

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N° 15 AOUT 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

Numéro 15

A o û t 1 9 8 0

Nouvelles de la SNCB	
Infrastructure	3
Matériel roulant	4
Exploitation	
trains spéciaux/circulations exceptionnelles février/juillet	8
incidents - accidents	12
décisions du Conseil d'Administr.	17
Nouvelles de la SNCV	19
Fusion Prochaine SNCB-SNCV ?	21
Histoire	
La Société des Transports Intercommunaux de Charleroi	22
Les Touristiques	28
Divers	30

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont participé à la création de ce numéro.

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Toute correspondance relative à Trans-Fer doit parvenir à l'adresse suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1.

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

NOUVELLES DE LA SNCB

INFRASTRUCTURE

Modification à l'inventaire des lignes SNCB

Note E du 13/5, parue le 21/5/80

Ligne 21A - As-Maaseik : hors service

Ligne 52 - Limites actuelles (d'application au 1/6/80) :
Dendermonde - Baasrode Nord
Puurs - Y Sauvegarde (BK. 19.800)

Ligne 203 - Wondelgem - Wondelgem (raccordement) devient
Wondelgem - Wondelgem (vaart.)

Note E du 26/6 publiée le 2/7/80

Ligne 135 : la mention Fraire-Humide - Morialmé (3)
devient Morialmé - Morialmé bifurcation (3)

Ligne 140A : supprimée

Ligne 140 : Montignies S/S - Roctiaux (3): supprimée

Ligne 248 : Bif. Bois des Vallées - Puits 17 devient (3)

Ligne nouvelle : 284 : Montignies S/S - Y trieu.

(3) = ligne hors service pour les besoins de la SNCB.

Il y a lieu d'ajouter certaines de ces modifications à l'annexe 4 à la carte des voies ferrées de Belgique (G. Close) que vous avez reçue encartée dans Trans-Fer n° 14.

Modification aux vitesses de référence

Ligne 21 - Landen - Hasselt : passe de 100 à 120 km/h

Ligne 75 - Gand St.P - Courtrai : passe de 120 à 140 km/h

Mises sous tension

Bruxelles (Schuman): les voies en cul de sac nouvelles C et D ont été mises en service et sous tension le 3/4/80. Quelques trains en provenance de la ligne 161 y ont leur terminus depuis le changement d'horaire du 1/6/80. En fait, ces deux voies ont été prévues pour y reporter le terminus des trains de la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) actuellement limités à Etterbeek... Cette possibilité nouvelle n'est pas encore exploitée à ce jour.

Ligne 52 Anvers - Boom : mise sous tension le 29/5/80

Ligne 75 Gand - Courtrai : mise sous tension le 23/5/80 à 17 h.

P.A.

Travaux sur la ligne 118

Les travaux de voies étaient terminés au 26/6/80 entre Bracquegnies et La Louvière, sauf bifurcation vers Haine-St-Pierre, où les terrassements sont en cours. Les entreprises Duchêne avaient placé les mâts caténaïres entre Bracquegnies et La Louvière.

P. Gilsoul

MATERIEL ROULANT - 4 -

Mouvements dans le matériel moteur SNCB

Automotrices électriques

Modification au tableau publié dans Trans-Fer n°14, p. 14.

Le 07.07.80, les transferts suivants ont été faits :

-AM611 à 625 : transfert de ATE Oostende à ATE Stockem

-AM687 à 706 : " " ATS/E Schaerbeek à ATE Oostende.

Locomotives diesel

Le tableau publié dans Trans-Fer n° 13 pp. 12 sq est à modifier comme suit.

Mutations et prêts depuis mars 1980

N°	ancienne affectation	nature du mouvement	nouvelle affectation	date du mouvement	remarque
6314	GT	mutation	FTY	05.03	
7364	LNC	mutation	NK	01.04	déjà en prêt
7374	LNC	mutation	NK	01.04	n'est plus réserve rés.
8251	NK	mutation	FGH	01.04	
8253	NK	mutation	FGH	01.04	
5506	LJ	mutation	NK		
5529	NK	mutation	LJ		
8467	prêt à FNDM	retour	FHS	01.05	
8449	prêt à FHS	retour	GT	01.05	
6056	FHS	prêt	FEO	01.06	
5902	GT	mutation	FNDM	01.05	déjà en prêt
5912	GT	mutation	FNDM	01.05	déjà en prêt
7333	GT	prêt	LNC	09.05	
6235	FDR	mutation	FKR	01.06	
6237	FDR	mutation	FKR	01.06	
6328	FDR	mutation	FKR	01.06	
6211	LK	mutation	FKR	01.06	
5147	FDR	mutation	LK	01.06	
7381	LNC	mutation	NK	30.05	
7374	NK	mutation	LNC	30.05	
6013	FKR	mutation	LNC	02.06	
5113	FTY	mutation	FDR	01.06	déjà en prêt
5125	FDR	mutation	LK	01.06	déjà en prêt
8433	FSD	mutation	GT	01.06	déjà en prêt
6039	FKR	mutation	FGH	02.06	
6051	prêt à FGH	retour	FEO	03.06	
6056	prêt à FEO	retour	FHS	04.06	

Rappelons que les abréviations sont "décodées" dans Trans-Fer n° 14, aux pages 22 à 28. Nous vous conseillons de garder cette liste d'abréviations, que nous utiliserons dans nos numéros postérieurs.

Unités multiples et doubles tractions

Comme nous l'avons signalé dans une livraison précédente, l'avis 2E/80 autorise le placement en tête de train de deux locomotives électriques série 20. Cependant, cette série est actuellement interdite comme service d'allège de queue. Il faut cependant noter que les répartiteurs évitent de placer deux locomotives de ce type à un même train.

En outre, on évite, autant que possible, à l'heure actuelle, d'engager des locomotives série 20 sur la ligne 161 Bruxelles - Namur à la suite de l'incendie de la sous-station d'Ottignies, survenu le 5/6/80. Depuis lors, la ligne caténaire doit être alimentée depuis la sous-station de Namur jusqu'à La Hulpe, ce qui occasionne de fréquentes chutes de tension en ligne (parfois jusque 1200 V) au lieu de la tension nominale de 3000 Volts. Aux heures de pointe, cette situation a occasionné des retards assez importants. La remise en service de la sous-station d'Ottignies était espérée pour les premiers jours de juillet.

L'avis 2E/80 autorise aussi la marche en unités multiples sur la ligne 24 entre Hasselt et Montzen, sauf pour les locomotives diesel série 59. Cette ligne, dans le sens indiqué, était la seule du réseau où la marche en unités multiples n'était pas autorisée.

P.A.

automotrice 675

Cette automotrice, de la tranche 1970 Thyristors, est équipée de deux pantographes unijambistes. Elle est la seule automotrice double récente à présenter cette particularité. Les autres automotrices doubles récentes ne portent qu'un seul pantographe. Sur le matériel d'anciennes séries, le second pantographe a souvent été démonté.

P.A.

Installation de sonorisation dans les automotrices quadruples

La sonorisation dans les automotrices quadruples est actuellement utilisée dans les cas suivants (circulaire n° 1112/0027) :

- a) dans les trains de la relation Ostende-Anvers-Roosendaal, pour l'annonce aux voyageurs des arrêts des gares qui vont être atteintes ainsi que des éventuelles possibilités de correspondance qui y sont offertes.
- b) sur toutes les autres lignes, pour l'information aux voyageurs de tout incident grave. Les textes suivants doivent alors être dits :
 - dérangement technique : "Mesdames et Messieurs, le train est immobilisé à la suite d'un incident technique. Nous mettons tout en oeuvre pour vous permettre de poursuivre votre voyage le plus rapidement possible. Nous vous remercions de votre compréhension et de votre patience."
 - cause indéterminée : "Mesdames et Messieurs, le train est immobilisé pour une cause qui nous est encore inconnue. Nous nous efforçons d'obtenir des informations complémentaires et mettons tout en oeuvre pour vous permettre de poursuivre votre voyage le plus rapidement possible. Nous vous etc..."
 - interruption de circulation : "Mesdames et Messieurs, en raison de difficultés techniques, ce train sera dévié via... Il atteindra... avec un retard probable de ... Veuillez nous excuser. Merci."

Les mêmes textes sont prévus en néerlandais.

- c) pour toutes autres annonces prescrites exceptionnellement par la Direction E ou l'IPX.

Toutes les automotrices quadruples sont actuellement pourvues d'un coffret avec micro dans chacune des voitures. Cependant, à ce jour, seules les automotrices de la série 801 à 832 sont équipées de l'appareillage complet permettant la liaison entre elles. Les automotrices de la tranche 833 à 844 seront progressivement équipées de la même installation. Cette installation inter-automotrices comporte, à chaque paroi frontale des postes de conduite 1 et 2 une prise femelle (24 volts) avec couvercle de verrouillage et deux câbles de liaison, enfermés à proximité de chaque poste de conduite.

On espère que la SNCB généralisera sur le réseau les modalités d'annonce aux voyageurs prévues dans les trains Ostende-Roosendaal. Rappelons que le nouveau matériel international (I6) et les nouvelles voitures M4 sont pourvues de ce type de sonorisation, actuellement rarement utilisé, alors que les renseignements aux voyageurs constituent un élément important de l'image de marque ferroviaire : on ne peut pas dire que les voyageurs sont gâtés en ce domaine pour le moment...

GTF asbl

Equipement de chauffage électrique des locomotives diesel série 55

Nous avons déjà annoncé que les 41 machines de la série 55 seraient équipées pour le chauffage électrique des trains. En fait, on reconditionne l'alternateur pour les circuits auxiliaires (élargissement du circuit magnétique) qui voit sa puissance de sortie passer de 150 kVA à 450 kVA. Actuellement, sont équipées :

- 5540 et 5542 : livrée verte avec filet bleu
- 5510, 5515, 5523 : livrée jaune avec filet bleu
- 5505 et 5529 : livrée jaune et bleue (jaune au dessus de la ceinture, bleu en dessous)

Ces fantaisies de livrée sont en fait des essais permettant au personnel d'accouplement de bien différencier ce matériel des locomotives équipées de chauffage à la vapeur.

Au programme de cette année, il est encore prévu d'équiper les 5517, 5524, 5526 et 5533. Ces locomotives sont actuellement affectées aux trains de la relation Jemelle-Liers et Gouvy-Liers. Pour les internationaux circulant sur les lignes 40 et 42, on fait usage des six fourgons générateurs, car certains services sont assurés par des 1800 luxembourgeoises équipées du chauffage vapeur, alors que le matériel remarqué comporte des voitures non équipées du chauffage vapeur.

La 5505, dernière équipée, est sortie de l'AC Salzinnes le 26/6/80. Après essais de puissance en ligne, elle est retournée deux jours en atelier avant de rentrer à Kinkempois.

La 5529, elle, a été assez gravement accidentée le 1/7/80 au PN 11 de la ligne 234 à La Préalles (alors qu'elle assurait le 3510 Liers-Jemelle). Elle a heurté une remorque de camion surbaissé transportant une pelle mécanique, resté bloqué à cause de son gabarit, sur le dos d'âne prononcé de ce PN. Cette locomotive a été remorquée à Salzinnes le 6/7/80 pour réparation.

P.A. F.B.

