Gand - Termonde - Malines - Zottegem  
HLD série 62 : St-Nicolas - Malines  
HLDM série 80 : St-Nicolas-Beveren

Termonde

- HLD série 62 : St-Nicolas-Dendermonde-Malines  
série 51 : Dendermonde (=Termonde) - Bruxelles  
HLDM série 80 : Dendermonde-Hamme

Audenarde

- HLD série 51 : Courtrai-Bruxelles  
série 62 : Gand-Leuze-Blaton

Anvers (Dam)

- TA série 49 : étude de lignes  
HLD série 59 : Boom, Essen, Montzen, Neerpelt, Lille  
HLDM série 70 : Hemiksem, Kontich, Turnhout, Zwijndrecht  
série 72 : Anvers Nord, Schijnpoort, Stocatra  
série 74 : port  
série 82 : port  
série 84 : Vieux-Port, Kiel  
série 85 : Vieux-Port, Kiel, Muizen  
série 92 : trains de travaux

Hasselt

- HLD série 51 : Anvers, Bruxelles, Montzen, Liège, Eisdén, Maastricht,  
Neerpelt-Weert  
série 60 : Eisdén, Mol, Louvain, Liège  
série 64 : Eisdén, Louvain, Liège, Montzen, Neerpelt  
série 65 : Eisdén, Louvain, Tessenderlo; M Liège, Zolder  
série 73 : Genk  
série 84 : Hasselt, Mol  
série 85 : Hasselt  
série 92 : trains de travaux

compilation : J. Braive  
R. Marganne

---

REUNIONS GTF asbl

Nous vous rappelons que tous nos membres sont cordialement invités tous les premiers vendredis du mois à 20 heures à se réunir sous le signe du transport par rail au 1er étage côté voies du buffet de la gare de Liège (Guillemins).  
Prochaines réunions : vendredis 7 mars et 4 avril 80.

Répartition des automotrices par atelier de traction

Ferro-Flash n°43 de décembre 1979 annonçait une nouvelle répartition des automotrices de la SNCB par atelier de traction à la date du 1/12/79. Bien que la date n'ait finalement pas été respectée, nous publions ci-après les tableaux contenus dans Ferro-Flash, car la nouvelle répartition est imminente.

ex. type	numéros	ateliers d'entretien	
		au 01/01/79	au 01/12/79
1950	010, 011, 013 à 020, 022 à 034	FSR	FSR
1953	035 à 049	FSR	FSR
1954	051 à 128	NK	NK
1956	129 à 150	NK	FSD
1962	151, 153 à 210	FSD	NK
1963	211 à 250	MKM	MKM
1965	251 à 270	MKM	NK
1955	502 à 525, 527 à 539	NK	FSD
1966	601 à 640	FSD	MKM
1970	641 à 655, 657 à 664	FSD	MKM
1970 th.	665 à 676	FSR	FSR
1973 th.	677 à 706	FSR	FSD
1974 th.	707 à 730	FSR	FSD
1978 th.	731 à 756	à fournir	FSR
1979 th.	757 à 782	en commande	à fournir
1975 qu.	801 à 820	FSR	FSR
1976 qu.	821 à 832	FSR	FSR
1977 qu.	833 à 844	FSR	FSR
Aéroport	851 à 856	FSR	FSR
Postes	951 à 958	FSR	FSR

Il faut y ajouter les AM Benelux, N° 901 à 904 entretenues par les N.S.

Nous avons ainsi au 01/12/79 les totaux suivants:

à FSR, 64 AM doubles et 44 quadruples, + en période transitoire les AM type 1978 th. et 1979 th. (garantie)

à FSD, 113 AM doubles

à NK, 157 AM doubles

à MKM, 103 AM doubles

En mai 1981, - 26 AM type 1978 passeront de FSR à MKM

- 30 AM type 1963 passeront de MKM à FSR.

EN 1982, HAINES-PIERRE devrait à son tour recevoir des AM à l'entretien.

NB.: th. = à thyristors

qu. = quadruple

A l'Atelier Central de Salzinnes

L'AC FAZ verra normalement le passage en grandes révisions en 1980 de :

6 HLE série 26	10 HLDE série 51	4 HLDH série 72
	2 " " 53	1 " " 73
	5 " " 55	10 " " 80
	12 " " 62	11 " " 82
	1 HLDH série 65	2 " " 83
		1 " " 84
		4 " " 85
		3 " " 92

(de Ferro-Flash, décembre 1979)

Locomotives diesel série 55 équipées du chauffage électrique

Dans Trans-Fer n°9, nous avons tenu nos lecteurs au courant de l'évolution de la transformation de locomotives série 55 pour le chauffage électrique. Voici d'autres précisions, publiées par Ferro-Flash (décembre 1979)

Déjà en 1976, la loco 5540 s'était vue équipée d'un alternateur en remplacement de la chaudière Vapor Clarkson en vue d'assurer le chauffage électrique des rames remorquées à voyageurs. Quelques mois après, la 5542 était équipée de ce même système, mais c'est maintenant après plus de deux ans de mise au point et d'expérimentation que cette installation se généralise. Ainsi, depuis le début de 1979, les HLDE de la série 55 qui passent en révision à l'AC FAZ reçoivent automatiquement cet équipement. Il en est ainsi déjà pour la 5536 sortie de FAZ en février 79, pour la 5523 en août et pour la 5510 le 17 octobre. Le travail est actuellement en cours sur la 5515. Les machines ainsi équipées sont identifiables à leur livrée par l'application d'une bande peinte en bleu, remplaçant la mince bande verte courant sur le pourtour de la caisse à hauteur de la ceinture (pour nouvelles livrées) (bande en bleu, remplaçant la mince bande jaune pour livrées type 1970); elles le sont également par l'absence de boyau de chauffage à vapeur sur l'avant de ces HLDE. Les 5510, 23, 36, 40 et 42 (bientôt la 15 en plus) sont affectées à l'AbMT de Jemelle, où elles assurent les trains de voyageurs en relation avec la région liégeoise. Les prochains dépôts qui en recevront seraient ceux de Gouvy et de Kinkempois. En vue de la mise en service des voitures M 4 (chauffage électrique uniquement) avant l'électrification, sur la ligne Bruxelles - Kortrijk, elles pourraient également être utilisées par l'ATD de Kortrijk. Cette décision serait anormale étant donné que les HLDE série 55 sont équipées du frein électrostatique, bien utile pour les lignes ardennaises!

Vers une fin prochaine des locomotives diesel série 59 et 60 ?

(de Ferro-Flash n°43 - déc. 79)

D'après le tableau de travail de l'AC FAZ pour l'année prochaine, nous constatons qu'aucune locomotive diesel de la série 59 ne serait donc programmée. Il semblerait donc qu'à partir de 1980, ces HLDE viendraient progressivement en période d'amortissement. Les dernières qui seraient passées en AC FAZ, seraient alors normalement les 5920 de GT et 5938 de FNDM. Néanmoins, les révisions intermédiaires sont toujours bien prévues pour 80, avec les 5906, 30, 44, 28 pour le premier semestre et six autres pour le deuxième.

Nous pouvons faire la même constatation pour les locos de la série 60; pas de passage en AC FAZ en 1980;

révisions intermédiaires, premier semestre de 80: 6001, 08, 10, 14, 28, 45, 49, 64, 80, 90 et 91.

deuxième semestre: six autres.

La fin des HLDE de la série 60, 106 unités, dont l'âge est inférieur à 20 ans, peut étonner, mais est explicable en fonction des nombreuses avaries et détresses dont elles sont les victimes (motorisation).

Celle des 53 unités restantes de la série 59 (55 engins au départ, - la 04 et la 34) par contre était déjà prévisible depuis plusieurs années. La première de ces locomotives fut mise en service en 1954 et c'est après plus de vingt-quatre années de bons, loyaux et intensifs services que l'ensemble de ces machines gagnera la retraite.

La fin des 59 donnerait ainsi un éventail intéressant de livrées et d'équipements différents au dépôt d'Haine-Saint-Pierre:

1<sup>re</sup> nouvelle livrée à bandes vertes sur fond jaune - 5912 avec 3<sup>ème</sup> ph.  
- 5920  
- 5931 } sans 3<sup>ème</sup> ph.  
- 5948

2<sup>de</sup> livrée type 1970, bandes jaunes sur fond vert - 5902 } doubles ph.  
- 5927 } + 3<sup>ème</sup> ph.

- 5905 }  
- 5908 } avec doubles  
- 5917 } phares,  
- 5921 } sans 3<sup>ème</sup>  
- 5923 } phare  
- 5929 }  
- 5935 }

- 5907 } simples ph.  
- 5922 } sans 3<sup>ème</sup>

Notons aussi, à ~~Werselbeke~~, la 5903 qui porte toujours une livrée entièrement verte, avec sur les longs pans une simple ligne jaune à la ceinture, avec de simples phares cerclés de jaune, et avec le 3<sup>ème</sup> phare frontal.

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 21 décembre 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé l'exécution de plusieurs travaux importants, notamment : le renouvellement de la superstructure d'un passage inférieur et la réfection d'un tunnel à Houyet sur la ligne Dinant - Bertrix; l'entretien des ouvrages d'art sur le tronçon Vyle-Tharoul - Ciney de la ligne vers Huy et sur la ligne Ciney - Yvoir; l'entretien des toitures des bâtiments situés entre Sclessin et Statte sur la ligne Liège - Namur; l'automatisation de passages à niveau actuellement gardés et la modernisation d'autres sur la ligne Mons - Tournai; l'équipement électrique d'un bâtiment de service à Obourg; le renouvellement de l'auvent au bâtiment des voyageurs de la gare de Bruxelles Quartier Léopold; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Herentals; l'établissement à Denderleeuw d'un nouveau couloir sous voies pour piétons et voyageurs, accessible des deux côtés de la gare; la construction sur la ligne Bruges - Courtrai d'un passage inférieur à la St-Jozefstraat, à Torhout; le remplacement du tablier du pont de la ligne Termonde - Bruxelles, sur le Vondelbeek à St-Gilles-Termonde; l'établissement d'un faisceau d'arrière-quai à hauteur du faisceau de voie C 1 à la gare de formation d'Anvers Nord; la construction d'un couloir sous voies pour piétons à Aarschot, en vue de la suppression du passage à niveau n° 107bis de la ligne Hasselt - Louvain; l'automatisation de 15 passages à niveau sur la ligne Kortemark - Ypres; l'établissement du système de block automatique et l'installation de signaux lumineux sur la ligne Louvain - Hasselt; l'adaptation des caténaires de la ligne Anvers - Bruxelles à St-Katelijne-Waver.

---

### Nouvelles de nos membres

Toutes nos félicitations aux heureux parents de Stefan Auguste, né le 11 décembre 1979.

Merci à tous ceux de nos membres qui nous ont présenté leurs vœux pour 1980. Nous nous excusons de réciproquer nos vœux collectivement par l'intermédiaire de Trans-Fer : notre secrétariat est débordé...



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE À LA PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 25 janvier 1980, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a décidé la création d'une carte "International Senior" pour les personnes du troisième âge résidant en Belgique, donnant droit à une réduction de 50 % sur les prix des billets internationaux pour les parcours belges et les parcours de réseaux participant au système de reconnaissance réciproque.

Il a approuvé une série de travaux, notamment : le renouvellement des tabliers de deux ponts sur le Wayai, à La Reid et à Marteau, situés sur la ligne Pepinster - Spa - Géronstère; la réfection de la passerelle pour piétons à la gare de Tamines sur la ligne Namur - Charleroi; des travaux de sondage dans les tunnels de Veurs, de la Galoppe et de Botzelaer, en vue de l'électrification de la ligne Tongres - Montzen frontière; le renouvellement de lignes caténaires au groupe de Charleroi; l'établissement d'installations d'éclairage et de force motrice de la gare de Visé; la pose de câbles en vue du verrouillage d'aiguillages et l'arrêt automatique des trains sur les lignes Charleroi - Namur, Charleroi - Erquennes et Bruxelles - Arlon; le renouvellement des installations de freinage des wagons dans les gares de triage de St-Ghislain et de Stockem; l'entretien d'ouvrages d'art sur les lignes Marchienne-au-Pont - La Sambre - Mariembourg, de deux ponts à Péruwelz sur la ligne St-Ghislain - Tournai et de divers ouvrages d'art sur les lignes Bruxelles - Charleroi, Charleroi - Luttre et Monceau - Docherie; des travaux de voies aux tunnels de Targnon et de La Gleize sur la ligne Rivage - Trois-Vierges; la modernisation de l'ancienne passerelle pour voyageurs à Bruxelles Quartier Léopold, la révision des caténaires entre Bruxelles Midi et Lembeek et dans les faisceaux de voies à Bruxelles Petite Ile et Forest Midi; le placement de câbles et de signaux à Etterbeek et à Watermael; l'équipement électrique d'une cabine de signalisation à Etterbeek; la réfection des lanterneaux de bâtiments de l'atelier de traction diesel de Schaerbeek formation; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Ezemaal et d'un poste de sectionnement dans les gares de Blankenberge et de Bruges Maritime; des travaux de câblage et de signalisation en gare de Lierre; le placement de postes de transformation haute tension et des travaux connexes dans diverses installations du groupe d'Anvers; l'équipement électrique de la sous-station de traction de Zottegem; la pose d'un nouveau câble téléphonique le long de la ligne Hasselt - Landen; l'entretien de toitures du bâtiment du centre routier de Bruges.

