



ATTENTION! étiquette-adresse rouge :cotisation 1981 non renouvelée

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

No 17 - Février 1981

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)

Editorial

Au moment où nous avons décidé de maintenir les taux de cotisation au niveau des années précédentes, nous ignorions le fait que le Gouvernement allait autoriser des hausses substantielles des tarifs postaux, tout particulièrement pour les imprimés et les périodiques. Les hausses, qui viennent d'être communiquées au public, sont loin d'être négligeables pour des associations comme la nôtre : ainsi, pour Trans-Fer, l'augmentation du tarif postal en service intérieur est de ... 54 % ! Nous avons pris des risques... et nous avons perdu.

Heureusement, une grande majorité d'entre vous a majoré le montant de sa cotisation, parfois d'une manière très substantielle. Nous tenons à vous en remercier de tout coeur. Votre geste est doublement sympathique : il contrebalance les hausses évoquées, et surtout nous encourage dans nos actions. Nous espérons dès à présent vous satisfaire tout au long de 1981.

Certains d'entre vous n'ont pas encore renouvelé leur adhésion au GTF asbl. Si l'étiquette-adresse de ce Trans-Fer est de couleur rouge, vous êtes, sauf erreur, dans le cas. S'il s'agit d'un oubli de votre part, veuillez exécuter rapidement les formalités de réaffiliation (voir Trans-Fer n° 16 p. 36) en notant que le montant de la cotisation est porté à 150 FB minimum dès le premier février. Ne tardez pas, car nous mettons notre fichier à jour présentement, et ce numéro de Trans-Fer est le dernier que vous recevrez si nous n'avons pas de nouvelles de votre part. Si vous décidez de nous abandonner, ayez la gentillesse de nous en faire connaître le motif.

Vous trouverez dans le corps de ce numéro la première activité de la saison : c'est une excursion exceptionnelle, fixée au samedi 4 avril prochain. Déjà, nous espérons vous y rencontrer nombreux.

GTF asbl

NOUVELLES DE LA SNCB

Le service des trains de voyageurs au 31.05.81 - service intérieur

Les modifications suivantes étaient prévues pour ce nouveau service dans le courant du 3^e trimestre 1980.

1. Fermeture de points d'arrêt non gardés

ligne 42 : La Gleize, Lorcé-Chevron, -Martinrive
69 : Hollebeke
73 : Esen, Handzame, Zarren
106 : Virginal, Henripont
132 : Neuville

Pour justifier ces fermetures, on fait état de la faible fréquentation des points d'arrêt, et de la desserte actuelle des villages correspondants par des autobus.

Pour certains de ces arrêts, il nous semble que cette argumentation est spécieuse dans la mesure où on constate justement une progression de la fréquentation à Lorcé-Chevron, Martinrive, Virginal, Henripont, Hollebeke de 1978 à 1979. D'autre part, la fréquentation ne serait-elle pas modifiée si les autobus étaient "rabattus" sur les gares de jonction au lieu d'assurer la ligne de bout en bout en concurrence avec le chemin de fer.

A notre sens, le problème devrait plutôt être posé en termes de prospective. Car, quelle est l'économie envisagée ? Pour prendre un exemple, est-il normal que des autobus assurent la ligne Liège-Gouvy dans sa totalité ? Pourquoi ne pas rabattre la clientèle autobus sur quelques gares importantes ? On éviterait ainsi par exemple la pénétration des autobus correspondants dans l'agglomération liégeoise où les problèmes de trafic sont énormes. A quand une politique des transports rationnelle ?

Enfin, on veut espérer que les points d'arrêts supprimés et situés dans des régions touristiques resteront aménagés convenablement afin de permettre l'arrêt sur demande de trains spéciaux...

2. Suppression d'arrêts de trains

Il s'agit ici d'arrêts pour lesquels le mouvement des voyageurs, au(x) train(s) considéré(s) est nul ou inférieur à l'unité (en moyenne). Sont concernés :

ligne 42 : Stoumont
43 : Sauheid
86b: Ellignies-lez-Frasnes
89 : Elsegem
94 : Lanquesaint
132 : Jamagne
162 : Mirwart, Weyler
163 : Tavigny
165 : St-Médard, St-Vincent-Bellefontaine. Straimont, Houdrigny, Lacuisine
166 : Wiesmes, Glaumont, Louette-St-Denis, Merny
167 : Baranzay, Weyler, Signeulx, Ruelle

Au total, 87 arrêts seraient supprimés pour les jours ouvrables (N67), 41 le samedi (R6) et 29 le dimanche (R7)

3. Suppression de trains

Il s'agit de trains dont l'occupation maximale n'excède pas 13 personnes (en principe).

Lignes concernées :

21	: 1	paire de trains
25	: 4	paires
26	: 1	paire et 2 trains
27	: 1	paire
31	: 1	paire (8166 et 5038)
36	: 1	train + 1 parcours à vide FL-ANS
58	:	TT9411 et TT9420 N367 deviennent R3 !
96	: 5	trains + 3 parcours à vide
139	: 2	paires
161	: 1	train
162	: 1	paire (5920 et 5975)
165	:	1+paire AR Bertrix-Libramont
166	: 2	trains Bertrix-Gedinne+2parcours à vide correspondants.

H.A.

Les Trains Internationaux de la période du 31.05.81 au 22.05.82.

La conférence européenne des horaires des trains de voyageurs s'est tenue à La Haye du 16 au 25.09.80. Il en résulte les modifications ci-après :

- Les trains Intercités "Molière" 431 et 430 Paris - Cologne et retour seraient prolongés jusque Dortmund. Du 27/06 au 09/09, ils circuleront tous les jours. En dehors de cette période : N6-7 ou **A**
- Les trains 433 et 432 Paris - Cologne et retour via Bruxelles seront classifiés Intercités.
- Les trains Trans Europ Express "Iris" 91 et 92 Bruxelles-Midi à Zurich seront supprimés. Avec eux finira la circulation en Belgique des rames quadricourant CFF. Nous ne saurions trop conseiller à nos lecteurs de la fixer sur pellicule sur le parcours belge ou mieux d'effectuer un bref voyage à son bord. Il faut savoir que les cabines de conduite de cette rame sont entièrement vitrées et que les CFF ont poussé la délicatesse jusqu'à placer un siège à la disposition des voyageurs, derrière la paroi vitrée. Ces 2 trains seront remplacés par les trains Intercités 395 et 394 dénommés également "Iris" mais dont les horaires seront entièrement remaniés. Rappelons que la suppression de la rame réversible suisse entraîne un net allongement du temps de parcours.

H.A.

Petites annonces

- *Christian Goossens c/o M. De Coster 66 av. Louis Lepoutre à 1060 Bruxelles collectionne les billets SNCB jaunes émis par les nouvelles machines "PRODATA". Il les classe par n° de machine. Comme plusieurs n° lui manquent, il vous remercie de lui envoyer vos billets périmés. Si vous souhaitez la liste des machines avec localisation, joignez un timbre à 9FB pour la réponse.
- *Marcel Guillaume Avenue Nouvelle 131 à 1040 Etterbeek cherche documents, plans, photos sur ligne SNCB Brux. Q.L.-Groenendael.

Modifications à la classification et au numérotage du matériel moteur de la SNCB à la date du 12 novembre 1980.

La désignation des automotrices (classe 0) est modifiée comme suit :

série 00 : Am 130km/h (tranches 1950, 1953, 1953 ex-Marelli, 1954, 1955, 1956, 1962, 1963 et 1965)

série 03 : Am Break (tranches 1980 et 1982)

série 05 : Am 140km/h à équipement JH (tranches 1966, 1970 JH et 1970 aéroport)

série 06 : Am 140 km/h à équipement à thyristors (tranches 1970th, 1973, 1974, 1978 et 1979)

série 08 : Am quadruples (tranches 1975, 1976 et 1977)

série 09 : Am de conception spéciale (Benelx et Régie des Postes)

Note : il est prévu de renuméroter de 595 à 600 les Am
.... tranche 1970 Aéroport (ex-851 à 856). J'estime que
594 à 599 aurait été préférable.

Autre modification

Les HLDH série 66, équipées d'une nouvelle motorisation Anglo-Belgian C° passent de classe 6 en classe 7 et constituent la nouvelle série 71.

Pour mémoire

* La HLDE 5001 remise au type reprend son n° d'origine 5101 le 27 novembre 1980.

* Rappel d'une renumérotation partielle récente (avril 1979) :

2557 (I), ancienne 140.005 et 125.105 = 2504 (II)

2504 (I), ancienne 125.004 = 2557 (II)

C'est la conséquence de l'accident de PN survenu à Kapellen le 26 mars 1979, au cours duquel la HLE 2557 (I) fut très gravement endommagée.

R.H. 07.01.81

Vingt voitures-restaurant pour la SNCB

La SNCB vient de commander 20 voitures-restaurant, destinées à remplacer entre-autres les voitures-bar actuelles; elles permettront le service à la place ou le libre-service et entreront en service en 1982.

La SNCB a profité de cette annonce pour faire connaître une activité peu connue de beaucoup : la restauration. LA SNCB gère actuellement 82 centres, allant du restaurant à la buvette selon l'importance de la gare. 7 restaurants sont exploités en régie (exploitation par gérant engagé par contrat) et 75 centres par concession .

J. Braive

Voitures M2 réversibles

Notre ami Thierry Heylen a pu photographier le 08.12.80 à Boom un train d'essais composé de la locomotive 2507 et d'une voiture pilote M2.

H.A.

"Modernisation" des autorails Série 49 de Montzen.

Les trois autorails 49 de Montzen (n°4901-4906-4911) ont été dotés d'un dispositif de veille automatique (V.A.) depuis le 1er septembre 80.

Différentes modifications du circuit pneumatique et électrique ont été effectuées : Le circuit électrique se compose de : Pédale d'accélérateur remplacée par un large pose pied avec pédale de V.A. au talon, la temporisation est assurée par deux relais électroniques 60 et 6 sec. Une électrovalve indirecte placée dans le circuit pneumatique est en relation avec les cylindres de freins, un relais électro-pneumatique protection contre un manque d'air.

Le circuit pneumatique se compose de :

Un réservoir (R) 25 litres alimenté à 5 bar d'air comprimé
Une double valve d'arrêt (V.A. montée en parallèle sur les robinets W.S. de frein direct).

Deux robinets jumelés (plombés en service) permettant la mise hors service du dispositif pour cause d'avarie par exemple.

Principe de fonctionnement :

Toutes les 60 secondes une lampe V.A. et un ronfleur fonctionnent obligeant le conducteur à réarmer la veille dans les 6 secondes faute de quoi les freins s'appliquent et immobilisent l'engin.

L'application des freins est provoquée par la déséxcitation de l'électrovalve envoyant de l'air, du réservoir R vers les cylindres de frein. En complément, un relais électro pneumatique allume une lampe rouge et alimente par l'intermédiaire de la V.A. les cylindres de frein chaque fois que la pression est inférieure à 5 bar dans le réservoir principal.

Une double valve d'arrêt sépare le dispositif V.A. et les robinets mécaniciens W.S., la pression d'air détermine la position de celle-ci. Il s'agit d'un frein direct dans les deux cas.

Affectation des autorails :

Depuis le 21 octobre 1980, l'autorail 4901 a été donné en prêt à Antwerpen Dam.

H.A.

Automotrices doubles "classiques"

la livraison de la deuxième et probablement ultime tranche de ce type d'automotrice, dont la 1ère version date de 1962, est terminée. L'automotrice 782 a été livrée le 21.11.80. On attend maintenant les nouvelles automotrices dites "Breaks" n° 301 sq pour fin 81.

Mouvements de matériel moteur

7333 de GT, prêtée à LNC a été renvoyé à GT au 1/11/80
6601,6602 et 6603 de FHS sont mutées (après passage à FAZ) à FNDM
(au 1/12/80)

8469 (ex-8534) de FNDM (après révision à FAZ) est muté à FHS au 1/11/80
6089 est prêtée de FEO à FKR du 19/12 au 15/1/81 suite à l'accident de Muizen provoquant la mise hors-service de J.X.
3 HLD série 60 à long terme !!!

DIVERS

Modifications à la nomenclature des lignes

- ligne 205 : suppression de la section Klaplaar - Broechem (3)
(note du 23/10 - parution E44 du 09/10/80)
- ligne 138 : section Y Morialmé - Florennes (C.) (2) devient (3)
- ligne 85 : section Ruien (BK 11.966) - Leupegem
qui était classée "à exploitation simplifiée" devient
"ligne principale" à vitesse de référence 40 km/h
(application au 1/1/81)

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

Mises sous tension

- Le 28/12/80 à 8.00 : ligne 53/1 : Y Dyleburg - Y Holsbeek
ligne 35 : BK 103.700 à FLV faisceau M
- Le 4/1/81 à 9.00 : ligne 15 : Y Drahstraat - Y Krijgsbaan
Y Aubry - Y Nazareth
ligne 16 : Y Nazareth - Aarschot
ligne 35 : Aarschot - Y Holsbeek

Voitures

La voiture-bar-dancing n° 2 est maintenant équipée de la climatisation (remise en service vers le 15/12/80).

Lignes 21A et 21B

Le Conseil d'Administration de la SNCB a examiné le 29 août dernier le projet de remplacement des trains par des autobus entre Winterslag et Eisdén. Ce problème a été réexaminé le 26 septembre sans qu'un "accord" puisse être dégagé.

Ligne 113 Manage - Piéton

Depuis le 11/01/81, seule la section Manage-Bascoup est exploitée par autorails. Bascoup-Piéton est neutralisé (autobus de substitution) à la suite de travaux d'aménagement à la gare de Piéton. Rappelons que la ligne 113 sera électrifiée. P.A.

Ligne 140 Charleroi (Ouest) - Ottignies

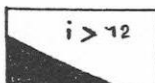
On sait que Charleroi (Sud) doit devenir tête de ligne de cette relation. D'après des renseignements reçus, la double voie de raccordement à la gare du Sud ne donnerait accès qu'aux voies 1 et 2 de la gare.

Création d'un nouveau signal SNCE

Vitesse admise pour la circulation des trains en marche à vue.

les armoires des signaux donnant accès à une section qui présente une déclivité de plus de 12 mm/m portent l'indication "i > 12".

Cette inscription "i > 12" sera progressivement remplacée par un panneau rectangulaire appelé "panneau de déclivité" implanté à 3 mètres maximum en amont de ces signaux.



Le panneau porte, sur sa face avant, en noir sur fond blanc, la représentation d'une pente et l'indication "i > 12".

MOTION POUR LA DEFENSE DE LA LIGNE 132.

Présentée le 07 novembre 1980 par la Commission de défense de la ligne 132 - Charleroi-Couvin.

Suite à notre réunion de ce 07 novembre dernier relative aux problèmes d'avenir de la ligne 132 et à laquelle participaient :

- les élus des nouvelles communes concernées,
- les hommes et femmes politiques en place,
- les partenaires économiques,
- les syndicats du secteur cheminots,
- les représentants de la S.N.C.B.,
- et la Presse.

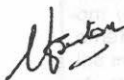
L'Assemblée précitée, à l'unanimité :

- accueille avec satisfaction les études réalisées par la S.N.C.B. pour rechercher les besoins réels auxquels la ligne 132 doit répondre et nous communiquées à Philippeville le 06.10.1980 ;
- remercie la S.N.C.B. de cette initiative et remercie aussi tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, y ont collaboré ;
- constate que des premières conclusions de cette étude, la nécessité d'améliorer tant la ligne 132 que l'ensemble des transports en commun de la zone attractive de Charleroi apparaît sans aucun doute possible ;
- examinera, avec la plus grande attention, les propositions finales ;
- demande, avec insistance, que, sans attendre, la mise en place des moyens capables d'optimiser l'exploitation de la ligne 132, des améliorations sensibles soient apportées aux horaires par la création de trains rapides, sans négliger pour autant la desserte balieue de Walcourt à Charleroi.
- demande l'électrification totale de la ligne de Charleroi à Couvin.

Ainsi décidé au Conseil Communal, en séance du 17 décembre 1980.