(+ Ferro-Flash n° 46, page 7)

5207

Cette locomotive, attribuée au dépôt de Jemelle, est sortie de l'AC Salzinnes, après révision, dans la nouvelle livrée retenue pour les locomotives de cette série, à savoir fond vert et large bande jaune.

5309

Cette locomotive de Latour a subi le même rajeunissement que sa consœur 5306 : nouveau nez, cabines flottantes, modernisation du poste de conduite, meilleure insonorisation... Il est à noter que quelques détails diffèrent de la 5306 (fenêtres...). Le personnel, en accord avec la Direction, a demandé certaines améliorations qui devraient être réalisées sur un troisième modèle (5308 ou 5313 ?). A suivre.

F.B.

27

Un des gros soucis des services d'exécution de la SNCB est la carence actuelle en locomotives électriques. Ce n'est pas le petit nombre de locomotives série 27 actuellement en commande (30 unités) qui vont améliorer la situation, surtout si l'on tient compte des électrifications en cours ! Cette situation oblige la SNCB à effectuer de nombreux parcours à vide entre gares et ateliers qui possèdent une locomotive planton et les gares déficitaires.

P.A.

M 4

A l'heure actuelle, une soixantaine de voitures M4 de 2e classe sont sorties d'usine. Cette situation a permis à la SNCB d'équiper pratiquement tous les trains de la relation Ostende-Liège-Verviers en matériel de ce type : les rames sont toutes homogènes, sauf la voiture-fourgon, constituée soit d'une voiture-fourgon Eurofima I 6, soit d'une K 2 BD. Rappelons que la SNCB fera construire, sous peu, des voitures M4 AD, puis BD, afin de constituer des rames entièrement homogènes.

R.M.

Encore de nouvelles livrées à la SNCB ?

Le 07.07.80, la locomotive électrique 2629 est sortie de Salzinnes en une nouvelle livrée : complètement peinte en bleu, elle est munie d'une étroite ceinture jaune discontinue, et d'une large moustache jaune sur les faces (comme les 26 jaunes, mais avec montants des fenêtres bleus). Chacun appréciera l'esthétique ainsi créée, dont on ne sait si elle prélude à un changement de politique dans les couleurs utilisées pour la peinture du matériel moteur SNCB.

Trains de la dorsale wallonne Liège - Mons par Charleroi

Depuis le 01.06.80, certains trains assurant cette liaison continuent jusque St-Ghislain. En outre, les intervalles de réutilisation à Mons ou St-Ghislain ont été allongés pour éviter les retards en cascades, chroniques sous l'horaire précédent. De plus, plusieurs rames de cette relation ont été renforcées. Jusqu'au 1er juin 80, la rame de base, en matériel M2, se composait d'une voiture AB, 1 B et 1BD. Certaines rames comptent maintenant 4, 5 ou 6 voitures ; la composition à 3 voitures est devenue rare.

On notera que fin septembre, les trains de cette relation quitteront l'itinéraire Manage-Mons via Braine-le-Comte (ligne 117) pour emprunter à nouveau la ligne 118 via La Louvière, dont la mise sous tension est prévue à cette époque. Dans une étape ultérieure (1982), les trains de la dorsale wallonne iront de Charleroi à Mons par la ligne 112 via la nouvelle gare de La Louvière (Sud).

EXPLOITATION

- 8 -

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES.

Période de février à juillet 1980.

Février.

- Pendant tout le mois, circulation d'un HK-expo dénommé "D'autrefois et de nos jours", faisant arrêt à Bruxelles-Midi - Aalst - Gent-Sint-Pieters - Brugge - Oostende - Roeselare - Kortrijk - Tournai - Ath - Mons - Maïne-Saint-Pierre - Charleroi-S.

Composition : - 1 fourgon générateur "bleu" 3 000 V. (pour l'alimentation de la rame).

- 1 fourgon RIC
- 1 HLE série 20
- 1 voiture M 4 de 1ère cl.
- Les 2 voitures "TREXPO"
- la HL 29013
- 1 voiture GCI.

Le transfert entre ces diverses gares se faisant de nuit à 40 km/h max.

- MARDI 5 : Circulation de 2 HK d'essais entre Gent-Sint-Pieters et Oostende et vice-versa avec croisement mutuel en gare de LANDEGEM à 160 km/h, tous deux remorqués par 1 HLE série 15 et composés de 8 voitures M 4 (1ère et 2e cl).

Motif : études du comportement des vitrages lors de croisements à grande vitesse.

- MERCREDI 27 : Spécial "HK-Conférence" mis en marche entre Brux.-Midi et Oostende pour la présentation à la presse du salon des vacances.

Composition : 1 HLE s. 22 - 1 Eurofima 1ère cl. - SR 1 (bar-dancing) - SR 2 - 1 Eurofima 1ère cl.

MARS.

- Pendant tout le mois, HK-expo "D'autrefois et de nos jours" (voir ci-dessus), se sera arrêté à Ottignies - Tirlemont - Leuven - Mechelen - Sint-Niklaas - Antwerpen-Oost - Turnhout - Hasselt - Liège-G. - Verviers-C. - Huy - Namur - Ciney - Libramont et Arlon.

- JEUDI 7 : Circulation du train royal entre la remise de Forest et Arlon et retour, remorqué par la HLE 2011. Motif : vérification du comportement des HV après une longue immobilisation.

- DIMANCHE 16 : circulation pour le compte du LLOYD-Club de Bruxelles d'un HK Bruxelles-Ciney et retour. Composition : 1 HLE - 3 HV M 4 A - 1 fourgon EUROFIMA - 3 HV M 4 A.
- MERCREDI 26 : Présentation au Ministre et à la presse des nouvelles HV M 4 (2e cl.).
HK spécial composé de 4 M 4 B remorqué par HLE 2240 de Brux.-Midi à Manage pour visite de la chaîne de montage des M 4 aux ateliers B.N., ensuite Manage - Gent-Sint-Pieters pour visite du chantier d'électrification entre Gent et Deinze.

Avril.

- MARDI 1er. Train d'essais Bruxelles - Tirlemont et retour remorqué par 1 HLE série 23. Composition : 1 HV M 4 A - 1 HV M 4 B - 1 HV Corail S.N.C.F. - 1 HV Eurofima - 1 fourgon Eurofima S.N.C.B.

Motif : étude comparative des suspensions.

- MARDI 8. HK de pèlerinage Turnhout - Leuven emprunte l. 29 entre Herentals et Aarschot - ligne classée en cat. 2 - (exploitation simplifiée - HKV font l'objet d'une autorisation exceptionnelle).
- MERCREDI 9 : HK de pèlerinage Neerpelt - Leuven emprunte l. 18 entre Neerpelt et Houthalen (ligne cat. 2).
: HK pèlerinage Maldegem-Leuven emprunte l. 58 entre Maldegem et Eeklo (ligne cat. 2).
- SAMEDI 26 : HL 29013 remorque le HK "Rheingold" (5 HV + 1 PW) de Verviers-C. à Mariembourg et retour via Seraing - Huy - Namur et Charleroi.
- Mardi 29 : un AR S.N.C.F. du type X 4500 circule de Givet à Dinant et retour pour un Comité d'écoles françaises (voyage scolaire).
- MERCREDI 30 : (Ainsi que le 10 et le 15.5) AR S.N.C.F. du type X 2800 + 1 remorque circulent de Jeumont à Liège-G. et retournent le lendemain (vacances Club du 3e âge du Limousin).
- MERCREDI 30 : Acheminement de la rame RAILTOUR (3 Bc 10 + SR 1 + SR 2 + 4 Bc 10) de Forest à Givet (via Namur) et retour le 4.5.
Remorque par HLD 5401 (le 30) et 5205 (le 4.5) de FEO.

MAI.

- LUNDI 5 : La rame TGV n° 4 est présentée à Brux.-Midi, Antwerpen-Caal (le 7) et à Liège-G. (le 8 et 9). Les transferts s'effectuent avec une HLE série 26 remorquant la rame en véhicule au moyen d'un attelage spécial à 80 km/h max.

- MERCREDI 7 : Circulation de l'AR DB double VT 608801 provenant de Heidelberg (RFA) de Aix Hbf. à Mons via Aix - Liège - G. et Bruxelles et retour le vendredi 9 via même itinéraire.

 Motif : inspection triannuelle d'un général US au SHAPE à Casteau.

- SAMEDI 10 : Circulation du HK "Intraflug" provenant de HUNZENSCHWIL (CH.) entre Luxembourg et Brux.-Midi et retour pour le compte des CFF.

 Composition : WR + W Pullman (7 HV)

- MARDI 20 : "déjeuner d'affaires" du "SKÅL-CLUB" à bord d'une rame TEE Paris - Bxl - Amst. effectuant le circuit Brux.-Midi - Charleroi-S. - Jemeppe-S/S. - Ottignies - Leuven - Brux.-Midi - Rame de 9 HV TEE tractée par HLE 26.

- MERCREDI 21 : AR S.N.C.F. double du type X 4750 provenant de Châlons-sur-Marne circule de Givet à Wavre (via Namur) et retour pour acheminement de ± 100 enfants à Bierges (Walibi).

- SAMEDI 24 : Pour l'acheminement d'un groupe de + 100 excursionnistes de Kortrijk à Jemelle, affrètement d'AR 40 triple de Kortrijk et retour le lundi 26. Circule via Oudenaarde - Denderleeuw - Laeken - Brux.-Q.L. et Namur.

- MERCREDI 28 : Inauguration de la traction électrique entre Gent-Sint-Pieters et Kortrijk (1. 75). Train ministériel mis en marche entre Brux.-Midi et Kortrijk remorqué en double traction par 2 HLE 22. Composition : 2 M 4 (A) + 4 M 4 (B).

- JEUDI 29 - Circulation d'un train "Snack-bar" entre Liège-G. et Oostende et retour pour le compte de la firme "Telindus".

 Composition : HLE - 5 HV AK (1 cl.) - 3 WR - 6 AK.

- JEUDI 29 - Circulation d'un AR S.N.C.F. provenant de Paris-N. de Quévy à Brugge : (via Mons et Brux.-Midi) et de Brugge à Tourcoing le lendemain.

JUIN.