Le Conseil a approuvé, d'autre part, l'acquisition de 35 automotrices doubles "Nouvelle génération", 160 km/h, et de bogies destinés aux voitures, type M 4.

SNCB - N o u v e l l e s d i v e r s e s  
\*\*\*\*\*

Modification vitesse de référence

Au 27/5/79, le tronçon Zele-Lokeren de la ligne 57 est parcourable à 120 km/h.

Modification numérotation de ligne

La ligne 271 Y Général Leman - Y Borgnet devient 125/1 (modification au 19.03.79 - publication du 04.04.79)

Mise sous tension de caténares

Ligne	tronçon	à partir de
15	Hasselt gare-Y Zonhoven	25/4/79 à 8h
21A	Y Zonhoven - Y Boksbergheide	23/5/79 à 8h
21D	Y Boksbergheide - Genk	idem
117 96/1	Luttre-Braine-le-Cte et raccordements	26/4/79 à 0h

Manifestations de la SNCB

Train d'exposition "d'Autrefois et de nos jours"

Organisation conjointe des Directions Générale et Commerciale. Voir Trans-fer n°10 page 16.

Matériel roulant exposé : fourgon générateur + fourgon RIC + locomotive électrique (hors service) + voiture M4 1ère classe + idem 2e classe + voiture Trexpo I et II + locomotive à vapeur + voiture GCI.

Les dates annoncées dans Trans-Fer n°10 sont confirmées. Il faut y ajouter Malines le 6 mars et St-Nicolas (Waes) le 7 mars. La locomotive électrique présentée sera de la série 20, et la vapeur la célèbre 29013.

Trois concours accessibles aux jeunes respectivement de 6 à 10 ans, 10 à 14 ans et 14 à 18 ans seront organisés à cette occasion. Dotés de très nombreux prix, ils intéresseront nous l'espérons, les plus jeunes membres du GTF asbl... La voiture Trexpo n°1 retrace l'évolution des machines à vapeur, la n°2 l'évolution du rail...

Exposition

Du 29 avril au 13 mai : dans le cadre de l'exposition du bureau économique de la province de Namur, la SNCB présentera ses réalisations.

Journées Portes Ouvertes

Atelier Central de Salzinnes : 6 demi-journées entre le 29/4 et le 13/5.

Atelier Central de Malines : à la même époque

Renseignements auprès des services de la SNCB

PETITES ANNONCES (réservées aux membres GTF asbl)

M. E. VITS Eggermontstraat 55 9218 LEDEBERG cherche contact avec personne pouvant vendre ou échanger timbres SNCB oblitérés n° 1 à 47, nom des gares lisible. Qui peut aussi lui procurer lettres de voitures d'avant 1920 ?

A. WOUTERS Place de Bastogne 8 bte 17 1080 Bruxelles recherche toute documentation sur l'ancienne ligne vicinale Gedinne-Vresse-Allo-Bohan Frt. Française (horaires, matériel...). Merci.

# Actualités de la SNCV

## L'avenir du vicinal en Hainaut (suite)

Sous ce titre, nous avons publié dans notre n°8 (août 79) un article extrait de l'"Étincelle" (ASVi) et faisant le point sur la situation du vicinal dans cette région et sur son évolution future. Cet article avait retenu beaucoup d'attention de la part de nos lecteurs. Nous avons aussi reçu à ce sujet une lettre de la Direction Générale de la STIC (Société des Transports Intercommunaux de Charleroi). Nous avons espéré que cette société nous apporterait des précisions inédites, mais il n'en a rien été. L'auteur de ce premier article a dès lors jugé utile de compléter ses informations à partir de renseignements pris aux meilleures sources accessibles. Nous le publions ci-après.

La nouvelle ville de Charleroi, née des récentes fusions de communes, compte 230.000 habitants mais sa grande agglomération en rassemble environ 400.000. La densité de l'habitat y est cependant très variable. Le centre, qui englobe la vieille ville, comprend plus de 60 habitants à l'hectare et ce à l'intérieur d'un rayon de 600 mètres. Par contre, la proche banlieue ne compte déjà plus que 20 à 30 habitants à l'hectare; à la périphérie, la densité tombe même à 5 ou 8.

On comprend donc que, pour la desserte cohérente d'un habitat aussi dispersé, il ne pouvait raisonnablement être envisagé de construire un métro de type lourd pour lequel les investissements eussent été considérables, et sans commune mesure avec les avantages réels apportés à la population.

L'option du métro léger s'est donc imposée naturellement; dans la mesure du possible les ouvrages d'art se trouvent en surface (ancien site charbonnier, ancienne assiette de chemin de fer), en déblais ou remblais, soit en viaduc.

Les tronçons en tunnel constituent l'exception, et seulement aux endroits où les autres infrastructures ne sont pas envisageables.

De plus, à Charleroi, la S.N.C.V. exploite encore un important réseau urbain et interurbain de tramways qui ont l'avantage de pouvoir circuler sur les ouvrages au fur et à mesure de leur mise en service.

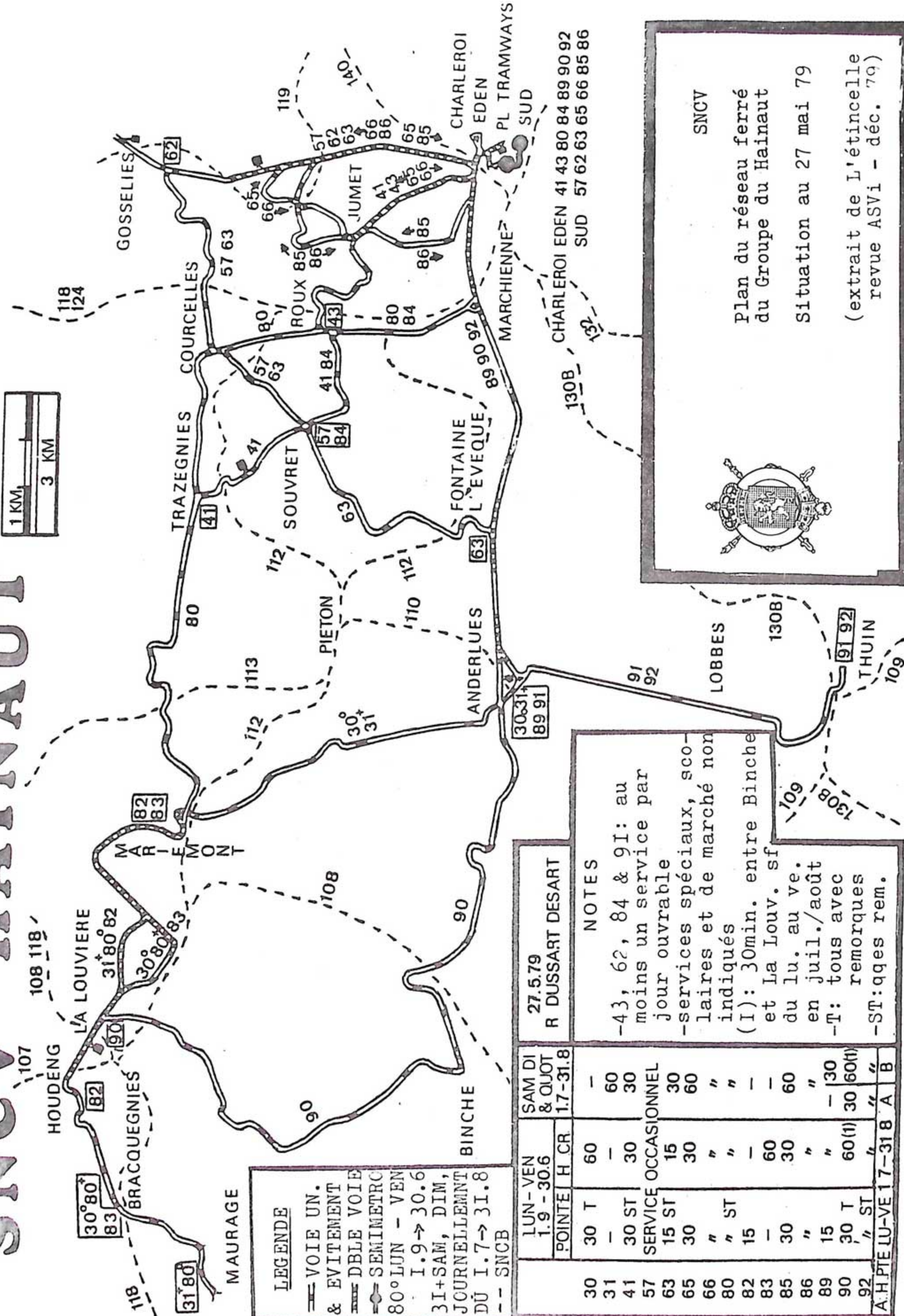
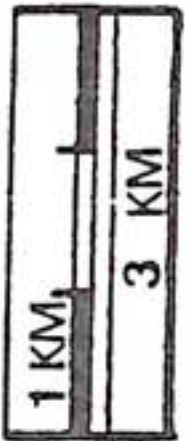
Il n'en est pas moins vrai qu'un certain nombre de décisions de principe restent à prendre en ce qui concerne l'exploitation des nouvelles antennes à créer.

En effet, la S.N.C.V. exploite seulé pour l'instant les tronçons réalisés, vu l'absence totale de matériel ferré dans le parc de la S.T.I.C. Cette société a procédé à la suppression de son réseau de tramways entre 1970 et 1974, alors que les travaux de construction du semi-métro avaient déjà débuté.

La S.N.C.V. s'occupe également de la commande du matériel roulant, de la pose des voies, des lignes aériennes, de l'étude des sous-stations de traction; tandis que la S.T.I.C. par l'intermédiaire du S.S.E., organe émanant du Ministère des Communications, s'occupe de la partie génie-civil et parachèvement de l'infrastructure.

Dès lors, en ce qui concerne les tronçons à créer du semi-métro, le principe d'exploitation devra encore être défini au cours des années à venir. Un Comité Directeur récemment créé coordonne d'ailleurs les activités des deux Sociétés dans le périmètre urbain de Charleroi, et il n'est donc pas exclu que la S.N.C.V. et la S.T.I.C. puissent exploiter en commun le réseau métro.

# SNCV HAINAUT



**LEGENDE**  
 — VOIE UN. & EVITEMENT  
 — DBLE VOIE  
 — SEMIMETRO  
 80° LUN - VEN I.9 → 30.6  
 3I+SAM, DIM, JOURNELLEMNT DÛ I.7 → 3I.8  
 - - SNCB

A.H.PTE	LUN - VEN 1.9 - 30.6	POINTE H CR.	SAM DI & QJOT 1.7-31.8	27.5.79 R DUSSART DESART	NOTES
30	30 T	60	-		
31	-	-	60		
41	30 ST	30	30		
57	SERVICE OCCASIONNEL				
63	15 ST	15	30		
65	30	30	60		
66	"	"	"		
80	" ST	"	"		
82	15	-	-		
83	30	60	60		
85	"	"	"		
86	15	60(1)	30		
89	30 T	30	60(h)		
90	" ST	"	"		
92	"	"	"		

-43, 62, 84 & 9I: au moins un service par jour ouvrable  
 -services spéciaux, scolaires et de marché non indiqués  
 (I): 30min. entre Binche et La Louv. sf  
 du lu. au ve. en juil./août  
 -T: tous avec remorques  
 -ST: qqes rem.



SNCV  
 Plan du réseau ferré du Groupe du Hainaut

Situation au 27 mai 79  
 (extrait de L'étincelle revue ASVi - déc. 79)

A l'extérieur de ce périmètre urbain, la S.N.C.V. a entrepris de moderniser les lignes ferrées existantes, afin de permettre la circulation de matériel à grand gabarit.

Ce point est très important car, il y a quelques années encore, on envisageait très sérieusement de remplacer par autobus toutes les lignes s'étendant au-delà du périmètre desservi par le semi-métro.

A cet égard, 1980 promet d'être une année particulièrement constructive.

Il est en effet prévu de rénover entièrement l'infrastructure des lignes 90 et 92 entre Fontaine-l'Évêque et La Louvière d'une part, Anderlues et Thuin d'autre part, soit sur une quarantaine de kilomètres de voies environ.

Ces travaux s'étaleront sur plusieurs mois et, compte tenu de la multiplicité des chantiers, il est prévu d'interrompre les services ferrés et de les remplacer par autobus pendant la durée des travaux.