PAR LE CONSEIL,

Le Secrétaire,



L. BISTON.



Le Bourgmestre,



S. HERBAY-de STREEL.

DES VOYAGEURS MIEUX INFORMES

L'information des voyageurs dans les gares a toujours été, et continue à l'être, un souci important de la SNCB. Un système de transport de personnes, aussi bien organisé fut-il, perd une bonne part de son efficacité si tout n'est pas mis en œuvre pour un bon usage. Depuis longtemps, bien des gares du réseau belge sont équipées, que ce soit dans la salle des guichets ou sur les quais mêmes, de panneaux annonceurs où les usagers peuvent se renseigner sur les départs. Mais que pour une raison quelconque, un train enregistre quelque retard, l'annonce, jusqu'à présent, ne pouvait en être faite que par le système de sonorisation de la gare. Les voyageurs inattentifs, ou ceux qui n'avaient pas entendu l'annonce, couverte par le passage d'une rame, se retrouvaient gros Jean comme devant, s'inquiétaient, et nous rissaient parfois contre la SNCB des rancœurs compréhensibles.

Nous sommes entrés, à présent, dans une nouvelle ère de l'information aux voyageurs. Déjà les gares de Mons et Saint-Nicolas avaient été dotées de tableaux annonceurs électroniques, très performants, et d'un usage aisé. Depuis peu de temps, un nouveau pas est franchi à Bruges, où des tableaux semblables sont montés sur les quais et, ce qui est mieux encore, doublés de tableaux complémentaires où peuvent apparaître quantité d'informations "subsidiaries".

Ainsi peut-on afficher la liste des gares où le train fait arrêt (ou des gares où il ne s'arrête pas, s'il s'agit d'un omnibus), la situation des voitures où des places sont réservées pour des groupes, les scindements de la rame prévus en route, les retards prévus, etc. On peut même afficher, délicate attention, des mentions comme "Bon voyage".

Les possibilités du nouveau système sont quasi illimitées. Le projet existe, par exemple, d'afficher (électroniquement) sur chaque quai, la liste des correspondances assurées à l'arrivée d'un train.

Dans la salle des guichets - à Bruges, toujours - le grand tableau renseigne sur les vingt premiers trains au départ. Dès que le garde a ouvert la ligne pour le premier train de la liste, celui-ci disparaît du tableau et un nouveau train apparaît sur la dernière ligne. Qu'un retard soit annoncé et une ampoule rouge s'allume à la ligne voulue.

Tout cela fonctionne automatiquement. Un ordinateur commande les mouvements. Sa mémoire, c'est une disquette magnétique où sont enregistrés tous les mouvements de la gare. Pas besoin d'intervention humaine pour amener de nouvelles données sur le tableau, si ce n'est des éléments comme les retards, les réservations de places, etc. Cela, alors, c'est l'affaire des occupants de la cabine de signalisation, qui disposent de deux claviers au moyen desquels ils introduisent les données particulières.

La disquette possède une certaine intelligence. Elle sait quels trains il ne faut pas annoncer le samedi, quels autres on ne doit afficher que le dimanche... elle a en mémoire tous les horaires avec toutes leurs particularités. A chaque modification d'horaire (une fois l'an au minimum), elle est remplacée par une autre disquette qui contient les éléments nouveaux.

Ce matériel a été monté par MBLE, qui représente en Belgique le constructeur italien. Avec les responsables de la signalisation, MBLE a étudié les défauts des tableaux de Mons et Saint-Nicolas, pour y remédier au moment d'étendre le système. Aujourd'hui, les tableaux des salles de guichets sont bien au point. Ceux qu'on vient de placer aux quais à Bruges resteront sous surveillance le temps

nécessaire; tout équipement neuf fait sa "maladie", c'est bien connu, et la SNCB veut tirer quelques conclusions avant d'étendre l'usage de celui-là.

Fin 81, Termonde sera dotée du même équipement que Bruges. En même temps, Namur, Charleroi et Liège Palais recevront de nouveaux tableaux, mais pas encore les panneaux complémentaires. De 1983 à 1985, ce sont les trois grandes gares de Bruxelles qui seront équipées, suivies, par après, par Anvers, Berchem, Denderleeuw, Alost, Courtrai, etc.

Ainsi, tout le réseau sera peu à peu touché par cette modernisation et tout permet de croire que les voyageurs s'en réjouiront: bien informés, ils éprouveront une plus grande "sécurité" lorsqu'ils prendront le train. C'est, la SNCB en est consciente, l'un de leurs soucis majeurs.

INFO. SNCB 5/80

Décisions et options du Conseil d'Administration SNCB

vendredi 28 novembre 1980

sous la présidence de Monsieur G. SPITAEELS, Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications.

M. le Vice-Premier Ministre, s'adressant à l'assemblée, a rappelé qu'il avait décidé, dès le mois de juillet, avec la collaboration de toutes les parties concernées, de faire étudier les problèmes soulevés par l'éventuelle fusion de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V., et qu'il avait soumis au début du mois de novembre au C.M.C.E.S. une note d'orientation sur les principes fondamentaux de cette fusion. Il a ajouté que lesdits principes ont été acceptés par le Comité ministériel et serviront à l'élaboration d'un projet de loi-cadre autorisant la fusion. Il a précisé aussi que les débats budgétaires de juillet ont permis de dégager pour 1981 en faveur de la S.N.C.B. des moyens supérieurs de 8,98 % à ceux qui ont été consentis en 1980, ces chiffres constituant une véritable démonstration de l'intérêt porté par le Gouvernement aux transports publics en général et à la S.N.C.B. en particulier. Il a conclu que pour le Gouvernement, l'affirmation de la volonté d'accorder la priorité aux transports en commun va bien au-delà de la déclaration de principe.

Le Conseil a ensuite approuvé le programme des travaux d'investissements pour l'année 1981, prévoyant notamment la commande à l'industrie nationale de locomotives électriques de grande puissance, d'automotrices pour les lignes électrifiées, de voitures pour le service intérieur, de voitures-couchettes pour les relations internationales et de wagons de divers types spéciaux.

Il a marqué son accord pour l'exécution d'une série de grands travaux qu'il soumettra, conformément aux dispositions légales en la matière, à la ratification ministérielle et dont plusieurs visent la suppression de passages à niveau, dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité aux points de croisement de la route et du rail ;

l'établissement d'un nouveau bâtiment des voyageurs dans la gare de Bomal; la construction d'un tel bâtiment, d'un couloir sous voies et d'abris en gare de Piéton, ainsi que l'aménagement d'un parking et de la place de stationnement; l'établissement d'une voirie latérale en vue de la suppression du passage à niveau n° 36 de la ligne Tournai - St-Ghislain, situé à hauteur de la rue des Tarteries, à Péruwelz (Brasmenil); la pose de deux passerelles au pont situé au km 31.283 de la ligne Tournai - Bruxelles à Marcq; la modernisation et l'automatisation de l'équipement des passages à niveau situés sur la ligne Mouscron frontrière - Tournai; le détournement et l'électrification des voies à Libramont en vue du renouvellement du pont dit "du Serpont"; la pose de câbles le long de la voie entre St-Ghislain et Tournai et l'installation de l'équipement électrique de nouveaux halls de l'atelier central de Bascoup; des photographies aériennes et des levés topographiques

en vue de la suppression des passages à niveau sur les lignes Grammont - Ath, Mons - Quiévrain, Manage - Piéton et Braine-le-Comte - Enghien; l'installation d'un faisceau d'échanges entre les gares de Charleroi Ouest et de Monceau formation; l'aménagement du parking situé du côté de la rue de Trèves à la gare de Bruxelles Quartier Léopold; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs et d'un bâtiment de service en gare de Burst; l'établissement d'un quai supplémentaire avec abris-parapluie ainsi que de pareils abris et de cages d'escalators aux deux premiers quais situés du côté du bâtiment des voyageurs à la gare de Courtrai; la construction d'un pont routier sur la "Laak" et l'établissement d'une route latérale au triangle d'Aarschot en vue de la suppression du passage à niveau n° 107 de la ligne vers Anvers; la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies pour piétons à Waregem (Beveren-Lys) en vue de la suppression du passage à niveau n° 71 de la ligne Gand - Courtrai; le renouvellement du pont enjambant le "Vaart-kaai" et des travaux d'aménagement au pont sur la Dendre à Alost; l'aménagement de bâtiments à l'atelier central de Malines; l'établissement de câbles d'alimentation supplémentaires en vue de l'électrification des lignes Kontich - Lierre et Louvain - Hasselt.

vendredi 19 décembre 1980,

Il a approuvé une série de grands travaux qu'il soumettra, conformément aux dispositions légales en la matière, à l'accord du Ministre des Communications, notamment : l'électrification de la ligne entre Kinkempois et Flémalle Annexe en vue de l'amélioration de la desserte des usines sidérurgiques du bassin liégeois; le renouvellement des tabliers sous la voie Bertrix - Dinant des ponts sur la Lesse, à Houyet; l'aménagement des voies en gare de Bertrix; en vue de l'électrification des lignes Tongres - Aix-la-Chapelle, Hasselt - Liège et Marchienne-au-Pont - St-Vaast, l'équipement électrique des postes de sectionnement de Glons, de Marchienne-au-Pont et de Liers et, par ailleurs, celui du poste de sectionnement de Kleinbettingen dans le cadre des accords conclus avec les Chemins de Fer Luxembourgeois; l'adaptation de l'équipement électrique d'un hall de l'atelier central de Salzinnes; l'installation d'un poste à haute tension pour des essais d'équipements de chauffage électrique des voitures à l'atelier central de Cuesmes; le déplacement en gare de Lauwe du quai vers Mouscron et de la cour aux marchandises ainsi que l'aménagement du passage à niveau n° 109 à la Stationsstraat; la construction d'un passage supérieur à Waregem (Beveren-Lys) en vue de la suppression des passages à niveau n°s 68 et 69 de la ligne Gand - Mouscron; des travaux de signalisation dans les gares d'Aarschot, de Testelt, de Diest et de Schulen, en relation avec l'électrification de la ligne Louvain - Hasselt; l'établissement de voies vers un nouveau magasin Wilmarsdonk IV au port d'Anvers; des travaux de peinture à l'atelier central de Louvain.

Cartes-vues du musée de Cerfontaine

Ce musée, installé dans la célèbre "gare-pont" désaffectée, édite des cartes-vues de la région. Parmi celles-ci nous avons relevé :

- n° 8 - ancienne gare de Cerfontaine (datant de 1853)
- n° 39 - train à vapeur type "Mc.Intosh" en gare de Cerfontaine
- n° 42 - gare de Senzeille côté des voies (sans matériel)
- n° 43 - panorama de Silenrieux (on aperçoit la gare)

Ces cartes-vues en noir et blanc coûtent 5FB pièce. Vous pouvez les commander au compte 000-0186417-80 du Musée de Cerfontaine à Cerfontaine en majorant votre versement de 12F pour frais d'envoi. Référez-vous au GTF asbl sur votre commande !

Fusion des vicinaux et des chemins de fer.

Le gouvernement a marqué son accord, jeudi matin, en C.M.C.E.S., sur une proposition du vice-Premier ministre et ministre des Communications, M. Guy Spitaels, et qui vise à fusionner la S.N.C.B. et la S.N.C.V., c'est-à-dire les chemins de fer et les vicinaux. Cette fusion, dont on parle depuis des années, ne sera toutefois pas réalisée dans l'immédiat, car elle n'a été décidée que dans ses grands principes et que les modalités pratiques de l'opération doivent encore être précisées et complétées.

Le projet du ministre Spitaels - qui est inscrit dans la déclaration gouvernementale - sera donc une loi-cadre contenant le principe de la fusion des deux sociétés en une société unique et laissant au gouvernement le soin de préciser les nombreuses formules d'application par voie d'arrêtés royaux. Il a été préparé en collaboration étroite avec les conseils économiques régionaux, les organisations syndicales, concernées, les administrations de la S.N.C.B., de la S.N.C.V. et des Communications.

Qu'y trouve-t-on ? Que la nouvelle société disposera d'une direction générale unique, que son président sera nommé par le Roi, que les compétences régionales y seront élargies, que des services analogues (tels que le personnel, l'informatique, l'achat) y seront également fusionnés, mais qu'on maintiendra deux secteurs distincts (rail et route) pour d'autres services tels que l'exploitation et le matériel.

En matière tarifaire, il est prévu que ce sera toujours le gouvernement qui fixera en dernier ressort les mesures concernant le trafic "voyageurs".

Mais il est prévu que le trafic "marchandises", au contraire, sera déterminé par le conseil d'administration de la nouvelle société. Autre problème délicat soulevé par cette fusion : l'harmonisation du statut du personnel (la S.N.C.B. occupe actuellement 57.000 personnes, et les vicinaux près de 8.000).

Une certitude ici : le maintien des droits acquis, c'est-à-dire que la nouvelle société reprendra à son compte toutes les obligations sociales et salariales de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. à l'égard de leur propre personnel actuel. De toute manière, il est prévu que la commission paritaire de ces agents concernés devra élaborer un régime unique capable d'intégrer du nouveau personnel à celui qui est en place. Financièrement, enfin, "la fusion sera sans incidence sur les mécanismes d'interventions financières de l'Etat en faveur du transport public".

Des avantages pour les usagers.

Voilà pour la théorie. Dans la pratique, cette fusion ne devrait apporter que des avantages aux usagers des chemins de fer, des trams et des autobus vicinaux. Deux avantages au moins : l'amélioration du service de transport offert à la population et l'utilisation plus rationnelle des ressources publiques consacrées à ce secteur. D'abord, explique-t-on, l'existence d'un seul centre de décision supprimerait tout esprit de concurrence, à la base de la confusion actuelle. La fusion de certaines directions, le regroupement de certains services apporterait également de substantielles économies. Parallèlement, la décentralisation de certains centres de décision donnerait plus de souplesse à la gestion et assurerait surtout une desserte régionale plus adaptée aux besoins du trafic. Autre série d'avantages : une telle fusion assurerait une complémentarité réelle entre les réseaux primaires (les trains) et secondaires (trams et bus). La régularité et la fréquence du trafic seraient sensiblement améliorées, les correspondances seraient mieux assurées.

Dans le même ordre d'idées, la nouvelle société pourra réaliser des infrastructures communes, mener une politique tarifaire cohérente et, en délivrant les mêmes titres de transport, simplifier les formalités de perception, et pour le personnel et pour les usagers.

* (Ndlr : 06.11.80)

Journal Le Soir du 07.11.80.

QUELQUES COMMENTAIRES RELATIFS A LA FUSION S.N.C.B.-S.N.C.V.

Le revirement en vue d'une meilleure politique des transports publics amorcée dans les années 70 sous l'impulsion du Ministre Chabert se poursuit si l'on en croit les dernières déclarations du Ministre actuel, M. Spitaels.

Sur tous les plans, urbains, suburbains et ruraux, ces deux ministres semblent vouloir modifier les habitudes pour sortir d'une attitude passive et souvent insensible à la situation compliquée dans laquelle se trouvent les SNCB, SNCV et STI/MIV, chacune avec ses tarifs et ses modes d'exploitation hérités du passé, gérant son réseau la plupart du temps sans se soucier de l'attitude du voisin, parfois considéré comme un concurrent. Une telle situation ne peut qu'exister au détriment de l'usager.

Depuis 1980 les dernières participations financières privées dans les STI (Sociétés de transports intercommunaux) ont été apurées: les collectivités locales associées à l'état pourront sans doute plus librement gérer leurs transports en commun.

Déjà en 1974, une mesure peu spectaculaire mais efficiente sur le plan pratique avait été la suppression des interdictions de trafic local sur les itinéraires mixtes desservies par des bus SNCV/ SNCB & STI.

La décision, en 1977 de débarasser la SNCB de ses services routiers pour les confier à la SNCV est plus discutable, si l'on considère certaines de ses conséquences néfastes:

- complication des tarifs, avec rupture de charge aux points de correspondances SNCB/SNCV et rivalité sur les itinéraires communs
- détérioration des correspondances, due au fait de la gestion des horaires par deux directions différentes.
- baisse de la qualité de l'information au public; en tous cas dans certaines régions.

Par contre, il aurait pu sembler logique et rationnel de séparer les activités ferrées et routières, d'autant plus que celles assurées par la SNCB étaient déjà confiées en grande partie à la SNCV agissant en tant que fermier. Un point positif à noter: l'abolition du tarif dit "de complément" sur ces ex-lignes SNCB.

Or voilà qu'en 1980, et pour répondre notamment aux souhaits exprimés par les organisations syndicales et les défenseurs et promoteurs du transport en commun, le Ministre des Communications envisage la fusion de la SNCB et de la SNCV, replaçant dans un pot commun tous les services routiers et ferrés, fusion qui pourrait être suivie ultérieurement par la création d'une seule société nationale groupant tous ces services, plus ceux des STI/MIV.

Ajoutons à cela les essais de tarification zonale commencés en 1979 dans deux régions du pays.

