

92

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

No 18 - AVRIL 1981 - Prix: 30 FB

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Sommaire de ce numéro

N u m é r o 18

A v r i l 1981

Editorial	3
Chemin de Fer et Energie	4
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	6
Trains spéciaux/Circulations exceptionnelles	17
Matériel	21
Liaisons sol-train à la SNCB (radio)	24
Incidents/Accidents	30
Quand la SNCB fait la chasse aux km égarés	33
Décisions du Conseil d'Administration SNCB	36
La Réserve Réseau	39
Nouvelles de la SNCV	40
Transports Urbains	41
Les Touristiques	43
Activités du GTF asbl	
Une nouvelle excursion à Thuin, Strée, Couvin	47
Un retour à Losheimergraben en autorail	49
Divers	49

Le GTF asbl remercie l'équipe qui a bénévolement créé ce numéro.

Rédaction : P. Auguste, H. Arden, F. Beckers, J. Braive,
G. Debra, Dikkenet-747, B. Jar, F.G. Maral,
R. Marganne, R. Thiry, M.Mme Van de Voorde

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Tirage : 1200 ex.

Toute correspondance relative à ce numéro doit être adressée à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1.

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

Parmi les nombreux véhicules sauvés à l'initiative de l'Amutra et grâce à la bienveillance de la Société des Transports intercommunaux de la région liégeoise (STIL) figurent les motrices 133 et 193 qui ont circulé de nombreuses années sur les lignes de Liège. Peu de temps après leur arrivée à Bruxelles, elles furent hissées sur des châssis de voitures de chemin de fer et garées dans la remise de Leuven. (voir photo p. 139 du tome 1, les Tramways au Pays de Liège).

Les propres véhicules de la SNCB étant chaque année plus nombreux, cette remise devint vite petite, ce qui entraîna le remisage extérieur d'un certain nombre de véhicules dont les 2 motrices citées.

Celles-ci étant construites en bois, subissaient courageusement les outrages du temps. Leur situation faisait la désolation des amateurs.

Le 29.02.81, à l'initiative du G.T.F., les 2 motrices ont été acheminées par chemin de fer de Leuven à Haine-Saint-Pierre où elles seront mises à l'abri (remise non accessible au public). Itinéraire emprunté: Leuven - Wavre - Court-St-Etienne - Charleroi Ouest - Marchienne

- Piéton - Haine-St-Pierre.

Le G.T.F. tient à remercier chaleureusement tous ceux qui ont rendu cette opération de sauvetage possible :

- La SNCB, Direction Générale,
L'IPH, Hasselt

Le responsable de l'AT/D de Haine-St-Pierre
avec l'aide du Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées, asbl.

Cette collaboration a permis d'agir efficacement en vue d'éviter une détérioration plus profonde.

Merci, Messieurs.....

pour ce sauvetage conservatoire de témoins du patrimoine de l'archéologie industrielle de la Belgique.

Maintenant il ne reste (?...) qu'à trouver un abri définitif et valable, et la possibilité d'une remise en état. (N.B. : certains disent : IL N'Y A QU'À...).

Une autre réalisation du G.T.F.

Un nom prestigieux " Les Postainiers Hutois ".

Nous venons de faire mettre en fabrication par cet atelier artisanal des sous-verres en étain du type classique avec bord torsadé.

Le diamètre est de 120mm.

L'intérieur (le recto) porte la gravure de la vue en élévation d'une locomotive à vapeur 3 essieux construite par les ateliers de " La Meuse " à Sclessin. Il s'agit du modèle 32 tonnes avec empattement 2,5 m.

L'alliage utilisé contient 94% d'étain pur et est exempt de plomb. Le sous-verre sera prêt à offrir puisqu'il sera dans un emballage cadeau. Le prix est de 525F (TVA 16% comprise) + Port: Belgique 15F - Etranger 30F. Recommandation éventuelle : ajouter 55F.

Commande à notre compte 240-0380489-59 de G.T.F., asbl, Editions, 4000 LIEGE si vous habitez la Belgique ou le Luxembourg.

Etranger : voir 3e page de couverture.

Expédition : courant mai 1981 pour une commande dès la sortie de ce Trans-fer.

Ce sous-verre est pratiquement inaltérable : il conservera sa valeur.

Il est produit par l'artisanat Mosan belge!

Un prestigieux souvenir de ce célèbre atelier de construction de machines à vapeur.

Un autre usage éventuel : cendrier

CHEMIN DE FER ET ENERGIE

Les 27 et 28 novembre 1980 s'est tenue une audition publique de la Commission des Transports du Parlement Européen sur le thème des économies d'énergie dans le domaine des transports, à laquelle les groupes d'intérêt des différents modes de transport étaient représentés.

Il nous a dès lors paru intéressant de nous faire l'écho de la prise de position du Groupe des Neuf chemins de fer des Communautés Européennes formulée à l'occasion de cette manifestation.

Le Groupe des Neuf constate que, au sein du secteur des transports, important consommateur d'énergie dans tous les pays général de réduction des consommations d'énergie, le chemin de fer présente, sur le plan énergétique, un triple avantage pour la collectivité: quantitatif, qualitatif, économique.

Avantage quantitatif, car il est, incontestablement, le mode de transport le plus économe en énergie. Ainsi, à titre d'illustration, il consomme, à conditions d'utilisation identiques:

- pour le transport de personnes, 2 à 3 fois moins d'énergie que la voiture particulière sur les liaisons interurbaines,
- 5 à 6 fois moins d'énergie que l'aviation à courte ou moyenne distance;
- pour les transports de marchandises(*), 2 à 3 fois moins d'énergie que le transporteur routier.

Avantage qualitatif, car il est le seul mode de transport capable d'utiliser l'électricité à l'échelle industrielle; or l'électricité est un vecteur d'énergie pour toutes les sources d'énergie primaire; sa production peut donc s'affranchir très largement des produits pétroliers. Dans ces conditions, l'indépendance du chemin de fer vis-à-vis du pétrole placera au second plan l'intérêt des comparaisons quantitatives précédentes qui reposent sur l'utilisation d'une unité conventionnelle, l'équivalent pétrole; cette unité en effet perdra progressivement sa signification économique au fur et à mesure que diminuera la part du pétrole dans l'approvisionnement énergétique communautaire et que d'autres sources d'énergie prendront le relais. On remarquera de plus qu'il ne s'agit pas là d'un avantage temporaire, mais d'une réalité vraie au moins jusqu'à l'an 2000; en effet, la voie des carburants de synthèse qui s'offre aux autres modes, pour prometteuse qu'elle soit, ne paraît pas devoir déboucher industriellement dans un avenir rapproché.

Avantage économique, enfin, comme conséquence directe des remarques développées au point précédent; en effet, en utilisant de plus en plus largement l'électricité, le chemin de fer consomme un produit essentiellement d'origine communautaire par opposition aux autres modes très largement tributaires de produits énergétiques importés. Sur le plan économique, cette caractéristique a une double conséquence:

- le chemin de fer utilise une énergie moins coûteuse pour la collectivité que celle de ses concurrents; de surcroît, l'évolution du prix de celle-ci dépendra essentiellement des décisions internes de la Communauté et peu de pressions extérieures. Aujourd'hui, pour une même quantité d'énergie, le rapport des prix, hors taxe, du gazole et de l'électricité est supérieur à deux. De plus, cet avantage est renforcé par l'aptitude du chemin de fer à consommer de l'électricité d'heures creuses dont la valeur économique est moindre. Au demeurant, cette caractéristique est favorable aux systèmes de production de l'électricité dont la courbe de charge se trouve ainsi mieux régulée.