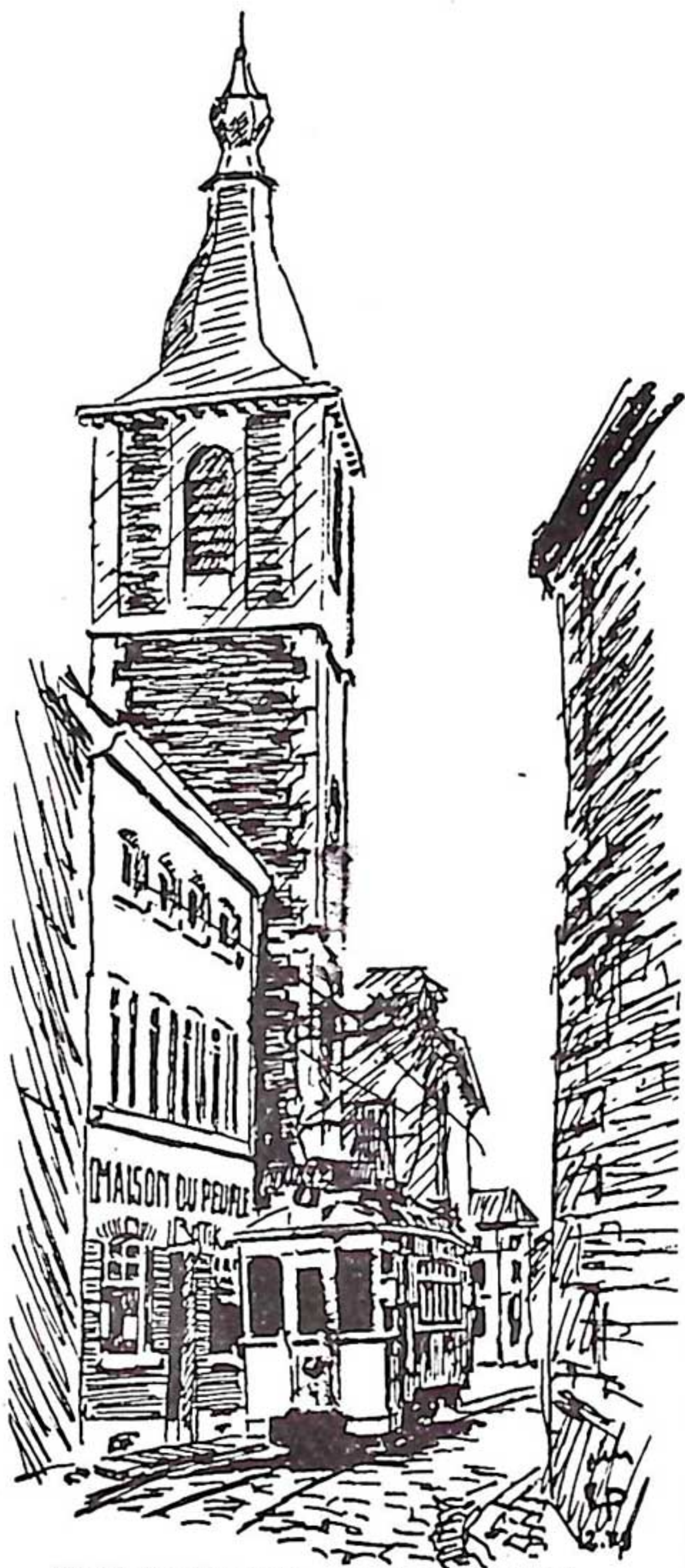
Voie lourde, ligne aérienne caténaire, gabarit de 2m50 sont autant d'éléments susceptibles d'améliorer la circulation des convois sur ces remarquables lignes interurbaines, et ce pour la plus grande commodité des usagers.

Il est donc fort probable que les travaux de reconstruction de la ligne 92 perturbent la circulation des convois historiques sur la section Lobbes-Thuin, au cours de la prochaine saison d'été.

Les problèmes à résoudre sur la section Anderlues-Thuin sont en effet multiples: outre ceux posés par la modernisation de l'infrastructure, il faut également prévoir le passage de la ligne au-dessus de la nouvelle route à quatre bandes N 744 devant relier Charleroi à Erquennes.

D'autre part, la position actuelle de la voie dans la rue 't Serstevens à Thuin est incompatible avec la circulation de matériel à gabarit de 2m50. Il faudra donc effectuer un ripage d'environ 50 cm de la voie, depuis la rue de la Couture jusqu'au terminus de la Ville-Basse.

D'autres chantiers s'ouvriront également sur le réseau durant les prochains mois, et il serait fastidieux de tous les énumérer ici.



FONTAINE L'ÉVÊQUE : A CONTOURNER !

Enfin, une mention spéciale doit être réservée à l'amélioration du matériel roulant et à l'effort d'imagination qui a été consenti pour le rajeunissement des véhicules qui commençaient à accuser sérieusement leur âge...

Il n'est pas exagéré de dire que le prototype de motrice Type "S" rénovée est authentiquement une nouvelle voiture dont les qualités de roulement et le confort ont été sérieusement améliorés. Devant la réussite de la transformation du prototype, la S.N.C.V. a décidé d'aménager une vingtaine de voitures qui assureront la transition entre le matériel actuel et les futures rames articulées.

Il ne fait donc aucun doute que si la S.N.C.V. persévère dans sa politique volontariste de modernisation des infrastructures et du matériel roulant, cette société disposera en Hainaut, vers la fin des années '80, d'un réseau secondaire interurbain comparable aux réseaux les plus modernes de Suisse ou d'Allemagne.

La preuve aura ainsi été faite qu'il est possible de procéder à la modernisation efficace des transports en commun, en procédant à des investissements raisonnables, sans tomber dans le piège du gigantisme des installations ni celui des solutions présentées comme d'avant-garde, dont tout le monde discourt abondamment, mais qui n'ont jamais connu d'application réelle.

A. Francotte

#### Autres nouvelles du groupe du Hainaut

\* Deux motrices à 2 essieux n° 753 et 770 des tramways de Stuttgart (RFA) ont été transférées aux ateliers Waggonfabrik Schörling à Hanovre en vue de leur transformation en motrices raboteuses de rails. Elles seront ultérieurement transférées sur le réseau vicinal qui les a acquises. Rappelons que les motrices 769 et 809 de Stuttgart sont déjà à Jumet : elles serviront de magasin pour pièces de réchange  
(d'après Modern Tramway)

\* Dans Trans-Fer n°10, page 33, nous avons annoncé que le tronçon Anderlues-Thuin de la ligne 92 serait mis hors service en 1980 en vue d'une rénovation complète. Echo y est d'ailleurs fait dans l'article "L'avenir du Vicinal à Charleroi".

Aux dernières nouvelles, les travaux seraient reportés à une date ultérieure.

H.A.

\* Une future liaison Jolimont-Manage par tramway ?

Selon "L'Echo du Centre du 26/11/79 cité par Ferro-Flash de décembre 79, le directeur de la SNCV, interrogé par un député de la région, aurait signalé que la SNCV étudiait actuellement la remise en activité de la ligne de tramway Jolimont-Manage, dans le cadre de la rénovation du réseau ferré du Centre. Il se fait que les lignes ferrées desservant La Louvière en direction de Charleroi par Binche ou Trazegnies sont raccordées aux antennes du métro léger en construction à Charleroi, respectivement à Fontaine-l'Evêque et Courcelles. La régularité des convois dans la traversée de La Louvière conditionne donc la régularité du métro de Charleroi.

La Promotion des Transports Urbains étudie dès lors la construction d'une trémie au Drapeau Blanc à La Louvière, ainsi que certaines mises en site propre, notamment à Houdeng. Le renouvellement de la voie et ligne aérienne est en cours.

Comme l'ancienne double voie ferrée existe toujours dans la partie nord de la conurbation de La Louvière, c'est-à-dire à Jolimont - Fayt-lez-Manage, dont la desserte est actuellement assurée par autobus, l'Administration Communale de La Louvière a demandé à la SNCV d'envisager la possibilité de remettre cette section en activité tramway afin de couvrir l'ensemble de la ville par un réseau public moderne et rapide.

Esprons que cette heureuse nouvelle soit suivie d'effets...

- A titre d'essai, le bus 8015 a été équipé depuis juin 1979 d'un équipement de commande des signaux. Il s'agit d'un appareil placé sur le toit à l'avant du véhicule. A cet effet, ce bus a été muté quelque temps du dépôt Haren au dépôt Delta où il effectuait des services sur L. 42, ceci afin de passer au carrefour constitué par l'av. de Tervuren et le bd de la Woluwe équipé de signaux spéciaux. Le passage de ce bus provoquait la mise au rouge des signaux pour les véhicules en correspondance (tramways 39-44) et la mise au vert des traversées pour piétons. Un équipement identique existe déjà sur les autobus de Lille.
- Horaires Vacances à dater du 2/7/79 :
  - plus aucune 4000 ou 9000 en service
  - L. 58 en 7500 les dimanches
  - le 2/7/79 uniquement (suite erreur) L. 101 en 7000 au lieu de 7500
  - Il n'y a pas eu d'édition d'horaires pour les voyageurs (nouveau à ne pas recommencer suite nombreuses plaintes)
- Tour de France à Bruxelles, les 7 et 8 juillet 1979 :
  - le samedi 7/7 :
    - bus du centre détournés.
    - L. 52 limitée à la pl. St-Denis avec bus navette vers Drogenbos
  - le dimanche 8/7 :
    - L. 62 limitée Gare de Schaerbeek + bus navette vers le sq. Montgomery
    - L. 90 détournée entre Neiser et Liedts via la Gare de Schaerbeek + bus navette
    - L. 93 assurée entièrement par autobus
    - L. 94 détournée entre pl. Louise et Tunnel Thomas via Porte de Hal, Midi, axe Midi-Nord L. 3.
    - L. 18-32 vers ville unqt : dét. via L. 103 entre Cim. de Jette et Ribaucourt
    - L. 101 haut unqt : dét. via L. 102 et rue Delaunoy entre Pl. Yser et pl. de Ninove
    - Toutes les lignes de bus ayant leurs terminus dans le centre étaient limitées à la Petite Ceinture avec terminus à Madou, Arts-Loi, Porte de Namur, Porte de Hal.
- Jour sans Frontières au Heysel les 24 et 25/7/79 et Tournoi de Football du Millénaire au Heysel les 7 et 9/8/1979 :  
A ces diverses occasions, la ligne 81 était assurée en 7500/7800.
- Horaires Post-Vacances à dater du 27/8/79 :
  - pour toutes les lignes, sauf 43, 51, 57, 74 et 78
  - identiques aux pré-vacances de juin 1979
  - retour des 4000 sur ligne 94
  - la ligne n° 1 reçoit un horaire renforcé avec 15 trains à la pointe en semaine et une nouvelle fréquence de 12' (au lieu de 18') les dimanches.
- Le 4/9/79 : nouvel horaire pour ligne 57. Le 16/10/79, suite fin des travaux routiers au pont Van praet, nouveau changement d'horaires pour ligne 47/57.
- Depuis le 24/9/79, la ligne 54 est prolongée au quartier Ste-Anne à Auderghem (ch. de Wavre). La fréquence de cette ligne passe à 22 minutes.

Horaires Hiver à dater du 24/9/1979 :

- pour toutes les lignes, sauf 43 et 57
- retour des 9000 sur ligne 22 et de temps à autre L. 92
- mais quelques modifications d'affectations de dépôts, à savoir : bus 13 assuré par Haren au lieu de Molenbeek  
bus 46/49 assuré par Haren et Brogniez au lieu de Brogniez uniquement  
bus 76 assuré par Brogniez/Haren au lieu de Haren/Molenbeek
- deux "7800" prévues à l'horaire sur les lignes 32 et 55.
- La première motrice de type 7500, en l'occurrence la 7586, est entrée en transformation en voiture bi-directionnelle type 7800 à l'atelier de Cureghem le 8/10/79. La transformation de cette première voiture prendra environ 6 mois. La chaîne de transformation des autres 7500 commencera très probablement en février 1980, date à laquelle les autobus doivent quitter l'atelier de Cureghem (ouverture du nouvel atelier Haren).
- La motrice 9007 a été expédiée le 13/7/79 vers Rotterdam pour expédition au Paraguay.
- Le vendredi 2/11/1979, application des horaires du samedi avec toutefois les modifications suivantes :
  - ligne 1 en rames doubles comme en semaine
  - L. 59/76 desservent le Quartier Reine Elisabeth
  - L. 57 roule avec horaire semaine (donc, pas de prolongation du 47 à Vilvoorde).
- Suite indisponibilité des voies de la boucle pl. Wielemans, les 19 barrés font désormais demi-tour à la barrière de St-Gilles. Ils sont munis d'une plaque pare-brise "Barrière de St-Gilles".
- le 12/11/1979, collision avenue de la Porte de Hal/rue d'Angleterre entre 55/7556 et 21/8529 (quatre blessés).
- le 13/11/79, nouvel horaire ligne 1  
le 27/11/79, nouvel horaire lignes 20-21
- le 25/11/79, suite travaux métro au pont Belgica, lignes 18/32 détournées via ligne 103 entre le Cimetière de Jette et le bd Léopold II/bd du Jubilé.
- Quelques circulations de matériel particulier :

27/6/79 : 7119 L. 103	28/6/79 : 7811 L. 101
7095 L. 18	4/7/79 : 7814 L. 19
7811 L. 55	
5/7/79 : 7166 L. 55	10/8/79 : 7511 L. 103
7587 L. 103	7570 L. 103
30/8/79 : 7805 L. 81	5/11/79 : 7828 L. 18
7/11/79 ; 8/11/79 et 9/11/79 : 7500 sur L. 19 (mais assuré par dépôt de Molenbeek).	

\*\*\* Un Arrêté Royal du 15/10/79 décrète d'utilité publique la construction d'ouvrages d'art destinés à la circulation des transports en commun de la commune de St-Gilles.