Il est certain que la fusion est positive:

- a) elle permettra une tarification unifiée, sans rupture de charge, donc plus économique pour l'usager, surtout si elle est assortie d'une tarification zonale à la hollandaise.
- b) les horaires pourront être calculés et surtout synchronisés par un bureau central dont le but essentiel sera la bonne organisation des correspondances(1)
- c) les itinéraires routiers pourront être revus et restructurés pour éviter des parcours parallèles rail/route et créer des lignes d'appoint au rail(et non plus concurrentes). Les doubles emplois pourront être éliminés.
Là où le rail passe, l'autobus devra avoir un rôle de drainage vers le train, plus rapide et plus confortable (2)
- d) le sérieux de l'affichage des horaires, en vigueur à la S.N.C.B. pourra être appliqué aux services routiers en remplacement du système souvent déficient de la S.N.C.V.
- e) application de la rigueur de la régulation et de la surveillance du trafic S.N.C.B. au réseau routier, éventuellement par la radio.
- f) prévente des billets autobus dans les gares.

Nous n'aborderons pas ici les problèmes techniques relatifs au statut du personnel; ils devront être résolus par les commissions paritaires compétentes.

Un seul point moins positif nous semble être l'intrusion d'une Société nationale dans la gestion et l'exploitation de services routiers à caractère essentiellement urbain de la SNCV, en tout cas à Anvers, Bruxelles, Gand et Liège.

Le problème ne se pose pas pour les lignes ferrées SNCB bien séparées du trafic de ville, même à Bruxelles et Liège où la SNCB exploite quelques lignes que l'on peut comparer au métro régional parisien(lignes 26,28 et 31)

Par contre, la SNCV, dont le but primordial avait été, en 1884 de desservir les campagnes dépourvues du Chemin de fer de l'Etat s'est progressivement implantée en tant qu'exploitent urbain dans les petites villes où aboutissaient ses lignes rurales, mais aussi dans les cinq villes importantes du pays citées plus haut; et dans des proportions différentes en fonction de l'importance des lignes rurales y pénétrant et de l'évolution progressive des quartiers traversés.

Déjà dans la situation actuelle, la coexistence de deux réseaux urbains dans une même entité urbaine complique singulièrement les déplacements des usagers aussi bien sur le plan itinéraire que tarifaire, et rien, sauf à Bruxelles n'a encore été fait pour pallier ces inconvénients(3)

Il nous semble donc logique et souhaitable de dissocier les lignes urbaines des lignes suburbaines et rurales desservant ces villes, que les réseaux concernés soient examinés un par un et revus en vue d'une mutation de ces lignes urbaines

SNCV vers les STI locales. Eventualité impensable il y a un an, mais réalisable aujourd'hui, puisque SNCB, SNCV & STI/MIV dépendent toutes d'une seule autorité de tutelle, maître des subsides et de leur utilisation optimale.

Il y aurait donc, d'une part les lignes suburbaines interurbaines et rurales qui selon le cas:

- atteindraient leur terminus central urbain par un itinéraire rapide, échelonné de quelques arrêts en correspondance avec les lignes urbaines qui assureraient la distribution et le ramassage des voyageurs locaux.
- seraient limitées aux terminus en banlieue des métros et trams rapides ou autres points terminus de chemin de fer de banlieue, en connexion avec ces derniers(4)

Tout cela dépend de la structure propre de chaque réseau STI et exige une étude approfondie, mais rondement menée, de chaque cas et non pas une solution généralisée.

Ces lignes dépendraient, comme le prévoit le Plan, de la S.N.C.B.

D'autre part, les lignes à desserte urbaine à forte fréquence, dont le rôle se rapproche plus de celui des STI/MIV que de la vocation première de la SNCV (la desserte hors-ville). Ces lignes sont minoritaires à Anvers, Bruxelles, Gand et Liège. Leur insertion dans les réseaux STIB, MIVA, MIVG & STIL compléterait harmonieusement la desserte globale de ces villes et permettrait l'élimination d'itinéraires doublets.

La situation est quelque peu différente à Charleroi où toutes les lignes ont un caractère semblable. La construction d'un pré-métro circulaire avec antennes en étoile donne la primauté à la SNCV. Comme envisagé depuis des années, les lignes de la STIC devraient être incorporées dans le réseau SNCV.

Enfin l'organisation devra tenir compte du plan de reconstruction de la SNCB qui a fait couler tant d'oreilles ou du moins de ce qu'il en reste après les divers véto's, objections et interventions soulevées à son égard.

Il nous paraît donc indispensable que les Autorités de tutelle associent dans les mêmes efforts et dans la même opération les réseaux STI/MIV, là où ils sont liés à la SNCV et instaurent, dans un but de simplification et aussi dans un but promotionnel du transport public, une tarification zonale commune à tous les transports en commun, y compris la validité réciproque des titres de transport urbains.

Nous ne nous faisons aucune illusion. Il s'agit d'un travail minutieux, exigent de la part de ceux qui en seront chargés, non seulement une connaissance géographique et démographique détaillée mais le souci d'arriver à des solutions élégantes et non dissuasives, conduisant à une véritable promotion de transport en commun.

Il faudra surtout, et c'est parfois difficile, se débarrasser d'idées préconçues ou acquises dans le passé, faire presque table rase de certains schémas, pour en créer d'autres, mieux adaptés à la nouvelle vision du transport en commun, céder parfois à d'autres certaines prérogatives devenues à la longue... des privilèges.

Certains devront être persuadés qu'un horaire, un itinéraire ou un tarif ne sont pas aussi intouchables qu'un Lord Maire.

Mais promouvoir le transport en commun, c'est le favoriser en lui donnant certains avantages, c'est le simplifier pour le rendre plus proche du citoyen pour le réconcilier avec celui-ci, c'est aussi le moderniser, c'est prendre garde aux solutions faciles qui ne répondent qu'au court terme.

B.JAR.

- (1) L'avantage n'apparaîtra cependant que si le bureau central est décomposé en sous-bureaux décentralisés. En fait il devrait jouer le rôle de coordinateur pour les lignes interrégionales, laissant les horaires locaux à la discrétion des régions.
- (2) Un exemple frappant de ce qu'il ne faut pas maintenir est la région Sud de Charleroi. Tous les autobus de Couvin-Mariembourg drainent la clientèle vers le centre de Charleroi au lieu de la rabattre vers les centres de Mariembourg, Philippeville, Walcourt et Berzéé
- (3) Depuis 1935, le billet de correspondance STIB/SNCV existe à Bruxelles, et il ne coûte pas plus cher que le billet direct depuis 1977.
- (4) A titre d'exemple les lignes SNCB Sint Truiden-Liège Tongeren Liège, Riemst Liège devraient être respectivement limitées à Ans, Rocourt et Herstal.

Bibliographie De Antwerpse Tram 1873-1979 par E. Keutgens

Histoire complète des tramways de la grande ville portuaire d'Anvers. En langue néerlandaise. 784 pages + 16 pages en quadrichromie. Format 21,5x30 cm. Couverture plastifiée en quatre couleurs. 454 photos, 12 plans de réseaux, 51 plans techniques et 28 illustrations diverses.
Prix : 1990FB (+ envoi : 110F pour la Belgique, 212F pour étranger) à virer au compte 000-0453476-01 de E. Keutgens, Lange van Ruusbroecstraat 44 2000 Antwerpen. Renseignements à la même adresse (joindre timbre pour réponse). Tél 031/36.29.54 après 18h.

Actualités de la SNCV

Groupe du Hainaut

Une ligne marchandises SNCV à voie normale existe encore à Neufvilles

Nous reproduisons ci-après un très intéressant article de A. FRANCOTTE, extrait de "L'étincelle", revue ASVi (été 80). Il fait le point sur une ligne marchandises encore subsistante, et pourtant inconnue par la plupart d'entre nous.

'NEUFVILLES'

Bien peu d'amateurs ferroviaires savent que la S.N.C.V. possède encore une ligne marchandises à voie normale, et que celle-ci est toujours en exploitation à l'heure actuelle!

Cette section, oubliée de tous et longue de 4,5 km environ, était initialement à quatre files de rails; elle faisait partie de la ligne qui reliait Casteau à Noir-Jambon (commune de Thoricourt) avec une extension vers Horrues et Soignies.

Partant de la gare de Neufvilles (lieu-dit la Basse Gage), tantôt en accotement le long de petites routes de campagne tantôt en site propre, elle traverse le village pour rejoindre les carrières du Clypot perdues au milieu des champs et qui produisent un excellent petit granit, fort apprécié dans la construction.

L'exploitation est aujourd'hui assurée par des petits tracteurs à deux essieux du type boîte à sel appartenant aux carrières et qui remorquent des wagons de la S.N.C.B.

L'entretien de la voie s'effectue toujours par la dernière équipe de piocheurs affectée au dépôt de Quaregnon.

L'histoire de la ligne de Casteau à Noir-Jambon est intéressante à plus d'un titre, car cette section joua durant de nombreuses années le rôle de trait d'union entre les réseaux vicinaux du Brabant et du Hainaut, les échanges de matériel étaient d'ailleurs nombreux, comme nous le verrons plus loin.

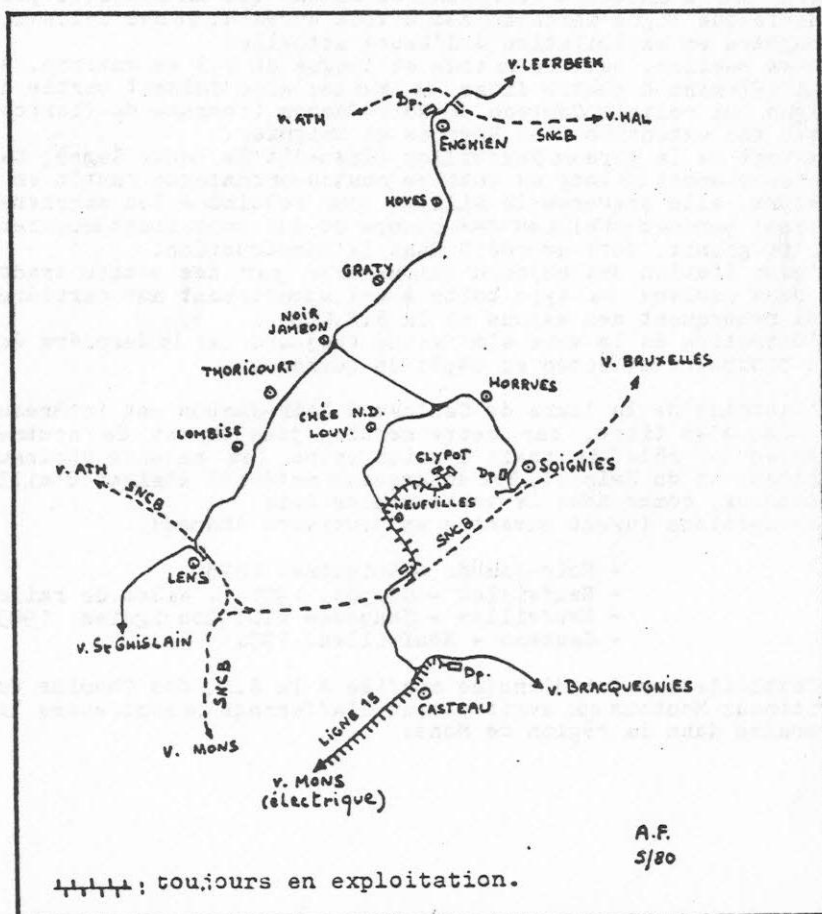
Les sections furent ouvertes en plusieurs étapes:

- Noir-Jambon - Soignies: 1898
- Neufvilles - Clypot: 1901 (4 files de rails)
- Neufvilles - Chaussée N.D. Louvignies: 1903
- Casteau - Neufvilles: 1904

L'exploitation fut d'emblée confiée à la S.A. des Chemins de Fer Vicinaux Montois qui avait obtenu l'affermage de nombreuses lignes rurales dans la région de Mons.

Cette situation dura jusqu'en 1919, année où la S.N.C.V. reprit l'exploitation à son propre compte. Dans l'entre-temps, les allemands avaient fait démonter la section de Casteau à Neufvilles pour récupérer les voies qui allaient servir à la construction de lignes militaires sur le front des Flandres et de l'Artois. Outre le raccordement du Clypot, il existait également une voie desservant les Carrières du Hainaut à Soignies où se trouvait un petit dépôt auquel était affecté le wagon fermé à bissels et plate-forme N° A.7801... actuellement atelier de l'A.S.V.I. à Trazegnies. Ce dernier porte d'ailleurs toujours fièrement son inscription, un peu délavée il est vrai, HAINAUT SOIGNIES. Toujours au chapitre du matériel roulant, il faut également signaler que les carrières ont utilisé pour leur trafic interne d'intéressantes petites locomotives Cockerill à chaudière verticale et à voie normale, dont aucun exemplaire n'a malheureusement pu être préservé.

De plus, il existait aussi un réseau intérieur à voie de 60 cm, ce qui porte à trois le nombre d'écartements de voie ayant été utilisés sur le site! Aujourd'hui encore subsiste la carcasse d'une locomotive à vapeur d'origine allemande, celle-ci était en vente il y a quelques années pour le prix dérisoire de... cent vingt-cinq mille francs. Avis aux amateurs!



Mais revenons-en à l'histoire de la ligne: dans les années trente déjà, le trafic des voyageurs semble accuser un déficit chronique. L'indicateur vicinal de 1935 ne renseigne que trois allers retours quotidiens plus un supplémentaire le dimanche, et ce sur la section de Casteau à Horrues.

Quant à la section de Soignies à Noir-Jambon, elle semblait être mieux fréquentée puisque le même indicateur mentionne six allers-retours quotidiens et un service supplémentaire le dimanche soir prévu pour la rentrée des écoliers dans les pensionnats, nombreux dans la région.

Le plan de sectionnement du Hainaut datant de la même époque renseigne dix-neuf points d'arrêt entre Casteau et Noir-Jambon: Casteau-Village, Gare Vicinale, Chemin de la Brûlotte, Pont, Neufvilles (Stion Etat), Ch. Reine de Hongrie, Doyenrieux, Village, Chée Brunehault, Km 10, Louvignies Gare Vicinale, Place Communale, Chaussée N.D., Km 13, Horrues-Ardoisier, Ch. d'Overleau, La Laiterie, Au Maréchal, Km 17, Noir-Jambon.

En 1940, nouveau démontage: il s'agit cette fois du tronçon Horrues-Soignies, qui ne sera plus jamais reconstruit par la suite.

A partir de ce moment, la ligne de Casteau à Noir-Jambon allait jouer un rôle de toute première importance dans l'économie nationale par suite de sa position géographique.

Priorité étant donnée aux transports militaires, la circulation des convois du grand chemin de fer ne pouvait plus se faire qu'au compte-gouttes et la majorité du trafic tant des voyageurs que des marchandises dut être assuré pendant plus de quatre ans par le réseau vicinal.

Et si l'on connaît généralement bien l'épopée des citadins qui, en cette période troublée, se rendaient le dimanche en tram vicinal à la campagne pour trouver soit le pan de lard soit les quelques kilos de pommes de terre qui allaient agrémenter les plats de rutabagas de la semaine, on oublie bien trop souvent que c'est essentiellement grâce aux vicinaux que purent être maintenues les communications entre les villes du pays.

Dès 1940 en effet, la S.N.C.V. mettait en service le fameux "EX-PRESS DU CENTRE" qui reliait bi-quotidiennement Bruxelles (Place Rouppe) à Bracquegnies (Ste-Anne) en passant par Leerbeek, Enghien, Neufvilles, Casteau et Le Roeulx.

Ce convoi, composé de cinq ou six voitures du service vapeur, était remorqué de la Place Rouppe à Leerbeek par un fourgon-moteur, du genre 9963 préservé par l'A.S.V.I., en cet endroit la relève était assurée par une locomotive à vapeur qui emmenait les voyageurs sans transbordement jusqu'à Bracquegnies, d'où ils pouvaient alors gagner le Borinage ou les régions du Centre et de Charleroi.

Après la guerre apparaissent les autorails-tracteurs, qui se substituent progressivement aux locomotives à vapeur pour la traction des convois de marchandises.

Dès 1950, il n'y a plus de services voyageurs sur la ligne de Casteau à Noir-Jambon. Le service marchandises reste cependant assez important, et il subsistera jusqu'en 1958 année de la mise hors-service de la section Horrues-Casteau.

A partir de ce moment, les autorails-tracteurs munis de tampons de type chemin de fer se voient coupés de toute attache avec le reste du réseau vicinal.