- le risque de rupture d'approvisionnement énergétique est considérablement réduit pour le chemin de fer; les systèmes ferroviaires offrent donc une garantie de fonctionnement en cas de pénurie grave et prolongée des produits pétroliers, ce qui présente un intérêt considérable compte tenu de la nécessité vitale du transport pour les économies européennes.

Loin de s'amoinrir à moyen ou long terme, cet ensemble d'avantages énergétiques du chemin de fer devrait se consolider et se renforcer grâce aux politiques mises en œuvre par les exploitants des systèmes ferroviaires. Celles-ci portent en premier lieu

sur les électrifications des lignes, mais visent également à abaisser encore les consommations unitaires par des perfectionnements techniques ou commerciaux. Ces derniers ont pour but d'améliorer les véhicules et les infrastructures ainsi que les conditions d'utilisation du chemin de fer. On citera, à titre d'illustration, l'effort permanent d'allègement et d'aménagement des véhicules, les recherches relatives à l'aérodynamisme ou à l'amélioration du rendement énergétique des chaînes de transformation et de transport de l'énergie. Moyennant cet ensemble d'actions, les consommations unitaires du chemin de fer (exprimées en énergie primaire) seront réduites, à l'horizon 2000, de:

- 30% pour les transports de personnes,
- de 10% à 20% pour les transports de marchandises.

Au terme de cette description des atouts du chemin de fer dans le domaine de l'énergie, la question se pose de savoir comment les Etats peuvent en tirer le meilleur parti.

Si on écarte les mesures autoritaires de répartition du trafic réservées au cas évoqué ci-avant de la pénurie énergétique grave, deux voies sont offertes aux pouvoirs publics:

- la première consiste à infléchir progressivement la répartition modiale par des mesures incitatives compatibles avec le système économique libéral. En effet, contrairement à une idée couramment répandue par certains milieux, le partage actuel du marché, favorable aux techniques de transport les plus consommatrices d'énergie, n'est pas inéluctable. En particulier, il ne résulte pas nécessairement d'une supériorité ou spécificité technique des modes concurrents, argument souvent invoqué.

En ce qui concerne le transport des personnes, cette inflexion pourrait revêtir l'aspect de mesures fiscales visant, par exemple, à alourdir la fiscalité d'utilisation de l'automobile, en allégeant, à titre de compensation, les taxes qui frappent l'acquisition et la possession de celle-ci; le total de la fiscalité automobile étant, dans cette opération de transfert, inchangé.

Dans le domaine des transports de marchandises, l'effort devrait porter sur l'incitation à une utilisation plus intensive du chemin de fer, notamment sur les longues distances. Cette incitation pourrait être obtenue moyennant, par exemple, une aide des pouvoirs publics au développement des embranchements particuliers ferroviaires ou au développement des techniques mixtes rail-route.

- la seconde voie consiste à aider les exploitants ferroviaires à développer des produits très attractifs pour la clientèle. On citera à ce propos l'offre de prestations nouvelles à grande vitesse. Celles-ci réduisent considérablement les temps de parcours; elles induisent donc des transferts de trafic vers le rail, au détriment de modes plus consommateurs (avions, automobiles). Ainsi, et en dépit des augmentations notables de vitesse, ces réalisations ou ces projets présentent-ils des bilans énergétiques très positifs pour la collectivité.

On mentionnera également l'amélioration du confort, le développement de véhicules bien adaptés aux besoins de la clientèle, l'extension du porte-à-porte,...

En raison de l'importance des consommations en jeu (le chemin de fer ne représente, en général, qu'une part faible - 5 à 10% - de la consommation des transports des états de la Communauté), cette politique devrait avoir un impact très significatif sur le résultat global de la nécessaire politique d'économies d'énergie dans le domaine des transports. Au surplus, les collectivités nationales recueilleront, en sous-produits, d'autres avantages non négligeables: amélioration de la balance du commerce extérieur, réduction de la pollution, diminution du nombre des victimes de la route, etc...

Ainsi le chemin de fer doit-il avoir une place centrale dans les transports de demain.

(*) On ne traite pas ici le cas de la voie d'eau, mode réputé très économe, avec lequel les écarts de consommation unitaire sont faibles.

- Info SNCB 1/81 -

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Electrification des lignes 16 et 35 Anvers-Aarschot-Louvain

1. La mise sous tension a eu lieu aux dates suivantes :
 - 28.12.80 à 8.00 : (35) EK 103.700 à Louvain faisceau M
 - 04.01.81 à 9.00 : (16) Y Nazareth - Aarschot
 - (35) Aarschot - Y Holsbeek
 - (15) Y Drahstraat - Y Krijgsbaan
 - Y Aubry - Y Nazareth
2. Le nouveau service électrique a démarré le 11.01.81 et a fait l'objet d'un supplément n° 2 à l'Indicateur Officiel SNCB.
3. L'inauguration officielle a eu lieu le 14.01.81. A cette occasion, le train ministériel a circulé de Bruxelles Midi (D.9.14) à Anvers Central, où il a rebroussé vers Lier, Aarschot (10.45/47), Louvain (11.03/12.32) et retour à Bruxelles Midi via lignes 36 et 00/02 avec arrivée à 13.00. Il était composé (au départ d'Anvers Central vers Berchem) de HLE 2204 livrée bleue (décorée avec drapeaux) + 2B (M4) + 2A (M4) + 1B (M4) + HLE 2216 livrée bleue. Un train complémentaire (1AM double de Schaerbeek) a circulé de Louvain à Anvers Central pour ramener dans la métropole portuaire les invités qui le souhaitent.

A Louvain, Monsieur G. Spitaels, Vice Premier Ministre et Ministre des Communications, a prononcé un discours dont nous avons extrait les passages ci-après, intéressants pour l'exploitation ferroviaire. Le Ministre y fait entre autres une profession de foi dans les bienfaits de l'électrification.

" L'ELECTRIFICATION

Nous sommes de plus en plus nombreux à savoir que l'électrification est intéressante à différents égards.

D'abord, elle constitue une réponse au problème de l'importation des produits pétroliers, cause essentielle, sinon unique, du déficit de la balance commerciale.

Si celui-ci devait persister quelques années encore, nous nous retrouverions dans une position intenable, tant pour notre économie que pour notre monnaie.

Il convient donc de réduire la consommation de pétrole chaque fois que l'occasion s'en présente.

L'électrification nous permettra d'utiliser une forme d'énergie obtenue à partir de sources primaires diversifiées, où la part, déjà limitée, des produits pétroliers va encore diminuer : de 34 % en 1979, elle passera à 12 % dans 5 ans.

Deuxième avantage, l'électrification diminue la pollution de l'air, problème auquel le public est de plus en plus sensibilisé.

Il est clair que la production d'énergie électrique dans une centrale est moins nocive.

Il ne s'agit pas uniquement des odeurs infectes ou des fumées noires qui heurtent non seulement notre sens olfactif, mais aussi notre sens esthétique. Il y va de notre santé. Le Parthénon souffre de la pollution. Que dire de nos poumons ! Dans certaines grandes villes, la teneur en oxyde de carbone, gaz inodore et incolore, approche du seuil de danger. Tout progrès technique, et l'électrification en est un, est donc bienvenu.

Enfin, l'électrification est intéressante en ce qu'elle est l'occasion de moderniser l'ensemble de l'infrastructure pour permettre des vitesses plus élevées et une fréquence plus grande. Cela implique notamment qu'il faut construire de nombreux ouvrages d'art et que les dépenses se chiffrent par milliards.

Mais ces milliards n'auront pas été dépensés en vain.