## Situation budgétaire

Sur le plan de l'exploitation de son réseau, la société, largement dépendante de l'Etat sur le plan financier, a dû faire face, en 1978, à de graves restrictions budgétaires.

Si ces difficultés n'ont pas affecté le rythme des investissements, ni pour la construction des nouvelles infrastructures et installations fixes ni pour l'acquisition de matériel roulant, elles ont, par contre, lourdement pesé sur les dépenses courantes de fonctionnement de l'entreprise.

Grâce au report de travaux, d'approvisionnements et du programme d'extension du réseau, grâce aussi aux économies d'ordre énergétique et administratif, ces restrictions n'ont heureusement pas porté sensiblement atteinte à la qualité du service offert à la clientèle.

Valables à court terme, de telles mesures sont cependant inconcevables à plus longue échéance.

Il faut dès lors bien se rendre compte que sous l'angle financier, l'avenir des transports en commun ne pourra plus être assuré qu'en pratiquant une politique d'investissements orientée vers des objectifs permettant de concilier à la fois l'indispensable rôle social qui est le leur et la limitation non moins indispensable des coûts d'exploitation du réseau.

Contradictoires au premier abord, ces deux objectifs sont néanmoins conciliables si l'on soumet les composantes de l'exploitation du réseau à une analyse plus approfondie.

En effet, ces composantes dépendent de deux facteurs principaux:

### 1. le mode de traction (métro, tramway ou autobus)

A cet égard, sans analyser le détail de tous les postes de dépenses, il ressort que, sur le seul plan du personnel, soit pour quelque 80% des charges d'exploitation, les réseaux de tramway et de métro — qui seuls peuvent faire face à l'important mouvement d'utilisateurs qui s'y manifestent — exigent pour les services techniques des effectifs qui, rappor-

tés aux agents du «mouvement» proprement dit, sont de l'ordre de 2,35 pour les tramways ou de 2,50 pour le métro, alors que ce même ratio n'est que de 1 pour le réseau d'autobus

. Cette dernière valeur est du même ordre de grandeur que celles d'autres réseaux utilisant exclusivement ou presque exclusivement des autobus. Ceci signifie que, par la diversité des trois modes de traction, le réseau bruxellois doit être géré dans des conditions d'exploitation difficilement comparables à celles des autres réseaux du pays.

### 2. la vitesse commerciale (\*)

De tous les éléments influençant l'exploitation du réseau, la vitesse commerciale est un des seuls qui permettent à la fois une amélioration des services et une réduction des dépenses.

Une étude détaillée des divers facteurs agissant sur la vitesse commerciale a été élaborée par le Service des Études générales de la société et a fait l'objet d'une diffusion dans tous les milieux intéressés sur le plan national et international (\*\*). Or, grâce à son infrastructure totalement indépendante et grâce à la conception du matériel roulant qui permet l'embarquement et le débarquement massif des voyageurs et réduit ainsi les temps d'arrêt, la vitesse commerciale du métro bruxellois est proche de 30 km/h. Par contre, pour les tramways et les autobus, elle n'atteint respectivement que quelque 17 et 19 km/h seulement.

Si, pour d'évidentes raisons budgétaires et matérielles, il n'est pas possible de réaliser, ni à court terme ni même à moyen terme, un réseau de métro suffisamment maillé pour couvrir tous les quartiers de l'agglomération, et en assurer un service de desserte bien plus élevé qu'aujourd'hui, il est néanmoins possible, à Bruxelles, d'améliorer rapidement l'exploitation des transports en commun par des investissements moins coûteux.

(\*) Par vitesse commerciale, on entend le kilométrage total parcouru par les véhicules en ligne, divisé par le temps total de parcours y compris les durées de stationnement.

(\*\*) Article publié dans la Revue de l'Union internationale des Transports publics (n° 4/1977) sous la signature de MM. Paul Appelmans, administrateur-directeur général et Jacques Devroye, ingénieur en chef.

## Le métro léger

Dans cette nouvelle optique, il s'indique de redéfinir la politique générale d'amélioration du réseau, non pas en remettant en question les objectifs finals poursuivis depuis une quinzaine d'années déjà et dont les services rendus au public confirment le bien-fondé, mais en étalant davantage, dans le temps, la poursuite de ces objectifs et en passant par une étape intermédiaire nouvelle qui s'appelle le « métro léger ».

Le conseil d'administration a dès lors proposé au ministre des Communications de modifier la structure du réseau de tramway de manière à en élever sensiblement la qualité des conditions d'exploitation, en les rapprochant autant que possible et dans un délai relativement court (1985) des performances offertes par l'exploitation du métro lourd existant depuis septembre 1976 sur la ligne n° 1.

L'objectif poursuivi est d'alléger, si elles ne sont pas immédiatement indispensables, les lourdes charges financières inhérentes à l'extension du métro lourd à d'autres axes, tout en satisfaisant aux besoins de la clientèle dans un avenir proche, c'est-à-dire au moins pendant la prochaine décennie.

En effet, dans l'hypothèse d'un accroissement annuel de 2 à 3% de la clientèle, analogue à celui qui se manifeste sur le réseau depuis 1972, la capacité de transport d'une exploitation par des véhicules de métro léger suffira, d'ici là, à assurer le débit horaire nécessaire sur les autres axes de trafic importants (Petite Ceinture et Nord-Sud), actuellement déjà exploités en prémétro.

Par ailleurs, un tel type d'exploitation peut permettre d'obtenir, à assez brève échéance, une régularité et une vitesse commerciale relativement élevées, grâce à la construction d'un nombre réduit d'ouvrages d'infrastructure souterraine sous des artères et des carrefours particulièrement encombrés (\*) et grâce à la création, relativement peu coûteuse, d'itinéraires protégés sur les tronçons de lignes périphériques du réseau ferré de surface.

Dès lors, une étude détaillée de l'exploitation d'un nouveau réseau de métro léger a été établie. Elle se base sur les principes directeurs généraux suivants:

(\*) — Place Louise (tronçon porte de Namur — porte de Hal et tronçon avenue Louise — place Poelaert)  
— Saint-Gilles (tronçon place Albert — porte de Hal)  
— Bois (tronçon boulevard Général Jacques — avenue Louise — avenue Winston Churchill)

1. limiter autant que possible, à quatre ou à la rigueur à cinq, le nombre de lignes sur les tronçons centraux, afin d'assurer, en dehors des heures de pointe, un service suffisamment attractif sur les antennes périphériques;
2. rechercher le plus large éclatement possible de lignes aux extrémités de tronçons communs, de manière à augmenter la zone d'influence directe de chaque axe de métro léger, tout en constituant un réseau primaire ferré couvrant l'agglomération de façon homogène et sur lequel s'articule le réseau affluent d'autobus;
3. veiller à rentabiliser les tunnels et les sites protégés existants ou à créer, en y assurant la capacité horaire minimum acceptable;
4. conserver, si possible, les grands courants de trafic existants de façon à éviter les ruptures de charge;
5. supprimer les dessertes ferrées partout où elles ne se justifient pas par l'intensité du trafic de voyageurs, ou lorsqu'elles constituent un obstacle à l'amélioration générale des conditions de transport;
6. maintenir l'unité du réseau ferré de métro léger qui doit être d'un seul tenant;
7. éviter dans toute la mesure du possible les artères étroites et sinueuses qui ne permettent pas une vitesse commerciale élevée.

L'application de ces principes a conduit à proposer une douzaine d'itinéraires de lignes de métro léger pour l'agglomération.

En ce qui concerne le nouveau matériel roulant propre à l'exploitation d'un tel réseau, la même étude a conclu à l'acquisition de rames présentant les caractéristiques optimales suivantes:

- maintien au gabarit actuel de 2,20 m de largeur;
- longueur de 30 m;
- similitude de confort et de commodités des actuelles voitures de métro de type lourd, notamment pour l'aménagement intérieur et surtout pour l'accès aux plates-formes (hauteur et disposition des marches).

L'étude technique détaillée de ce matériel est le fruit de la collaboration des services techniques

de la société et de l'industrie nationale spécialisée.

L'exploitation du réseau restructuré nécessiterait, dans une première phase, quelque 140 unités.

L'investissement global à consentir serait de quelque 21 milliards de francs.

Il est important d'insister sur le fait que la mise en service de ces véhicules de métro léger doit évidemment aller de pair avec l'utilisation, d'une part, d'un nombre réduit de tunnels sous les artères et carrefours encombrés et, d'autre part, de voiries larges et bien dégagées, permettant la création d'un maximum d'itinéraires indépendants de la circulation générale.

Cette dernière condition exige non seulement des mesures des pouvoirs publics facilitant la circulation des véhicules de métro léger, mais aussi la création d'un maximum d'itinéraires totalement protégés (sièges spéciaux en voirie) ainsi que des déviations permettant d'éviter des artères étroites et sinueuses.

Dans ce but, un «plan général de circulation de transports en commun de surface» prévoyant les mesures pratiques nécessaires à la promotion des transports en commun est en cours d'élaboration.

Enfin, toujours dans le but d'accroître la vitesse commerciale, un plan de restructuration du mode de perception permettant d'accélérer ces opérations a été approuvé par le conseil d'administration pour être mis progressivement en œuvre à partir de 1979.

Le plan de «métro léger», ambitieux par le but qu'il se propose d'atteindre puisqu'il vise, d'ici à 1985, à hausser la qualité de transport en commun à un niveau sinon égal, tout au moins aussi proche que possible de celui du métro lourd, reste cependant réaliste sur le plan des investissements globaux à consentir (21 milliards de francs en cinq ans) qui sont relativement modestes en regard de ceux qu'exigerait une infrastructure complètement indépendante, nécessaire à un réseau de métropolitain.

La réalisation de ce plan se traduirait par les effets favorables suivants:

1. augmentation de la vitesse commerciale de 17 km/h à 22 km/h;
2. accroissement de 25% de la capacité horaire;
3. réduction de 15% (soit 180 000 000 F/an environ) des dépenses variables d'exploitation sur les lignes intéressées;
4. déclassement progressif de tous les tramways de type ancien (250 voitures ayant dépassé leur limite d'âge normale);
5. garantie de pouvoir, à plus long terme et selon les besoins futurs plus importants, passer à l'exploitation par métro lourd.

### Structure du réseau à plus long terme

A plus long terme, cette structure doit tenir compte des besoins prospectifs à satisfaire par les transports en commun en intégrant le mieux possible l'exploitation du réseau aux autres structures socio-économiques que les pouvoirs publics locaux comptent mettre simultanément en place dans l'agglomération.

En effet, il est unanimement admis sur le plan sociologique que le transport en commun est un facteur fondamental d'appréciation de la qualité de la vie urbaine qui, à son tour, conditionne le choix du citoyen pour le lieu de sa résidence.

Le fléchissement de la population de l'agglomération, particulièrement au cours de ces dernières années et pour les couches sociales moyennes, est l'indice certain de la dégradation de la qualité de la vie urbaine à Bruxelles.

Outre la politique que les pouvoirs locaux doivent donc mener au cours de la prochaine décennie dans les domaines qui les concernent afin de combattre cette évolution défavorable à la prospérité de toute la ville, il est évident que la ligne de conduite de l'exploitant du réseau des transports en commun doit s'orienter vers le repeuplement de la ville et, plus particulièrement, des quartiers centraux qui sont précisément les plus affectés par l'exode de leurs habitants.

A plus long terme, la politique des transports en commun doit donc s'orienter vers une amélioration des conditions d'exploitation du réseau au centre de la ville, en priorité sur les quartiers périphériques.

C'est dans cet esprit qu'a été élaboré un programme préférentiel visant à améliorer les conditions d'exploitation du réseau pour la période s'étendant de 1985 à 1990.

Dans leurs grandes lignes, les infrastructures proposées comporteraient la création de deux nouveaux axes s'étendant jusqu'aux abords des boulevards de Grande Ceinture:

1. l'axe n° 4 «Est-Ouest II» desservant le sud du «pentagone» bruxellois et se prolongeant, d'une part vers l'ouest et le nord-ouest et, d'autre part, vers le nord-est et le sud-est de l'agglomération;
2. l'axe n° 6 «rue Royale - avenue Louise» desservant l'est du «pentagone» bruxellois et se prolongeant vers le nord et le sud de l'agglomération, tandis que les axes souterrains existants Nord-Sud et Petite Ceinture seraient également prolongés.

### Matériel roulant

Parallèlement à cette nouvelle orientation, d'autres mesures ont été prises afin de réduire le déficit du compte d'exploitation tout en maintenant au plus haut niveau la qualité du service.

C'est ainsi que des tramways de type ancien et de capacité réduite (motrices de type 9000, à 80 places) ont été partiellement déclassés et remplacés par du matériel de grande capacité (voitures articulées de type 7900, à 179 places).

D'autre part, les premiers autobus d'une nouvelle série de 79 véhicules ont été mis en service.

### Installations fixes et infrastructures

La modernisation des installations fixes s'est également poursuivie en 1978, notamment au complexe de Haren. Par ailleurs les études d'un nouveau complexe d'atelier et de dépôt pour tramways ou métro léger, à ériger aux abords du Pont Teichmann sont en cours de parachèvement, tandis que la construction du métro a progressé vers Anderlecht, Laeken, Auderghem et Woluwe-Saint-Lambert.