Se trouvent alors isolés à Neufvilles les ART 97 et... 89!!!

Ce grand voyageur, éternel rescapé des mises à la mitraille et transferts intempestifs, si cher au coeur de l'A.S.V.I. et qui coule actuellement une pré-retraite heureuse au dépôt d'Anderlues.

Du train de Mons traversant en trombe la gare de Neufvilles, il était possible à cette époque d'apercevoir ces deux pauvres oubliés, la carrosserie toute brunie, garés en pleine nature sur un faisceau abandonné et envahi par les hautes herbes. Et l'auteur de ces lignes se souvient d'un petit garçon qui se collait le nez à la vitre du wagon de chemin de fer l'emmenant chez des amis en province, pour jouir durant quelques secondes d'un rare spectacle vicinal...

Quelques années plus tard, en 1963, les carrières reprennent l'exploitation à leur compte. La ligne reste cependant la propriété des vicinaux mais les autorails, désormais sans emploi, sont affectés aux raccordements industriels de Baudour. La voie métrique subsistera cependant jusqu'à la fin des années soixante. La ligne entre ensuite dans une période de semi-léthargie qui durera plus de quinze ans. Les convois se font de plus en plus rares et les herbes folles envahissent l'assiette de la voie. On croit la fin proche... De temps à autre un amateur éclairé vient comme en pèlerinage se recueillir devant les vénérables poteaux de fonte qui veillent sur les croisements routiers et les anciens arrêts de l'autorail, en espérant secrètement que viendront des jours meilleurs où ces vénérables reliques pourront à nouveau retrouver leur lustre d'antan.

Puis, soudain c'est la crise économique. Le prix du carburant et des transports routiers devient prohibitif, on décide de reprendre les transports de pierre par wagon de chemin de fer, la ligne est sauvée d'une agonie qui paraissait incurable!

Les vicinaux se rendent alors compte qu'il est plus que temps de remplacer les anciens poteaux, dont les inscriptions devenaient illisibles, par d'autres plus modernes et de meilleure facture. Grâce à la compréhension et à l'aimable collaboration de la SNCV ces anciennes pièces de fonte seront restaurées par l'A.S.V.I. et, munies de plaques "ARRET DU TRAIN", elles se retrouveront bientôt le long de la ligne 92 pour la plus grande joie des voyageurs et des photographes.

Ami lecteur, si d'aventure par un beau dimanche d'été vos pas vous entraînent du côté du verdoyant Pays des Carrières, ne manquez pas de faire le détour pour vous recueillir sur cette ligne rescapée du passé.

Oubliant un instant qu'il s'agit de voie normale, vous repérerez tout de suite des détails qui ne trompent pas: courbes, contre-courbes, voie qui disparaît entre les maisons pour réapparaître derrière les jardins potagers. Pas de doute: cela ressemble à s'y méprendre à une ligne vicinale!

Puis, portant votre regard vers le sol vous découvrirez d'étranges tire-fonds marqués C-V, et des traversées de route avec de la voie métrique. Et si une dernière méfiance devait alors subsister dans votre esprit, vous lèverez les yeux vers l'horizon et découvrirez de tout nouveaux poteaux "S.N.C.V. DEFENSE DE CIRCULER" identiques à ceux posés... sur le semi-méto de Charleroi!!!

Série de diapositives SNCV n° 1

A. FRANCOTTE

La SNCV va éditer des pochettes de dias pour mieux faire connaître son matériel et ses activités. La 1ère série donne un aperçu de la motrice articulée qui circulera bientôt à Charleroi et au littoral. Commande par versement de la somme de 90FB (envoi compris) au CCP 000-0003227-26 de SNCV à Bruxelles. Etranger : 110FB. Indiquez en communication "série dias n° 1 d'après Trans-Fer/GTF".

Cette série est aussi en vente pour 65FB au service relations publiques de la SNCV, rue de la Science 14 à 1040 Bruxelles.

Le GTF asbl NE distribue PAS cet article.

TRANSPORTS URBAINS

LIÈGE

Enfin....

Depuis de nombreuses années déjà, la littérature ferroviaire fait état de nombreux projets et réalisations relatifs à la modernisation des réseaux urbains belges et étrangers. Pour Liège, le silence était de rigueur. Et pour cause !

Evolution des réseaux urbains de Liège

- 01.07.1961 : création de la STAL (Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise).
Décision de rationalisation du réseau par suppression des services ferrés.
- 18.12.1963 : suppression de la ligne ferrée n° 5 Liège-Herstal
- 23.04.1964 : fusion des réseaux :
- STILS (ex-RELSE) : Société des Transports Intercommunaux de Liège-Seraing
- STIAL (ex-TULE)
- 31.08.1964 : suppression des services ferrés n° 1 Coronmeuse - Guillemins et n° 4 (ligne urbaine circulaire)
- 29.08.1965 : suppression des trams Ougrée (Pont) - Ougrée (Gare)
- 27.03.1967 : les tramways des lignes Liège-Seraing et Liège-Flémalle (dernières lignes ferrées exploitées) ont leur terminus limité à la périphérie de Liège (place Leman)
- 03.11.1967 : suppression du tronçon Jemeppe (Pont) à Liège (place Leman) de ces lignes
- 30.04.1968 : suppression totale des tramways dans l'agglomération liégeoise.
- 09.11.1971 : suppression de la dernière ligne de trolleybus n° 10 Liège-Fléron, survivante d'un remarquable réseau de plus de 100 kilomètres.

Commentaires

L'ensemble de ces suppressions de services électriques - particulièrement les tramways - a été effectué de manière délibérée, en prenant garde de ne rencontrer aucun des arguments émis à l'époque par ceux qui en prônaient la modernisation. Les articles de presse de l'époque sont là pour en témoigner.

On se rappellera particulièrement la suppression du tram "vert" (Liège - Seraing/Flémalle) intervenue au moment précis où la STIB de Bruxelles venait de prendre "un virage à 90°" en décidant la construction d'un pré-métro qui fait actuellement l'admiration de l'étranger. Il aurait suffi, à Liège, de moderniser progressivement l'infrastructure du "tram vert" pour disposer, au bout de quelques années, d'une ligne de pré-métro à peu de frais.

On rappellera également que les lignes de trolleybus Liège - Ans et Liège - Fléron étaient équipées d'une ligne aérienne moderne et de construction récente. Elles étaient exploitées à l'aide de véhicules performants (30 voitures T 54 de construction entièrement belge de surcroît) qui n'avaient pas vingt ans d'âge au moment de la suppression, et qui soutenaient encore aisément la comparaison avec des véhicules étrangers.

Non. Liège a misé exclusivement sur l'autobus, avec les conséquences que l'on sait...

Du nouveau...

Le GTF asbl est heureux de vous annoncer un changement radical de politique, que la STIL a exprimé lors d'une conférence de presse le 4 décembre 1980. Plutôt que d'interpréter ce qui a été dit, nous donnons ci-après la parole à la STIL.

CREATION D'UNE LIGNE RAPIDE

A. BREVE ANALYSE DES PARAMETRES ACTUELS

La promotion des transports publics dans les centres urbains ne sera ressentie par les usagers que grâce à l'accroissement du confort, de la capacité, de la régularité et de la vitesse des véhicules. Cet accroissement passe obligatoirement par la création de sites vraiment indépendants réservés aux véhicules de transports en commun. Nous constatons en effet que la circulation des autobus en surface devient extrêmement difficile et que la congestion des centres urbains rend l'exploitation des transports en commun de plus en plus onéreuse.

En effet, dans certains cas, même sur le site propre - mais à carrefours à niveau - du boulevard d'Avroy par exemple, la vitesse commerciale des autobus peut descendre en-dessous de 14 km/h. Ce phénomène de congestion, qui risque de rendre impossible la circulation des autobus, a même tendance à s'accroître en raison des éléments divers tels que :

- la création de voiries de pénétration, la construction de parkings au centre de la ville, l'étroitesse de certaines voiries,
- l'éclosion de zones piétonnes qui diminuent la surface réservée à la circulation routière,
- le stationnement intempestif et gênant,
- la multiplication de manifestations diverses telles que braderies, courses cyclistes, cortèges, etc...

Les difficultés croissantes que nous éprouvons à circuler en surface sur certains itinéraires chargés nous amènent tout naturellement à imaginer des sites souterrains réservés exclusivement aux transports en commun.

L'exemple à suivre dans ce domaine est celui de Lyon, où les véhicules de l'axe ferré circulent au niveau -1 (ce qui amène les quais à + 8 m de profondeur). Les conséquences en sont une meilleure accessibilité aux quais qui peuvent ainsi être atteints directement et très rapidement, et des gares relativement sûres grâce à l'absence de couloirs difficiles à surveiller.

Depuis 1974, nous connaissons une crise énergétique dans les pays occidentaux, ce qui impose à l'Etat une réorientation de ses objectifs. Il faut non seulement faire des économies d'énergie pour diminuer la facture "pétrole", notamment en incitant le public à utiliser les transports en commun, mais aussi diversifier nos ressources énergétiques, de manière à conserver une certaine indépendance.

En outre, la situation mondiale est suffisamment critique pour que l'on se pose certaines questions en cas de pénurie partielle ou totale de pétrole. Or, la S.T.I.L. ne dispose que d'un mode de transport : l'autobus à moteur DIESEL.

Enfin, la qualité de la vie étant devenue ces derniers temps un élément de plus en plus important, la pollution atmosphérique et acoustique des centres urbains doit être diminuée. On sait également que la "pollution" (odeur) impose une traction électrique comme solution place St.Lambert ou en souterrain.

Ces trois éléments que sont la difficulté croissante de circuler en surface, la crise de l'énergie et la pollution, justifient pleinement un nouveau mode de transport à Liège : il s'agira au départ essentiellement de créer pour des tronçons des lignes 1 et 4, dorsales du réseau, des axes souterrains au niveau -1, exploités à l'aide de véhicules à traction électrique.

B. POSITION DE LA S.T.I.L.

Le Conseil d'Administration a été saisi du dossier en sa séance du 21 novembre 1980.

Après un échange de vues, il a marqué son accord sur la création d'une ligne ferrée souterraine à faible profondeur, visant à remplacer les actuelles lignes 1 et 4, par priorité entre les Guillemins et Maghin-Coronmeuse, ainsi que les lignes 5 - 6 et 7 à partir de Herstal vers le centre. Cette ligne souterraine s'inscrira logiquement dans le site des boulevards d'Avroy de la Sauvenière, St.Lambert, Féronstrée et Coronmeuse.

Les sites propres en surface des boulevards d'Avroy et de la Sauvenière resteront exploités et participeront à la restructuration des lignes aboutissant au centre et ce, dans le cadre du plan de circulation de la Ville de Liège.

Compte tenu des problèmes énergétiques et des hypothèses de ventilation place St.Lambert, il a également marqué son accord sur une exploitation éventuelle des lignes 10 et 12 par des trolleybus articulés bimodes, dans le sens que la traction DIESEL du véhicule présente les mêmes performances que la traction électrique.

AMENAGEMENT DE LA GARE St.LAMBERT

A. RAPPEL DES FAITS

Depuis la mise au point du projet d'aménagement de la place St.Lambert, en 1975, plusieurs conceptions de la gare d'autobus ont été successivement envisagées.

1. Le projet de 1975, auquel toutes les autorités intéressées se sont ralliées à l'époque, comprenait essentiellement, au niveau du sous-sol :

a. Au niveau -1, une gare terminale d'autobus avec quai central et une gare de transit réservée aux autobus des lignes 1 et 4.

L'ensemble de ces deux gares est susceptible d'accueillir, à l'heure de pointe, quelque 200 véhicules et une dizaine de milliers de voyageurs.

b. Les aires de stationnement pour automobiles, aux niveaux -2 et -3.

L'exécution du projet a été prévue en deux étapes.

La première étape a été adjugée le 19 novembre 1975.

Les travaux de cette première phase ont commencé le 16 août 1976 et ont été achevés en juillet 1980.

2. Au début de l'année 1979, alors que les travaux de la première étape étaient très avancés, le Ministère des Communications a proposé de procéder à un nouvel examen du programme d'exploitation de la gare pour autobus.

AMENAGEMENT DE
LA PLACE S^t LAMBERT

- AUTOBUS
- PIETONS
- VOITURES

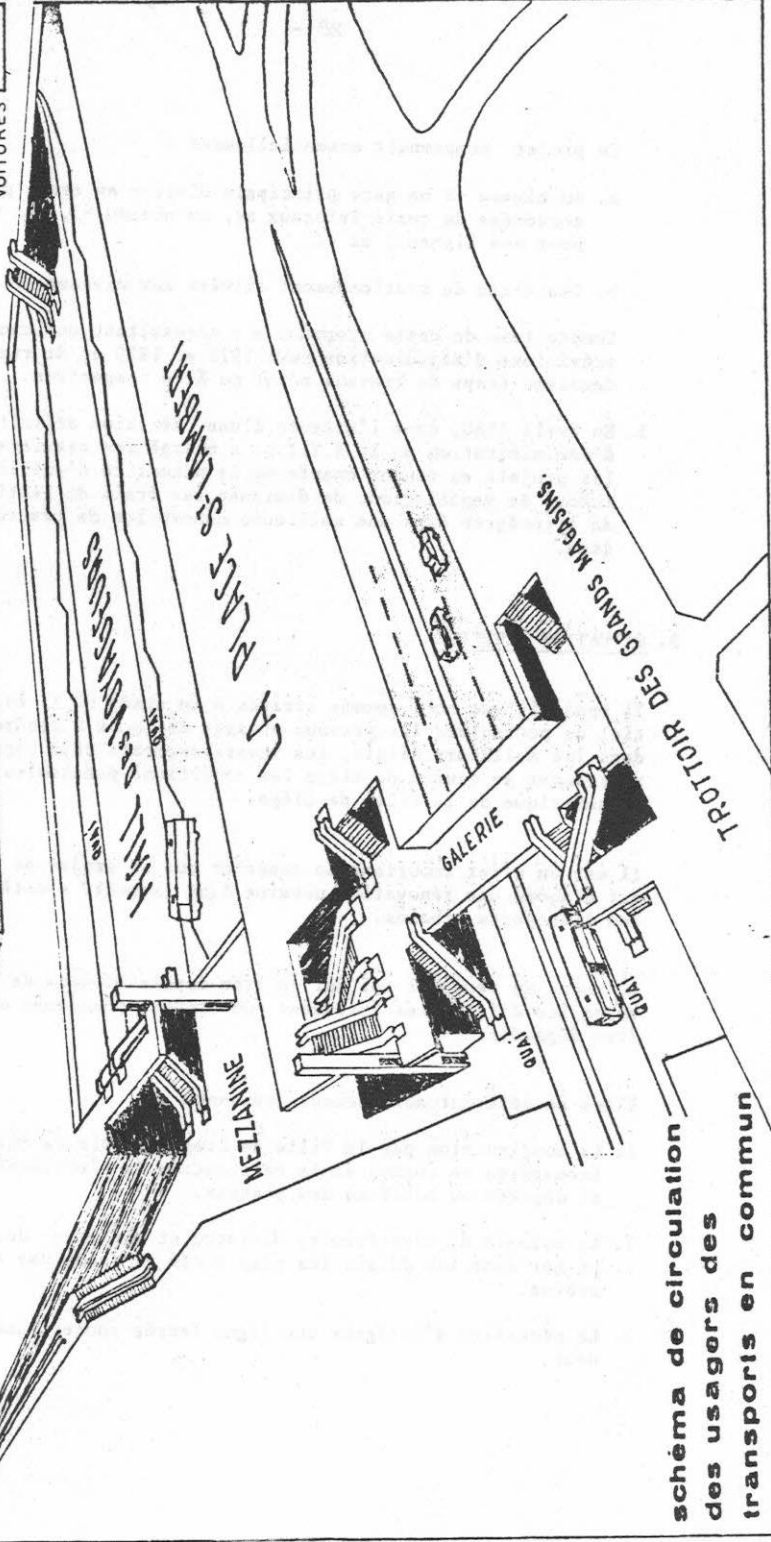
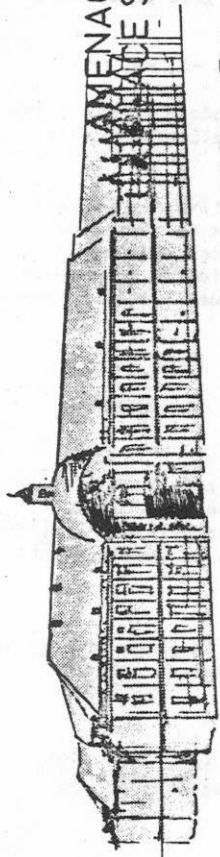


schéma de circulation
des usagers des
transports en commun

Ce projet comprenait essentiellement :

- a. Au niveau -1 un gare principale divisée en trois gares terminales, encadrées de quais latéraux et, au niveau -3, une gare de transit pour les lignes 1 et 4.
 - b. Des aires de stationnement situées aux niveaux -2, -3, -4, -5.
- Compte tenu de cette proposition - nécessitant une année d'études - les prévisions d'adjudication pour 1979 et 1980 et de réalisation de la deuxième étape de travaux n'ont pu être respectées.
3. En avril 1980, dans l'attente d'une décision définitive, le Conseil d'Administration de la S.T.I.L. a chargé ses services de réétudier les projets en tenant compte de la nécessité d'améliorer les hypothèses de ventilation, de diminuer les frais de gestion de la gare et de l'intégrer dans une meilleure conception de restructuration du réseau.