- Du 2 au 14, présentation en gare du train-expo "Buchtal" (électroménager) composé de 5 HV-expo DB. Arrêts à Hasselt - Turnhout - Antwerpen-Oost - Leuven - Oudenaarde - Kortrijk - Mons - Charleroi-S. - Namur - Bressoux - Virton et Athus.
- SAMEDI 7 : HL 29013 remorque HK spécial composé de 8 HK "K" de Bruxelles-Nord à Kortrijk et retour, via Dendermonde - Gent-Sint-Pieters - Waregem - Kortrijk - Tournai - Leuze - Zottegem - Aalst et Laeken.
- MERCREDI 11 : Pour acheminer le groupe pop "Fleedwood Mac" de Zurich à Bruxelles pour un concert à Forest-National, un spécial de Luxembourg à Bruxelles, circule avec la composition suivante : 2 WL - 1 ACFP - 1 D CFF.
- DIMANCHE 15 : Pour acheminer un groupe au WALIBI (Bièrges-lez-Wavre), un AR S.N.C.F. du type X 4500 provenant de Montataire circule de Jeumont à Wavre et retour.
- MERCREDI 18 : Circulation pour une firme privée hollandaise de l'AR d'inspection n° 20 des N.S. de Leeuwarden (NL) à Mechelen via Roosendaal (Retour le lendemain).
- MERCREDI 18 : Provenant de Berlin, l'AR double DB VT 608801 se rend à Mons (voir le 7 mai) et retourne à Bruxelles-Midi. Trajet de retour vers Aix le 19 au matin. Toujours le général US...
- MERCREDI 18 : A l'occasion d'une visite des ateliers de la B.N. à Brugge par les Autorités et la presse, HK spécial composé de 3 HV M 4 de 1ère cl. circule entre Brux-Midi et Oostende.
- VENDREDI 20 : A la demande d'un club de fraternité, un train spécial circule de Liège-G. à Liège par Namur - Dinant - Bertrix - Jemelle et Rivage.
Composition : 2 WR NS - 2 WR SNCB - SR 1 - 1 I 4 1ère cl. Remorque : HLD 5211 de A.T.S.D. Bertrix.
- MERCREDI 25 : Pour le compte des Ets. TALBOT, 1 AR SNCF X 4500 + 1 remorque provenant de Bouchain (F.) circulent de Tourcoing à De Panne et retour via Roeselare (l. 66 - 73).
- MERCREDI 25 : Pour acheminer + 2000 marcheurs de Vielsalm à Arlon à l'occasion de la marche du Souvenir, 2 HK sont mis en marche de Schaerbeek Groupe R (lieu de garage des rames) vers Arlon via Liège où a lieu l'adjonction de la double traction diesel nécessaire entre Liège-G. et Libramont (via l. 43 - Rivage - Vielsalm et l. 163 - Gouvy et Bastogne). De Libramont à Arlon (et retour), traction par les HLE 20 de Schaerbeek. Compositions des 2 trains sur lignes 43 et 163 : 2 HLD 55 + 1 HLE 20 + 14 HV "AK" (= 782 t); 2 HLD 55 + 1 HLE 20 + 14 HV "B 8" (= 838 t). A noter que ceci constituait la 1ère circulation de rames tractées depuis plusieurs années sur la ligne 163 (Gouvy-Libramont).

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de janvier à juillet 80.

Di. 20.01 - 6 h 41 - L. 162 - Ciney - Assesse - Bris caténares.

E 1298 Bâle-Oostende CR : 343 t (7 HV) HLE 2301 brise la caténaire au passage. Train bloqué par les fils de contact reposant sur les voitures. Voyageurs transbordés dans E 1198 qui suivait. Continue à C.VT, remorqué par allège diesel. Situation normale rétablie vers 14.00 h.

TEE 91 Bru. Midi - Lux. détourné entre Namur et Arlon par l. 125-130 (via Charleroi-S. et Jeumont) avec adjonction HLE sur parcours SNCF

Lu. 21.01 - 7 h 21 - L. 96 - Forest-Midi - Déraillement HKV.

Z 8605 Geraardsbergen - Brux. Midi - CR : 417 t (9 HV) - HLD 6236 d'Alost déraille des 3 premiers essieux au passage de l'aiguille de la 3e voie Halle-Bruxelles vers la 4e voie à l'entrée de Forest. Pas de blessés. Circulation interrompue sur voie III pendant toute la matinée. Voie accuse serpentage sur + 100 m. Une dizaine de HK supprimés. Quelques-uns sont détournés entre Hal et Bru. Nd. par l. 26-161 (via Moensberg - Boendael - Etterbeek et tête à queue à Bru. Nd vers Liège pour HK directs Mons - Welkenraedt). Cause : Bras de balance de la timonerie de frein de la HL se détache et tombe dans le cœur de croisement de l'aiguillage parcouru.

Ma. 5.02 - 8 h 15 - L. 40 - Visé BAS - Tamponnement HKV.

Z 44551 (Maastricht - Visé) remorqué par HLR des NS s'arrêtant à l'entrée de Visé, les circuits de voie ayant été dérangés par forte pluie, est tamponné à l'arrière par AR n° 46 des NS assurant la relation M 3258 Maastricht - Liège-G. 3 blessés légers - 3 HG de queue dérailés. AR NS fortement endommagé. Cause probable : dérangement des signaux provoqué par les intempéries.

Di. 10.02 - 01 h 00 - l. 130 - Auvelais - Déraillement Transp. Exceptionnel.

Z 187342 Marcinelle-Neerpelt - T. Except. d'l transformateur de 220 chargé sur wagon surbaissé, déraille d'l bogie (5 essieux) sur une aiguille. 2 VP. obstruées - HKV limités à Tamines et à Jemeppe-S/S Bus SNCV navette.

E 233-434 et 331 Paris-Liège et vice-versa détournés entre Charleroi et Namur par l. 124 - 161 (via Braine-l'Alleud - Bru. Midi - Nord - Ottignies) Situation normale rétablie vers 24.00 h. Le même HK avait déjà été indirectement la cause d'un autre accident, la veille, vers 23 h 40, lorsqu'un HKM le suivant au débloc à Châtelineau s'était fait tamponner à l'arrière par une rame voy. à vide, ayant pénétré dans la section occupée, en marche à vue.

Ve. 15.02 - 04 h 25 - l. 96 A - Mons - Echappement HG suivi d'un tamponnement.

E 42745 Quévy - Antwerpen DS. CR : 1127 t - HLE 2203 s'arrête voie en gare pour rupture d'attelage entre 32e et 33e HG, provoqué par tamponnement d'un HG échappé de Quévy dans son sillage.

Voie 4 obstruée par les 2 derniers HG déraillés ainsi que par le HG tamponneur. Cause présumée : non immobilisation du HG déposé à Quévy - Voie étant en pente douce continue, aura fait mouvement, et rattrapé le HK à son entrée en gare à Mons.

Ma. 26.02 - 05 h 00 - Leuven Formation - Collision frontale.

E 48909 Stocatra - Athus - CR : 1600 t (Minéral) HLE 2323 stationnant voie 5 dans le faisceau est tamponné par E 56200 Ronet - Antw. Noord CR : 1759 t (citerne) HLE 2002 + 2601 admis voie occupée. Pas de blessés. Les 3 HLE sont assez endommagées. 3 HG citernes déraillent, dont 1, chargé de chlorure de méthylène, fuit. Service 900 intervient pour prévenir tout incendie. Cause probable : erreur du signaleur.

Ma. 26.02 - 10 h 13 - Huy-Nd - Détresse HKI.

E 430 Köln - Paris-Nd - HLE 1801 tombe en détresse et est remorquée jusqu'à Namur par HLE 2909 du dépôt de Kinkempois. (HLE 2909 sert au transfert épisodique de wagons chargés de pièces de rechange entre l'A.C. de Salzinnes et l'A.T.D. Kinkempois).

A Namur, remplacement par HLE 2021 jusqu'à Jeumont, le CTE planton n'étant pas apte à desservir les HLE série 29.

Ve. 28.03 - 20 h 11 - Bruxelles-Midi - Prise en écharpe.

A l'arrivée du TEE 85 Paris-Nd - Amsterdam, la HLE 40110 SNCF est remplacée comme prévu par la HLE 1503 SNCB. - HLE SNCF évolue en "ZIG-ZAG" pour se rendre côté Forest afin d'assurer TEE 88 Brux.-Midi - Paris-Nd.

HLE évolue normalement vers le pont métallique de la Jonction.

Après quelques minutes, et bien que la CC SNCF ne refoule toujours pas, le circuit de voie se libère, et le TEE 85 prêt au départ vers Amsterdam, démarre, lorsque la HLE est prise en écharpe par la CC SNCF qui effectuait enfin son mouvement de retour. Pas de blessés. 2 HLE avariées. CC 40110 assure néanmoins le TEE prévu. HLE 1503 expédiée à l'A.C. Mechelen. Cause probable : Libération intempestive du circuit de voie.

Je. 10.04 - 03 h 40 - L. 24 - Bassenge - Déraillement HKM dans un tunnel.

Z 82470 - Antwerpen-Kiel - Montzen CR : 480 t (Vin) HLD 5511 - Lors d'une rupture d'attelage dans le tunnel du GEER, le 19e HG déraille et est heurté par la HLD 5155 remorquant le Z 84987 Montzen-Merelbeke CR : 1511 (Charbon) survenant en sens inverse - qui déraille également. Le HG est traîné sur + 200 m. Voie A et B du tunnel labourés sur une grande distance, rendant la voie impraticable. Dans sa course, le HG déraillé a également ébranlé la paroi du tunnel, ce qui fait craindre un effondrement.

Depuis ce jour et J.N.A., toute circulation est interdite via l. 24 et détournée entre Tongeren et Visé et vice-versa par l. 34 - 36 - 40 (via Glons - Liège Palais - Guillemins - Bressoux) en attendant la réfection des voies et du tunnel.

Je. 10.04 - 18 h 30 - L. 50 A - Oostende - Déraillement HV.

Lors de la mise à quai de la rame pour le E 219 (12 HV), poussée par la HLR 8250 d'Oostende, le butoir de fin de voie est violemment enfoncé et la première voiture escalade le quai et enfonce la verrière de la gare, en arrachant la caténaire et les installations de préchauffage électrique. Cause : défektivité probable à l'accouplement de freinage desservi par le manoeuvre qui escortait la rame. A noter que lors des manoeuvres de relevage effectuées par la grue de l'atelier de Merelbeke, celle-ci fut déséquilibrée et se renversa sur la voiture déraillée, ce qui nécessita l'intervention de la grue de 55 t de Schaerbeek, qui tira la grue défaillante et la voiture de leur fâcheuse position...

Me. 14.05 - 12 H 25 - L. 50 A - Anderlecht - Collision suivie d'un déraillement HKV.

Par suite d'un affaissement de terrain à hauteur des travaux de construction d'un pont routier enjambant la voie (+ à hauteur de l'Hopital Erasme), un rouleau compresseur glisse et tombe sur la voie A, où il est violemment percuté par le E 4461 Leuven - Gent-Sint-Pieters, AM 176 - 628 - 636, survenant à ce moment. La 1ère voiture de l'AM 176 déraile complètement et intercepte les 2 voies. On dénombre 3 blessés légers dans le HK. Voies libres à 06.40 h le 15.05.

Je. 5.06 - 17 h 34 - l. 161 D - Ottignies - Bif. Louvain-La-Neuve - Avarie caténaire suivi d'un incendie en sous-station.

Lors du passage du E. 4092 Ottignies - Ottignies L.L.N. - AM : 069 - 144, la caténaire s'affaisse et tombe dans la voie A. Le disjoncteur pour une raison inconnue, ne déclenche pas, et le transformateur de la sous-station alimentant la section incriminée prend feu ainsi que les câbles souterrains reliant la s/station à la caténaire. Toute circulation électrique interrompue sur l. 161 entre Watermael et Gembloux et sur l. 139 entre Leuven et Ottignies de 17 h 37 à 18 h 15.

La s/station est mise hors service J.N.A., l'alimentation se faisant par les s/stations encadrantes de Namur, Leuven, Brux.-Nord - et la nouvelle s/stat. de Watermael, en achèvement au moment des faits.