## Exploitation

### Projet de réseau de métro léger

Le projet d'un réseau de métro léger étudié, d'une part, les modifications à apporter à la structure actuelle du réseau à l'horizon 1985 et, d'autre part, les propositions à faire aux pouvoirs publics en vue d'obtenir des facilités de circulation sur le réseau de surface.

L'application des principes généraux définis pour une exploitation de type métro léger a conduit à l'élaboration d'un réseau comportant les six axes principaux suivants:

#### «Petite Ceinture» (axe n° 2)

parcouru par cinq lignes développant 50 km d'axe dont 9 km en tunnel, et reliant principalement à la Petite Ceinture Est, les quartiers nord-est, sud-ouest et sud de l'agglomération.

#### «Nord Sud» (axe n° 3)

parcouru par quatre lignes développant 50 km d'axe dont 6 km en tunnel et reliant les boulevards du Centre au nord et au sud de l'agglomération et reprenant une ligne de rocade intermédiaire entre la Petite et la Grande Ceinture Est.

#### «Est-Ouest II» (axe n° 4)

parcouru par trois lignes développant 36 km d'axe dont 7 à 17 km en tunnel.

#### «Grande Ceinture» (axe n° 5)

parcouru par deux lignes développant 20 km d'axe dont 3 km en tunnel selon les tracés actuels.

#### «Rue Royale - avenue Louise» (axe n° 6)

parcouru par trois lignes développant 41 km d'axe dont 2,5 km en tunnel et reliant, à l'avenue Louise et la rue Royale, de très larges zones situées au nord et au sud de l'agglomération.

#### «Avenue de Tervueren» (axe n° 7)

alimenté par deux ou trois lignes développant 15,6 km d'axe, dont la quasi-totalité se situera en siège indépendant ou en site propre intégral, et reliant l'est de l'agglomération à la station de métro Montgomery.

## Projet de véhicule de métro léger

### 1. Introduction

Le concept de métro léger est issu de l'impérieuse nécessité pour la Société de limiter la croissance des frais d'exploitation du réseau sans pour autant renoncer à l'amélioration du service à la clientèle, suivant les besoins réels à satisfaire à court et à moyen termes.

Sur la base de ces principes, il apparaît qu'un véhicule de métro léger doit pouvoir répondre aux deux caractéristiques essentielles suivantes:

- le mouvement des voyageurs aux stations souterraines doit s'opérer dans un temps minimum, ce qui suppose des quais au niveau du plancher et des portes et marches appropriés;
- cette disposition favorable doit, autant que possible, être étendue aux itinéraires situés en surface par l'augmentation des sièges spéciaux et des quais surélevés; mais le mouvement des voyageurs doit rester possible, par le déploiement de marches normales, suivant que les voyageurs accédant aux véhicules empruntent un quai bas, un refuge en voirie, voire la chaussée carrossable.

## 2. Caractéristiques du matériel

Le véhicule étudié présente les caractéristiques générales suivantes:

- deux postes de conduite;
- une capacité élevée;
- deux articulations et quatre bogies;
- une possibilité d'accouplement, pour former un convoi double ou même multiple.

En outre, pour répondre au souci d'accroître la vitesse commerciale, il faut:

- que, pour la circulation en tunnel, les performances se rapprochent de celles des voitures de métro du type lourd;
- que la voiture soit pourvue de larges portes s'ouvrant vers l'extérieur et de marches escamotables.

Enfin, en ce qui concerne les caractéristiques de construction, cette voiture doit être dotée des perfectionnements apportés à la construction des voitures de métro type lourd:

- ossature en alliage léger;
- dispositifs de sécurité associés à la commande des portes;
- sonorisation complète;
- modulation de l'effort de traction et de freinage en fonction de la charge de la voiture;
- contrôle des moteurs par un hacheur de courant, avec freinage par récupération.

Comme pour la construction de la voiture de métro lourd, il a été fait appel à un architecte industriel, pour:

- définir un certain nombre de caractéristiques propres à cette discipline (forme de la caisse, sièges, poste de conduite,...);
- élaborer et établir les plans d'architecture générale de la voiture tête de série.

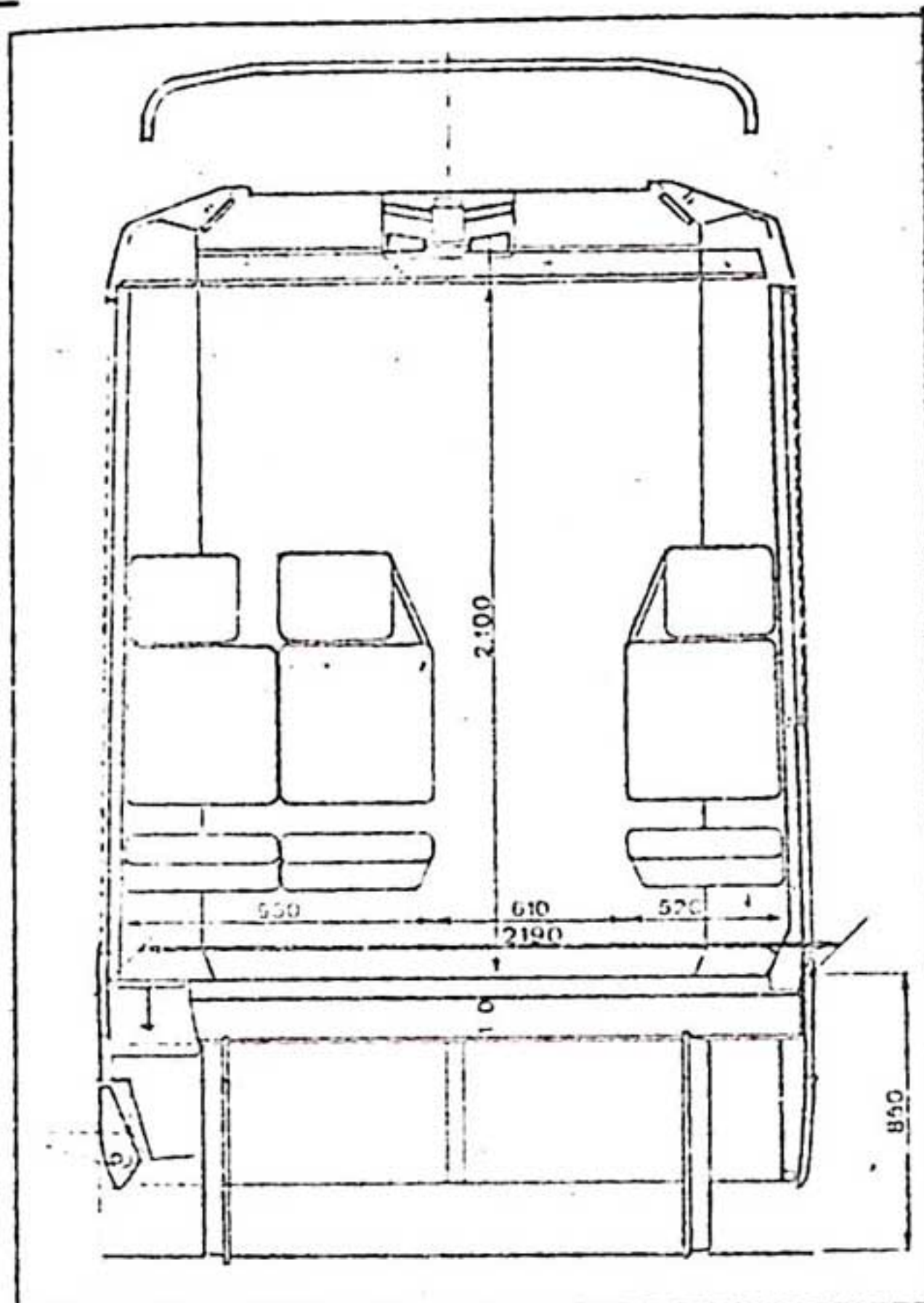
## 3. Caractéristiques particulières

### Géométrie

La voiture à 2 articulations et 4 bogies présente les caractéristiques suivantes:

— longueur	31,521 m
— largeur hors tout	2,200 m
— hauteur entre le rail et le dessus de la toiture	3,350 m
— hauteur intérieure	2,100 m
— hauteur du plancher	0,850 m
— hauteur dans l'articulation	2,030 m
— distance entre les axes des bogies	7,587 m
— diamètre des roues neuves	0,630 m
— diamètre des roues usées	0,570 m
— distance entre dossiers de deux sièges vis-à-vis	1,740 m

La voiture aura 2 postes de conduite et pourra être accouplée à une autre pour constituer une unité double.



Coupe transversale de la voiture.

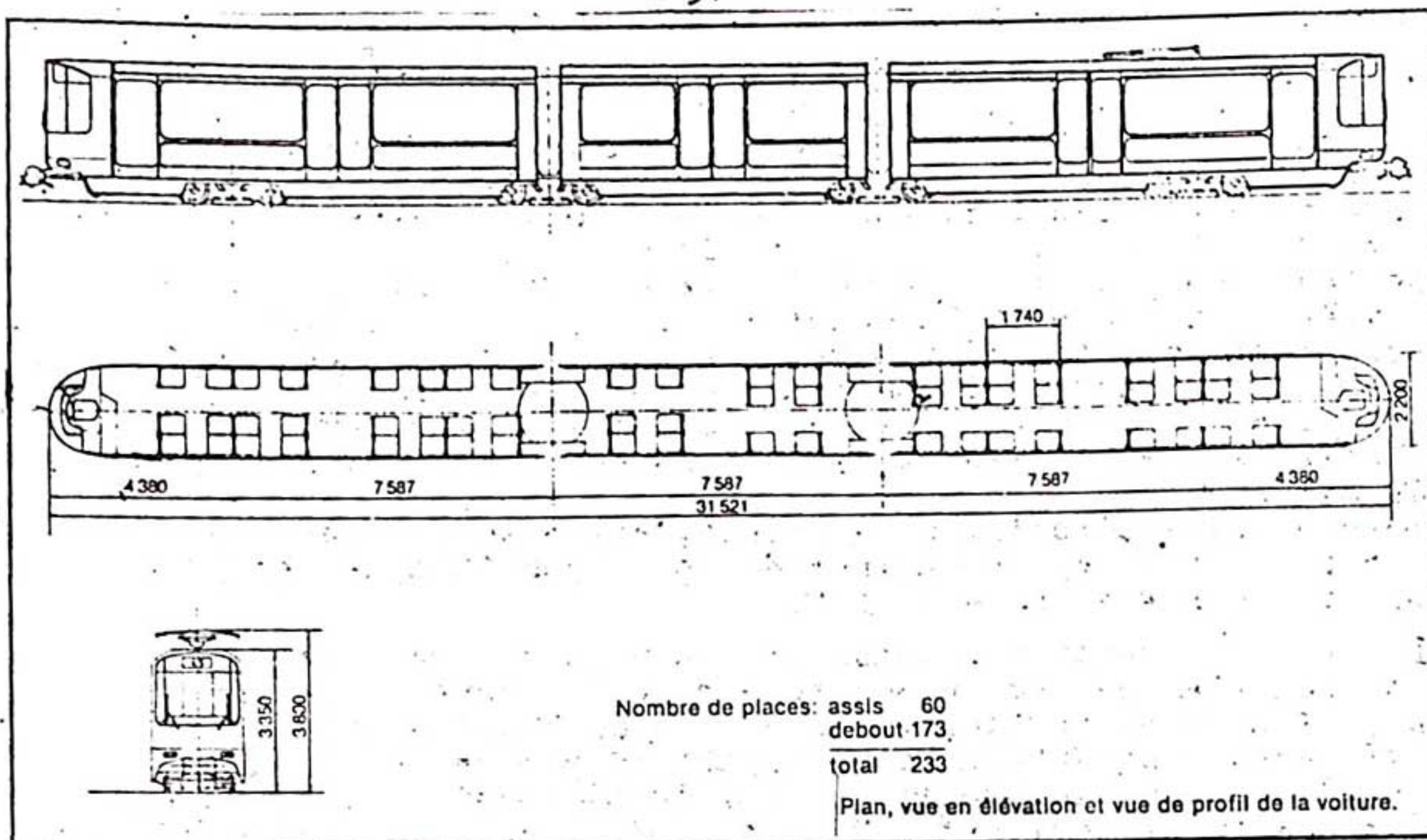
### Poids

La tare est de 45,2 t.

La capacité est de 233 voyageurs dont 173 debout et 60 assis, soit 25,7%.

On en déduit les caractéristiques suivantes, qui sont comprises entre les caractéristiques correspondantes du métro lourd et du tramway à double articulation 7900:

- tare: 1,43 t/m
- 194 kg/place offerte
- 5,15 voyageurs/tonne de tare



### Puissance

Chaque bogie est bimoteur et chaque moteur a une puissance de 73 kW, ce qui donne une puissance totale de 584 kW, soit une puissance de:

- 12,9 kW par tonne de tare ou
- 2,51 kW par place offerte.

Les performances de service sont indépendantes de la charge:

- accélération maximale instantanée: 1,20 m/s<sup>2</sup>
- décélération moyenne de 40 à 0 km/h en frein de service: 1,20 m/s<sup>2</sup>

Le frein d'urgence, qui met en œuvre le frein électrique (effort produit par les moteurs fonctionnant en génératrices) suivi du frein sur transmission, ainsi que le frein par patins électromagnétiques sur rail, aura une décélération de 2,05 m/s<sup>2</sup> en charge maximale.