B. SITUATION ACTUELLE

Il apparaît que nous sommes arrivés à un stade où il est évidemment essentiel de poursuivre les travaux entamés de façon à rendre opérationnels, dans les meilleurs délais, les investissements déjà consentis et à recréer rapidement au centre de Liège les conditions préalables au développement urbanistique de la Ville de Liège.

Il est en effet important de rappeler que le projet de la place St.Lambert est d'abord une rénovation urbaine dans laquelle s'intègrent notamment les transports urbains.

Au cours de réunions qui ont eu lieu depuis le mois de septembre 1980, entre les différentes instances concernées, plusieurs options ont pu être dégagées.

Elles se réfèrent aux éléments suivants :

1. La confirmation par la Ville de Liège de voir la mise en souterrain des transports en commun et la restitution de l'entièreté de la surface ainsi dégagée au bénéfice des piétons.
2. La volonté du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications de passer dans les délais les plus brefs au stade des réalisations concrètes.
3. La nécessité d'intégrer une ligne ferrée souterraine à faible profondeur.

4. L'avantage d'envisager l'exploitation des lignes 10 (Fléron) et 12 (Ans) par trolleybus articulés bimodes.

B. POSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA S.T.I.L.

Sur base de ces différentes mises au point, le Conseil d'Administration a décidé de s'en tenir au projet 1975 de gare d'autobus, moyennant la création d'une ligne ferrée et l'exploitation éventuelle de lignes 10 et 12 en trolleybus bimodes; il est dès lors exclu que des autobus DIESEL utilisent la gare de la place St.Lambert.

En tout état de cause, l'adjudication de la seconde phase des travaux devrait avoir lieu au plus tard le 30 juin 1981.

Commentaire

Qu'on nous permette un seul commentaire : les motifs évoqués aujourd'hui pour justifier la nécessité d'une ligne ferrée avaient déjà été largement évoqués lors de la suppression des lignes 1 et 4 et du "tram vert".

Il est vraiment dommage d'avoir perdu seize ans et des sommes d'argent considérables.

Liège est largement en retard ! Espérons que l'on n'hésitera plus trop longtemps avant de passer à la réalisation concrète d'un réseau ferré urbain et d'un réseau électrique dignes de ce nom.

H.A. J.B.

GAND

MIVG

Entre-voies n° 37 annonce que la ligne de tramways n° 1 de la ville de Gand, exploitée par la MIVG sera prolongée vers Wendelgem, un des quartiers de Gand en pleine expansion. Il s'agirait d'un nouveau tracé de 3.250 mètres, dont 2.300 m. en site propre ! Une partie de cette nouvelle section était à l'origine prévue comme route rapide. Une bonne nouvelle !

BRUXELLES

STIB

Selon la STIB, le prolongement de la ligne métro n° 1 vers l'Ouest via Comte de Flandres, Etangs Noirs et Beekkant sera mis en service le 8 mai 1981.

SNCV

première voiture de série 6000/6100

Il semble que celle-ci pourrait sortir d'usine dans la deuxième quinzaine de janvier. Ce serait une bi-directionnelle type Charleroi à laquelle on ajouterait, pour essais, le fameux élément central (avec portes d'un seul côté). Elle serait provisoirement affectée à la Côte. Le prototype de Charleroi est lui aussi à la Côte en ce moment pour essais de vitesse.

H.A. 01.81.

Communiqués du cabinet de Monsieur G. Spitaels, vice-Premier
Ministre, Ministre des Communications

UN SYSTEME DE LIASON RADIO POUR LES TRAINS DE LA S.N.C.B.

17 décembre 1980.

Dans un avenir proche, les conducteurs de trains de la SNCB pourront entrer en contact à tout moment avec le sol, grâce à la création d'un important système de liaison radio-train-sol.

Pour la réalisation de ce projet, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, Guy SPITAEELS vient d'approuver la prise en charge par son département, de l'équipement radio des engins de traction de la SNCB, pour un montant de 407 millions de francs.

La radio est le seul moyen permanent, rapide et efficace permettant aux conducteurs d'entrer en communication avec le personnel du mouvement à postes fixes, pendant qu'ils circulent ou stationnent tant en gare qu'en ligne.

L'objectif poursuivi par la SNCB en faisant appel à cette technique est d'assurer une meilleure régulation du trafic et de faciliter la diffusion des instructions en cas de perturbations ou d'incident.

Les conducteurs auront, en outre, le moyen d'être alertés immédiatement d'un danger inattendu constaté en ligne.

Le service à la clientèle sera, de son côté, amélioré en cas de circulation perturbée.

Enfin, la radio permettra de rompre l'isolement des conducteurs qui sont seuls dans leur poste de conduite.

Etape nouvelle dans la modernisation du réseau ferroviaire belge cette initiative concerne les principales lignes du réseau de la SNCB.

NOUVEAUX CREDITS POUR LES TRAVAUX DE LA PLACE ST LAMBERT A LIEGE

15 janvier 1981.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, Guy SPITAEELS a, fin 1980, désigné l'entreprise chargée des travaux d'exécution de l'accès Nord-Ouest de la gare souterraine pour transports en commun de la Place St Lambert à Liège.

Sur proposition du Ministre SPITAEELS, le Comité Ministériel du Budget vient de marquer son accord d'autoriser la SNCB d'exécuter une partie complémentaire de cet accès situé dans le domaine du chemin de fer.

Ces travaux complémentaires représentent un investissement de 110 millions portant ainsi à 500 millions de francs les travaux à entreprendre dans un avenir immédiat à la Place St Lambert dans le cadre de la construction de la gare souterraine.

LES TOURISTIQUES

Une grande première en Belgique, une rareté en Europe

Le samedi 27 décembre 1980, le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) a effectué un parcours de fin de saison qui constituait simultanément une contribution aux manifestations du Millénaire de la Principauté de Liège dans la Bonne Ville de Couvin.

L'originalité de cette manifestation consistait dans la composition du train mis en ligne par le CFV3V entre Mariembourg et Treignes : une locomotive à vapeur à chaudière verticale (Cockerill n° 2851) tractant 2 voitures GCI. Cette locomotive, arrivée en début d'après-midi sur le réseau, partit vers 16h pour effectuer ses premiers tours de roues sur le CFV3V.

Une petite manifestation a eu lieu en gare d'Olloy-sur-Viroin, où la machine fut baptisée "Micheline" par la bourgmestre de Viroinval. Dans une courte allocution, M. Pâques, président du CFV3V, demanda au bourgmestre et au Premier Echevin de s'engager à conserver cette locomotive au cas (bien improbable, espérons-le !) où le CFV3V serait dissout. Les édiles communaux acceptèrent de faire figurer cet engagement dans les registres officiels.

Voilà donc une nouvelle attraction de choix, sinon inédite pour autant qu'elle soit assez souvent mise à feu pour témoigner de la vitalité des anciens raccordements industriels.

Rappelons que Trans-Fer a publié une courte notice technique sur ce type de locomotive (cf. Trans-Fer n° 14, pp.29-30)

J.R.

Liste du matériel ex-SNCV préservé par l'ASVi

Type de véhicule	Numéro	Provenance	Garage actuel
Autorails - tracteurs	ART.86 ART.89+	Charb. Argenteau Mons - Borinage	Thuillies Trazegnies
Motrices à 2 essieux	9888 + 9924 +	Mons - Borinage Charleroi	Trazegnies Trazegnies
Motrices "Standard"	9729 9994	Ostende Ostende	Jumet Thuillies
Motrices "Eugies"	10284 + 10292	Bruxelles Bruxelles	Trazegnies Thuillies
Fourgon à bagages	2354 r	Namur	Trazegnies
Remorques à 2 essieux	2121 r 1936 I9220	Bruxelles La Louvière BXL via Han/Lesse	Trazegnies Trazegnies Thuillies
Remorques à bogies	19151 19494 19405 +	Ostende Bruxelles Charleroi	Thuillies Thuillies Trazegnies

+: en service

r: en grande révision

Activités du GTF asbl

VOYAGES

Premier voyage de notre saison 1981

Autorail, tram électrique et train vapeur en Thudinie et dans l'Entre-Sambre-et-Meuse...

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre premier voyage de la saison 1981. Il aura lieu le samedi 4 avril 1981. C'est le trentième voyage organisé par notre délégué, et sa onzième saison !

Il s'agit, oserions-nous l'écrire encore une fois de plus, d'un voyage exceptionnel, puisqu'il permettra à chaque participant de vivre une rétrospective du transport ferroviaire ; seul le tramway hippomobile sera absent : c'était vraiment trop compliqué pour l'organisation.

- Voici le programme prévu par notre délégué, qui s'est vraiment surpassé.
 - départ vers 8h15 de Charleroi (Sud) en autorail spécial SNCB vers Fontaine l'Evêque via la ligne 112. C'est un parcours d'adieu sur cette ligne qui bénéficiera d'un tout nouveau site à partir de 1982 dans le cadre de la grande dorsale wallonne.
 - à Fontaine l'Evêque, un tramway électrique spécial de la SNCV vous attendra pour vous faire parcourir la section Fontaine - Anderlues (Jonction) - Lobbes - Thuin (Ouest)
 - à Thuin (Ouest), le tram donnera correspondance avec notre autorail SNCB qui nous aura rejoint pour nous faire parcourir le tronçon Thuin - Thuillies - Strée de la ligne 109 (seule section restante de la partie sud de la défunte ligne Mons-Chimay). Nous nous arrêterons brièvement à Thuillies pour découvrir, à l'intérieur du dépôt vicinal, les véhicules à voie métrique qui y sont précieusement entreposés en vue de la restauration (une liste vous en est donnée dans ce numéro)
 - l'autorail SNCB effectuera ensuite le parcours Strée - Lobbes - Mariembourg - Couvin via les lignes 109, 132, et 134 (la section Mariembourg - Couvin est fermée au trafic voyageurs).
 - de retour à Mariembourg, nous ouvrirons pratiquement la saison du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées en parcourant la ligne de Treignes en traction vapeur. Nous découvrirons aussi les nouvelles acquisitions de ce réseau, entre autres une locomotive à vapeur à chaudière verticale.
 - retour prévu à Charleroi (Sud) vers 19h45.
- Repas de midi : vu la journée chargée, nous avons prévu de servir une assiette froide (sur commande sur bulletin de participation) dans une gare champêtre. Le temps nous manquera en effet pour nous rendre dans un restaurant.

- Arrêts : comme d'habitude, nous avons prévu un maximum d'arrêts-photos dans les sites les plus intéressants.
- Chaque participant adulte recevra à titre gracieux un Trans-Fer hors série édité spécialement pour ce voyage et donnant des indications historiques et techniques sur les lignes parcourues (nous en donnons le sommaire plus loin).
- Pour autant que le nombre de demandes soit suffisant, nous organisons des déplacements de groupe au départ de Liège Guillemins et Bruxelles Nord, afin de profiter d'importantes réductions sur le prix du voyage par trains réguliers (places réservées).
- Prix : il comprend toutes les prestations de transport (aut. SNCB, tram SNCV, train vapeur CFV3V) de Charleroi Sud à Charleroi Sud, les frais d'organisation et la TVA.

Adulte membre du GTF ou assimilé (épouse du membre, enfant ou parent vivant sous ... le même toit)	580 F
Adulte non membre du GTF asbl	630 F
Enfant de moins de 12 ans	290 F
Enfant de moins de 6 ans	gratuit
la participation des enfants est limitée à ceux qui accompagnent leurs parents, sous leur exclusive responsabilité. Ils ne disposent pas d'une place assise personnelle dans les moyens de transport	
Assiette froide (facultative)	165 F
Supplément aller-retour Bruxelles N - Charleroi	132 F
Idem au départ de Liège Guillemins	212 F

NDLR : Vous penserez peut-être que le prix de la participation est élevé. Mais n'oubliez pas que nous utiliserons 3 moyens de transport de compagnies différentes, ayant chacune leurs frais fixes.

- Inscriptions : le plus vite possible, si vous voulez être du voyage (nombre de places limité) et en tous cas avant le 25 mars 1981 en renvoyant le bulletin de participation ci-joint dûment rempli et accompagné d'une enveloppe timbrée à 9F (ou coupon-réponse international) portant vos nom et adresse. Cette enveloppe est indispensable, car elle nous permet de vous faire parvenir votre billet et une circulaire avec les derniers renseignements quelques jours avant le voyage). Ce bulletin de participation est à renvoyer exclusivement à l'adresse qui y est mentionnée. Le paiement est à effectuer simultanément soit en joignant au bulletin de participation un chèque bancaire garanti à l'ordre de GTF asbl, soit en versant la somme au compte 001-0534742-57 de GTF asbl - Voyages à 4000 Liège. Les membres étrangers se conforment aux indications du bulletin d'inscription.

Nous nous réjouissons déjà de vous rencontrer nombreux à ce voyage un peu fatigant certes, mais qui vous permettra de voir un maximum de choses en un minimum de temps...

Deuxième voyage de notre saison 1981
Le GTF asbl en Angleterre

Nous avons le plaisir de vous proposer notre 2e. voyage en Angleterre.

Date: du mercredi 27 mai 81 à 17 H. à Zeebrugge.
au lundi 1er juin à 9 H. à Zeebrugge.

Programme :

- 1° parcours aller et retour du Snowdon Mountain Rly.
Le seul chemin de fer anglais à crémaillère et le plus haut.
Longueur : 8 Km - Ecartement : 0,90 m.
- 2° parcours aller et retour du Festioniog Rly.
magnifique vue sur la vallée - Long : 19 Km - Ecart : 0,60 m
- 3° visite de l'atelier du Llangollen Rly.
- 4° parcours simple du Bala Lake Rly.
Vue magnifique sur le lac que longe la ligne. Long : 3,2 Km
Ecart : 0,60 m
- 5° parcours simple du Welshpool & Llanfair Rly.
Long : 9 km - Ecart : 0,90 m
- 6° parcours aller et retour du Vale Of Rheidol
Seul service à traction vapeur que la B.R. exploite encore à ce
jour. Long : 19 Km - Ecart : 0,60 m.
- 7° Visite du musée National des Chemins de fer à York

Nous traverserons par route et par fer la magnifique région du pays de Galles qui offre un attrait touristique certain. Nous pensons ici aux épouses que nous invitons très cordialement à se joindre à leur époux. Elles disposeront de temps libre pour faire du "lèche-vitrines" et effectuer quelques emplettes. Nous aurons aussi le temps de visiter la ville médiévale de York : sa cathédrale, ses remparts et ses quartiers typiques.

Prix :

formule 1 : de Zeebrugge à Zeebrugge.

Formule 2 : de Hull. à Hull.

La formule 2 permet aux titulaires de billets gratuits de chemins de fer internationaux de nous rejoindre à Hull via Ostende et Douvres.

Formule 1 : adulte : F.B. 10.900.- enfant : (de 2 à 12 ans) 7.690.-
Formule 2 " " 7.500.- " 5.990.-

Ce prix comprend en formule 2

- Logement en demi-pension en chambre double (avec bain)
- Le pique nique du samedi 30/5
- Tous les déplacements rail et route en Angleterre.
- La visite de l'atelier de Llangollen.

en formule 1

- Ce qui est repris en 2, plus la traversée de la manche de Zeebrugge à Zeebrugge sur l'un des bâtiments de la North Sea Ferries en cabine double standard -Dîner et petit-déjeuner compris.

A charge des participants :

- les boissons, les repas de midi à l'exception de celui du 30/5
- le pourboire au chauffeur du car.