Trafic reprend avec rt. moyen de 5 à 10 min., avec interdiction de passer en crans shuntés entre Genval et Mont-Saint-Guibert et abaissement de pantos obligatoire à hauteur de ces 2 postes de sectionnement. HKM lourds détournés par l. 125 - 36 (via Namur - Liège-G. - Leuven) ou par l. 130 - 124 - 26 (Namur - Charleroi-S. - Braine-l'Alleud - Etterbeek) - HLE série 20 interdites aux heures de pointe - 1 HLD série 52, 53 ou 54 de l'A.T.D. Ronet en planton à Ottignies allège les HKV lourds en cas de difficultés. Situation normale rétablie le Je. 26.06 dans la nuit par la mise en service de nouveaux câbles reliant la s/station.

Sa. 7.06 - 9 h 15 - l. 25 - 27 - 52 - 59 - Berchem - Avarie caténaire entraînant dérangements signalisation suivis de déraillements.

Un pigeon ayant provoqué un court-circuit à un isolateur de la caténaire à Berchem, les câbles d'alimentation prennent feu dans le caniveau, boutant le feu aux câbles E.S., dérégulant toute commande des aiguillages et des signaux dans la zone comprise entre Antwerpen-Centraal, Oost et Berchem. Tout trafic paralysé sur lignes 25, 27, 52 et 59 à l'arrivée ou au départ de cette zone. HK limités au DAM (l. 12), à Lier (l. 15-16) à Kontich (l. 25-27) à Antw. Kiel (l. 52) et à Zwijndrecht (l. 59). Navette - Bus. A 10 h 05, à Kontich, lors d'une manoeuvre de la rame du E 5608 (omnibus Brux.-Midi - Antwerpen-C. limité), la caténaire tombe sur les 2 AM (058 + 035) qui prennent feu. Sinistre sera rapidement maîtrisé.

A 10 h 48, le E 5560 Antw.-Caal - Brux-Midi (AM 834) fait "bivoie" dans le grill d'Antwerpen-Caal, sur une aiguille fonctionnant lors du passage de la dernière HV (4e), le dernier bogie de la dernière HV se retrouvant - sans dérailler - sur la voie parallèle.

A 17 h 56, le E 1767 Roosendaal - Oostende (AM 844) déraille à Berchem lors de son entrée en gare, par suite d'une aiguille manoeuvrant intempestivement sous le train. La dernière HV déraille, se détache du HK, renverse plusieurs signaux et s'immobilise en travers des voies A l. 59 et B ligne 25. Trafic reprend le 8.06 vers 6 h 20, après relevage du matériel déraillé et réfection des câbles brûlés.

Tableau des perturbations enregistrées le 7.06:

HK	l. 12	l. 25	l. 27.14.15.16	l. 52	l. 59
Supprimés:	26	46	21	21	22
Limités:	7	24	7	8	27
Retardés:	48	41	14	2	13

(voir abréviations page suivante)

Une nouvelle ligne touristique ferroviaire en Belgique

Voie : 1m435 Cadre : Chemin de Fer Industriel de Vilvoorde
Exploitant : asbl M.S.T.B.

Museumstroomtrein der twee Bruggen

Renseignements : M. J. Duvivier, Rekerstraat, 9 1712VLEZENBEEK

Les installations ne sont pas encore actuellement ouvertes au public.

Exposition philatélique

Du 13 au 20 septembre 1980, dans le cadre du Millénaire de la Principauté de Liège, se tiendra au Palais des Congrès de Liège une exposition philatélique dans laquelle une section sera consacrée au thème ferroviaire (en particulier timbres SNCB)

Liste des abréviations utilisées.

HKV : Train voyageurs
Z : train remorqué en traction diesel
E : " " " " électrique
NS : Nederlandse Spoorwegen (Chemins de fer Hollandais)
AR : Autorail
HG : Wagon
HV : voiture
CR : Charge remorquée
HLE : locomotive électrique
HLD : " diesel
HLR : " " de manoeuvre
A.C. : Atelier Central.
A.T.D. Atelier de Traction diesel
J.N.A. : Jusqu'à nouvel avis.
C.V.T. : Contre-voie.

Dikkenet 747

Suppression de trains pendant les vacances

Certains trains de service intérieur sont supprimés entre le 30 juin et le 29 août, pour permettre d'accorder les congés au personnel roulant. Le problème sous-jacent de manque de personnel, et de manque de candidats aux examens, surtout en Wallonie et malgré le chômage très important que nous subissons reste donc posé.

La SNCB a en tous cas dû faire marche arrière pour un des trains supprimés, suite aux plaintes de la clientèle. En effet, le train 3141 Liers-Charleroi (premier train de la journée sur cette relation), supprimé le 30 juin, a été remis en service le 7 juillet entre Liège Guil et Charleroi. Il faut dire que cette suppression était illogique et ne correspondait pas aux critères définis par le Conseil d'Administration. En effet, il s'agit du premier train de cette relation : il n'y a pas de train de remplacement dans la demi-heure qui précède ou qui suit (le train suivant part à 6h40 pour une arrivée fort tardive à Charleroi pour la première relation de la journée). De plus, et l'affaire se corse ici, cette suppression ne procurait aucun gain de personnel, puisque la locomotive du 3141 roulait à vide de Liège à Charleroi avec chef-garde à bord. Les technocrates du service des horaires avaient simplement considéré que c'était le parcours d'équilibre du train 3195 dont la suppression est plus compréhensible : on économise une prestation de conduite de Ronet et la rame est acheminée de Charleroi à Liège par un train de messageries, ce qui explique le report du 3141 de Liers à Liège Guillemins.

On regrettera que la SNCB n'ait pas publié la liste des trains supprimés dans son indicateur officiel du 1/6/80 (un mois avant la date des suppressions !).

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 27 juin 1980, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé l'acquisition de 500 wagons à déchargement automatique rapide pour le transport de charbon vers des centrales électriques.

Il a marqué son accord pour l'exécution d'une série de travaux, notamment : le renouvellement des ponts surplombant les voies à Nivelles, aux km 32.610 et 33.607 de la ligne Charleroi Bruxelles, et de la superstructure du passage supérieur situé sur la ligne Dinant - Bertrix, à Ponderôme; l'établissement de deux passerelles au pont situé à Marcq sur la ligne Tournai - Bruxelles; le renouvellement de la couverture de l'entrepôt en gare de Herbesthal; la peinture des pylônes et des poutrelles Grey dans quatorze gares du groupe de Mons; la télécommande de postes répartiteurs subordonnés à Monceau, Piéton, Bascoup, Lobbes et St-Ghislain; la modernisation des installations d'éclairage du faisceau et des fosses de visite à l'atelier des voitures à Mons; l'installation de l'équipement électrique des sous-stations de traction de Montzen, Piéton et Visé ainsi que l'extension de l'équipement de celle de Welkenraedt; l'électrification de la ligne Kôntich - Lierre; l'aménagement des installations de voies en gare de Bouwel et l'établissement de chemins latéraux; l'adaptation de la plate-forme des voies de la section Louvain - Gelrode de la ligne vers Hasselt; la construction d'un nouveau passage inférieur à la Paenhuisstraat et le comblement du passage inférieur existant à la Molenstraat, à Hasselt (St-Lambrechts-Herk), en vue de l'établissement de la deuxième voie vers Alken; la construction d'un passage supérieur et l'appropriation de l'assiette de la voie en vue de la suppression de trois passages à niveau à Diest; l'aménagement intérieur de l'atelier de traction diesel d'Anvers Dam; la construction d'un bâtiment pour la formation professionnelle à l'atelier central de Malines; la pose de câbles en vue du verrouillage d'aiguillages et l'arrêt automatique des trains sur le groupe d'Anvers; des travaux de câblage et de signalisation pour l'établissement d'une cabine "tout relais" en gare de Diest ainsi qu'entre les bifurcations Noorderlaan et Ekerse Dijk à Anvers, en vue de la pose

ligne Anvers Bassins et Entrepôt

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges s'est réuni le mardi 15 juillet 1980, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Il a approuvé l'acquisition de 90 voitures supplémentaires de deuxième classe, type M 4, pour le service intérieur et a examiné le programme de construction de matériel roulant pour la période 1980-1985.

Il a marqué son accord aussi sur une série de travaux concernant notamment : la deuxième phase de modernisation des installations de la gare de La Louvière Sud, comportant l'établissement de nouveaux quais, d'un couloir sous voies et d'un bâtiment provisoire pour voyageurs; la construction d'un bâtiment de service à l'atelier de traction de Ronet; des travaux de signalisation dans les gares de Montzen, Stoumont et Trois-Ponts, ainsi qu'aux abords du tunnel de Remouchamps; la pose de câbles à Charleroi Sud et à Ottignies; l'établissement d'une deuxième voie sur la section Hasselt - Alken de la ligne vers Landen; le déplacement de la cour aux marchandises de la gare de Mol; la construction d'un passage supérieur sur la ligne Anvers - Termonde, en vue de la suppression du passage à niveau n° 29 A à Boom; les travaux de peinture des parties métalliques de trois ponts situés sur la ligne Mol - Hamont; l'installation d'un poste de transformation à haute tension dans les gares d'Aarschot, Testelt, Diest et Schulen; l'équipement électrique des postes de sectionnement de Schulen, Bilzen, Alken, Bruges Maritime, Blankenberge et Knokke et le montage de disjoncteurs 3 kV dans divers postes de sectionnement et sous-stations de traction; l'extension des installations sanitaires de l'atelier de voitures à Malines.

AVIS TRES IMPORTANT A NOS MEMBRES

Un certain nombre de membres n'ont pas encore renouvelé leur cotisation pour 1980 ! La modicité de celle-ci (70 FB pour le Benelux, 100 FB autres pays) ne nous permet pas d'envoyer un rappel nominatif à chacun. Or, nous procédons actuellement à la mise à jour de notre fichier.

Vérifiez donc bien si vous possédez votre carte de membre 1980. Dans la négative, payez d'urgence votre cotisation. Dans le cas contraire, ceci est le dernier Trans-Fer que vous recevez, et nous vous disons avec regret... adieu !

LA SNCV

Groupe des Deux Flandres

La motrice articulée prototype est arrivée au littoral, pour essais, au début de ce mois de juillet.

H.A.

Groupe du Hainaut

Renouvellement de la voie entre La Louvière et Binche

Au 26.06.80, le renouvellement de la voie était en cours à Binche, route de Charleroi et à La Louvière, rue du Gazomètre. La voie était placée entre Bouvy et Trivières (dépôt) sauf les aiguillages, de même que entre Péronnes station et Binche cimetière. Il n'y avait plus de fil aérien entre La Louvière et Binche et on commençait à enlever les anciens poteaux.

Draisine nouvelle

Au début de l'année 1980, est arrivée d'Autriche une draisine diesel neuve, équipée d'un système électronique de mesure de la voie. Elle porte le numéro 9594. Elle a déjà roulé entre Anderlues et Charleroi - Sud - Ouest - Piges. On l'a aussi aperçue le 26 juin entre le dépôt d'Anderlues et le monument, accompagnée d'une motrice électrique dont le rôle était d'allumer et d'éteindre les signaux.

Ouest - Piges

Pendant le week-end des 28, 29 et 30 juin 1980, les entreprises ETS devaient raccorder les voies à la Chaussée de Bruxelles (Dampremy) pour accéder aux deux nouvelles stations du pré-métro de Charleroi : Piges et Gare de l'Ouest.

9171

Cette motrice est arrivée transformée le 17 juin 1980 au dépôt de La Louvière, en vue de l'écolage du personnel de ce dépôt. Elle devrait ensuite rouler sur les lignes du Centre.