La vitesse commerciale en palier est de 27,20 km/h; elle est calculée compte tenu des temps d'arrêt de 18 secondes et des durées de 1 seconde pour les variations d'accélération qui sont limitées à une valeur confortable.

Les pages qui précèdent ont été extraites du rapport du Conseil d'Administration STIB de 1978.  
GTF asbl.

### Modifications statutaires

L'événement marquant de l'année 1978 a porté sur les structures statutaires de la Société: l'Etat a racheté les parts sociales dont la S.A. «Les Tramways bruxellois» était propriétaire en vertu de la loi du 17 juin 1953, portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise.

Par cette opération, toutes les parts sociales sont désormais détenues par les pouvoirs publics, suivant la répartition ci-après:

- Etat belge,	81,15%
- Province de Brabant	0,99%
- Agglomération de Bruxelles	17,50%
- Commune de Kraainem	0,05%
- Commune de Tervuren	0,25%
- Commune de Vilvorde	0,06%
	100,00%

Hormis les modifications touchant la représentation des détenteurs de parts sociales au sein du comité de gestion et du conseil d'administration, les nouveaux statuts, entrés en vigueur le 15 septembre 1978, maintiennent intégralement tous les objets essentiels et le patrimoine de la société que les droits et avantages de son personnel.

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES-Asbl

Matériel acquis en 1979 :

- Le CFV3V a acheté à la SNCB un fourgon ex postal-prussien à 2 essieux (fabriqué en 1929). Ce fourgon portait en Allemagne le n° 4237 E. Il a servi à Farnines pour le personnel, puis affecté à l'atelier de Monceau (ATD-LNC): à ce moment là, il était numéroté 3000-9491021-2 catégorie C Max.:40 km/h (dernière révision le 5-0-75). Restauré par les membres bénévoles du CFV3V, il a reçu la livrée vert foncé et la numérotation 15021. Ce fourgon accompagné des trois voitures prussiennes a fait un train spécial Treignes-Mariembourg et retour le samedi 7 juillet 1979 dans la soirée, puis est remonté à Mariembourg HLP tracté par le tracteur GH69 le dimanche 8 juillet à 1 heure du matin. Depuis cette circulation spéciale, après aménagement intérieur, il a servi le restant de la saison 79 comme buvette ouverte aux visiteurs du CFV3V.
  - Le CFV3V a acquis une locomotive à vapeur sans foyer à 2 essieux (les cylindres se trouvent en dessous de la cabine) -Fabriquée par TUBIZE en 1941 sous le n° 2259, elle a été vendue par FOCQUET à GLAVERBEL (division de Lodélin-sart). Sa pression maximum d'utilisation est de 16 Kgr/cm<sup>2</sup> (son manomètre est prévu jusque 25 Kgr/cm<sup>2</sup>, pour les épreuves hydrauliques). Transférée tractée par la locomotive à vapeur du CFV3V AD08 du raccordement de Dampremy jusque Mariembourg le vendredi 20 juillet 1979.
  - Le CFV3V a acheté à la SNCB (groupe de Namur) un tracteur V -Type 5 -poids: 7 t. -moteur à essence - 2 essieux - son sens de marche s'inverse par un dispositif à chaînes et pignon droit baladeur. N° SNCB 38025-513-60. Transféré par ses propres moyens de Namur (FNR sh40') à Mariembourg (LMG 12h00') le vendredi 28 septembre 1979.
  - La Glacerie St-Gobain de Franière vient de vendre au CFV3V une locomotive à vapeur qu'elle avait garée froide sous un hangar depuis 5 ans. Fabriquée par la "Société de la MEUSE" à Liège en 1920 sous le n° 3235 - c'est une 020T - son timbre est de 12 Kgr/cm<sup>2</sup> -elle porte sur son côté droit la plaque d'immatriculation de la Province de Namur n°595 - son foyer est en cuivre. Son n° d'ordre à la Glacerie était le n° 1. Cette locomotive retourna aux ateliers de la Meuse pour réparations, en 1940: remplacement du foyer en tôles de cuivre rouge (de 14 à 26 mm d'épaisseur suivant l'endroit), remplacement des entretoises en cuivre de 26 mm de Ø, des boulons de ciel en acier de 25 mm de Ø et des vis d'harpons en acier, remplacement des tubes en acier de 40/45 de Ø provenant des Usines à Tubes de la Meuse à Flémalle-Haute.
- Notes: La Glacerie St-Gobain de Franière utilisait aussi une locomotive à vapeur n°2 identique à la n° 1. Fabriquée par la "Société de la MEUSE" à Liège en 1947 sous le n°4356 -c'était une 020T -son timbre:12 Kgr/cm<sup>2</sup>- Immatriculation Province de Namur : 605. Son foyer était aussi en cuivre rouge. Cette locomotive a été transformée en tracteur diesel par FOCQUET (dans le style du GH69 du CFV3V) et est toujours en service à la Glacerie.

Jean-Marie Warzée

erratum : dans le cahier spécial que nous avons consacré en 1979 au CFV3V, en page G, il faut lire que le foyer de l'HL AD05 est en CUIVRE.

D e r n i è r e m i n u t e . . .  
\*\*\*\*\*

Horaires d'été 1980 à la SNCB

Quelques modifications annoncées :

- ligne 96 : relations directes N67 Schaerbeek-Clabecq omnibus assurées par 4 automotrices accouplées n°6645 arrivée Clabecq 8.09 et 6959 seront supprimés.
- relation directe Anvers-Lille (en diesel). Celle-ci sera supprimée et remplacée par un service électrique assuré par automotrices entre Anvers et Courtrai. Une navette en correspondance Courtrai-Lille et retour sera assurée par autorail SNCF.
- création d'un service cadencé entre Ostende et Roosendaal en AM quadruple.

DK 747

Ligne 142 (précisions sur notre article ci-avant)

Bulletin E du 16/1/80 - application au 6/12/79

les mentions Hoegarden-Cognelée (hors service)  
Cognelée-Namur (inaccessible aux trains voyageurs)  
doivent être remplacées par :

Eghezée-Frizet (hors service)

Frizet-Namur (inaccessible aux trains voyageurs)

la ligne 142A Namur-St-Servais est supprimée au Livret de Service des Trains. Ce raccordement reste toutefois utilisé pour le service ES sous le régime du raccordement interne à la gare de Namur.

P.A.

Divers

- Des IOT sont mis en service à Fexhe-le-Ht-Clocher le 3/12/79
- Le 20/1/80, la caténaire de la voie B ligne 53/1 a été mise sous tension entre Bif Dijleburg et Bif. Holsbbek (Louvain)
- La décision annoncée antérieurement et concernant la fermeture des gares de Kinkempois et Seraing (125 bis) au trafic de détail au 1/1/80 est annulée.
- La cour à marchandises de St-Ghislain-Hornu est fermée depuis le 10/1/80 suite aux travaux d'électrification.
- Sur la ligne 112, la gare de La Louvière Bouvy est définitivement fermée le 18/2.
- La ligne 118 est coupée entre La Louvière et Bracquegnies à la suite de travaux d'électrification à partir du 18/2/80. Les horaires des trains sont fortement remaniés sur cette ligne à cette date et font l'objet, avec d'autres modifications, d'un 2e supplément à l'Indicateur Officiel, que l'on vient de distribuer aux abonnés. Ainsi, un service d'autobus est organisé entre La Louvière et Bracquegnies, pour continuer à assurer la desserte vers Mons.

Litteras de roulement des rames SNCB

Suite à la sortie des M4 et à la transformation de voitures M2 en chauffage uniquement électrique, on a créé une troisième série dans le littera de roulement des rames :

type de chauffage	rames	navettes	réserves
vapeur uniquement	100à129	500à529	900
vapeur+électrique	130à159	530à559	930
électrique seul.	160à199	560à599	960

SNCV - Groupe du Hainaut : depuis le début 1980, on a vu circuler sur le groupe du Hainaut (réseau de Charleroi) une deuxième motrice type S entièrement transformée : il s'agit de la S9173 en livrée orange.

P.A.



# Activités du GTF asbl



## VOYAGES

Premier voyage de la saison : 29 mars 1980  
en autorail dans l' "Hinterland" de Mons

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer au premier voyage de notre saison. Le GTF asbl sillonnera, pour la première fois, et à un prix très "démocratique" les lignes ferrées encore praticables de la région de Mons : elles sont soit fermées au trafic voyageurs, soit peu connues par leur position excentrique et la faiblesse de leur desserte.

Programme : le voyage a lieu le samedi 29 mars 1980  
 Départ de Mons vers 9h15.

Parcours des lignes suivantes :

lignes fermées au trafic voyageurs		109* : Cuesmes - Villereille-le-Sec (ancienne ligne de Chimay)
		98 : Mons St-Ghislain via Flénu (Produits) dans sa totalité
		98C* : Hornu - Frameries (Zoning)
		98A* : Warquignies-Dour (ancienne ligne de Roisin-Autreppe)
		97 : St-Ghislain - Quiérrain
		100* : St-Ghislain-Tertre (ancienne ligne d'Ath)

Retour à Manage vers 19h30 avec correspondances assurées vers Charleroi-Liège et Bruxelles.

Comme d'habitude, de nombreux arrêts sont prévus pour les photographes. Un arrêt de deux heures est prévu à midi pour permettre à chacun de se restaurer à sa guise. Nous proposons néanmoins, pour ceux qui le souhaitent et comme d'habitude, un dîner collectif pour 260FB et comprenant potage, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons non comprises.

Déplacement vers Mons au départ de Bruxelles et Liège

Dans la mesure où le nombre de personnes requis est atteint, nous organisons un déplacement en groupe par train régulier (places réservées) et à prix réduit avec retour dans les gares précitées. Cette disposition permet de se mettre "dans l'ambiance ferroviaire" dès le début de la matinée, et d'éviter les fatigues de la route et les embarras de parking.

Prix : comprenant le parcours en autorail spécial de Mons à Manage, la TVA et les frais d'organisation.

Adulte membre en ordre de cotisation 1980 le 15/2/80,	
épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit	370 FB
Adulte NON membre du GTF asbl	430 FB
Enfant moins de 12 ans	200 FB
Enfant de moins de 7ans (participation limitée à ceux qui accompagnent leurs parents, sous leur responsabilité)	gratuit
Dîner collectif	260 FB
Supplément train régulier de Bruxelles	126 FB
idem au départ de Liège	280 FB

Remarque : les enfants ne disposent pas d'une place personnelle dans l'autorail spécial.

### Inscriptions

Dès que possible et au plus tard le 13 mars 1980 en renvoyant le bulletin de participation ci-annexé dûment rempli à GTF asbl, c/o M. Francis Beckers, Rue de la Douix, 15 à B-4050 Esneux, et en versant simultanément la somme correspondante selon les indications indiquées sur le bulletin d'inscription. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée à 9FB portant vos nom et adresse : celle-ci nous permettra de vous adresser, quelques jours avant le voyage, votre billet, une circulaire contenant tous renseignements utiles.

Nous prévoyons de remettre une documentation sur les lignes empruntées à chaque participant le jour du voyage.

NOUS INSISTONS pour que vous vous conformiez scrupuleusement aux modalités d'inscription indiquées sur le ~~bulletin de~~ participation joint : respect de l'adresse indiquée et de la procédure de paiement prévue. Vous facilitez ainsi le travail de notre membre Monsieur Beckers, qui a l'amabilité de se charger du collationnement des inscriptions.

Nous nous réjouissons de vous retrouver nombreux à cette activité, qui vous permettra de découvrir d'anciennes lignes ferrées et des paysages variés vus par l'autre bout de la lorgnette...

---

## DISTRIBUTION

### Revue "Chemins de Fer" n° 1978/6

Ce numéro de cette revue ferroviaire, publiée par l'Association Française des Amis des Chemins de Fer (AFAC) contient un excellent article de Pierre Van Geel, chroniqueur ferroviaire belge bien connu. Sous le titre "Les automotrices quadruples série 800 de la SNCB", cet auteur rappelle d'ailleurs, avec maintes photos d'excellente qualité, l'histoire des automotrices électriques de la SNCB, depuis les rames de 1935. Il étudie ensuite la genèse des automotrices 800, leur partie mécanique et électrique, et leur utilisation. L'article compte 14 pages au format A4, et une trentaine de photos.

Parmi les 48 pages de cette édition, on trouve aussi un article sur les dessertes "grandes lignes" de la SNCF, la vitesse des trains en France...

Notre service Distribution peut vous fournir cette revue au prix de : 110FB + 20FB (envoi) = 130FB (pas d'expédition à l'étranger). Commande doit être faite par versement de la somme correspondante au compte financier 001-0643004-67 GTFasbl, Distribution, 4000 Liège.

---

### G T F - éditions Cartes-vues série 55

Notre série de cartes-vues sortie de presse fin 79 et annoncée dans notre n°10 a reçu un accueil favorable auprès de nos membres. Pour rappel, elle contient 6 cartes de la SNCV Ostende d'avant 1940, 1 carte des TEPC (Charleroi) et 5 cartes SNCB.