Remarques

- il sera possible d'organiser un départ collectif de Bruxelles.
- Ce prix actuel est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours des changes où d'autres circonstances imprévues. (surcharge du gasoil ...)

Renseignements : auprès de Jean Laterre - Tél (071) 51.66.03

68, rue de Marchienne 6110 à MONTIGNY-LE-TILLEUL

Inscriptions : à la même adresse suivant bulletin ci-dessous.

Vous comprendrez aisément que l'organisation d'un tel voyage nécessite de nombreuses démarches et réservations auprès des transporteurs et hôteliers. Aussi, nous nous permettons d'insister afin que vous nous renvoyiez le bulletin d'inscription le plus vite possible.

Date limite : le 06/03/81

acompte: 1.500 Frs par personne, à verser lors de l'inscription.

Paiement du solde : doit nous parvenir avant 15/04/81

au cpt : n° 260.0088.584. 92 de Jean Laterre à Montigny-le-Tilleul.

EDITIONS

Trans-Fer hors-série - 4 avril 1981 - "En chemin de Fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse"

En vue du voyage organisé par le GTF asbl le 4 avril prochain, nous sommes en train de rédiger un Trans-Fer hors série et hors abonnement destiné à présenter les lignes ferrées de la région parcourue.

Au sommaire, il y aura :

- une introduction justifiant d'un point de vue économique et historique la densité des voies ferrées de l'Entre-Sambre-et-Meuse.
- l'historique et l'état actuel des lignes 132 Charleroi - Mariembourg - Vireux et de ses antennes Thuillies-Berzée-Laneffe (111), Walcourt - Florennes par Morialmé (135) et St-Lambert (136), 136A Ermeton-sur-Biert - Florennes - Senzeille et 134 Mariembourg - Couvin.
- l'historique remanié et l'état actuel de la ligne 109 Mons-Lobbes-Chimay.
- une présentation rapide du Chemin de Fer à Vapeur des Trois-Vallées (CFV3V) suivie de l'état complet et descriptif du matériel moteur et remorqué actuellement détenu par cette association.

Une carte de la région et quelques photos compléteront cette plaquette, de présentation identique à ce Trans-Fer, et dont le nombre de pages dépassera la quarantaine.

Cette édition sera offerte aux participants adultes du voyage du 4 avril. Nos autres membres pourront se la procurer par versement de 50FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège.

La plaquette sort de presse fin mars. Veuillez commander dès que possible pour que nous puissions fixer le tirage. Merci.

Trans-Fer

- *Suite à l'extrême abondance des matières en ce début d'année, nous avons dû reporter certaines rubriques au prochain numéro : l'électrification Anvers-Aarschot-Louvain, les incidents-accidents et circulations exceptionnelles du 2d semestre 1980... Vous ne perdez rien pour attendre !
- *Nous avons retrouvé quelques exemplaires de Trans-Fer n° 7. S'il manque à votre collection, commandez-le nous par envoi de 30F en timbres-poste à GTF asbl, BP191, 4000 Liège 1.

DISTRIBUTION

- Séries de cartes-vues 9 et 10 publiées par l'AMUTRA

S 9 : Fourgons série 9950 et motrices de service (10019 et voitures standard ex-Anvers) du groupe d'Ostende.

S10 : motrices 2 essieux de la série 9715-9728 dont toutes les transformations sont proposées jusqu'au déclassement. Utilisation sur réseau bruxellois, avec frein Pieper, puis à air, avec ou sans boîte à fims, petites baies vitrées ou grandes...

Notre service Distribution peut vous fournir ces 2 séries au prix de : Belgique : 100FB les 2 séries envoi compris
étranger : 130FB idem

Commande jusqu'au 15 mars 1981 inclus au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution, 4000 Liège. Etranger : voir couverture. Envoi des commandes entre le 25 mars et le 30 avril.

- Benelux Rail 1

A la suite de notre annonce dans Trans-Fer n° 16, vous nous avez commandé cet ouvrage. Nous avions espéré pouvoir vous servir fin décembre 1980. Nous apprenons cependant de l'éditeur Stenval que les travaux d'impression sont toujours en cours et que la sortie de presse subira un important retard.

NE NOUS ECRIVEZ PAS au sujet de cette édition : toutes vos commandes ont été soigneusement notées et l'ouvrage vous parviendra dès que nous le recevrons. La date d'expédition sera annoncée dans Trans-Fer. Merci de votre patience, pour un retard dont nous ne sommes pas du tout responsables !

APPEL AUX PHOTOGRAPHES

Pour publication avec nom de son auteur, le GTF asbl cherche de belles photos NOIR ET BLANC de convois ferrés SNCB dans leur cadre. Les voitures voyageurs doivent être bien reconnaissables.

Si vous possédez de tels documents représentant des trains de voyageurs (automotrices et autorails exclus) et si vous acceptez qu'ils soient publiés par le GTF asbl, écrivez-nous ce que vous tenez à notre disposition à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.

Modèle réduit d'une locomotive vicinale type 18

- * Nous attirons les souscripteurs sur le fait qu'ils doivent dès que possible virer le solde de leur commande à notre compte sans attendre un rappel. Voir Trans-Fer n° 14.
- * Nous serons en mesure de vous servir en avril ou mai 1981.

Addenda et corrigenda de Trans-Fer n° 16

Plusieurs lecteurs nous ont écrit après la parution de cette édition pour nous communiquer des précisions et remarques que nous publions bien volontiers, en les remerciant de leur collaboration.

* Dossier Matériel historique SNCF

page F - Autorails : AR 551.48. Il est indiqué : A FTY. En fait, cet autorail a quitté la remise de Tournai le 12.08.80 par ses propres moyens. Il a été conduit à l'AC Malines pour remise en état. (H.A.)

page H - voitures type N - Nord Belge

Monsieur R. Boddeewijn nous transmet les numéros manquants des voitures Nord Belge type N :

32303	B9yi	n° 11
32404	C11yi	n° 18
39101	C7Ddyi	n° 27
39104	idem	n° 30

* Corps du numéro

page 27 - nouvelle motrice prototype 6100

Sur foi d'informations puisées aux meilleures sources officielles, nous indiquons que cet engin était arrivé sur le réseau hennuyer le 28 août 1980. Cette date est erronée ; il s'agit en fait du 14 août 1980. (H.A.)

remarques et corrections de Monsieur R. HUYSMAN

- p.7.-2ème alinéa. Il faut bien sûr Ma 23/9, et non 25/9
- p.11 - avant dernier alinéa. Il n'y a plus de block à Nimy depuis bien longtemps. Le bl.27, c'est la cabine de Mons.
- p. 18. Générateurs sur roues.
- HT 25.050. Erreur de marquage à l'occasion d'une remise en couleur en remise. Il faut 25.030
- A 621/187. 2ème attribution du numéro. Il convient donc d'écrire A 621/187(II). La HL 29.030 fut la première A 621/187(1965-67)
- HL 29.254. Il faut 29.245. HL 29.254 est impossible, car le numéro A 621/184(II) fut attribué le 26 mai 1965, et la HL 29.254 ne fut réformée qu'en mars 1966.
- A 621/184. 2ème attribution du numéro. Il faut donc écrire A 621/184(II). La HL 29.230 fut la première A 621/184(1963-64)
- A 621/181. 2ème attribution du numéro. Il faut donc écrire A 621/181(II). La HL 29.092 fut la première A 621/181(1963-66)
- A 621/186. 2ème attribution du numéro. Il faut donc écrire A 621/186(II). HL 29.083 fut la première A 621/186(1963-64)
- A 621/200=29.221. Exact. Il est probable que de nombreux amateurs aient mal identifié la HL, car les seules mentions que l'on pouvait lire sous la peinture de l'abri étaient : "29.156 FLS". Le n° 29.221 avait, lui, complètement disparu... L'apparente anomalie provient d'une permutation d'abri entre les HL 29.156 et 29.221 à Salzinnes en avril 1962, opération dont je retrouve la trace dans mes notes de 1962. Ceci à titre d'information.
- A 621/195. 2ème attribution du numéro. Il faut donc écrire A 621/195(II). La HL 29.251 fut la première A 621/195(1965-66)
- A 621/197. 2ème attribution du numéro. Il faut donc écrire A 621/197(II). La HL 29.040 fut la première A 621/197(1965-67)
- p.21. Voitures SNCF à deux niveaux. Il ne s'agissait plus cette fois de VB2N comme en 1976, mais de VO2N (O de omnibus au lieu de B de banlieue).
- p.24. 5ème alinéa. Il doit y avoir une faute de frappe. La vitesse actuellement permise à cet endroit est de 140 km/h.
- p.13. Le service voyageurs assuré par les CFL entre Benonchamps et Wiltz fut supprimé le 25 MAI 1968.

Calendriers ferroviaires

Calendrier SNCB 1981

Comme les autres années, la SNCB a édité un calendrier à reliure spirale, 2 mois par page, dessins de locomotives diverses, format 36x42 cm.

Celui-ci est disponible au Musée des Chemins de Fer, gare du Nord à Bruxelles au prix de 100FB. On peut aussi le commander par versement de 100FB au compte 000-0001010-40 de la SNCB, en précisant le but du versement et la langue choisie (fr/néerl)

VEBOV Kalender 1981

Variété de sujets relatifs aux transports publics en Belgique : trams, vicinaux, autobus, chemins de fer passés et présents.

On peut commander ce calendrier par versement de 140 FB (envoi en Belgique) ou 155FB (envoi à l'étranger) au compte 412-6131001-97 de VEBOV, Antwerpen.

Calendrier ferroviaire 1981

Calendrier consacré au matériel ferroviaire belge et luxembourgeois ancien et moderne, contenant une photo par mois en noir et blanc ou en couleurs. Diverses vues intéressantes de matériel vapeur.

Format du calendrier : + 42 x 30 cm. Légendes techniques en 4 langues.

Ce calendrier est diffusé par l'AMUTRA, avenue d'Itterbeek 231 à 1070 Bruxelles.

Livres

Trains d'aujourd'hui par J.J.Fleischman (Louis Musin, éditeur) 168 pages, format 21x27cm, consacré aux locomotives européennes modernes électriques et diesel. 130 illustrations, dont 57 en couleurs. Prix : + 860F, chez votre libraire.

De reizigers worden verzocht van in te stappen

par Johan Struye et Karel van Deuren, chez Lannoo éditeur, Tielt. En langue néerlandaise.

Format 25,5 X 19,5 cm, 192 pages, 288 photos noir et blanc, 19 couleurs. Couverture cartonnée quadrichrome.

Un livre à retenir, même si vos connaissances de la langue de Vondel sont limitées, pour la qualité de l'iconographie.

En vente chez votre libraire, chez l'éditeur, au BVS-Shop, ou à la boutique VEBOV

Agenda

Du 21 mars au 5 avril 81, Halles des foies à Coronmeuse, Liège, sous le titre "les 1001 P'tits Trains", organisation d'une exposition de modèles réduits, réseaux miniatures, mais aussi souvenirs ferroviaires dans le cadre du Salon des Arts Ménagers et du Bricolage. Organisation ALAF.

Les 28.02 et 01.03 et les 07 et 08 mars 1981, le CFEB organise deux week-ends portes ouvertes dans son local de la rue de la Chapelle 62 à 4800 Verviers.

Les 21 et 22.02, en gare de Lessines (ligne 90), exposition ferroviaire par La Maison des Jeunes de la Culture de Lessines.



A.S.B.L.



		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.
cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir					

bulletin de participation

VOYAGE "Thudinie" - 04.04.1981

Bulletin à renvoyer avant le 25 mars 1981 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 samedi 4 avril 1981

inscrire le nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 580FB	
	Adulte non membre à 630FB	
	Enfant - de 12 ans à 290FB	
	Enfant - de 6 ans	gratuit
	. Plateau-repas à 165FB	
	. Supplément AR Liège-Charleroi à 212FB	
	. Supplément AR Bruxelles-Charleroi à 132FB	
X		

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

* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



SUPPLÉMENT 2
 A TRANSFER 17

Voyages organisées par d'autres associationsVoyage organisé par la FACS

Du 30 avril au 3 mai : Espagne : Valence et Alicante. Excursion à Dénia et suburbains de Valence (où se trouvent des motrices type S de la SNCV).

Programme détaillé à demander à Fédération des Amis des Chemins de Fer secondaires (FACS), 27 rue de Colombes à F-92600 Asnières en joignant une enveloppe avec adresse et 1 coupon-réponse international, en se référant au GTF asbl.

Voyages organisés par Locomotion asbl

Tous renseignements concernant les voyages ci-dessous peuvent être demandés à J. VAN OLMEN, Breendenlaan 33 2550 KONTICH, en vous recommandant du GTF asbl.

28 FEVRIER - 8 MARS: AUTRICHE/HONGRIE

L'asbl Locomotion pense participer à un voyage d'étude vers l'Autriche et la Hongrie, organisé par l'association anglaise "Warwickshire Railway Society". Le programme prévoit des visites de différentes lignes de chemin de fer à voie étroite encore exploitées à la traction vapeur, un chemin de fer à crémaillère (vapeur) et le fameux GYSEV en Hongrie. Prix: minimum 15.000,- fr. tout compris, sauf la plupart des repas. Tous déplacements en train (sauf petit trajet en car).

Attention: il s'agit d'un voyage "à l'anglais" c.à.d.: longues journées, longs trajets en train, etc. - assez fatigant - seulement pour quelques vrais mordus ! Les détails de ce voyage peuvent être obtenus chez nous

29 AVRIL - 3 MAI: ALLEMAGNE DE L'EST (D.D.R.)

L'asbl Locomotion envisage un voyage (en groupe restreint) vers la D.D.R. Le programme prévoit des visites de différentes lignes à vapeur (Harzquerbahn, Selketalbahn -voie étroite-, Gera-Saalfeld -écartement normal-, etc.) et visites de différents dépôts à vapeur. Le groupe sera accompagné d'un guide du bureau officiel de tourisme de la D.D.R. et de monsieur M. Delie, expert et photographe renommé des locos à vapeur de la Reichsbahn.

Prix: environ 10.000,- fr. tout compris (même tous repas). Les détails de ce voyage seront communiqués dans un prochain omzendbrief.

Si vous êtes intéressé par ce voyage, veuillez bien nous le faire savoir

11 JUIN - 15 JUIN: SUEDE

Le 13 juin 1981 sera organisé près de Stockholm une cavalcade de locomotives à vapeur, ceci pour marquer le 125ème anniversaire des chemins de fer suédois. Nous envisageons un voyage qui sera peut-être organisé avec la collaboration d'un groupe d'anglais.

Le programme prévoit des visites de quelques centres-musées en Allemagne (lors des trajets aller et retour) et de quelques lignes de chemin de fer touristiques en Suède. La traversée en bateau se fera via Kiel-Göteborg (la nuit, avec cabines). Le voyage se fera en autocar (belge) de luxe.

Prix: minimum 9.000,- fr. tout compris (sauf repas).

Les détails de ce voyage seront communiqués dans un prochain omzendbrief. Si vous êtes intéressé par ce voyage, veuillez bien nous le faire savoir !

VOYAGE EN ANGLETERRE

du mercredi 27 mai 1981 au lundi 1er juin 1981

Bulletin de participation

Ce bulletin est à renvoyer à Jean LATERRE, 68, rue de Marchienne
à 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

*Je soussigné _____ (nom, prénom)
Rue _____ N° _____ N° bte _____
A (Code postal) _____ Localité _____

*Inscris au voyage en Angleterre pré-cité :

inscrivez
le
nombre →

	participant adulte formule 1 à 10.900F: _____
	participant enfant formule 1 à 7.690F: _____
	participant adulte formule 2 à 7.500F: _____
	participant enfant formule 2 à 5.990F: _____

TOTAL _____

*Je verserai la somme correspondante, selon les modalités énoncées
dans Trans-Fer n° 17, au compte 260-0088584-92 de Jean LATERRE
à MONTIGNY-le-TILLEUL.

*Je déclare avoir pris connaissance des prix et conditions de
ce voyage, et les accepter entièrement.

Date et signature

ATTENTION : tous renseignements peuvent être obtenus uniquement
auprès de Monsieur Jean Laterre. Ne pas envoyer ce bulletin à une
autre adresse que celle qui y est mentionnée.
NE PAS JOINDRE CE BULLETIN A CELUI POUR LE VOYAGE DU 4 AVRIL 81,
DONT L'ADRESSE DE DESTINATION ET LE N° DE COMPTE FINANCIER SONT
DIFFERENTS !!! Merci.