Ils permettront pour l'avenir une meilleure rentabilité et, à court terme, auront une influence heureuse sur l'emploi. Notre industrie peut compter, entre autres choses, sur de grosses commandes de matériel roulant. Et pour ne citer que la plus importante : nonante locomotives au cours des trois ou quatre années à venir.

LE TRONCON ANVERS - LOUVAIN.

L'électrification du tronçon Anvers - Louvain est un évènement. En effet, ne s'agit-il pas d'un maillon de la dorsale flamande qui joindra Courtrai à Tongres via Gand, Anvers, Lierre, Aarschot et Hasselt.

Les travaux figuraient au nombre des prévisions du plan quinquennal de la SNCB.

L'électrification a été l'occasion de moderniser l'infrastructure de la ligne dont les voies ont été totalement renouvelées : ballast, traverses, rails lourds, car il s'agit d'un tronçon qui supporte un important trafic marchandises entre le port anversoïis et les bassins de Charleroi et de Liège.

On a, de même, installé une nouvelle signalisation : nouvelles cabines et télécommunications pour plus de souplesse et de sécurité du trafic.

Petite annonce

M. MICHEL-SAUSSEZ, rue E. Doyen, 68 à 7301 WASMUEL cherche l'affectation des locomotives à vapeur de la SNCB vers la fin des années cinquante ou le début des années soixante

Trois passages à niveau ont pu être supprimés et le programme prévoit que plusieurs autres encore subiront le même sort.

Voilà qui permettra de faciliter l'exploitation par une vitesse et une fréquence plus grandes.

Dès à présent, la vitesse entre Anvers et Lierre pourra être portée de 90 à 120 km/h; cette même mesure s'appliquera à une voie entre Aarschot et Louvain.

Et même, à partir de la fin mai, on atteindra les 140 km/h sur la plus grande partie de ce tronçon, entre Lierre et Aarschot.

Au plan du service des trains, on constatera une amélioration immédiate grâce à l'organisation d'un service cadencé unihoraire entre Anvers et Aarschot pour les trains omnibus et entre Aarschot et Louvain pour les trains directs. //

Dimanche 18.1.1981 : on a voyagé gratuitement entre Anvers et Louvain.

La journée "portes ouvertes" que la SNCB a organisée le dimanche 18 janvier 1981 à l'occasion de l'électrification de la ligne Anvers - Lierre - Aarschot - Louvain et qui permit au public de voyager gratuitement sur cette relation a connu une affluence extraordinaire. Plus de 50.000 voyageurs ont profité de ce geste de la SNCB de sorte que les dix-huit trains qui assurent, les dimanches, le service normal dans chaque sens se sont avérés insuffisants nonobstant le fait que chaque train, normalement composé d'une rame double, avait été quadruplé. Déjà après le départ de Louvain du train de 9h19, des convois spéciaux ont dû être mis en marche pour absorber la masse des voyageurs.

Au cours de cette journée, 45 trains spéciaux ont circulé et, malgré cela, de nombreuses personnes ont dû se contenter d'une place "debout". Il n'en reste pas moins que tous, sans exception, se sont montrés enchantés de cette initiative de la SNCB qui a, sans conteste, constitué une excellente action promotionnelle auprès de ceux, encore nombreux, qui n'utilisent que rarement, ou jamais, le train.

Ces résultats ont également comblé les quatre villes qui ont contribué au succès de l'entreprise en prenant différentes mesures de circonstance au profit des participants à la journée "portes ouvertes". Le zoo d'Anvers qui avait octroyé les mêmes prix d'entrée que pour la formule "Un beau jour à ..." a enregistré environ trois mille visiteurs de plus; à Lierre quelque mille curieux sont allés voir la Tour Zimmer et le Musée d'Aarschot a pu faire état de 400 entrées.

Enfin à Louvain où, entre autre, l'accès de l'Hôtel de Ville était gratuit, l'affluence était telle que les 4000 dépliants à distribuer étaient déjà épuisés à 15h30.

Cet afflux de voyageurs s'est naturellement répercuté sur les entreprises du secteur Horeca. La vente dans les buffets de la gare d'Anvers Central p.ex. a été de 80 à 90 % plus élevée que normalement et certains établissements des environs ont dû fermer prématurément leurs portes faute de boissons et de nourriture. Ce fut également le cas à Louvain, mais à Aarschot et à Lierre aussi, on enregistra un fort accroissement du chiffre d'affaires de ce secteur.

Les organismes qui ont participé à cette journée "portes ouvertes" ont donc toutes les raisons d'être satisfaits de son organisation et de son déroulement.

Ligne 19 - prolongation du service voyageurs au-delà de Neerpelt. Trop cher !

Cette question a été évoquée dans une question parlementaire du député Kelchermans, en septembre 1980. Celui-ci préconisait la prolongation du service voyageurs actuel Anvers - Mol - Neerpelt, rétabli depuis 1978, jusqu'à la gare-frontière de Hamont, desservant une importante commune.

Le Ministre des Communications a répondu ce qui suit :
 "L'ouverture du tronçon Neerpelt - Hamont pour des trains de voyageurs nécessiterait un investissement pouvant être estimé à environ 50 millions de francs. Ce montant implique un équipement du tronçon Neerpelt - Hamont analogue à celui du tronçon Mol - Neerpelt, électrification comprise (NDLR : cette électrification est prévue pour 1985 entre Mol et Neerpelt).

En dehors des coûts d'investissement importants et des dépenses d'exploitation élevées (au départ de Hamont, une même rame ne peut être réutilisée immédiatement pour le retour à Anvers, comme c'est le cas à partir de Neerpelt), résultant d'un prolongement de la liaison des trains de voyageurs Anvers-Neerpelt, on ne peut pas perdre de vue le fait que Hamont ne pourrait être envisagé comme point de concentration assez important pour fonctionner comme terminus d'un service voyageurs.

La desserte de Hamont par le transport public entre mieux dans le rôle de la SNCV, qui dessert actuellement Hamont et toute la région par autobus à partir de Neerpelt."

Cette section de 8 km de la ligne 19 ne reverra donc pas son trafic voyageurs, disparu le 4 octobre 1953.

Et la ligne 20 Hasselt - Lanaken - Maastricht ?

Dans le plan de restructuration SNCB de 1979, aujourd'hui dépassé, on avait préconisé une nouvelle relation de type "Intercity" Anvers - Hasselt - Lanaken - Maastricht - Aachen - Köln. Ce projet rejoignait les souhaits des milieux d'affaires de la région d'Hasselt, qui souhaitaient la remise en service de la ligne 20 Hasselt - Maastricht pour les voyageurs.

Le Ministre a précisé en juillet dernier à un parlementaire qu'une récente concertation entre la SNCB, les NS et la DB a montré que ces réseaux n'étaient pas intéressés par une nouvelle liaison intercity Anvers-Maastricht-Aachen-Köln. En conséquence, cette idée n'est pas réalisable.

Dans le nouveau plan de rationalisation SNCB (voir Trans-Fer n° 17), on relève cependant que la SNCB va faire des études de rentabilité pour la réouverture en service voyageurs régional de cette ligne, actuellement à exploitation simplifiée.

Ligne 21A : Hasselt - Eilsden

Lors du conseil d'administration du 19.12.80, il a été décidé d'attendre une décision définitive quant au maintien ou à la suppression du service voyageurs.

(H.A.)

Ligne 36C - Bruxelles Central - Aéroport - fréquences accrues

Dans l'horaire actuel (1980-81), le premier départ de Bruxelles du "petit train bleu" est fixé à 6.33 à la gare centrale et le dernier à 20.00. Après cette heure, les trains étaient ... remplacés par des autobus !