La période de souscription à prix préférentiel étant terminée, le prix par série est porté au 15/2/80 à

envoi en Belgique : 80FB+15FB (envoi) = 95FB

étranger : 80FB+20FB (envoi) = 100FB

Commande par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège. Les membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

# EDITIONS

N o s é d i t i o n s  
\*\*\*\*\*

A la demande de nombreux membres, nous avons décidé de rééditer les deux articles suivants :

## Carte des voies ferrées de Belgique par G. Cluse - VERSION PLIÉE

Nos membres connaissent cette oeuvre d'un de nos membres, constituant dans une carte 100x80cm de toutes les lignes ferrées existant ou ayant existé en Belgique (SNCB et SNCV), et de trois annexes contenant le code télégraphique complet de la SNCB (ancien et nouveau), le régime d'exploitation des lignes de la SNCB, une mise à jour et une traduction en néerlandais.

La version PLIÉE de cette carte (au format A4) est présentée en papier 100 gr sous enveloppe cartonnée est à nouveau disponible.

Nos lecteurs qui souhaiteraient se la procurer peuvent verser une somme de 240 FB + 20 FB (envoi) pour la Belgique, soit 260 FB à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège, en précisant bien en communication "carte des voies ferrées PLIÉE". Nos membres étrangers nous feront parvenir 265FB par la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Parmi les autres versions disponibles, nous vous rappelons :

- carte papier roulée sous tube carton avec bouchons, et le jeu d'annexes : envoi en Belgique : 240FB+20FB(envoi)=260FB  
étranger : 240FB+30FB (envoi)=270FB

- carte papier+carte plastique en un seul envoi sous tube, avec un seul jeu d'annexes :

envoi en Belgique : 320FB+25FB (envoi) = 345FB

étranger : 320FB+45FB (envoi) = 365FB.

Il nous reste quelques rares cartes plastifiées roulées sous tube et accompagnées d'un jeu d'annexes. Nos membres intéressés sont invités à verser au plus vite 270FB+20FB (envoi) = 290FB pour la Belgique, 270FB+30FB = 300FB pour l'étranger, s'ils souhaitent posséder cette version.

Rappelons que le seul compte à utiliser est le 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège, sauf les étrangers qui se réfèrent à la 3e page de couverture.

## Cartes-vues série 51

Pour commémorer à notre façon le Millénaire de la Principauté de Liège, nous avons décidé de rééditer notre première série de cartes-vues en noir et blanc. Sept des huit sujets ont en effet trait au territoire de l'ancienne principauté. Nous vous rappelons le sujet des photos :

### Sujets

train vapeur à Vielsalm en 1976, train vapeur type 64 à Houyet-Ardenne en 1955, motrice STIL ex-RELSE et locomotive à vapeur SNCB type 81 au Petit Bourgogne (Sclessin) en 1966, motrice STIL ex-RELSE type C à Seraing en 1967, motrice TULE M29 au Boulevard d'Avroy à Liège en 1956, noria de tramways place du Théâtre à Liège en 1929, autorails SNCB série 49 à Waimès en 1977. La huitième carte-vue montre une motrice standard de la SNCV à Baudour en 1963.

Les commandes sont reçues par versement préalable de 65FB par série envoi compris au compte indiqué ci-avant. Les cartes sont présentées sous pochette avec sigle du Millénaire.

## Renouvellement des cotisations 1980

Nous remercions tous ceux de nos membres qui nous ~~ont~~ encouragés en arrondissant leur cotisation ou en versant un montant de leur choix. Nous remercions aussi de leur confiance les membres protecteurs.

Nous voudrions aussi remercier tous ceux de nos membres qui ont compris que la survie de notre association est liée à l'allègement maximal des charges administratives qui PESENT sur le temps libre de chaque animateur bénévole.

Ces membres savent que chacun de ces animateurs est chargé d'une activité spécifique, qu'ils habitent loin les uns des autres, et qu'ils tiennent chacun un compte financier spécialisé au type d'activité dont ils se sont chargés.

Ces membres savent aussi que les cartes de membres ne peuvent être expédiées que moyennant le contrôle de réception de la somme de cotisation correspondante. Ils savent que cette opération prend beaucoup de temps pour 900 membres. Ils en concluent que, si le GTF asbl demande l'envoi d'argent liquide ou d'un chèque, c'est uniquement pour réduire le temps passé au contrôle. Ils ont donc respecté à la lettre les instructions de renouvellement de cotisation contenues dans Trans-Fer n° 10 aux pages 34 et 35.

Nous ne comprenons pas pourquoi des membres :

- ont renvoyé leurs documents à une autre adresse que celle qui était indiquée
- n'ont pas joint une enveloppe timbrée portant leur nom et adresse : ils ont ainsi obligé notre membre bénévole à consentir un travail supplémentaire
- ont expédié le montant de leur cotisation "tous azimuths"
- ont mélangé cotisation, commande d'éditions...
- n'ont pas rempli complètement leurs documents.

Nous lançons un cri d'alarme ; le sort du GTF asbl est entre les mains de ses membres. Pour 70F par an et par membre, nous ne pouvons payer un employé. Le temps libre des bénévoles est limité.

Faisons donc tout pour faciliter la tâche de nos animateurs ; que le temps qu'ils veulent bien consacrer à l'Association soit le plus productif possible.

- NB :
- 1) les membres qui ont envoyé 100FB sans enveloppe timbrée ont leur montant de cotisation ramené à 90FB, pour couvrir l'enveloppe et son timbre.
  - 2) les personnes qui ont versé 70FB sans enveloppe timbrée ne recevront leur carte de membre que s'ils envoient une enveloppe timbrée à GTF asbl c/o M. Francis Beckers, rue de la Douix, 15 à 4050 Esneux. (Tarif lettre = 9FB !!!)
  - 3) les personnes qui n'ont versé que 60FB sont priés de faire l'appoint le plus vite possible à l'adresse ci-avant. La cotisation pour 1980 est de 70FB minimum.

## Remarques diverses

- Si vous nous écrivez et que vous nous demandez une réponse, il y a lieu de joindre un timbre-lettre à 9FB. Notre budget ne peut nous permettre de vous répondre dans d'autres conditions.
- Lorsque vous nous commandez une édition, spécifiez bien votre adresse COMPLETE sur votre titre de paiement.
- Si vous déménagez, avertissez-nous de votre nouvelle adresse en joignant 10FB pour frais d'administration. Faites-suivre votre courrier par les services postaux (renseignez-vous pour cela à votre bureau de poste : coût de l'opération : 50F pour 6 mois). Trop souvent, des Trans-Fer nous reviennent avec la mention : "n'habite plus à l'adresse indiquée".

# JOCADIS

rue de Bruxelles, 58,  
1390 - ENGHIEU -  
Tél. : 02 / 395.22.96

## N-Ho-Hoe-Hom-O-I-IIIm

Fleischmann - Roco - Piko - Gutzold - Lilibut - Electrotren -  
Trix International - Minitrix - Mehanotehnika - Lima - Jouef -  
HAG - Ade - Bemo - Airfix - Rivarossi - AHM - Atlas - Athearn -  
Joe Works - Arnold - LGB - Ibertren - Fulgurex - Aster -  
Merker & Fischer -

## TRAMWAYS

Roco - Lilibut - LGB - Gogtram - Mehanotehnika -

DECORS ACCESSOIRES SIGNAUX LAMPADAIRES FUNICULAIRES TROLLEYBUS  
TELEPHERIQUES PERSONNAGES ARBRES ...

Faller - Vero - Vollmer - Preiser - Wiking - Busch - Jouef -  
Lima - Roco - Electrotren - Kibri - Pola - Brawa - Concor -  
Heljan - Herpa - HMB - Sommerfeldt - Gunther - Starlux - DS -  
Heki - Sander - Mossmer - Seuthe - Merten - Wiland - Merit -  
Eko - Jordan - De Cuyper - Fulgurex ...

## RADIOCOMMANDE

Salota : 5 train indépendants sur une même voie.

## TRANSFORMATEURS REGULATEURS

Fleischmann - Jouef - Lima - Trix - LGB - Arnold - Titan - TER -

## SYSTEME AUTOMATIQUE POUR BOUCLE DE RETOURNEMENT

Polator -

## S.N.C.B.

Nombreux modèles belges de série et transformés

- Type 59 Roco en version 3 rails Märklin -

Signaux - décalcomanies - photos -

## REVUES

Rail & Traction - Rail Hobby - Loco Revue - Rail Miniatures Flash -

Rail Magazine - Fleischmann Kurrier - LGB Depeche - Strassenbahn

Magazine - Lok Magazine - Chemins de Fer Régionaux et Urbains ...

## LIVRES

Nombreux livres ferroviaires français, anglais, américains, allemands,  
suisses...

## DISQUES

! POSTERS belges de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Ouvert de 9 à 12 h et de 14 à 19 h

Fermé le lundi.

Le dimanche, ouvert de 10 à 13 h.

Carte fidélité.

Le GTF asbl a vu pour vous le vendredi 8 février 1980  
un train d'essais Brugge-Liège et retour composé  
d'une HLE série 15 (1502) + 1 M4 A + 2 M4 B.  
Les voitures M4 de 2e classe commencent donc à  
sortir d'usine. Elles se caractérisent par un bandeau  
lilas...

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, cartes, 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 9FB 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 1980, et vous donne droit à Trans-Fer et à des conditions préférentielles lors de votre éventuelle participation à nos activités.

\*

#### Service financier

Nos services sont gérés par des personnes bénévoles, qui se sont réparti le travail. Veillez 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 de 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 CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, 4000 LIEGE.

Ces procédures permettent d'éviter de lourdes taxes à l'arrivé que nous serions contraints de vous répercuter... Merci.

\*

Toutes nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, Rue des Chartreux, 11A, 1000 Bruxelles (à côté de la Bourse). Vous évitez, dans ce cas, les frais d'envoi et le risque de détérioration au cours de celui-ci, malgré les précautions que nous prenons pour expédier vos commandes.

1110

# UITP

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS  
INTERNATIONAL UNION OF PUBLIC TRANSPORT  
INTERNATIONALER VERBAND FÜR ÖFFENTLICHES VERKEHRSWESEN

Télégr. Intramint-Bruxelles

Tél. 67333 25 - 673 0466

B-1050 Bruxelles (Belgique)

Avenue de l'Uruguay 19

BULLETIN DE COMMANDE

**43<sup>e</sup> Congrès International, Helsinki 1979**

**LISTE DES SUJETS DE RAPPORTS \***

- |    |  |     |
|----|--|-----|
| 1. | Adaptation de l'offre de transports publics de surface aux évolutions de l'urbanisation (L. Bartherotte et M. Bourgoïn)                                | 500 |
| 2. | L'homme dans les transports régionaux : évolutions et perspectives   | 500 |
| 3. | a) Homme et métro dans les années 1980 (J. G. De Roos)   | 500 |
|    | b) Problèmes d'énergie dans les chemins de fer métropolitains (G. H. Hafter et R. Hanocq)  |     |
| 4. | a) Aspects techniques et économiques des autobus articulés (A. Brechbühl et L. Quarré)   | 500 |
|    | b) Rapport sur les activités de la Commission (Y. Savary)  |     |
| 5. | a) Rationalisation de la perception — Objectifs et limites (J. Mouzet et F. Torjussen)   | 500 |
|    | b) Méthodes de détermination du trafic (M. Frenois et D. Sutton)   |     |
| 6. | Systèmes de gestion dans les transports publics, y compris les problèmes d'adaptation du personnel (J. A. Boele et H. H. van Noord)                    | 500 |
| 7. | Le rôle à long terme des transports publics (H. H. Meyer)  | 500 |
| 8. | Le métro léger — Un système de transport de l'avenir (G. Groche)   | 500 |
| 9. | Examen des fonctions des services du personnel et des relations extérieures dans les entreprises de transports publics (P. Algoet et L. St. J. Devlin) | 500 |

Veuillez fournir à : Nom .....

Entreprise .....

Adresse .....

.....  
.....

Date :

Signature :

\* Faire une "x" en regard de l'article choisi.



# UITP

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS

INTERNATIONAL UNION OF PUBLIC TRANSPORT

INTERNATIONALER VERBAND FÜR ÖFFENTLICHES VERKEHRSWESEN

Telegr. Intramint-Bruxelles  
Tel. 67333 25 - 673 0466

B-1050 Bruxelles (Belgique)  
Avenue de l'Uruguay 19

## PUBLICATIONS TRIMESTRIELLES UITP

TITRE	PRIX par an	DATE de parution	DONNÉES
UITP REVUE *	1 400 FB	mars juin septembre décembre	Format : DIN A 4
BIBLIO-INDEX	2 200 FB	mars juin septembre décembre	400 à 480 fiches par an

\* Insertion publicité, conditions sur demande.

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS  
PUBLICS Avenue de l'Uruguay, 19  
B-1050 BRUXELLES (Belgique).