IV

"VOIE ETROITE" n°61 (80/6)

- Corrèze: ça bouge.. Des initiatives locales pourraient déboucher sur la transformation d'une gare en musée du "Transcorrézien" - en attendant mieux ?..
- Les Alco-Cooke 131T du War Department, 1917 (voie de 60): suite à la sauvegarde de l'une de ces intéressantes machines par le Chemin de Fer Froissy-Dompierre.
- Les 10 ans de la NSS: une petite ligne musée aux Pays-Bas, qui folâtre dans les dunes et les genêts près de la Mer du Nord.
- Le Chemin de Fer du Puy-de-Dôme: une ligne touristique exceptionnelle, à la brève existence; elle utilisait le système Hanscotte d'adhérence supplémentaire, avec un rail central et des machines à vapeur surdimensionnées.

VOIE ETROITE n°62 (81/1)

- Les machines Franco-Belge ex-Heeresfeldbahn: à propos de la dernière locomotive arrivée sur le Froissy-Dompierre, une brève description illustrée de ces "monstres" de 300 Cv étudiés pour plusieurs écartements.
- Le chemin de fer de l'Exposition de 1889, par le texte et par l'image: un contemporain dépeint avec enthousiasme ce grand succès des Ets Decauville.
- La ligne touristique de Fairbourne (Pays de Galles): elle vient de connaître son ultime saison.
- toujours les nouvelles, bien illustrées, des réseaux touristiques de France et de l'étranger.
- et la parole aux lecteurs: ils trouvent des locomotives, traquent encore les derniers vestiges des Tramways de la Corrèze, etc..
- Index des articles parus en 1980. Bibliographie. Ventes.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois, depuis 10 ans. Le numéro: 14 F dans les principales Maisons de la Presse, ou auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens-Cédex. Abonnement 1981 (6 numéros): 75 F (étranger: +10 F).

Dossier : un nouveau plan de
restructuration pour la SNCB ?

L'idée de restructurer le réseau de la SNCB a déjà fait couler beaucoup d'encre. Ainsi, Trans-Fer lui a déjà consacré un numéro entier (n° 9).

On se souvient qu'un premier projet, élaboré par les services de la SNCB, avait été divulgué en 1979. Des réactions souvent passionnées et de nombreuses polémiques avaient alors éclaté, y compris dans les sphères politiques. Nous avons, quant à nous, tenu nos lecteurs au courant des mesures conservatoires qui avaient été prises.

Divers groupes avaient annoncé leur intention de repenser le plan de restructuration. Par diverses sources, nous sommes en possession d'un document tout récent intitulé "plan de réorganisation de l'exploitation de la SNCB". Il a été publié par les syndicats des services publics de tendance aussi bien (par ordre alphabétique) CSC que FGTB. Ce document est officiel dans la mesure où il résulte de négociations entamées avec la Direction Générale de la SNCB : il devait être soumis au Conseil d'Administration de cette dernière en date du 19 Décembre 1980.

Le texte de ce plan est publié à la fois par Tribune, organe des syndicats cheminots de la FGTB et par Le Bon Combat, son homologue de la CSC. Nous avons pensé qu'il serait utile de vous en communiquer la teneur. Nous publions donc ci-après le texte intégral de ce document, identique dans les deux journaux précités. Pour des raisons de temps, nous n'avons pu le re-dactylographier. Notre imprimeur bénévole a choisi le texte de Tribune, car il se prêtait mieux aux possibilités techniques de la machine. Ne voyez donc, dans ce choix, aucune arrière-pensée d'ordre politique..., qui serait contraire à la philosophie même de notre association.

GTF asbl

En sa réunion du 29 juin 1979, le Conseil a pris connaissance des documents A 298 et A 298bis, relatifs au plan d'activité, présenté par la Direction. Dans ce plan ont été considérés, notamment :

— l'écart croissant entre les recettes propres et les dépenses de la Société ainsi que l'apparition d'importants déficits résiduels ;

— la décision du 20 mai 1975 du Conseil des Communautés européennes, stipulant que l'Etat, sur proposition du réseau ferroviaire et conjointement avec ce dernier, arrêtera pour l'entreprise un programme d'activité, conçu en vue d'atteindre l'équilibre financier de celui-ci et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière, en prévoyant, en outre, les moyens permettant de réaliser ces objectifs.

L'étude faite par la Direction comportait, en résumé :

1) POUR LE SERVICE DES VOYAGEURS :

- une amélioration de la qualité du service par l'augmentation de la fréquence, de la vitesse, du confort et de la sécurité ;
- l'instauration entre des nœuds importants d'un réseau intervalles IC à trains cadencés, rapides et confortables et l'organisation en étoile des dessertes locales, à horaires cadencés, relativement courtes, centrées sur 14 nœuds du réseau IC ;
- le maintien, en principe, des trains de navetteurs existants ;
- la desserte de 487 gares et points d'arrêt, la desserte de 343 autres points étant, en principe, confiée à des moyens de transport de substitution.

2) POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES :

- l'organisation de services conçus essentiellement en fonction de trains complets, à régularité et à fiabilité assurées, avec un délai de livraison jour A - jour B pour

95 % des achèvements ; elle comporte aussi la conception d'un transport intégré de bout en bout ;

- la promotion des transports, « internationaux » en particulier ;
- la spécialisation de quelques itinéraires pour les courants denses de trains de marchandises ;
- une restructuration des transports, prévoyant un réseau de desserte de 260 unités de gestion et de taxation ;
- la concentration des gares de triage.

3) POUR LES ENVOIS DE DETAIL :

- une réorganisation basée sur la satisfaction des besoins de la clientèle industrielle et commerciale par un service de porte à porte, avec un délai de livraison ne dépassant pas 48 h ;
- la création, à cet effet, d'un centre de tri unique à Bruxelles, équipé d'un système de manutention semi-automatique, et l'extension jusqu'à quelque 40 centres de ramassage et de distribution, notamment par l'absorption des centres actuellement exploités par la S.A. Depaire ;
- le maintien de 50 gares ou dépendances pour l'acceptation et la distribution des colis ;
- des prestations complémentaires, telles que l'entreposage, la gestion des stocks, le dédouanement, etc.

Le Conseil d'Administration a décidé, lors de sa réunion du 29 juin 1979, de diffuser ce document, en l'adressant notamment aux Conseils économiques régionaux, aux organisations syndicales, aux Commissions parlementaires des Transports.

Le 30 novembre 1979, considérant les prises de position de ces divers milieux il a décidé que ces éléments de même que l'étude établie par la Direction, devaient faire l'objet d'un examen approfondi.

A cette fin il a précisé :

- qu'il importe de procéder,

au niveau du Comité Permanent en collaboration avec la Direction, à une analyse des propositions formulées en vue de dégager les mesures susceptibles d'améliorer le niveau du trafic et la situation financière de la S.N.C.B. ;

- qu'il est souhaitable, par ailleurs, que soient recherchées, dans le même temps, entre toutes les parties concernées et au sein d'un organe approprié, créé à l'initiative du pouvoir politique, les conditions permettant à la S.N.C.B. de remplir pleinement son rôle dans le cadre d'une politique globale des transports.

« Il recommande que les études en question soient menées de façon concomitante et soumises à sa délibération avant fin 1980.

» En attendant que soient prises les décisions à résulter de ces études il mandate la Direction pour régler l'exécution des travaux, conformément à sa décision du 31 août 1979, notamment quant à la nécessité de subordonner à l'assentiment du Conseil le report de travaux dont la réalisation a été approuvée ou dont l'approbation est envisagée normalement.

» D'éventuelles suppressions de points d'embarquement de voyageurs (y compris pour une partie des trains), de raccords, de cours aux marchandises ou de points d'acceptation des envois de détail seront soumises préalablement à l'approbation du Conseil d'Administration. »

Lors de sa réunion du 22 septembre 1980, le Comité Permanent a décidé de consacrer une réunion spéciale, le 7 novembre, à la définition des grandes options qui doivent être à la base d'une réforme de l'exploitation, compte tenu des remarques formulées, notamment par les organisations syndicales, qui avaient communiqué un plan alternatif à cet effet.

Les options prévues par ce plan ont fait l'objet d'un échange de vues au sein d'un groupe de travail composé de représentants de la S.N.C.B. et des organisations syndicales reconnues. Ces derniers ont affirmé

que les mesures préconisées sont à considérer globalement, sans qu'il puisse être question de mesures fragmentaires et en ce compris les points relatifs à la fusion avec la S.N.C.V. et la politique de transport dépendant des pouvoirs publics.

Les bases suivantes de discussion reprises aux lettres A à D (textes composés en caractères gras) ont donné lieu aux conclusions reprises succinctement ci-après :

L'accent a été mis tout d'abord :

- sur la nécessité d'arrêter les grands principes d'une réforme de l'exploitation, dans le cadre d'une politique de transport globale, les problèmes de transport, y compris ceux qui dépassent le cadre de la S.N.C.B., étant interdépendants. Après que ces grands principes auront été définis par le Conseil d'Administration, il serait procédé à l'étude de leur application, en vue de modeler le nouveau paysage de la Société ;
- sur le fait aussi qu'il y a lieu d'arriver à un consensus général, après consultation des conseils économiques régionaux et des organisations syndicales ;
- sur les mesures à prendre au plan intérieur de la Société ainsi que sur les problèmes de fond de politique générale des transports à soumettre au ministre de tutelle, en ce compris, en particulier, la fusion de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

A 1. Les mesures d'ordre général relatives à une révision fondamentale en vue d'une meilleure coordination des roulements du personnel M. et E., du matériel de transport et de traction.

Il est convenu que Monsieur le Directeur général désignerait un groupe de travail, comportant les directeurs généraux adjoints techniques et leurs collaborateurs en vue de l'étude de ce problème. En temps opportun, en raison des aspects

de personnel liés à cette question, celle-ci sera soumise aux instances paritaires.

A. 2. Les goulets d'étranglement.

Il convient de définir d'abord le programme des lignes à grande vitesse, dans le cadre des relations internationales et des trains IC, et d'examiner ensuite les possibilités de mise en service de trains pour la desserte régionale. Les plans de modernisation, nécessaires à cet effet, sont à élaborer.

Il y a lieu de compléter le plan 1981-1985 par de nouveaux projets, dont la réalisation doit permettre d'améliorer la fluidité du trafic, et de présenter ensuite le nouveau plan aux instances gouvernementales.

B 1. La fusion S.N.C.B.-S.N.C.V.

Elle vise à assurer une coordination valable des services exploités par les deux Sociétés, le réseau ferroviaire devant rester la charpente des transports en commun, le choix entre les modes de transport ne pouvant résulter du seul critère comptable. Le réseau doit assurer la desserte des concentrations de population, en visant le meilleur rendement de l'exploitation ferroviaire, tout en permettant le désenclavement des zones rurales isolées.

Il a été constaté que la coordination indispensable pour assurer un transport en commun valable de bout en bout fait défaut, la situation dans ce domaine s'étant encore dégradée depuis que les services d'autobus de substitution et de complément ont été cédés à la S.N.C.V. Le réseau de la S.N.C.B. doit être la charpente sur laquelle se greffent les services d'autobus, qu'il importe d'affecter à leur mission locale sur de faibles distances, ce qui suppose notamment l'élimination des lignes parallèles et de tarifs différents.

Dans ces conditions, un plan de restructuration valable doit impliquer la fusion avec les services de la S.N.C.V. qui doivent assurer les transports secondaires en prolongement du transport ferroviaire.

Une étude de la rentabilité des autobus et d'engins légers circulant sur les rails est à faire afin de déterminer le coût social comparatif, c'est-à-dire compte tenu de tous les avantages et de toutes les charges et nuisances qu'ils engendrent respectivement pour la collectivité.

Il est proposé au Conseil de considérer qu'une réforme profonde des services ferroviaires ne pourra être efficace et rentable que si les services secondaires assurés en autobus, dont la concurrence doit être éliminée, sont intégrés dans le système de transport en commun, en fonction de son épine dorsale, le chemin de fer.

B 2. Le réseau de trains IC à définir quant aux itinéraires et aux gares d'arrêt et dont l'ossature doit être formée par les deux dorsales régionales, les grandes axiales vers Bruxelles et certaines liaisons inter-régionales.

Il est proposé au Conseil de faire réétudier le réseau IC, compte tenu des suggestions et remarques qui ont été émises quant aux itinéraires, aux nœuds et aux gares d'arrêt. Le nouveau plan élaboré est à communiquer à l'avis des instances régionales.

Au préalable, un échange de vues aura lieu entre les spécialistes de la Direction et ceux des organisations syndicales, de manière à établir une base commune.

En principe, les trains IC à horaires cadencés auront la priorité de passage sur les autres convois, des exceptions étant à prévoir après que le nouveau paysage du rail aura été dessiné.

Le projet sera soumis au Conseil d'Administration après la consultation des conseils économiques régionaux.

B 3. Le maintien des trains de navetteurs, les exceptions à cette règle étant à justifier.

Les services de trains de navetteurs doivent répondre à tous les critères prévus pour les voyageurs en général, tant au point de vue de la fiabilité que du confort, de la sécurité, etc., compte tenu aussi de la complémentarité entre les trains et les autobus dans le cadre de la fusion.

Tous les usagers, y compris les navetteurs, doivent trouver dans la nouvelle structure des trains de meilleurs services, la Société mettant à leur disposition le mode de transport le mieux adapté à leurs besoins.

B 4. Desserte locale et omnibus.

Les représentants des organisations syndicales estiment que le régime des semi-directs et omnibus en ligne doit être maintenu comme actuellement plutôt qu'en étoile autour de certains centres. Les modifications au service des trains, aux points d'arrêt et aux arrêts de trains ainsi que les formules de substitution sont à préciser. Ces éléments sont à soumettre à la consultation des autorités régionales et des organisations syndicales. Sur les lignes à faible trafic: utilisation de matériel léger adéquat et étude d'un système d'arrêt à la demande.

Il faut remarquer que, pour examiner les formules de substitution, il convient de tenir compte de la rentabilité réelle et sociale, en considérant la durée du parcours total et en la comparant à celle en train. Il y aura lieu de tenir compte aussi des éléments de confort, de sécurité, des charges d'infrastructure pour la collectivité, du problème de l'énergie, également en rapport avec la situation de la balance des paiements, de la pénétration dans les agglomérations, etc.

Quant au matériel léger, une étude devrait être faite, notamment du matériel électrique à accumulateurs rechargeables sous caténaire, à utiliser sur les lignes à trafic moins dense, ainsi que d'automotrices électriques ou d'autorails diesel accouplables suivant le cas.

Il est fait observer que les autocars circulent aussi à des vitesses atteignant ou dépassant les 100 km/h sur des routes où la sécurité est nettement moins grande qu'au chemin de fer. Du matériel léger en site propre serait donc plus sûr.

La Direction pense que l'organisation des trains semi-directs et omnibus en fonction des trains IC est à examiner cas par cas, l'objectif final devant être l'amélioration du service rendu à la clientèle.

D'autre part, elle attire l'attention sur le fait que le matériel ferroviaire doit répondre à des normes de résistance dérivées au niveau international, en relation avec la sécurité. Ces normes excluent donc, par exemple, des types de véhicules légers, tels que des autocars circulant sur des rails. Le matériel ferroviaire et, notamment, les autorails utilisés sur de grands réseaux voisins, sont du type lourd.

Quant au matériel électrique à accumulateurs, cette formule n'a toujours pas connu de réalisations valables au stade actuel de la technique et il n'existe aucune solution défendable dans ce domaine. En outre, le rendement d'engins électriques à accumulateurs est extrêmement faible. La Direction élaborera un rapport sur cette question ainsi que sur l'utilisation de matériels légers.

Par ailleurs, l'instauration de l'arrêt à la demande, s'il peut se justifier pour l'autobus, dont la vitesse commerciale n'est que de 20 km/h, n'est pas admissible pour les trains dont la vitesse commerciale doit être au moins de 40 km/h à 60 km/h sur les lignes à faible trafic.

Pour l'étude du problème relatif à l'arrêt à la demande, des renseignements seront recueillis auprès des réseaux étrangers qui ont fait des expériences dans ce sens.

La Direction estime qu'aux endroits où le mouvement de voyageurs est très faible, le moyen de transport alternatif doit avoir la préférence, étant entendu que son itinéraire peut être mieux adapté aux besoins des populations rurales et que les horaires doivent être conçus de manière à garantir les correspondances avec les trains, sans long délai d'attente.