A partir du 31 mai prochain (changement d'horaire), les autobus de substitution seront remplacés par des trains. Six services supplémentaires seront mis en place après 20.00 (dernier départ de la gare centrale à 23.08), tandis que le premier départ de la journée sera fixé à 5.36.

Cette mesure permettra au personnel de l'aéroport de se rendre à son lieu de travail en empruntant les transports en commun. D'autre part, la capacité des autobus vespéraux actuels était très nettement insuffisante, vu le nombre important de départs et d'arrivées d'avions en soirée.

Une bonne nouvelle, et une mesure que l'on attendait depuis longtemps...

(d'après Le Soir, 20.2.81)

Ligne 37 - Liège Verviers - Aix-la-Chapelle

Les problèmes que connaissent actuellement les habitants de Welkenraedt et de la région pour leurs déplacements journaliers vers Aix-la-Chapelle seront bientôt résolus sur le plan ferroviaire.

A la demande du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications Guy SPITTELS, la S.N.C.B. vient de décider que la desserte de la ligne "Welkenraedt/Aix-la-Chapelle" sera assurée, à partir du 31 mai 1981, par la mise en service supplémentaire des trains suivants (dimanches exclus);

Sens Welkenraedt/Aix-la-Chapelle

Welkenraedt	7 H 09.	—————>	Aix-la-Chapelle	—————>	7 H 22.
	9 H 51.				10 H 05.
	12 H 17.				12 H 30.
	19 H 23.				19 H 36.'
	22 H 28				22 H 41.'

Sens Aix-la-Chapelle/Welkenraedt

Aix-la-Chapelle	7 H 30.	—————>	Welkenraedt	—————>	7 H 43.
	10 H 15.				10 H 28.
	12 H 40.				12 H 53.
	19 H 44.				19 H 57.
	22 H 50.				23 H 03.

Ce nouveau service sera assuré par les automotrices doubles de service intérieur de la SNCB. A notre connaissance, il s'agit d'une première : depuis 1966 et jusqu'à présent, seules les locomotives électriques SNCB monocourant série 20 à 26 et les polycourant série 16 / 18 pénétraient en gare bicourant d'Aachen Hbf.

Rappelons que les automotrices doubles de la SNCB dépassent aussi d'autres frontières en service régulier : elles assurent tous les services sur la ligne CFL Luxembourg - Kleinbettingen; l'un ou l'autre service omnibus Charleroi - Erquelinnes est prolongé à Jeumont. Enfin, les rames quadruples 800 pénètrent à mi-puissance en gare de Roosendaal dans le cadre des services entre la gare-frontière néerlandaise et Ostende par St-Nicolas.

L'avenir de la ligne 42 Rivage - Trois-Ponts - Gouvy suite...

Depuis quelques numéros, nous vous tenons au courant de l'évolution de la situation concernant la survie de cette ligne, dont la SNCB envisageait récemment, sinon l'abandon, à tout le moins la mise en sommeil.

Deux éléments neufs sont actuellement à verser au dossier :

Discussion du conseil d'Administration SNCB au sujet de la ligne

Le Conseil d'Administration de la SNCB a réexaminé le problème de l'électrification éventuelle de cette ligne (sans précision du problème technique de la tension d'alimentation) lors de sa réunion du 19 décembre dernier.

Il s'est avéré, au cours de cette réunion, que l'électrification de la ligne 42, à réaliser avec l'accord des CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) ne devrait pas être prévue avant les années 1987-88. Il serait donc prématuré de faire des conjectures au sujet de l'évolution du trafic à des échéances aussi lointaines. Néanmoins, la sidérurgie grand-ducale utilise pour le moment, en grande partie, du minerai de fer lorrain, dont la teneur en fer est assez basse. Cette industrie est décidée à l'abandonner progressivement dans les années à venir et à le remplacer par du minerai riche en provenance d'outre-mer. Dans cette perspective, la SNCB et les CFL auraient à absorber un trafic supplémentaire de 6 millions de tonnes sur base de la production moyenne d'acier de ces dernières années (NDLR : on suppose que le minerai arriverait à Anvers et que le rail serait chargé du transport terminal vers le Grand-Duché).

Or, il se fait que les CFL ne pourraient matériellement recevoir un tel trafic supplémentaire s'il était acheminé via les lignes 162 (Namur - Sterpenich) et 166/165 (Namur - Bertrix - Virton - Athus). La ligne Liège - Gouvy - Luxembourg devrait alors être électrifiée afin de supporter ce nouveau trafic, au départ des ports belges.

On notait aussi au Conseil d'Administration qu'il ne s'agissait aucunement d'appauvrir le trafic actuel des lignes 162 et 165/166, mais plutôt de prévoir un détournement par la ligne 42 du trafic excédentaire.

Décision ministérielle concernant le maintien et l'électrification de la ligne 42

Des articles de presse récents (p.ex. La Gazette de Liège du 23/2/81 ou La Libre Belgique du 26/2/81) annoncent une bonne nouvelle, qui réjouira tous les amateurs que nous sommes, mais aussi les mandataires et population de la vallée de l'Amblève.

Des négociations se sont établies à haut niveau entre autorités belges et luxembourgeoises sur l'itinéraire Liège-Luxembourg via Gouvy - Trois-Vierges. Il semble que les luxembourgeois aient été particulièrement actifs dans ces contacts, car il leur paraissait impensable de voir leur ligne du nord (1/3 de leur réseau) coupée à Gouvy dans l'hypothèse où la SNCB aurait négligé l'itinéraire Trois-Ponts - Gouvy : elle constitue en effet, comme le Conseil d'Administration SNCB l'avait rappelé, une infrastructure essentielle pour l'approvisionnement de l'ARBED. D'autre part, lors de la constitution des CFL, où la SNCB a une participation, le chemin de fer belge s'est engagé à ne jamais détourner le trafic ferroviaire au détriment du réseau luxembourgeois. On notera aussi que les mandataires de la région de l'Amblève avaient, eux aussi, multiplié leurs interventions pour le maintien de la ligne.

Toujours est-il que Monsieur Spitaels, à l'époque encore Ministre des Communications, après concertation avec Monsieur Werner, président du Conseil des Ministres Luxembourgeois, a marqué son accord de principe sur l'électrification de la ligne 42, ce qui devrait garantir son maintien en service définitif...

Côté luxembourgeois, on a décidé d'investir 3 milliards de F dans la modernisation et l'électrification en 25.000 Volts 50Hz de la ligne Luxembourg - Ettelbrück - Gouvy. Ces travaux pourraient être terminés en 1985.

Côté belge, on a décidé d'investir 2 milliards de F pour l'électrification de la ligne 42 jusque Gouvy. On utilisera le courant continu 3000 volts (système habituel à la SNCB), la gare de Gouvy étant gare bicourant permettant le contact avec la partie luxembourgeoise de la ligne. Cependant, le Ministre Belge n'a pas retenu la suggestion des mandataires locaux de profiter de l'électrification pour rectifier certaines courbes afin d'augmenter la vitesse de référence. Côté belge, les travaux ne seraient pas achevés avant 1987... voire 1990.

L'équipement actuel de la ligne 42 Rivage - Gouvy

Nous avons pensé que le lecteur aimerait connaître en détail l'équipement actuel de la ligne 42 afin d'apprécier pleinement la valeur - et aussi les limites - de la décision belge. Notre source est constituée par le Plan Schématique de Signalisation de la ligne (mis à jour en décembre 1980) →

Ligne 106 Tubize - Clabecq - Ecaussinnes

Ferro-Flash de Mars 1981 annonce que la SNCB pourrait abandonner toute exploitation voyageurs de cette ligne en mai 1982. La raison en serait la très faible fréquentation des trains de cette ligne, assurés pour le moment dans la plupart des cas par des autorails série 46. Un service de substitution par autobus serait mis en place à la même époque, avec évidemment un allongement des temps de parcours.