Nous prions l'UITP de nous abonner à :

- UITP REVUE
- BIBLIO-INDEX

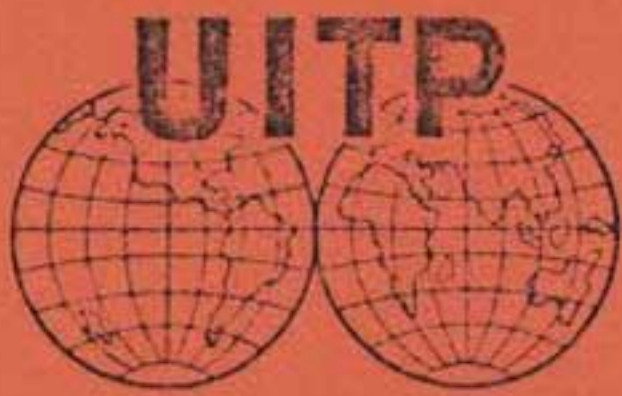
Entreprise : .....

Nom : .....

Adresse : .....

Date : .....

Signature : .....



UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS  
INTERNATIONAL UNION OF PUBLIC TRANSPORT  
INTERNATIONALER VERBAND FÜR ÖFFENTLICHES VERKEHRSWESEN

Télégr. Intramint-Bruxelles  
Tél. 673 33 25 - 673 04 66

B-1050 Bruxelles (Belgique)  
Avenue de l'Uruguay 19

RECUEIL U I T P DES TRANSPORTS PUBLICS

---

*Cet ouvrage fait suite aux éditions précédentes de 1964, 1968 et 1975 qui ont connu un très grand succès.*

*Un travail important a été fait pour rassembler et coordonner un maximum de renseignements statistiques sur plus de 600 villes du monde entier.*

*Ce recueil est publié en 2 volumes et comprend 1120 pages.*

*La présentation de l'ouvrage est en langue anglaise et des feuillets de plastic transparent permettent de lire les informations en français et en allemand; ils seront fournis sur demande.*

*Ce recueil est un manuel de base parfait tant pour les exploitants et techniciens des transports publics que pour les urbanistes et les responsables de collectivités locales, les bureaux d'engineering, les fabricants de matériel de transport, et autres.*

*Les lecteurs y trouveront trois sections principales offrant un accès facile aux informations concernant les transports publics.*

SECTION I : CHEMINS DE FER METROPOLITAINS - subdivisée en :

I-A métros en exploitation

I-B métros en construction

I-C construction de métro activement à l'étude.

SECTION II : TRANSPORTS DE SURFACE MULTIMODES

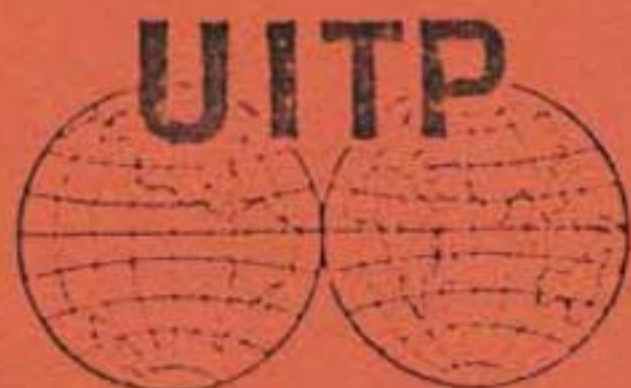
SECTION III : TRANSPORTS DE SURFACE UNIMODES

*Pour chaque ville les données commencent par la configuration urbaine générale, par rapport aux besoins de transport de la population; suivent ensuite les caractéristiques détaillées du réseau et du matériel roulant, les horaires du trafic, le système de tarification et de perception ainsi que de nombreuses données au sujet de l'exploitation; le tout disposé sur deux pages opposées offrant au lecteur un parfait aperçu d'ensemble.*

*L'ouvrage contient en outre 74 pages de tableaux statistiques : Comparaison de la vitesse d'embarquement des voyageurs pour des équipements de surface. - Nombre de véhicules nécessaires par km. de ligne pour assurer une fréquence de service déterminée. - Graphique représentant les dates d'ouverture des différents réseaux de métropolitain par ville, avec prévisions; etc ...*

*Le prix des 2 volumes est de 3 300 francs belges ou US \$ 110.-*

*Nous joignons un bulletin de commande que nous vous invitons à nous renvoyer d'urgence afin d'obtenir ces deux volumes dans le plus bref délai.*



UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS  
INTERNATIONAL UNION OF PUBLIC TRANSPORT  
INTERNATIONALER VERBAND FÜR ÖFFENTLICHES VERKEHRSWESEN

Télegr. Intramint-Bruxelles

Tél. 673 33 25 - 673 04 66

B-1050 Bruxelles (Belgique)

Avenue de l'Uruguay 19

BULLETIN DE COMMANDE - ORDER FORM - BESTELLSCHEIN

Nous prions l'UITP de nous faire parvenir :

We request the UITP to supply :

Wir bestellen hiermit bei der UITP :

.... exemplaire(s) - (2 vol.) du RECUEIL UITP DES TRANSPORTS PUBLICS 1979

.... copy(ies) - (2 vol.) of the UITP HANDBOOK OF URBAN TRANSPORT 1979

.... Exemplar(en) - (2 Bände) des UITP-HANDEBUCH FÜR STADTVERKEHR 1979

Nous nous engageons à verser la somme de 3 300.-FB ou U.S. \$ 110.- par exemplaire à l'un des comptes ci-dessous.

We are arranging to settle the amount of 3 300.-BF or U.S.\$ 110.- per copy to one of the accounts shown below.

Wir überweisen dafür den Betrag von 3 300.-BF - U.S. \$ 110.- je Exemplar auf eines der unten angegebenen Konten der UITP.

Entreprise/Nom/Adresse : .....  
Undertaking/Name/Address : .....  
Unternehmen/Name/Anschrift : .....  
Date/Datum : .....  
Signature/Unterschrift : .....

BANQUES - BANKS - BANKEN

BELGIQUE : Office des Chèques-Postaux, Bruxelles - n° 000-0081893-77  
Banque Bruxelles-Lambert, Bruxelles - n° 310-0158019-92  
Société Générale de Banque, Bruxelles - n° 210-0089505-26  
DEUTSCHLAND (BR) : Dresdner Bank AG, 5000 Köln - n° 9 799 060  
ESPAÑA : Banco Exterior de España, Madrid - n° 30/2538/E  
FRANCE : Banque Belge (France) S.A., 75000 Paris - n° 48 019 100 WU  
GREAT BRITAIN : Belgian Bank Limited, London EC2 - n° 13 596  
ITALIA : Banco di Roma, Roma - n° 603904  
SUISSE : Union des Banques Suisses, Genève - n° 472.147.00 E  
U.S.A. : European-American Banking Corporation, New York - n° D11-2103310

# TRAMWAY TOURISTIQUE DE L'AISNE - a.s.b.l. - à AMONINES (province Luxembourg) - Belgique

## JOURS DE CIRCULATION — 1980 — DAGEN VAN VERKEER

Trains mis en circulation Treinen in omloop gebracht	Trains mis en circulation Treinen in omloop gebracht		Trains mis en circulation Treinen in omloop gebracht		Trains mis en circulation Treinen in omloop gebracht		Trains mis en circulation Treinen in omloop gebracht	
	Avril April	Juin Juni	Juillet Juli	Août Augustus	1 et 2 en	Septembre September	Octobre October	Trains mis en circulation Treinen in omloop gebracht
D 6 Z	D 1 Z	D 01 tot 05 van	D 10 Z	1 et 2	S 06 Z	S 06 Z	B D	
L 7 M	S 7 Z	D 06 Z	L 13 Z	D 03 Z	D 07 Z	D 07 Z	A B D	
S 12 Z	D 8 Z	L 07 M	D 15 Z	L 04 M	S 13 Z	S 13 Z	A B D	
D 13 Z	S 14 Z	D 08 tot 12 van	S 21 Z	du 05 au 09 van tot	D 14 Z	D 14 Z	A B D	
D 20 Z	D 15 Z	D 13 Z	D 22 Z	D 10 Z	D 21 Z	D 21 Z	A B D	
D 27 Z	S 21 Z	L 14 M	S 28 Z	L 11 M	D 28 Z	D 28 Z	A B	
J 1 D	D 22 Z	D 15 tot 19 van	D 29 Z	du 12 au 14 van tot				
S 3 Z	S 28 Z	D 20 Z		V 15 V			A B	
D 4 Z	D 29 Z	L 21 M		S 16 Z			A B	
D 11 Z	D 1 Z	D 22 tot 26 van		D 17 Z			A B	
J 15 D	S 7 Z	L 21 M		L 18 M			A B	
S 17 Z	D 8 Z	D 27 Z		du 19 au 23 van tot			A B	
D 18 Z	S 14 Z	L 28 M		D 24 Z			A B	
S 24 Z	D 15 Z	D 29 tot 31 van		L 25 M			A B	
D 25 Z	D 22 Z			du 26 au 31 van tot			A B	
L 26 M	D 29 Z						A B	

Renseignements - Inlichtingen - Austönhe:  
Rue Auguste Lambotte, 79 — 1600 BRUXELLES

(02) 736 19 80 les lundis de 14 à 17 h. et mercredis de 9 à 12 h.  
et 14 à 17 h. — op maandagen van 14 tot 17 u. en  
woensdagen van 9 tot 12 u. en van 14 tot 17 u.

(02) 345 76 07 sauf samedis, dimanches, juillet et août — behalve  
zaterdag, zondag, en juli en augustus.

(006) 47 72 88 (dépôt de BLIER) les jours de circulation — op  
verkeerdagen.

Réalisation: H. ARDEN - 11-79.40.000

HORAIRE — 1980 — UURTABLEL

	A		B		D		C						
	(3)	(1)	(3)	(3)	(3)	(3)							
EREZEE Pt	10,30	11,30	14,00	15,00	16,00	17,00	13,45	14,10	14,50	15,30	16,10	16,50	17,30
BLIER	10,33	11,33	14,03	15,03	16,03	17,03	13,48	14,14	14,54	15,34	16,14	16,54	17,34
AMONINES	10,40	11,39	14,10	15,10	16,10	17,10	13,54	14,22	15,02	15,42	16,22	17,02	17,42
FORGE A.	10,50	11,49	14,20	15,20	16,20	17,20	14,04	14,34	15,14	15,54	16,34	17,14	17,52
FORGE D.	11,00	11,55	14,30	15,30	16,30	17,30	14,10	14,50	15,30	16,10	16,50	17,30	17,55
AMONINES	11,10	12,04	14,40	15,40	16,40	17,40	14,22	15,02	15,42	16,22	17,02	17,42	18,04
BLIER	11,16	12,10	14,46	15,46	16,46	17,46	14,30	15,10	15,50	16,30	17,10	17,50	18,11
EREZEE Pt	11,19	12,13	14,49	15,49	16,49	17,49	14,34	15,14	15,54	16,34	17,14	17,54	18,14

(1) TRAM RESTAURANT: uniquement sur réservation avec un délai minimum de 15 jours et pour un groupe de 20 personnes au moins. Tarif spécial.  
Circule les samedis, dimanches et jours fériés du 15 mai au 14 septembre

(3) Ces trains ne sont mis en circulation que si minimum 10 personnes à tarif entier au pont d'Erezée.  
En cas d'affluence, le service sera renforcé.  
Service réduit en cas de mauvais temps.

(1) RESTAURATION-TRAM: enkel op reservering (termijn 15 dagen) — terminste 20 personen: bijzondere prijs.  
Rijdt op zaterdag, zon- en feestdagen van 15 mei tot 14 september

(3) De treinen zullen slechts rijden als bij - Pont d'Erezée - minstens tien personen de volle prijs betalen.  
In geval van toeloop, zal de dienst versterkt worden.  
Beperkte dienst bij slecht weer.

Desserte du point d'arrêt - LES ESSENEUX - (chemin de la ferme de BERGISTER) Bedienung van de stopplaats  
Consultez les avis locaux  
Gefelieve de plaatselijke berichten te raadplegen

Le TTA décline toute responsabilité pour les changements apportés à cet horaire pendant la période de validité.

Des trains spéciaux peuvent être organisés les mardis et jeudis en mai et juin, également les samedis en mai, juin et septembre, sur demande préalable.

De TTA wijst alle verantwoordelijkheid af voor wijzigingen binnen de geldigheidsduur van deze uurtabel.

Extra treinen kunnen dins- en donderdagen in mei en juni worden ingelegd, ook op zaterdag in mei, juni, en september, mits voorafgaande aanvraag.



cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

Bulletin d'inscription

VOYAGE "Hainaut" 29 Mars 1980

Bulletin à renvoyer avant le 13 mars 1980 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers

Rue de la Douix.15 B-4050 ESNEUX

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

\* Je soussigné \_\_\_\_\_ (nom, prénom)

Rue \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ N° bte \_\_\_\_\_

N° postal \_\_\_\_\_ localité \_\_\_\_\_ pays \_\_\_\_\_

Membre GTF n° \_\_\_\_\_

\* inscris pour le voyage du 29 mars 1980

inscrire le nombre

Vertical column of boxes for recording numbers, with the bottom box crossed out.

Adulte membre ou assimilé à 370FB

Adulte non membre à 430FB

Enfant - de 12 ans à 200FB

Enfant - de 7 ans

gratuit

. repas à 260FB

. supplément Liège-Mons et retour à 280FB  
Manage-Liège

. supplément au départ de Bruxelles 126FB

TOTAL

- biffer inutile { -Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE
- Je joins un chèque bancaire garanti
- Je verse DE L'ETRANGER au CCP 000-0896641-70 de GTFasbl, 4000 LIEGE

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



ASBL