Le groupe de travail pense qu'il serait utile de définir, par ligne, le nombre de voyageurs minimum qu'il faudrait transporter pour qu'un service de trains y soit — socialement parlant — plus favorable que l'autobus et en tenant compte de la nécessité du transport des marchandises, des conditions climatiques, de l'environnement, du confort, etc. Une telle comparaison doit permettre de prendre des options cas par cas. Lors de ce choix, il faudra tenir compte des avantages secondaires qu'on pourra retirer aussi de la modernisation de l'outil ferroviaire, eu égard notamment au problème de l'énergie, dont la signification continuera de prendre de l'ampleur au cours de la décennie à venir. Il faut avoir égard au coût et à la sortie de devises qu'entraîne l'importation de produits pétroliers.

Il estime qu'il faut poser un préalable, à savoir que la Société procédera à une consultation pour faire apparaître l'aspect social et économique des solutions qui peuvent modifier les éléments résultant d'une étude purement scientifique et technique. Il est souligné, à cet égard, que les S.D.R. et les C.E.R. ont été créés par le législateur pour émettre un avis sur des problèmes de l'espèce.

Les conseils économiques régionaux et les organisations syndicales seront consultés sur ces réformes.

B 5. La remise en service des trains de voyageurs sur une dizaine de lignes où elle a été supprimée doit faire l'objet d'études dont les conclusions seront arrêtées à fin 1981. Il s'agit notamment de :

- Mariembourg - Couvin
- Saint-Lambert - Florennes
- Neerpelt - Houthalen
- Hasselt - Maastricht
- Genk - As - Maasmechelen
- Manage - Nivelles - Ottignies
- Haine - Saint-Pierre - Houdeng - Ecaussinnes
- Gand - Zelzate
- Herentals - Aarschot
- Braine-l'Alleud - Tubize
- Termonde - Hamme.

Il y a lieu d'examiner l'organisation d'un service ferroviaire le plus économique possible, mais adéquat, susceptible de faire revenir le client au train.

Parmi les lignes en question, quatre avaient été désignées par la Direction pour une étude approfondie.

Pour l'une d'elles seulement, à savoir : Mol - Neerpelt, une solution positive a été adoptée. Pour les trois autres, à savoir : Mariembourg - Couvin, Gand - Zelzate et Manage - Nivelles - Ottignies, il y a lieu de présenter un rapport.

La Direction signale que pour d'autres lignes, telles que Houyet-Jemelle, une étude a été demandée dans ce contexte.

Elle pense qu'il y a lieu de distinguer deux groupes de lignes : celles sur lesquelles les trains de voyageurs pourraient être remis en service sans de grandes dépenses et celles qui nécessiteraient des investissements importants, principalement par suite des ouvrages d'art à construire.

Elle souligne que les résultats escomptés pour la ligne Mol-Neerpelt ne sont pas encore atteints. Les principaux éléments des études faites pour les trois autres lignes, comportant la supputation des investissements ainsi que du trafic, seront toutefois présentés.

Le groupe considère que si les lignes citées sous rubrique peuvent desservir convenablement les localités attenantes, il convient d'examiner, tout comme pour les lignes à faible trafic, le type de moyen de transport le plus adéquat, compte tenu de tous les éléments et notamment du bilan social. Un service de trains plus rapides et plus confortables aura de toute manière des chances certaines de supplanter les services existants par la route.

Il est proposé, pour aboutir à des propositions concrètes, après que le Conseil se sera prononcé sur le principe, de constituer des groupes de travail, composés des représentants de la Société et des représentants régionaux des syndicats, qui étudieraient les réalisations pratiques. Ils pourraient prendre connaissance, en premier lieu, des études déjà faites pour certaines lignes, de même que des conclusions des études de marché qui ont déjà été faites.

Les organismes régionaux, soit le G.E.R.V. et le C.E.R.W. ou la S.D.R.W., seront consultés ensuite à ce sujet.

Cette étude est d'autant plus indispensable que, par exemple, dans la région au sud de Charleroi, la destination des autobus, qui convergent vers cette ville, n'est guère appréciée dans la région, la population préférant qu'ils soient dirigés sur les gares entre Couvin et Charleroi.

Comme il s'agit d'une étude de grande envergure, il n'est pas exclu d'établir un certain calendrier.

B 6. Les améliorations des conditions d'exploitation visant le confort, la régularité, la fréquence, la vitesse commerciale, l'accueil, les possibilités de parking pour autos et vélos. Etude de l'absorption des retards dans les grandes gares. Les modifications d'exploitation découlant des travaux de modernisation doivent être exposées en détail.

Quant à l'accueil, il y a lieu de faire en sorte qu'il y ait toujours un minimum d'effectifs de personnel qualifié dans les gares, tant pour fournir des renseignements que pour intervenir en cas d'incident technique.

Pour les parkings il faut établir, en particulier dans le sud du pays — où l'on a suivi dans ce domaine une politique moins dynamique que dans le nord —, des contacts avec les intercommunales et les communes, en négociant la mise à disposition des terrains nécessaires. En outre, la situation des parkings devrait être signalée par des flèches dans les centres qu'ils desservent ; les voies d'accès, même au départ des ceintures autoroutières, devraient être modernisées.

L'objectif à long terme pourrait être la création de 200.000 emplacements de parking dans le pays, en commençant par l'équipement des nœuds importants.

Une participation financière des communes ou des pouvoirs publics est indispensable. En outre, compte tenu des investissements importants, le voyageur doit intervenir pécuniairement dans cette charge.

Dans le même ordre d'idées, la situation des gares doit être fléchée dans les localités, comme c'est le cas à l'étranger.

Il importe aussi d'examiner dans le cadre de la coordination avec les services d'autobus, l'établissement des gares terminus pour ceux-ci, à proximité des bâtiments des voyageurs.

Quant à la régularité, la Société doit s'attacher à l'améliorer. La solution réside notamment dans le dédoublement des voies, mais il s'agit de travaux à long terme. Des études systématiques, détaillées, sont à faire dans ce domaine.

En ce qui concerne l'absorption des retards dans les gares, la Direction déclare que les délais d'attente, par exemple à Bruxelles Midi, ont été réduits au minimum, par suite des plaintes des voyageurs; c'est le cas pour ceux qui se rendent à Bruxelles Central. Il ne paraît pas indiqué de revenir à la situation ancienne.

Les horaires nouveaux découlant des électrifications seront communiqués préalablement au Conseil.

C 1. Trafic des marchandises par charges complètes.

La modernisation des gares de triage et la détermination d'itinéraires spécifiques pour les marchandises sont à exposer au Conseil d'Administration. Seront également recherchées les mesures visant l'extension des relations ferroviaires vers les zones industrielles et l'adaptation des installations dans les ports, notamment à Ostende. Une politique commerciale plus agressive et l'adaptation permanente à l'évolution du marché des transports, afin d'acquiescer de nouveaux trafics, l'utilisation d'un matériel et d'équipements nouveaux spécialisés facilitant la manutention. Enfin, les modifications à la suite des cours aux marchandises seront communiquées pour avis aux instances régionales et aux organisations syndicales.

En ce qui concerne la suppression de cours aux marchandises, chaque cas sera étudié individuellement, compte tenu du caractère de service public de l'activité des cours aux marchandises dans certaines régions. Toute suppression sera soumise au préalable aux instances économiques régionales et aux organisations syndicales. Ainsi, les cours desservant les petites et moyennes entreprises doivent pouvoir être maintenues dans le cadre de la politique générale des transports. Il appartient en définitive aux pouvoirs publics de décider dans quelle mesure le transport des marchandises peut être considéré comme une prestation de service public.

Si, sous ce rapport, il convient de se conformer aux directives de la C.E.E., il n'empêche qu'il y a lieu d'exposer à la Commission les raisons militantes en faveur de la thèse de la S.N.C.B. D'ailleurs, il se produit même au sein de cette Commission une modification des idées fondamentales dans ce domaine.

Quoi qu'il en soit, s'il est exact que le transport de personnes revêt indiscutablement un caractère hautement social, qui explique l'intervention de la collectivité en faveur de ceux qui habitent des zones plus éloignées, il n'en est pas tout à fait de même des marchandises, pour lesquelles il convient de serrer de plus près la vérité économique.

Pour les trains complets, le délai d'acheminement doit être fixé à 8 heures au maximum, tandis que le délai jour A/jour B doit être réalisé pour les wagons isolés. Il importe d'ailleurs de respecter le délai promis au client.

La Direction souligne que les études relatives à l'instauration d'un délai de livraison jour A/jour B ont démontré que cet objectif, inscrit déjà au plan d'activité, ne peut être atteint qu'en limitant le nombre de gares de triage et de cours aux marchandises à desservir.

Les organisations syndicales font remarquer qu'il convient de s'entendre d'abord sur l'ensemble des gares à desservir avant de se prononcer sur le nombre de gares de triage.

Par ailleurs, les gares de triage qui disposent encore d'installations mécaniques et où les conditions de travail sont difficiles, doivent être modernisées, la S.N.C.B. accusant dans ce domaine un retard par rapport aux réseaux étrangers.

Pour accroître le trafic, il importe d'offrir un service de qualité au client. Il faut réduire, dans la mesure du possible, les ruptures de charges. L'organisation du service des trains de marchandises doit répondre au vœu des clients, même au détriment de la rotation des wagons.

La Direction estime qu'il convient de disposer d'un plus grand nombre de relations directes, rendues possibles par la diminution du nombre global de gares de destination et l'extension de la capacité des installations d'un certain nombre de gares de triage à moderniser.

Le groupe de travail considère que si cet objectif est louable en soi, il ne peut être réalisé au détriment des clients. Le rôle du chemin de fer doit être conçu en fonctions des besoins. En outre, il y a lieu de tenir compte du grand nombre de trains de voyageurs et du faible nombre d'itinéraires de délestage sur le réseau belge.

Les trains de marchandises doivent donc pouvoir être garés dans des installations adéquates, afin de céder le passage aux trains de voyageurs.

Les wagons isolés intéressent souvent les régions économiquement faibles et la S.N.C.B. a pour obligation d'accepter tous les transports dans le pays. Si les instances régionales ont obtenu pour le maintien de cours aux marchandises, la répartition des pertes qui en résultent peut être examinée.

Il est constaté, d'autre part, qu'un grand nombre de zonings ont été créés mais que l'utilisation de raccords ferroviaires ne connaît pas le succès espéré.

Il importe de promouvoir le transport par trains complets, l'U.I.C. admettant d'ailleurs la notion de train complet pour une charge de 500 tonnes. Néanmoins, on ne peut pas, pour autant, délaissier le client moins important exploitant généralement une petite ou moyenne entreprise.

Il y a lieu de revenir à la vétille économique : dans ce contexte la route et la voie d'eau doivent, elles aussi, payer leur infrastructure. Si le maintien de certains transports est imposé pour des raisons d'intérêt général, il faut que les mêmes obligations s'imposent à tous les modes de transport ou que l'Etat verse les compensations à celui qui supporte les charges de service public. Ce problème relève de la coordination des transports.

C.2. Envois de détail.

Maintien du trafic des envois de détail, là où une activité ferroviaire existe. Consultation des instances régionales et des syndicats au sujet des modifications des centres desservis.

Reprise par la S.N.C.B. des centres routiers exploités par la S.A. Depaire. Articulation du trafic sur les points forts régionaux et non pas uniquement sur Bruxelles, Gestion des stocks des clients par le service informatique. Desserte jour A/jour B.

Il conviendra de rechercher pour la S.A. Depaire d'autres activités susceptibles de maintenir dans toute la mesure du possible le niveau de l'emploi dans cette entreprise.

La reprise des centres Depaire est déjà prévue au plan de la S.N.C.B.

La Direction estime que l'adoption d'un seul centre de tri est la solution la plus rationnelle et la plus économique, compte tenu de la structure du trafic, dont 50 % intéresse l'agglomération de Bruxelles. A cet effet, une nouvelle installation de triage semi-automatique à deux chaînes indépendantes et une de réserve ne nécessiterait pas une extension de personnel. Le prix de revient des transports serait, en conséquence, abaissé. Compte tenu, de la célérité des expéditions, un trafic supplémentaire peut être attendu.

Il convient d'analyser le cas de chaque point d'acceptation individuellement, étant donné qu'il s'agit d'une question de rentabilité sociale.

La consultation des instances économiques régionales et des syndicats au sujet des modifications des centres desservis sera effectuée.

La Direction précise que le problème de la desserte jour A/jour B est indispensable au point de vue de la qualité du service au plan national. En fait le trafic des colis individuels ne représente plus qu'une faible partie — qui régresse d'année en année — de la masse des expéditions, dont la grande majorité est du trafic industriel et commercial.

En cas de décentralisation à la S.N.C.B., il faudrait prévoir dans chacun des centres une chaîne de réserve. Par contre, dans l'hypothèse d'un centre de

tri unique, le nombre de centres routiers en province augmenterait légèrement. Cette formule entraînerait une augmentation du nombre d'emplois dans ces centres, ou des zones d'entroposage seraient créées.

La manutention centralisée existe à Zurich pour la Suisse et à Copenhague pour le Danemark. Un rapport sera établi à ce sujet.

En outre, une étude comparative des formules à 1, à 3, et à 5 centres de tri sera faite. Elle portera aussi sur l'organisation du service des trains, compte tenu de la saturation de l'étoile de Bruxelles.

C.3. Conteneurs et transport combiné.

Développement de ce trafic, en équipant des gares importantes en matériel propre à assurer la transition rail-route-eau, et raccordement au rail des gares autoroutières.

Dans le domaine des transports combinés, la politique s'inspirera de celle qui est appliquée par d'autres réseaux, étant entendu que de tels trafics n'intéressent que les relations internationales.

Un comité mixte rail-route a été créé, où les représentants des deux secteurs se rencontrent régulièrement.

La S.N.C.B. utilise un certain nombre de wagons-poche dont l'emploi se développe.

Les éléments statistiques de ce trafic comme des autres formes de transports combinés seront communiqués au Conseil.

C.4. Politique des transports.

La politique globale des transports doit avoir pour objectif d'assurer de meilleurs transports aux moindres frais pour la collectivité et répondre aux impératifs nouveaux de consommation énergétique et de qualité de la vie. Les études doivent être menées avec célérité.

Il y a lieu de dénoncer le régime des prestations et conditions de travail anormales et inacceptables pour le personnel routier, la Belgique se trouvant dans ce domaine, suivant un rapport de la Commission de la C.E.E., en très mauvaise position.

Il est proposé d'adopter dans le domaine de la coordination une attitude uniforme vis-à-vis des pouvoirs politiques. Si la S.N.C.B. fait un effort de réorganisation de l'exploitation du réseau, elle attend de l'autorité politique qu'elle mettra de l'ordre dans ce secteur.

La Société a revendiqué, depuis de longues années, l'application de la normalisation des comptes, compte tenu de toutes les charges imposées, d'une part, de l'inégalité de traitement par rapport aux autres modes de transport, d'autre part. Toutefois, les montants des compensations ont toujours été fixes forfaitairement tant dis qu'en même temps la dotation au Fonds de renouvellement était maintenue ou réduite au-dessous des besoins. La Société obtient certes des compensations pour une série de charges imposées, mais il reste l'important problème de l'élimination des disparités, qui sont de nature à favoriser la concurrence des autres modes de transport.

Elle fait remarquer toutefois qu'une réduction des compensations de l'Etat à la S.N.C.B. conduisant à un appauvrissement de l'offre ferroviaire à la population, que ce soit en trafic marchandises ou en trafic voyageurs, ne peut avoir pour résultat final qu'une circulation plus dense et des accidents plus nombreux sur la route, une dégradation plus forte de l'environnement, un déficit plus important de la balance commerciale...

Le problème des investissements aussi est, de son côté, à long terme, déterminant pour l'orientation du développement des divers modes de transport et, par voie de conséquence, de leur rentabilité.

Or, parmi les causes profondes de la situation financière difficile de la S.N.C.B., on peut citer le manque d'harmonisation et de complémentarité des divers modes de transport, la politique d'investissement du passé ayant favorisé démesurément les autres transporteurs.

La Commission de la C.E.E. a considéré, notamment, qu'un des objectifs de la politique commune des transports doit être l'élimination des disparités, qui sont de nature à fausser la concurrence entre les moyens de transport. Le Traité de Rome prévoit, dans ses principes, que les dépenses imposées par les usagers des voies de communication à la collectivité doivent leur être imputées. Les pouvoirs publics devraient s'efforcer de mettre ces résolutions en pratique.

Si le Conseil d'Administration marque son accord sur les grands principes exposés dans la présente note, un calendrier d'exécution sera établi, compte tenu des diverses études à faire et des consultations prévues.