Paradoxe... Les services de la voie renouvellent pour le moment les traverses et régalaient le ballast sur certaines sections de cette ligne...

Ligne 42 - Rivage (exclu) - Trois-Ponts - Gouvy frontière	12/80
---	-------

Vitesse de référence : 90 km/h

Block téléphonique

Installations : double voie (I vers Gouvy, II vers Liège) de Rivage à Gouvy
simple voie de Gouvy à la frontière (et Trois-V.)

Description (sens Rivage exclu - frontière)

Borne Kilométr.	Localité	Installations
22.850 (+)	raccordement Lhoist - Renland	
25.528	Martinrive	point d'arrêt à fermer le 31/5/81
28.103	Aywaille	block 2 hors service par intermitt. signaux lumineux voies I et II 3 4 5 6 7 en impasse
31.296	Remouchamps	BR subsistant P.A.
31.866 à 32.486	tunnel de Remouchamps	
33.216	Nonceveux	P.A.
36.807	Quarreux	P.A. fermé au 01.06.80
39.231	Lorcé-Chevron	P.A. à fermer le 31/5/81
41.240	Stoumont	block 6 hors service par intermitt. signaux lumineux voies I et II 3 4 cul-de-sac côté Liège
42.342 à 42.622	tunnel de Targnon	
44.341 à 44.469	tunnel de Xhierfomont	
45.141 à 45.391	tunnel de Cheneux	
46.771 à 46.830	tunnel de La Gleize	
47.258	La Gleize	BR subsistant PA à fermer le 31/5/81
50.256	Roanne-Coo	BR subsistant PA fermé au 01.06.80
51.555 à 51.860	tunnel de Coo	
52.258	Coo	PA
53.916	bifurcation ligne 45 (BK 21.280 ligne 45) sur voie I	
54.025	Trois-Ponts	block 9 ligne 42/4 ligne 45 (BK21.389)
54.770	Trois-Ponts	block 10 ligne 42 signaux lumineux pour Bl 9 et 10 voies I II III 4 5 6 7 à double issue 8 9 10 cul-de-sac ancienne remise 11 12
55.223 à 55.568	tunnel de Trois-Ponts	

Programme des électrifications

Date prévue	N°	Trajet	km
avril 81	57.	Dendermonde-Lokeren	16
mai 81	75	Kortrijk-Mouscron (1)	18
sept 81	60	Jette-Dendermonde	28
sept 81	13	Lier-Kontich	5
sept 81	35	Aarschot-Diest-Hasselt	37
déc 81	15	Lier-Herenthals	20
déc 81	78	St-Ghislain-Tournai	39
déc 81	75	Tournai-Mouscron	18
1982	94b 112 40	Tournai-Blandain frontière (2) Marchienne-au-Pont-Piéton-La Louv. Bressoux-Visé-frontière (3)	10 19 15
	34	Hasselt-Tongeren-Glons	31
	34	Glons-Liers	7
	89	Denderleeuw-Zottegem	21
	108	Haine-St-Pierre-Binche	9
1983	125b 39/49 52/54 53 113 54 15/29	Flémalle-Kinkempois Eupen-Welkenraedt-Montzen Boem-Willebroeck-Mechelen Gent-Dendermonde-Mechelen Manage-Piéton Willebroeck-St-Niklaas Herentais-Turnhout	10 18 10 40 10 20 18
1984	24 94 90b 140 97 90	Glons-Visé-Montzen Tournai - Mal Ath-Jurbise Charleroi-Ottignies St-Ghislain-Piéton Denderleeuw-Ath	38 68 14 39 10 40
1985	24 123 167 89 123 66	Montzen-Aachen (West) (4) Enghien-Braine-le-Comte Arlon-Athus (5) Zottegem-Kortrijk Geraardsbergen-Enghien Brugge-Kortrijk	10 13 11 43 17 52

(suite et renvois page suivante)

Electrifications (suite)

Date prévue	N°	Trajet	km
1986	15/19	Hrentals-Mol-Neerpelt	44
	69	Kortrijk-Ieper	32
	154	Namur-Dinant	28
	43	Liège-Marloie	65
	132	Charleroi-Walcourt	22
1987 ?	42	Rivage-Gouvy frontière (6)	57

- renvois :
- (1) Mouscron gare bi-courant 3kV SNCB/25 kV 50 Hz SNCF
 - (2) aucune décision n'étant prise pour l'électrification du prolongement SNCF vers Lille (les Français ne semblent pas très chauds...), on ne sait où se situerait la jonction électrique
 - (3) "écluse" électrique prévue pour jonction 3kV SNCB/1.5kV NS probablement sur parcours NS
 - (4) Montzen gare bi-courant 3 kV SNCB/15 kV 16 2/3 Hz DB, le trajet belge Montzen (sortie est)- frontière sera électrifié en alternatif
 - (5) Athus étant en partie électrifié en 25 kV 50 Hz CFL depuis le 29.05.61 (faisceau marchandises), un problème de coexistence de deux sortes de courant s'y posera
 - (6) Gouvy gare bi-courant 3 kV SNCB/25kV 50 Hz CFL

R.M. d'après Vebov Koerier n° 47

Modifications à la nomenclature et au régime des lignes SNCB

Ligne 150 : Tamines-Mettet (2) devient Tamines-Aisemont BK5910 (2)
Mettet-Haut-le-Wastia (3) devient Aisemont -
Haut-le-Wastia (3)
Haut-le-Wastia-Bif. Anhée (2) inchangé
Jemelle-Mour-Havenne (3) inchangé

(note du 28/1/81, publiée le 4/2)

- (2) = ligne à exploitation simplifiée. Circulation extraordinaire de trains de voyageurs soumise à autorisation préalable
- (3) = ligne hors service pour les besoins de la SNCB

Ligne 247 : branche nord : Faisceau Criquelion - Ghlin
sud : Faisceau Criquelion - Darse Rivage

à remplacer par (note du 27/1/81 publiée le 11/2) :

ligne 247 : faisceau Criquelion - Ghlin
ligne 242 : faisceau Criquelion - darse sud
ligne 242A: rivages sud de Jemappe
ligne 242B: rivages nord de Jemappe

Les possesseurs de la carte des voies ferrées de Belgique modifieront leurs annexes 2 et 4 en conséquence.

P.A.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES.

Période de juillet à décembre 1980

juillet

- Mardi 29 : Circulation de l'AR triple 4004 de Kortrijk vers Heer-Agimont via Gent-Sint-Pieters - Brux. Midi-Nord et Namur pour le transport d'une troupe de Scouts de Heer-Agimont à Kortrijk (par le même itinéraire).

Août

- Samedi 2 : Pour le transport des participants d'une croisière maritime organisée par "La Libre Belgique", HK circule entre Liège-G. et Zeebrugge Môle via Brux. Composition : HLE 2315 + SR 1 + 1 D Eurofima + 5 M 4 1 cl. La rame étant tractée par HLR entre Zeebrugge Formation et le Môle.
- Vendredi 15 : Retour des participants de la Croisière. Mêmes HK organisés en sens inverse, la SR 1 étant remplacée par une AR.
- Vendredi 29 : Visite d'un général US à l'Otan - Circulation de l'AR D.B. double VT 608 803 provenant de Berlin - Lichtervelde W. de Aix Hbf à Brux. Midi et retour le lendemain.