On rappellera enfin, pour terminer ce tour d'horizon sur les travaux dans ce secteur de la SNCV, que des travaux de remplacement de voies sont en cours entre Courcelles Trioux et Trazegnies rue de l'Epine (ligne 80) (durée prévue assez longue) et entre Anderlues (roi des Belges) et Anderlues (Monument) (lignes 89 et 90). Voir à ce sujet Trans-Fer n° 14, page 32.

Pierre GILSOUL
26-06-80

Courrier des lecteurs

M. G.L. de Mamer (Gd Duché) s'étonne du fait que la SNCB ne fasse rouler que la locomotive à vapeur 29.013 alors qu'elle a possédé tant d'autres machines.

Et pourtant, il en est bien ainsi. Seule, la 29.013 est en ordre de marche malgré toutes les machines conservées par ailleurs. En effet, les autres locomotives préservées ont été restaurées par l'A.C. Malines au niveau de la carrosserie, mais non au point de vue chaudière. Il faut savoir en effet qu'en Belgique, la législation relative aux chaudières est très stricte : celles-ci doivent être timbrées tous les trois ans.

Oui, il faut abandonner un beau rêve...

H.A.

La liaison projetée entre La Panne et Adinkerke (SNCB)

Il nous paraît utile de reproduire in extenso un article issu du Pourquoi Pas n° 3209 du 29 mai 1980. Nous ne saurions trop encourager chaque membre à défendre son point de vue sur cet article en écrivant par exemple à Monsieur le Rédacteur en Chef du Pourquoi Pas, Bd. E. Jacquain, 1000 Bruxelles.

H.A.

NOUVELLES BIZARRERIES A LA PANNE

Drôle de tram !

● Nous nous en voudrions de troubler par des problèmes d'intendance, un esprit aussi brillant que celui de M. Spitaels, mais son nouveau mandat de ministre des Communications risque de lui procurer quelques déboires immédiats. Hé hé ! ce n'est pas tellement facile que de reprendre l'héritage du colonel Chabert. Ce dernier, par exemple, s'était mis sur le dos une bien ennuyeuse affaire : le remplacement des tramways du littoral.

C'est là une chose nécessaire, car le matériel employé était de plus en plus dépassé, tout à fait dans le style militaire de 1914, 8 chevaux pour 20 hommes, mais quelles complications !

CETTE comparaison guerrière sera tout à fait de mise puisque, désormais, les tramways du littoral, leur modernisation et certains projets d'extension, risquent de susciter des conflits dignes de ceux qui opposèrent les Couvinois à Guy Mathot à l'époque des barrages.

C'est à La Panne, où les habitants réclament déjà depuis des années un contournement de la ville, pour pallier aux inextricables encombrements des mois d'été, qu'une inquiétude nouvelle vient de se pointer.

Il est, en effet, question de prolonger le parcours du tram jusqu'à la gare d'Adinkerke. Cette intéressante opération détruirait sur son passage, sentiers et pistes cyclables. D'autre part, la future ligne « raserait » littéralement les maisons dont les habitants seraient réveillés dès cinq heures du matin par un bruyant et incessant charivari.

Le plus déroutant, c'est que cette initiative que rien ne semble vraiment justifier, mettrait à mal une région, actuellement paisible, et accentuerait encore les dangers de la circulation pour les enfants, nombreux dans le coin.

Certains pourraient s'étonner de cette persistance à prolonger ladite ligne. Or, déjà, d'aucuns se posent d'étranges questions.

Quelle attraction !

En effet, la moyenne d'occupation est déjà très limitée à partir de Nieupoort. Dès lors, pourquoi consentir à ce nouvel investissement de plusieurs centaines de millions afin de desservir une gare d'Adinkerke pratiquement déserte toute l'année ?

(. . .)

Cela dit, M. Spitaels, bon gré mal gré, devra se pencher sur ce genre de problème. Il trouvera ainsi dans ses dossiers une demande faite à la Brugeoise Nicaise d'étudier, toutes affaires cessantes, un prototype destiné à remplacer les anciens tramways du littoral.

Pour l'instant, c'est comme l'Arlésienne ! On en parle tout le temps et on ne voit rien venir.

Au vrai, plusieurs systèmes ont déjà été envisagés. Le monorail qui s'est révélé trop cher, un convoi articulé considéré comme trop bruyant, et la formule trolleybus, monté sur pneu. Cette idée, qui semblait la plus intéressante, a été sabordée pour d'obscures raisons (1). En définitive, M. Chabert a tranché pour le rail classique qui, selon les techniciens, et par insuffisance d'empattement, offrira en prime aux passagers une amusante impression de balançoire. Pour déjà leur donner le goût du « Meili » ?

D'aucuns redoutent, qu'en prime, on en reste à une technique fort dépassée qui agrémentera le littoral d'une forêt de nouveaux et colossaux caténaires en béton, coiffés d'une ample toile d'araignée de câbles et d'isolateurs. Il suffit d'aller admirer cette infrastructure, déjà mise en place à Middekerke, pour avoir une idée du sort réservé aux autres centres-ville du littoral. Dès lors, et Dieu sait pour quelles obscures raisons, quand nous verrons saccager en prime, à coups de centaines de millions, le charmant coin d'Adinkerke, nous comprendrons mieux la levée de bouilliers qui va se produire du côté de la côte. ♦

(1) Par exemple, le manque de chauffeurs diplômés (sic).

Fusion prochaine SNCB - SNCV ?

Le ministre des Communications, M. Spitaels, a annoncé récemment la possibilité d'une fusion entre les deux grandes entreprises belges de transport public. La nouvelle étant de première importance, nous en publions la relation que le journal "La Meuse" du lundi 14 juillet 1980 en a faite. Affaire à suivre, d'autant plus que le ministre a déclaré à la RTBF que le plan de restructuration devrait être complètement revu à la lumière de ce nouvel élément...

Les discussions en vue de réaliser la fusion de la Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.) — qui occupait en 1979 un effectif de 62.000 agents — et de la Société nationale des chemins de fer vicinaux (S.N.C.V.) — 8.200 agents en 1979 — ont été entamées samedi matin.

C'est ce qu'a annoncé à 12 h 30, samedi toujours, M. Spitaels, vice-Premier ministre et ministre des Communications.

Il a souligné que :

1) La réunion de la matinée témoignait de sa volonté de consulter préalablement les parties intéressées par cette fusion progressive : les directions générales de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V., bien entendu, mais aussi les quatre organisations syndicales (deux socialistes et deux chrétiennes) représentatives au personnel des deux sociétés ainsi que les trois conseils économiques régionaux (qui étaient représentés par leurs présidents).

2) Cette réunion a permis de dresser l'inventaire des points de vue de chacun des intéressés à propos de la fusion.

3) Toutes les difficultés inhérentes à une telle fusion — qui doit permettre une amélioration des transports en commun sur deux plans intimement liés : le service à la clientèle et la rentabilité — ne sont évidemment pas résolues. Aussi quatre commissions vont-elles être mises en place. Leur mission : « débroussailler les problèmes » dans les domaines de l'exploitation au sens large, des finances et des investissements, du personnel et des questions juridiques. Les rapports des quatre commissions devraient être présentés lors d'une nouvelle réunion plénière qui se tiendra à la mi-octobre.

4) Les droits du personnel de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. seront sauvegardés.

« La promotion des transports en commun devra rester un des objectifs primordiaux de la politique en matière de transports. Dans ce but, seront élaborés un programme d'actions global ainsi qu'un plan concernant la politique à suivre à moyen terme. Des mesures seront mises en œuvre en vue d'assurer une intégration progressive entre les sociétés de transport public, qui présentent un indéniable caractère de complémentarité ».

M. Spitaels a rappelé ce passage de la déclaration gouvernementale, ajoutant que la politique de coordination menée entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V. ne pouvait pas donner plus que ce qu'elle a donné jusqu'ici.

Il a encore déclaré que :

● La réorientation en faveur des transports en commun est une « pièce maîtresse » d'une politique rationnelle adaptée aux circonstances actuelles. « La voiture particulière consomme par voyageur-kilomètre 3,6 fois plus d'énergie que le chemin de fer. Même le transport routier absorbe 2,7 fois plus que le ferroviaire par tonne-kilomètre cette fois ». De plus, les transports ferroviaires offrent la possibilité des sources énergétiques primaires autres que les hydrocarbures.

● La restructuration des transports en commun commence par l'amélioration de l'instrument existant. Amélioration du service à la clientèle en offrant un meilleur confort, une régularité plus effective, une fréquence accrue.

● Un autre aspect essentiel impose une politique de restructuration : il devient de plus en plus difficile pour les finances publiques de supporter la charge des déficits d'exploitation. « Le statu-quo est en passe de devenir intenable et si nous ne prenons pas les devants, des propositions de privation des transports en commun ou du moins d'une partie de ceux-ci feront surface ». Donc, il faut faire un effort de rentabilisation, en brisant le cercle vicieux bien connu : diminution du nombre d'usagers, donc diminution des recettes, donc restriction des services, donc nouvelle déaffection du public...

Davantage de clients, meilleures recettes

En revanche, si un meilleur service est offert, il entraînera un accroissement de la clientèle, donc des recettes. L'effort de rentabilité en deviendra plus aisé.

● Les effets à attendre de cette fusion S.N.C.B.-S.N.C.V. devraient être :

a) Une parfaite harmonisation des horaires pour l'usager amené à faire usage successivement du train et du bus.

b) L'uniformisation des politiques tarifaires.

c) Une rentabilité améliorée par le regroupement de services poursuivant des objectifs semblables et une globalisation des grands marchés (notamment les achats de biens de consommation).

d) La rationalisation d'investissements concernant les deux sociétés actuelles par des projets d'infrastructure communs, comme par exemple des gares routières à intégrer dans des stations de chemin de fer.

De tout cela, il devrait résulter une diminution sensible des frais fixes — mais sans diminution du personnel.

« Il est tout à fait possible d'utiliser le potentiel humain ainsi libéré à d'autres tâches de manière à obtenir un accroissement de la production, en l'occurrence des services rendus à la clientèle » a dit le ministre des Communications. « La diminution des frais fixes serait compensée par une augmentation des frais proportionnels, pour le plus grand bien de la rentabilité ».

Des difficultés à surmonter dans la réalisation de cette fusion S.N.C.B.-S.N.C.V., il y en aura.

Mais M. Spitaels a tenu à assurer que les agents actuellement en fonction n'ont « aucune crainte » à avoir en ce qui concerne leur futur statut. « La nouvelle société issue de la fusion reprendra les obligations contractées par les anciennes sociétés à l'égard de leurs personnels respectifs ».

Dans la pratique, des problèmes se poseront fatalement, comme ceux, par exemple, des modifications d'affectation.

Au point de vue technique, des difficultés d'adaptation se présenteront aussi. « La fusion donnera naissance, à côté d'améliorations automatiques, à des anomalies ponctuelles », a dit M. Spitaels.

HISTOIRE

La société des Transports Intercommunaux de Charleroi "S.T.I.C."

Le 31 août 1881 fut constituée la S.A. "CHEMINS DE FER VICINAUX BELGES" ayant pour objet l'acquisition, la construction, l'exploitation de tramways et de chemins de fer économiques à traction animale ou mécanique en Belgique et leur prolongement dans les pays limitrophes.

Cette Société reçut les concessions des lignes de Charleroi à Gilly et Montigny-sur-Sambre et des demandes en concession de lignes vers Monceau et Couillet.

Les fondateurs s'engageaient à construire et armer les lignes concédées.

En dehors de ce réseau dit " de la banlieue de Charleroi " la société exploitait à Bruxelles, la ligne de Schaerbeek à la porte de Ninove, également en traction " chevaline ". Le siège social était situé au 43 de la rue des Fabriques à Bruxelles.

En 1895, les recettes d'exploitation furent de 173.973 francs et en 1896 de 181.407 francs.

A Charleroi, la ligne de Gilly partait de la rue de l'Ecluse, empruntait la rue du Pont Neuf, puis le Boulevard Audent le long du Parc, la Place de la Ville-Haute, la rue des Cavaliers (actuellement rue de la Régence), franchissait la porte de Waterloo pour se diriger vers Gilly-4-Bras par la Grand'rue.

La traction chevaline était utilisée sur le tronçon " Porte de Waterloo-Gilly " tandis que les trains étaient pris en charge par une machine à vapeur entre le terminus de la rue de Marcinelle et la Porte de Waterloo en raison de la forte déclivité.

Les départs s'effectuaient de 15 en 15 minutes.

La ligne vers Montigny-sur-Sambre avait son terminus au carrefour des Jésuites et empruntait le même itinéraire que l'actuelle ligne 5 vers la Place de Montignies.

Le dépôt se trouvait à Bosquetville et abritait 7 ou 8 locomotives à vapeur livrées par St Léonard à Liège et ayant circulé sur le réseau urbain de Liège. Toutes les remorques étaient de même modèle court" à 2 essieux avec plateformes ouvertes.

Dès l'inauguration, il y eut peu de fréquentation en raison des tarifs élevés (0,40 F. de la rue de Marcinelle à Gilly-4-Bras).

A cette époque, le transport était un luxe et les ouvriers se déplaçaient à pied.

En 1882, le personnel se composait de :

1 Directeur
1 Chef des voies
1 Contrôleur
1 Comptable
1 Chef de dépôt
8 machinistes
8 chauffeurs
8 receveurs
18 ouvriers

Les bureaux se trouvaient au premier étage de l'immeuble situé au coin des rues de Montignies et du Pont Neuf à Charleroi.

En 1882 et 1883, une ligne à traction chevaline existait entre la Place Buisset et la rue de Marcinelle, par la rue du Collège. Elle fut supprimée quand la ligne entre la rue de l'Ecluse et la Gare du Sud fut mise en service, le tram à vapeur de Gilly étant alors prolongé jusque Charleroi-Sud, par le quai de la Gare.

Ces trois lignes étaient à grand écartement (1,435 m)

Entre 1886 et 1902, la S.N.C.V. construit quatre lignes à voie métrique avec exploitation par trains vapeur :

- 1° - ligne de Charleroi-Sud à Mont.Sur.Marchienne (Place.)
- 2° - ligne de Charleroi (Prison) à Marchienne et à Montignies-le-Tilleul (Charelle)
- 3° - ligne de Charleroi (Prison) à Jumet (St.Antoine)
- 4° - ligne de Lodelinsart (Bon Air) à Châtelet.

La traction électrique en courant continu 500 volts se substitue progressivement à la traction vapeur sur ces lignes et on voit apparaître, dès 1900, les motrices K52 à K95 équipées de 2 moteurs de 27 chevaux. Ces voitures ont été fabriquées par " Electricité et Hydraulique " à Charleroi (Julien DULAIT)

Ces lignes électriques étaient alimentées à partir de l' Usine " construite dans le dépôt S.N.C.V. de Charleroi.

La ligne de Châtelet recevait aussi son énergie d'une petite sous-station située dans un bâtiment qui existe toujours " rue du Tram " près du dépôt S.T.I.C. de Genson.

En 1903, la concession des lignes de Gilly et de Montigny fut remise en adjudication en vue de l'électrification.

La présence du réseau S.N.C.V. à voie métrique et la nécessité de remplacer la totalité du matériel roulant firent convertir la voie normale en voie métrique.

La " S.A. DES RAILWAYS ECONOMIQUES DE LIEGE-SERAING ET EXTENSIONS " reçut la concession pour une durée de 35 ans à partir du 28 septembre 1903.

Un dépôt-atelier fut construit à Montigny-sur-Sambre au lieu dit " Genson " à la limite de Gilly. Il est toujours utilisé pour les autobus de la S.T.I.C.

Le 4 juillet 1904, mise en service de la ligne électrique de Charleroi-Sud à Gilly-4-Bras.

Le 17 octobre 1904, une nouvelle Société fut créée " LA S.A. TRAMWAYS ELECTRIQUES DU PAYS DE CHARLEROI ET EXTENSIONS ".

Le matériel était équipé de la prise de courant par perche et roulette mais il a fallu remplacer les perches par des archets en raison des dégâts provoqués par le " déraillement " des roulettes.

Le mercredi 1er mars 1911, la ligne de Gilly est prolongée de 2,15 Kms jusque la rue de Soleilmont.

Le service est assuré par les motrices 201 à 205, 215 à 223, et par les remorques 1 à 12 construites chez " Franco Belge " à la Croix.

L'ouverture des lignes de Couillet a lieu le 29 novembre 1911 à 8 heures du matin.

Les tramways partent de la station de la Ville-Haute (rue Isaac) vers Couillet Queue (ligne 9) et vers Couillet-Montigny (ligne 8)

Le 5 décembre 1911, les T.E.P.C. reçoivent la concession des lignes de Couillet pour une durée de 50 ans.

Depuis 1904, les lignes S.N.C.V. de la banlieue de Charleroi sont exploitées par les T.E.P.C. avec le matériel et le personnel de la S.N.C.V.

La ligne 4 (Charleroi-Sud - Gilly - Châtelaineau-Care) fut mise en service en 1918 grâce à une convention signée entre la S.N.C.V. et les T.E.P.C. mais supprimée le 31 décembre 1923 malgré les protestations des usagers.

Le 1er janvier 1923, la S.N.C.V. a repris elle-même l'exploitation de ses lignes et a récupéré son matériel roulant qui se composait de :

<u>Motrices</u>	9052 à 9085	- moteur EHT 523	de 27 ch.
(79)	9114 à 9131	- moteur EHT 3	de 30 ch.
	9191 à 9199	} - moteur de 37 ch.	
	9205 à 9211		
	9411 à 9425	- moteur ACEC 51	de 45 ch.

<u>Remorques</u> (électriques) (34)	A 1643 à A 1646 A 1679 à A 1696 A 1733 à A 1744 A 8706 à A 8710 A 8721 à A 8724	} } } } }	fermées. ouvertes.
<u>Locomotives.</u> (8)	H1 46, 48, 49, 50 H1 140 H1 177, 178, 179		
<u>Remorques.</u> (30)	A114, A121 à 127, A130, A147, A542 à 544 A548, A549, A551, A567 (E), A568 à A570 A622 (E), A704, A752 (E), A754(E), A756 (E) A757, A776 (E), A806, A810		
<u>Fourgons.</u>	A 2319, A2315, A2389, A2390		
<u>Wagons.</u>			
a) haussettes (35)	: A5727 A5730 à 5733 A5863 à 5866 A4720 à 4723		
b) fermés (6)	: A7707 A7772 à 7775 A7864 et 7865		
c) plats (4)	: A7117 et A7118 A7219 et 7220		

(E) = les remorques vapeur marquées de la lettre E sont équipées de l'éclairage 600 V. et en service sur les lignes électriques.

La ligne 4 fut remise en exploitation le mardi 17 septembre 1929, après de nombreuses démarches.

La S.N.C.V. cédait aux T.E.P.C. 3 motrices type " TASHKERT " construites en 1911 aux usines Ingels et ayant circulé sur les lignes monophasées " Mons - Boussu " (A9792, A9793, A9794) qui devinrent respectivement 250, 251 et 252 T.E.P.C.

Ces voitures ont assuré le service de la ligne 4 dès le mois de décembre 1930 et 5 agents S.N.C.V. sont passés aux T.E.P.C.

La S.N.C.V. a construit une boucle à Châtelineau-Gare afin de pouvoir prolonger les services limités aux " Six-Bras "

Les 3 motrices 250 - 251 - 252 sont restituées à la S.N.C.V. en 1955.

Le 25 février, les 3 motrices sont reconduites au dépôt de Jumet, via Gilly-4-Bras et la ligne 56.

La ligne 8 sera prolongée de Couillet-Centre à Châtelet en 1925 - 1926 tandis que la ligne 9 sera prolongée de Couillet-Queue à Loverval en 1933.

La ligne 6 " Charleroi-Sud à Montignies-Neuville " fut construite en plusieurs étapes.

Le 19 janvier 1926, fut inauguré le tronçon Charleroi-Sud - rue Bayemont long de 2,900 km.

En novembre 1929, les trams de la ligne 5 (Jésuites - Montignies-Place) continuent jusque Charleroi-Sud.

En 1929 également, la ligne de " Gare du Nord " à " Lodelinsart " est construite et on commence l'étude de son prolongement vers Jumet-Houbois.

Le dimanche 5 juillet 1931, la ligne 7 est prolongée du " Vieux-Campinaire " à Fleurus-Centro "

Le parcours " Charleroi-Sud " à " Fleurus " coûtait à cette époque 2F90 en 2^e classe et 3F15 en 1^{ère} classe.

A Fleurus, la correspondance était assurée avec la ligne S.N.C.V. (Fleurus - Osoz - Namur) exploitée en vapeur puis en autorail puis électrifiée (ligne 67, Charleroi-Namur)

En novembre 1933, la ligne 15 (Charleroi-Sud - Montigny Place -Châtelineau - Wilson) est mise en service dès que le viaduc sur la ligne de Châtelineau-Fleurus est terminé.

En 1934, on met en service la ligne de Lodelinsart à Jumet (Houbois) rue Dewerpe, qui sera prolongée le 26 juin 1939 jusque la Place Loriaux.

En juillet 1937, la ligne 6 est prolongée jusqu'à la rue du Trieu Kaisin.

Le réseau électrique des T.E.P.C. reste alors stable pendant 19 ans.

ALIMENTATION ELECTRIQUE DU RESEAU.

Le courant 600 v. est fourni, dès 1904, par le poste HT de Montignies-Sur-Sambre.

Les extensions du réseau ont exigé la construction d'une sous-station T.E.P.C. pour l'alimentation de la ligne 7; la plus longue du réseau

La charge importante du réseau de Couillet aux heures de pointe est reprise par une sous-station automatique T.E.P.C. installée à Couillet dès le mois de MARS 1946 ; les vieux câbles souterrains de 1911 ne suffisant plus.

MATERIEL T.E.P.C. / S.T.I.C.

En 1959, le trafic était assuré par 37 motrices et 20 remorques.

- 25 motrices 401 à 425 construites aux Ateliers d'Ostende entre 1942 et 1945. équipées de 2 moteurs de 75 ch. et d'une capacité de 91 voyageurs.
- 12 motrices 300 à 311 construites par les Ateliers de Nivelles en 1930 - 1932 équipées de 2 moteurs de 65 ch.
- 12 remorques 1 à 12 modernisées en 1951, d'une capacité de 80 places (type Gilly) construites par " Franco-Belgo " à la Croyère en 1904 (avec plate-forme ouverte à l'origine)
- 8 remorques 37 à 44 modernisées en 1952, d'une capacité de 84 places (type Couillet) construites par " Baume et Mercier " en 1915.