Septembre

- Mercredi 3 : AR SNCF du type X 4500 provenant de Creil circule de Jeumont à Wavre via Charleroi-S., Jemeppe S/S. et Gembloux et retour pour acheminer des enfants au Walibi à Bierges.
- Samedi 6 : Pour le transport de + 3 000 rappelés aux manoeuvres de l'armée, Mise en marche de 3 HK entre Tournai et Sourbrodt via Ath - Mons - (tête à Queue - remorque E) - Manage - Charleroi-S. - Liège-G. (tête à Q - remorque Z) - Verviers C. - Welkenraedt - Raeren - (Tête à Q) et Montjoie.
Composition : 3 x 14 HV B 8 ou A K.
- Samedi 20 : Transfert d'une locomotive à vapeur de charbonnage par ses propres moyens - HL "La Meuse" n° 9 - type 0-4-0, pour le compte du CFV 3 V à Mariembourg.
Vitesse max. : 20 km/h.
Itinéraire : Hasselt - Liers - Liège-G. - Tilleur - Namur - Charleroi-S. - Mariembourg - Départ de FHS à 13.20 le 20 - Arrivée à 9.35 le 21...

18

- Mardi 23 : Inauguration officielle de la traction électrique entre Mons et Manage via La Louvière (l. 118-116). HK ministériel entre Brux. Midi et La Louvière via Mons, retour via l. 116 par Ecaussinnes C. et Braine-le-Cte.

Composition : HLE 2201 - 1 M 4 (2 cl.) - 2 M 4 (1 cl.) - 2 M 4 (2 cl.) - HLE 2209.
- Du 23 au 26 : Essais de la rame à 2 étages VO 2 N de la SNCF entre Tournai et Schaerbeek le matin et retour le soir. Au préalable avait eu lieu le lundi 22, un HK d'essai Forest- HV → Tournai et retour composé de : HLD 5163 + 1 M 2 B + 1 VO 2N + 1 M 2 B + HV n° 11.
- Jeudi 25 : Inauguration du point d'arrêt "Delta" sur la ligne 26, entre Etterbeek et Mérode. 1 AM Quadruple assure le HK inaugural Bru. Schuman - Bru. Delta.
- Samedi 27 : HL 29013 assure HK spécial Oostende - Mariembourg avec 8 HV "K" + 1 WR, à l'occasion du festival vapeur annuel. Itinéraire : Oostende - Brugge - Gent-St-P. - Zottegem - Grammont - Enghien - Braine-le-Cte - Marchienne-au-Pt et Walcourt. Retour le soir à Leuven via Marcinelle - Fleurus - Ottignies - Brux. Q.L. et Schaerbeek.
- Dimanche 28 : A l'occasion de la visite à Mariembourg du Groupement des Amis du Rail Luxembourgeois (GAR), suite à la circulation de leur HL vapeur n° 5621 du type 1-5-0 sur la ligne CFV 3 V Mariembourg - Treignes, mise en marche d'un HK spécial Luxembourg - Mariembourg Composé de 5 HV RIC des CFL - via Namur et Charleroi-S. Remorqué par HLE série 20 (LL) de Lux à FCR et par HLD 51 (LNC) de FCR à Mariembourg. Retour le soir par itinéraire inverse.
- Du 29 au 3.10 : Essai de la rame SNCF à 2 étages VO 2 N entre Lessines et Schaerbeek le matin et retour le soir.

Octobre

- Vendredi 3 : Circulation pour une firme privée hollandaise de l'AR NS n° 20 de Nijmegen (NL) à Brux. Nord via Roosendaal.
Se rend le samedi 4 à Brugge, et de là, retourne à Roosendaal via Gent-St-P. et Berchem (l. 50-59-12)

- Vendredi 10 : A la demande d'une firme de publicité organisant le voyage annuel au profit de son personnel, un HK circule de Groenendael à Mariembourg via Gembloux - Jemeppe S/S. - Charleroi - Ensuite Z vers Mariembourg.
Composition : HLE 2623. + 1 AK + 1 WR + 1 AK.
- Du 20 au 27 : Campagne annuelle de mesure des caténaïres. Circulation d'un HK spécial sur toutes les lignes principales électrifiées du réseau.
Composition : HLE 2022 + HV ES n° 501 + 2 HV B 8.
- Me 22 et Je 23 : Pour acheminer d'anciennes grenades au gaz de 14-18, coulées dans des blocs de béton et chargés dans des wagons fermés T bis, 2 HK sont mis en marche entre Westrozebeke (Domaine militaire) et Zeebrugge-Formation, lieu de chargement sur un navire pour l'immersion en mer.
Composition : 2 HLD série 60 (FKR) + 44 HG T bis = ± 1 770 t.
Itinéraire : Westrozebeke - Kortemark - Deinze - Merelbeke - (Tête à Queue) - Brugge - Zeebrugge.

Novembre

- Mardi 4 : Circulation du Train royal entre la remise de Forest et Libramont et retour, remorqué par HLE 2377
Motif : Parcours de rodage.
- Mercredi 19 : Circulation pour le compte du parlement de l'OTAN, d'un HK Brux.-Central - Brugge et retour. Composition : HLE + 2 M 4 (le cl.) + SR 2 + 2 M 4 (le cl.).

Décembre

- Du 3 au 6 : Circulation du "Train de la Crèche" de RTL.
Itinéraire : Bru.-Midi - Gembloux - Charleroi-S. - Namur - Libramont - Bertrix - Luxembourg - Namur - Liège-G. - Verviers-C. - Liège-G. - Mons - Bru.-Midi.
Composition : HLE (ou HLD) + 1 D Euro + 2 WR + SR 1 + 2 AD SNCF + 1 AK + 1 WL (MU) + 1 D Euro.
- Vendredi 5 : Pour acheminer l'aide matérielle aux sinistrés du tremblement de terre d'Italie, un HK formé de HG fermés (Type G) et plats K (chargés de caravanes) dénommé "Le train de Liège" part de Bressoux vers l'Italie via l'Allemagne.
Remorque SNCB par HLD 55 de Kinkempois jusqu'à Aachen West, via Welkenraedt et Montzen.

Une HV occupée par des journalistes accompagnant le train est classée en tête au départ de Bressoux.

Un 2e HK suivra le 1er, ayant dû être dédoublé, et circulera via Visé et Montzen.

- Lundi 8 : Dans le cadre de la promotion des transports publics, Mr. le 1er Ministre et ses invités se rendent par HK spécial de Brux.-Midi à Liège-G. (retour dans l'après-midi).

Composition : HLE 2201 + 1 M 4 (1 cl) + SR 2 + 1 M 4 (2 cl).

- Samedi 13 : A l'occasion de la présentation de la nouvelle saison d'été, FTS - Frantour, organise un "train de promotion" Bru.-Midi - Paris-Nd et retour le lendemain).

Composition : (Toutes les HV étant SNCF).

HLE 1607 + 2 Bc + HV SSC + 2 Bc + 1 SR + 4 Bc + 1 SR + 2 Bc + 1 HV Ciné.

Précisions diverses sur des lignes SNCB

Ligne 241 Leval Puits Ste Barbe

Prolongée vers le raccordement "Centrale électrique de Péronnes" ; en fait son terminus se situe à 3,3 Km du BV de Leval.

Mise en service le 16.02.81 (ES. 10.02.81).

(R.H.)

Ligne 108

Le tronçon Binche à Peissant (impasse BK 30,1) est toujours en service pour le raccordement SILICA à Peissant.