Les rampes très dures sur toutes les lignes interdisent pratiquement la traction de deux remorques en service régulier. A titre exceptionnel, deux remorques circulaient entre la rue de la Régence à Charleroi et Taillis-Prés à Châtelineau (Ligne 2).

LES AUTOBUS.

La ligne 6 fut exploitée par des autobus dès le 18 octobre 1958 mais quelques tramways ont continué à circuler sur cette ligne pendant plusieurs mois, par manque de matériel.

Ce fut le tour de la ligne 4 le 1er juin 1969.

A partir de ce moment, la mise en autobus de tout le réseau est pratiquement décidée.

Les lignes 8 et 9 sont complètement converties en autobus le 1er juillet 1972.

Le 1er juillet 1973, les autobus remplacent les trams sur la ligne 7.

Le 1er mai 1974, la ligne 2 est exploitée en autobus mais, faute de matériel, quelques motrices continuent à circuler le matin et le soir pendant quelques semaines.

Le 30 juin 1974, la ligne 15 est supprimée à son tour et le dernier tram (motrice 408) rentre au Dépôt définitivement.

La motrice 263 a été conservée pour le musée des transports à Bruxelles de même que la 407 et la 310.

Les motrices 402 et 423 ont été transférées sur un réseau touristique français accompagnées de la remorque 1.

Les remorques 2 - 5 - 8 - 12 ont été transférées sur un réseau touristique belge de la vallée de l'Aisne tandis que les remorques 38 - 41 - 42 ont franchi la Manche à destination de l'Angleterre.

Les remorques 40 et 44 ont été vendues à un industriel de Normandie pour le transport du personnel dans une mine à ciel ouvert.

Le reste du matériel a été démolé.

3è édition.

Document STIC

Le 21.04.1976.

Note du GTF asbl

Le GTF asbl a publié des photos du matériel tramway de la STIC : voir à ce sujet la série de diapositives n° 71 (Châtelet - croisement tram STIC et SNCV) et la série de cartes-vues n° 55 (motrice 300 des TEPC en 1935 à Charleroi).

Diapositives n° 71 (6 dias) : 95 FB envoi compris
Cartes-vues série 55 (12 cartes) : 95 FB envoi c
au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions,
4000 Liège. Etranger : ajouter 5FB ; procédure d
commande en page de couverture.

LES TOURISTIQUES

CFV3V : nouveauté :

=====

Le CFV3V a acquis une locomotive diesel à 2 essieux provenant de la S.A. GLAVERHEL -Usine de Houdeng. Cette locomotive a été fabriquée par A.B.R. (Familleureux) en 1964 -n° fabrication: 2274- Moteur Cummins (Great Britain) n° 153624 part 144257. ce moteur développe une puissance de 200 CV. La vitesse maximum de la locomotive est de 15 km/h. Le transfert de l' A.B.R. avec deux loco vapeur (la CA 04 et la MF 03) eu lieu le samedi 24 mai 1960.-n° du train : 2166712 départ de Haine-St-Pierre à 11h30' pour une arrivée à Mariembourg à 16h46'.

L'arrivée de cette loco diesel A.B.R. a permis au CFV3V de réaliser l'échange de son "GH 69 -Berthine" avec une loco vapeur 040 T de la SACM appartenant à l'A.L.E.M.F. exploitant du chemin de fer du Rabodeau. Le chargement du "GH69" sur wagon subaissé 50t n° 31.66.939.0.001 eu lieu le 3 juin 1960. Le départ de ce wagon surbaissé chargé de notre diesel eu lieu le 6 juin 60 à 21h12' par train marchandises régulier.

SIGNALISATION CFV3V

=====

Le CFV3V a fait visiter son tunnel (long de 499m) par Mr. Jean Gillain' -ingénieur des mines et secrétaire du CFV3V-. Ce tunnel situé entre Nismes et Olloy-sur-Viroin a été creusé lentement, ce qui avait permis aux roches de se durcir au contact de l'atmosphère sans se fendre. Un parement de briques rouges de 60 cm d'épaisseur recouvre la voûte, tandis que les pieds droits sont en moellons de pierre calcaire (sur 3 m de hauteur). Malgré 3 infiltrations d'eau, le tunnel est en bon état; et si quelques petits morceaux de briques descendent lorsque les loco vapeur traversent le tunnel, ce n'est qu'à cause de la vétusté des briques elles-mêmes. La voûte du tunnel ne subit aucune poussée venant des roches. Lors de la visite de notre tunnel, Mr. Gillain a constaté que les rails de la voie avaient été posés sans plaque semelle sur les billes en bois, et que les boulons qui fixent les éclisses étaient dévissés ou manquaient. Mr. Gillain préconise alors 2 actions :

1) revisser les boulons d'éclisses et remplacer ceux qui manquent ou qui toment "bot".

(ce travail a été réalisé par les membres bénévoles CFV3V le 15 mars 60).

2) imposer aux trains (pour la sécurité des visiteurs) un ralentissement dans le tunnel à 20 Km/h.

- pour cela: 2 triangles jaunes sur pointe avec chiffre " 2 " noir ont été placés de part et d'autre du tunnel à 2m de la voie côté gauche dans le sens de marche

(ces signaux sont identiques aux signaux type A-SNCB) Ces signaux ont été placés le 24 mars 80.
-Le 12 avril 80, les signaux de reprise de vitesse (identiques aux signaux type C-SNCB) ont été placés après le tunnel (dans le sens de marche) : ce sont des triangles verts sur la base avec chiffre "4" blancs. Il est prévu de placer en dessous des triangles jaunes des panneaux (type BX-SNCB) marquant l'origine de la limitation de vitesse : rectangle blanc avec couronne noire (ces panneaux sont en fabrication).
Il est prévu aussi de réimplanter les signaux de changement de signalisation initialement implantés par la SNCB à Nismes (avant la signature de l'avenant à la convention CPV3V-SNCB et portant sur l'exploitation par le CPV3V de la section Mariembourg-Nismes)
Ces panneaux de changement de signalisation seront prochainement implantés à Mariembourg.

Jean-Marie Warzée
chef mouvement CPV3V

GTF - Distribution

Notre service "Distribution" peut vous procurer la série n° 8 des cartes-vues éditées par l'AMUTRA, et consacrée aux autorails à bogies de la SNCV.

Sujets : AR 93 place Dailly à Bruxelles, AR 286 aux Ateliers de Braine-le-Comte, AR 284 à Laroche en août 1957; AR 115 à St-Hubert en août 1957, et AR 288 à Laroche en février 1958.

Prix par série : 50 FB + 15 FB (envoi) = 65 FB

Commande par versement de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl DISTRIBUTION à 4000 Liège; précisez en communication "série cartes-vues AMUTRA n° 8"

Versements de l'étranger : voir page de couverture ci-après.

A la CIWLT

Après une interruption de 17 ans, la CIWLT reprend l'exploitation de la ligne Le Caire - Louxor en Egypte. Le service sera assuré par un matériel neuf : 30 voitures-lits, 6 fourgons-générateurs, 6 voitures-club dans lesquelles la restauration aura lieu à la place. Ces voitures nouvelles ont été construites par MBB en RFA.

C'est en 1892 que les Chemins de Fer de l'Etat Egyptien ont confié à la CIWL l'exploitation d'un service de wagons-lits et restaurants entre Le Caire et Louxor. Le succès de ce service incita la Compagnie à l'étoffer en 1902-1903.

"Le Caire-Louxor Express", devenu "Star of Egypte" en 1929, circula jusqu'en 1960, année où le matériel roulant fut placé sous "séquestre administratif" par le gouvernement égyptien. Celui-ci fut levé par accord intervenu, par le truchement de la Belgique, avec la République Arabe Unie. Le contrat ferroviaire expirait en fait le 31 décembre 1963.

F. Beckers
07.07.80

actualités diverses

Voyages programmés par les Associations

- * Du 13 au 17 août 1980, voyage en Angleterre, organisé par l'ASBL Locomotion, c/o M. J. VAN OLMEN, Beemdenlaan, 33 à 2550 Ekontich. Déplacement Belgique-Londres et retour en train + bateau. Visite du nouveau musée du métro de Londres, trajet en autobus historiques, visite de The Great Railway Exposition à Manchester, exposition de Rainhill, Edge Hill Station de Liverpool, Iron bridge Gorge Museum à Telford, réseau Severn Valley Railway... Prix adulte : 7900 FB sans repas de midi et soir. Renseignements à l'adresse ci-dessus.
- * Le 20 août 1980, le Club Ferroviaire du Centre organise un déplacement en autocar à Lille, pour la visite d'un dépôt de la SNCF et des ateliers d'Hellemmes.
Renseignements : CFC, c/o M. Michel Thiry, chaussée de Mons, 189 à 6198 Seneffe.
- * Le 18 octobre 1980, le COPEF organise un voyage en autorail spécial SNCF (X4900) De Caen à Saint-Lô et Granville. Départ de Caen vers 9h10 (correspondance avec train 3301 départ Paris St-Lazare à 7h08) et retour à Caen vers 17h45 (correspondance avec arrivée à Paris St-Lazare à 20h). Parcours en antenne de la section coordonnée de St-Lô à Torigni st-Amand. Nombreux arrêts-photos.
Prix : autorail spécial + panier-repas : 140FF.
idem + supplément au départ de Paris : 235 FF.
Inscriptions à COPEF, rue de l'Arrivée, 8, F92250 La Garenne-Colombes (France) en joignant une enveloppe portant nom et adresse et un coupon-réponse international. Paiement à effectuer au CCP 30.10.549 Centre La Source du COPEF.
- * Le 25.10.1980 voyage en tram sur le réseau du littoral, à l'initiative de l'AMUTRA, avenue d'Itterbeek, 231 à 1070 Bruxelles, où tous renseignements peuvent être obtenus.

Manifestations

- * Les 12-13-14 septembre 1980, rendez-vous avec le CFC aux Charbonnages du Bois du Luc : manifestations diverses, réseau de M. TENNSTEDT (vapeur vive), ateliers de modélisme ferroviaire, projections de films ferroviaires. Renseignements au CFC (adresse ci-dessus)
- * 19-20-21 septembre 1980 : dans le cadre de manifestations dans la ville de Turnhout, le Treingroup Turnhout organise le samedi 20 à partir de 10 heures, une journée "Accueil des modélistes-vapeur". Renseignements : Treingroup Turnhout vzw, p/a Steenweg op Zevendonk, 38 à 2300 Turnhout.

L'ASBL Fonds du Patrimoine Communal de Woluwé-st-Pierre a consacré deux numéros de son périodique aux transports en commun : l'un est consacré au Chemin de Fer Bruxelles-Tervuren (par G. Vanobbergen) et l'autre aux transports urbains (trains, bus et métro) à Woluwé St-L. par F. Diependaele.
Renseignements : Fonds du Patrimoine Communal, 93 avenue Charles Thielemans à 1150 Bruxelles (tél. 02/762.47.20 ext 1362)

Vous pouvez commander ces deux numéros par versement de 220 FB les deux numéros (port compris) (230 FB pour envoi à l'étranger) au compte 310-0613631-95 de MUPDOFER asbl, BP 1343, 1000 Bruxelles. Le GTF ne distribue pas cet article.

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 GTF asbl.

*

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

*

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans "Trans-Fer". Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : voyages ferroviaires, organisation de visites ferroviaires, séances de cinéma, nombreuses publications relatives au monde du rail (à titre d'exemple, Trans-Fer, Les Tramways au Pays de Liège, séries de cartes-vues ferroviaires, de diapositives, carte, aide-mémoire...), distribution d'articles ferroviaires... De nombreuses publications sont prévues. La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre à 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 9FB ou un coupon-réponse international pour la réponse. La cotisation est minimale : 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. Veuillez bien utiliser l'adresse et le compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter, que ce soit pour la participation à nos voyages ou pour la commande d'un de nos articles. Si vous utilisez un numéro financier inexact ou une adresse erronée, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous souhaitez.

POUR NOS MEMBRES ETRANGERS : les paiements en provenance 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'arrivée, 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

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 GTF asbl.

*

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

*

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans "Trans-Fer". Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : voyages ferroviaires, organisation de visites ferroviaires, séances de cinéma, nombreuses publications relatives au monde du rail (à titre d'exemple, Trans-Fer, Les Tramways au Pays de Liège, séries de cartes-vues ferroviaires, de diapositives, carte, aide-mémoire...), distribution d'articles ferroviaires... De nombreuses publications sont prévues. La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre à 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 9FB 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'arrivée, 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.





A.S.B.L.

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

Supplément
à Trans-Fer n° 15

Voyage en traction vapeur en Belgique
samedi 27 septembre 1980

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à un voyage en traction vapeur organisé le samedi 27 septembre 80 par la SNCB et les clubs belges qui avaient précédemment affrété ce genre de convoi.

Itinéraire

Oostende (+ 6.00) - Gent St-P. (+ 7.00) - Zottegem -
Geraardsbergen - Enghien - Braine-le-Comte (+ 8.10) -
Manage - Marchienne-au-Pont (+ 9.25) - Mariembourg (+ 10.30).
Mariembourg (+ 17.40) - Marchienne-au-Pont - Nivelles -
Bruxelles Quartier Léopold (+ 19.45) - Leuven (+ 20.40).

Chemin de Fer à vapeur des Trois Vallées

A Mariembourg, possibilité de visiter le chemin de fer à vapeur des Trois Vallées Mariembourg-Treignes et/ou la région.

Prix

Parcours en train vapeur de Gent à Mariembourg et de Mariembourg à Leuven : adultes : 580 FB - enfants : 400 FB.

Le billet "train vapeur" est également valable dans les trains du service régulier en correspondance avec le train vapeur :

- de toute gare située sur l'itinéraire du train vapeur à partir de Gand St-Pierre avec retour dans cette même gare.
- entre les gares de Bruxelles Nord/Central/Midi et Braine-le-Comte et entre Louvain et Bruxelles.

On notera que le billet train vapeur n'est pas valable entre Ostende et Gand sur ce train à vapeur. Ceux qui souhaiteraient emprunter le train vapeur à Ostende ou Bruges doivent se munir d'un billet "pour parcours d'approche", à 50 % de réduction, pour Gand St-Pierre.

exemples pratiques:

- la personne utilisant le train vapeur au départ de Gand St-Pierre le matin peut effectuer gratuitement le parcours en train régulier Bruxelles ou Leuven - Gand le soir.
- la personne désirant partir de Bruxelles pourra emprunter gratuitement un train régulier Bruxelles - Braine-le-Comte le matin et Louvain-Bruxelles le soir sous couvert du seul billet "Train vapeur".

Au départ d'autres gares belges

Au départ de toute gare belge, les participants peuvent rejoindre par trains réguliers le vapeur dans les gares de Zottegem - Grammont - Enghien - Braine-le-Comte - Luttre - Marchienne-au-Pont en demandant un billet à 50 % de réduction (avec prix maximum). Il n'y a pas de distance

minimale à parcourir. Un tel billet n'est délivré qu'à condition qu'un parcours retour (qui peut être différent du parcours aller) soit effectué.

cas particuliers:

- rappelons qu'au départ d'Ostende ou Bruges, on ne peut embarquer dans le vapeur qu'avec un billet à 50 % aller-retour à destination de Gand St-Pierre.
- rappelons que le billet spécial "train vapeur" couvre le parcours Bruxelles - Braine-le-Comte et Leuven-Bruxelles (le soir) par train régulier
- donc, les participants qui rejoignent le train vapeur à Braine-le-Comte le matin en transitant par Bruxelles se munissent d'un billet aller-retour 1 jour (à 50 %) à destination de Bruxelles Jonction Nord-Midi.
EXEMPLE : un participant de Liège se munit le matin d'un billet aller-retour un jour 50 % Liège-Bruxelles, et peut rejoindre le train vapeur à Braine-le-Comte via Bruxelles. Le même billet couvrira son retour Louvain-Liège du soir.

Si vous éprouvez des difficultés pour l'émission du billet de complément, invitez le guichetier à relire la circulaire n° A 57 de la Direction Commerciale de la SNCB.

Matériel : vapeur 29.013 + voitures K 2 (probablement)

Inscriptions : inscription préalable indispensable avant le 13 septembre 1980. Nombre de places limité.

1. Il ne faut pas nous renvoyer de bulletin d'inscription.
2. Il vous suffit de verser le prix correspondant au nombre de billets adulte/enfant souhaités, en majorant une seule fois le total de 9 FB pour l'indispensable expédition des billets à votre domicile (si vous désirez l'envoi par recommandé, ajoutez un supplément de 45 FB).

Le versement doit se faire :

- soit par virement de la somme correspondante au compte 260-0088584-92 de Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 6110 Montignies-le-Tilleul.
- soit par envoi d'un chèque bancaire garanti au nom de Jean Laterre, ^{à l'adresse ci-dessus} en joignant à votre chèque une enveloppe timbrée avec vos nom et adresse (dans ce cas, ne pas verser le supplément de 9F, sauf recommandé).

Dans les deux cas, SPECIFIEZ bien le nombre de places adultes ou enfant souhaitées (en communication sur le bulletin de versement, par petite note annexe en cas de chèque). Veillez à ce que votre adresse apparaisse très clairement.

L'horaire définitif du train sera communiqué par voie d'affiches dans toutes les gares de la SNCB.

Nous espérons que vous serez nombreux à escorter cette nouvelle sortie de la célèbre et unique 29.013.

GTF asbl.

Lès inscriptions à ce voyage sont assurées par notre délégué Jean Laterre, rue de Marchienne 68 6110 Montignies-le-Tilleul. Vous voudrez bien ne pas envoyer d'inscription à une autre adresse ou à un autre n° de compte, sous peine d'erreurs. Merci.

Changement de livrée pour les autorails "Shienenbus"

Le CFV3V exploite les trains TT de la saison 1900 avec les autorails "Shienenbus" ex DB (RFA) munis d'attelage automatique. Le nombre de places assises offertes est de 56 places pour les autorails moteur et de 35 places pour les remorques (de plus chaque remorque possède un compartiment bagages)

Le CFV3V a décidé de changer la livrée rouge-grenat DB pour la livrée vert-wagon de la SNCB et aussi d'adapter la numérotation et les inscriptions (style de chiffres vapeur SNCB)

C'est ainsi que les autorails moteur:

n° DB 795-662-6 (ex VT95-662)

795-669-1 (ex VT95-669)

et les remorques

n°DB 995-320-2 (ex VB95-320)

995-332-4 (ex VB95-332)

vont recevoir respectivement les n° CFV3V

551.662

551.669

et 731.320

731.332

autorails moteur

remorques

les phares vont recevoir une couronne jaune de 10 cm de large à partir de laquelle vont partir trois moustaches également jaunes.

Le changement de livrée se fait progressivement, au fur et à mesure de la remise en peinture des engins. (le changement de livrée devrait être terminé pour le festival de la vapeur du 28 septembre 80)

Le premier autorail à recevoir la nouvelle livrée est le 551.662 .

Jean. Marie Warzee .

Le GTF asbl recherche...

En vue exposition ferroviaire, recherchons documents ferroviaires anciens relatifs aux régions de Jemelle et Jodoigne. Reproductions possibles.

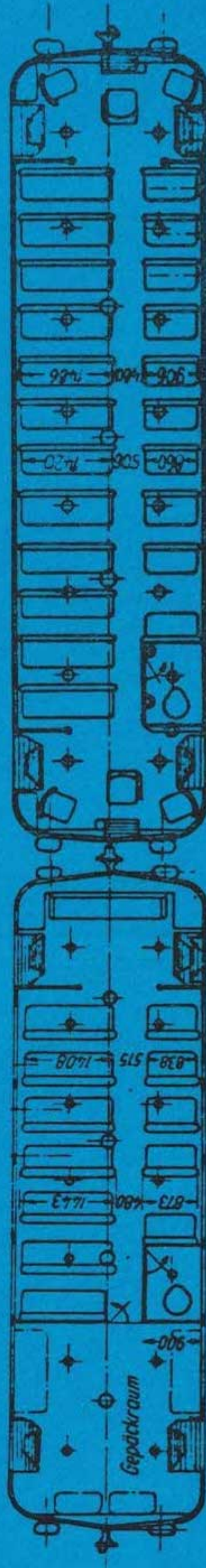
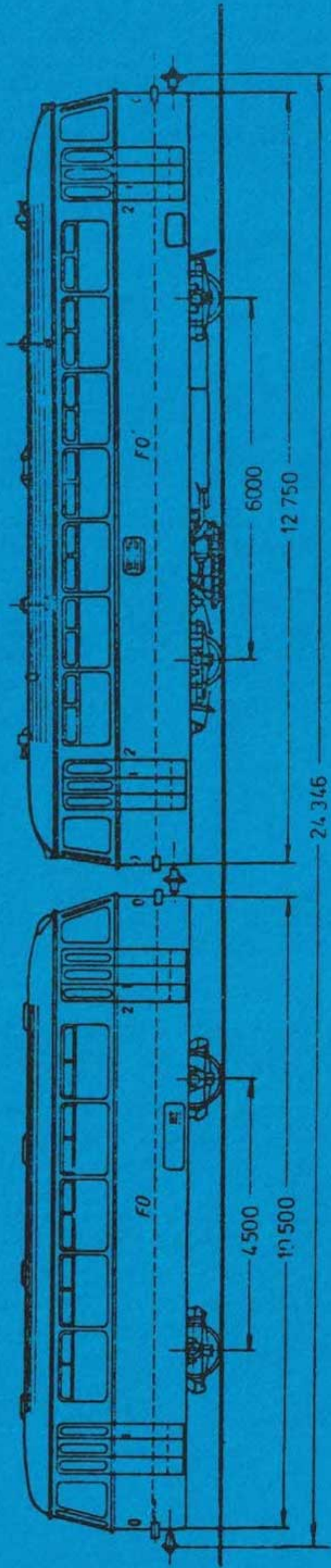
Merci aux membres détenteurs de tels documents de nous contacter à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Bernière minute.... SNCB ligne 24 Tongeren-Montzen

Le tunnel de Bassenge a été réouvert à la circulation des trains le 14 juillet 1980 à 0 heure. On roule pour le moment à voie unique (celle du sens Bassenge-Yisé).

H.A.

24.07.80



VB 995

VT 795

SCHIENENBUS CFV3V