Par contre les tronçons

- Peissant - Grand Reng

- et Fauvéulx - gare privée des sablières de Peissant (3Km)

sont hors service

(R.H. 11.02.81.)

Les trains internationaux de la période du 31.05.81 au 22.05.82.

*****χ*****

Dans Trans-fer no 17, page 5, nous avons annoncé la suppression du TEE IRIS en concluant que la suppression de la rame réversible suisse entraîne un net allongement du temps de parcours. Monsieur H. nous précise " qu'en ce qui concerne le parcours belge, il n'y a pas de différence entre la marche-type pour automotrices à deux taux de shuntage "(appliqué à la rame CFF ex Cisalpin / et la marche-type pour 650 tonnes série 20. Les allongements d'horaire observés sont à la mode et frappent également d'autres trains et d'autres lignes. Ils proviennent de l'application de généreuses détentes visant à l'amélioration "de la régularité, sinon de la compétitivité". Dont acte.

Toutefois notre remarque avait pour but d'attirer l'attention sur l'allongement du temps de parcours total plus proche de la vocation d'un train international qu'un parcours Bruxelles - Arlon.

Cet allongement provient tout simplement de la nécessité du relais de machine à Luxembourg (tête à queue), ce dont était dispensé la rame réversible !

H.A.

Mouvements de matériel* Locomotives de manoeuvre série 81

Le Conseil d'Administration du 27.06.80 a approuvé la déstandardisation de cette série en raison des avaries et frais importants de réparation.

8102 mise hors service définitif par PV approuvé par la DG le 29.08.80

* Locomotives de manoeuvre rsérie 71

Le même CA a approuvé la déstandardisation de cette série. Sur un effectif initial de 6 machines, l'une fut démolie par accident en 1964, les cinq autres équipées d'une transmission VOITH complétée par un inverseur-réducteur MYLIUS (en remplacement d'une transmission SEM). Depuis 1976, elles ont été retirées du service pour avaries graves au carter du moteur.

Mises hors service définitif par PV approuvé par la DG :

7101 et 7103 le 28.11.79

7102 et 7104 le 10.07.80

7105 le 29.08.80

Toutefois, la 7103 ne sera pas démolie, mais conservée pour le futur musée des chemins de fer

* Locomotives diesel série 66

Les trois unités ont été équipées d'une motorisation ABC et renumérotées dans l'ordre 7101 - 7102 et 7103.

Elles passent en classe 7 (loco. de manoeuvres de grande puissance). Affectation : FNDM depuis le 01.12.80

* Locomotives diesel série 61

La 6113 de FKR avariée gravement lors de la collision de Muizen - du 24.11.80 a été mise hors service définitif par PV approuvé

par la DG le 05.02.81. Depuis le 09.12.80 à Salzinnes, elle sera dépecée pour prélèvement d'organes. La 6108 est entrée

à Salzinnes le 31.12.80 pour subir le même sort. Mise hors écritures par PV 7 de FAZ approuvé le 5.3.81 par Dir M.

note : la mise "hors écritures" ou "hors inventaire" correspond à la date d'approbation de la Direction Générale (DG)

* Locomotives série 72

Lors du CA du 29.12.80; la déstandardisation de ces locomotives a été décidée.

Nouvelles des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

- Ligne 7 Luxembourg - Pétange (voie directe) : l'électrification de cette voie unique en 25 kV/50Hz est en cours : sa mise en service reste prévue pour le 31 mai 1981, quoiqu'il reste encore à l'heure actuelle beaucoup de choses à faire...
- Nouveau triage de Bettembourg : la mise en service de la première zone de ce triage a été effectuée le 2 mars 1981

Un membre grand-ducal

Commandes de matériel roulant à la SNCBAUTOMOTRICES

- * classe 0 - série 03 : 4 X 35 unités sont commandées
effectif envisagé : 200

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

- * série 11 : on envisage la construction d'une locomotive BB bi-tension 3kV/1.5kV pour trafic Bruxelles - Amsterdam. Ce serait un développement bi-tension de la locomotive série 21.
12 exemplaires prévus après 1985
- * série 12 : idem que série 11, mais bi-courant 3000V/25.000V 50Hz pour trafic avec la France.
10 (ou 12 ?) exemplaires prévus après 1985
- * série 21 : locomotive monocourant BB dérivée de la série 27, identique pour la partie mécanique, mais moins puissante (3000 kW).
30 exemplaires sont commandés (sur 50 envisagés), livraison à partir de fin 1983.
- * série 27 : locomotive monocourant BB de 4.150 kW, 84 tonnes, frein rhéostatique, commande en UM.
60 exemplaires commandés, livraison cette année pour les premiers exemplaires

AUTORAILS

On étudie un autorail diesel (ou à accumulateurs ???) capable de desservir les lignes non électrifiées. Il n'apparaîtrait pas avant 1984.

LOCOMOTIVES DIESEL

On étudie une locomotive diesel de manoeuvres destinée à remplacer les séries supprimées (voir notre article sur le sujet)

MATERIEL VOYAGEURS

- * 580 voitures M4 (50 A 430 B 65 AD 35 BD)
- * 40 Bc (couchettes)
- * 20 voitures restaurant ou libre-service Quick-Pick
- * 150 voitures RIC sont envisagées

d'après Vie du Rail n° 1780, Vebov-Koerier 47
et Ferro-Flash de mars 1981.

Prévisions de mise hors-service de matériel moteur

.....	série	date de mise HS	matériel de remplacement
AM	09.C	1985	série 11
HLE	22 et 28	1985-1990	série 21
	29	1982-1983	série 27
AR	40	1982-1983	matériel électrique
	43	1984-1987	idem et nouveaux autorails (?)
	46	1983-1986	idem et série 45
	49	1981-1983	idem
HLD	59	1983-1989	série 27 et AM
	60	sauf protot. 1982-1987	série 27 et AM
	64	1982-1983	idem et série 62 d'Aarschat
HLDR	70 (nouveau)	1986-1987	nouveau matériel
	83	1985-1990	réorganisation services

R.M. d'après Vebov-Koerier 47

Matériel moteur étranger pénétrant sur le réseau SNCB

(informations personnelles et VEBOV-Courier 41)

Au service d'hiver 1980-81, le matériel moteur étranger suivant pénétrait sur le réseau SNCB :

Matériel Nederlandse Spoorwegen (NS)

Ligne 12 : diesel NS 2400 sporadiquement entre Essen et Anvers N.

Ligne 19 : diesel NS 2200/2400 à Neerpelt

Ligne 20 : diesel NS 2200/2400 à Lanaken

Lignes 25/27/12 : automotrice double bicourant NS 1200 Benelux
(= Am 901 à 904 SNCB)

Ligne 55 : diesel NS 600 à Zelzate

Ligne 40 : diesel NS 2200/2400 à Visé
autorail NS DE 1 à Liège Guillemins

Matériel Deutsche Bundesbahn (DB)

Ligne 19 : diesel DB 211/215 à Neerpelt (relais direct des trains de conteneurs "Huckpak" vers la RFA)

Ligne 24 : diesel DB 215 et 290 à Montzen

Ligne 45A : venue bi-hebdomadaire d'une diesel DB de ligne à Losheimergraben en provenance de Euskirchen via Jünkerath. Un lecteur pourrait-il nous en préciser le type ?

Ligne 49 : Raeren : venue sporadique de diesel 215 et 290 DB.

Matériel Chemins de Fer Fédéraux Suisses (SBB-CFF)

Ligne 161-162 : automotrice quadricourant RAe TEE jusqu'au prochain changement d'horaire (photographes, à vos postes !)

Matériel Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Lignes 42-43-40 : diesel CFL 1800 (= SNCB 55) de Gouvy à Liège Guil et Visé (+ pousse dans les plans inclinés de la ligne 36 jusqu' à Ans !)
diesel CFL 1600 (=SNCB 52) sporadiquement
autorail 200 à Gouvy

Ligne 162 : diesel CFL 1600 et 1800 jusque Stockem

Ligne 167 : diesel CFL à Athus
électrique CFL 3600 à Athus
automotrice double CFL 250 à Athus (voie 3 uniquement)
autorail double 200 sporadiquement à Athus

Matériel français (SNCF)

Ligne 73 : Adinkerke : A1A A1A 62000 diesel

Ligne 75 : Kortrijk : autorail double X4500

Ligne 94 : Tournai : autorail double X4500

Ligne 96 : Quévy : BB 16000, 16500 (parfois 22000)
Bruxelles : CC40100

Lignes 130-125 : Liège : CC40100

Ligne 154 : Heer-Agimont : BB 63000

Ligne 155 : Lamorteau : BB 63000

Ligne 167 : Athus : A1A A1A 620000

Merci aux lecteurs savants de bien vouloir compléter... R.M.

LES LIAISONS RADIO SOL-TRAINS A LA SNCB.
--

Ces dernières années, les liaisons radio de tous genres ont connu une expansion spectaculaire. Les progrès technologiques réalisés dans la construction de ces matériels, ont en effet permis de les alléger et de les rendre plus compacts.

Les liaisons radio établies grâce aux émetteurs portables ou mobiles touchent actuellement aux domaines les plus variés: industries diverses, marine, aviation, taxis, autobus et tramways, police, gendarmerie, services de secours, sociétés de dépannage, médecins, des particuliers (citizen band) et même les enfants (jeux radiocommandés, walkies-talkies,..).

Le chemin de fer, lui aussi, pouvait tirer parti de ces équipements. Il n'est pas resté à la traîne dans ce domaine. A la SNCB les applications de la radio sont nombreuses depuis plusieurs années déjà. Citons notamment :

- liaisons entre cabines de signalisation et locomotives de manoeuvre dans les gares de triage;
- liaisons entre les agents du mouvement, les agents de triage, les dépanneurs de la traction électrique et les cabines de signalisation dans certaines grandes gares;
- liaisons entre factage et facteurs dans les gares de formation;
- liaisons entre les répartiteurs ES et les véhicules d'intervention ES (autorails caténaïres, camions rail-route);
- liaisons entre certains agents travaillant isolément et un poste fixe.

L'intérêt de communications radio entre les trains en ligne et des postes fixes est apparu très tôt aux responsables de notre société nationale. Des essais furent réalisés dès les années 50; ils se poursuivirent depuis lors. Il s'imposait d'utiliser un appareillage fiable et procurant des liaisons de bonne qualité avec les trains en marche. En effet, pour des raisons évidentes de sécurité, l'on ne peut admettre que des perturbations d'origines diverses viennent brouiller les communications en cours entre les conducteurs de trains et les postes fixes. Par ailleurs, il ne faut pas que ces communications soient interrompues lors des passages sous les ponts, dans les tunnels, etc.

Comme on le voit, il y avait de multiples problèmes techniques à résoudre avant d'envisager l'équipement généralisé du réseau. Cela explique plus de vingt ans d'essais et expérimentations. Actuellement, seules deux lignes bénéficient de liaisons radio. Ce sont:

- la ligne des cantons de l'Est (L.45-49) où les conducteurs sont en liaison avec les gares de la ligne grâce à des émetteurs-récepteurs portables qu'ils emportent sur la locomotive. Les participants aux multiples voyages effectués par le GTF sur cette ligne ont d'ailleurs pu se rendre compte des possibilités offertes par ce système;
- la ligne 94 Halle-Tournai où les conducteurs de certaines locomotives séries 51 et 62 peuvent entrer en relation entre eux et avec le dispatching de la ligne situé à Mons.

L'équipement des lignes importantes du réseau vient d'être décidé (voir Transfer n°17 page 30). L'on débutera par certaines lignes électrifiées et les engins moteurs en commande (hle série 27 et AM série 03) devraient, en principe être équipés dès leur construction. En tous cas, l'emplacement de l'équipement radio est réservé sur la table de bord à la gauche du conducteur.

Quoique certaines options restent à définir, il est dès à présent possible de brosser un portrait du système envisagé. Celui-ci s'inspire nettement du système appliqué à la Deutsche Bundesbahn.

Description succincte du système radio sol-train prévu à la SNCB.

Possibilités du système.

Le système radio sol-train permet d'établir une liaison entre le conducteur et le dispatcher qui assure la régulation sur la ligne.

La liaison est soit verbale, soit constituée par des messages codés. Ceux-ci sont utilisés pour réduire au minimum les opérations lors de la transmission d'informations de routine qui ne nécessitent pas l'établissement d'une communication verbale.

Dans le mode d'exploitation qui sera normalement utilisé en ligne, l'appel des trains est sélectif et seul le conducteur en liaison avec le dispatching entend la conversation.

Le système doit, dans une première étape, couvrir l'entiereté des lignes électrifiées du réseau. Cette étape sera réalisée progressivement au cours des prochaines années.

Technique du système.

Le système peut présenter 4 états caractéristiques.

Etat repos.

Le système est à l'état repos quand aucune liaison n'est établie sur la ligne. Dans cette situation, les stations fixes implantées le long de la ligne émettent un signal caractéristique. La réception de ce signal dans un mobile provoque le blocage du circuit haut-parleur et rend disponible l'émetteur-récepteur pour l'établissement d'une liaison. L'état repos est signalé au pupitre de commande.

Etat lorsqu'une liaison est établie.

Dès l'établissement d'une liaison (poussoir "parler" actionné par le conducteur), l'émetteur du mobile en communication émet un signal caractéristique. La détection de celui-ci par l'équipement du dispatching provoque

l'arrêt du signal caractéristique de l'état repos. Les émetteurs-récepteurs des mobiles autres que celui ayant établi la liaison sont bloqués. L'état repos est rétabli au raccrochage du micro-combiné à la fin de la conversation.

Etat d'alarme.

Quelque soit l'état du système, le conducteur peut, par l'actionnement du poussoir d'alarme, déclencher l'émission d'une tonalité particulière. Celle-ci est entendue au dispatching et diffusée dans les hauts-parleurs de tous les mobiles circulant sur la ligne. Une communication verbale brève peut être superposée à la tonalité.

Appel général.

Le dispatching dispose d'une possibilité de diffuser des annonces verbales à tous les conducteurs circulant en ligne.

Equipement d'une locomotive.

L'appareillage placé dans une locomotive comprend:

- un émetteur-récepteur, son alimentation et son antenne.
- un pupitre de commande avec combiné micro-téléphonique dans chacun des postes de conduite. Celui-ci est en principe dissocié du pupitre.
- un haut-parleur qui est déconnecté automatiquement lorsqu'on décroche le combiné. Ce haut-parleur est essentiellement destiné à la diffusion de la tonalité d'alarme et des messages adressés par le dispatching à tous les conducteurs de la ligne.

Dans une automotrice, l'appareillage comporte une installation indépendante dans chaque cabine de conduite.

Transmission de messages codés.

Sur le pupitre de commande du mobile sont disposés 10 voyants pour la réception des messages émis par le dispatching et 10 poussoirs pour la sélection des messages vers le dispatching. La signification attribuée à ces voyants et poussoirs n'est pas complètement définie à l'heure actuelle. L'Union Internationale des Chemins de fer préconise néanmoins de réserver les fonctions suivantes:

- informations transmises vers les trains:

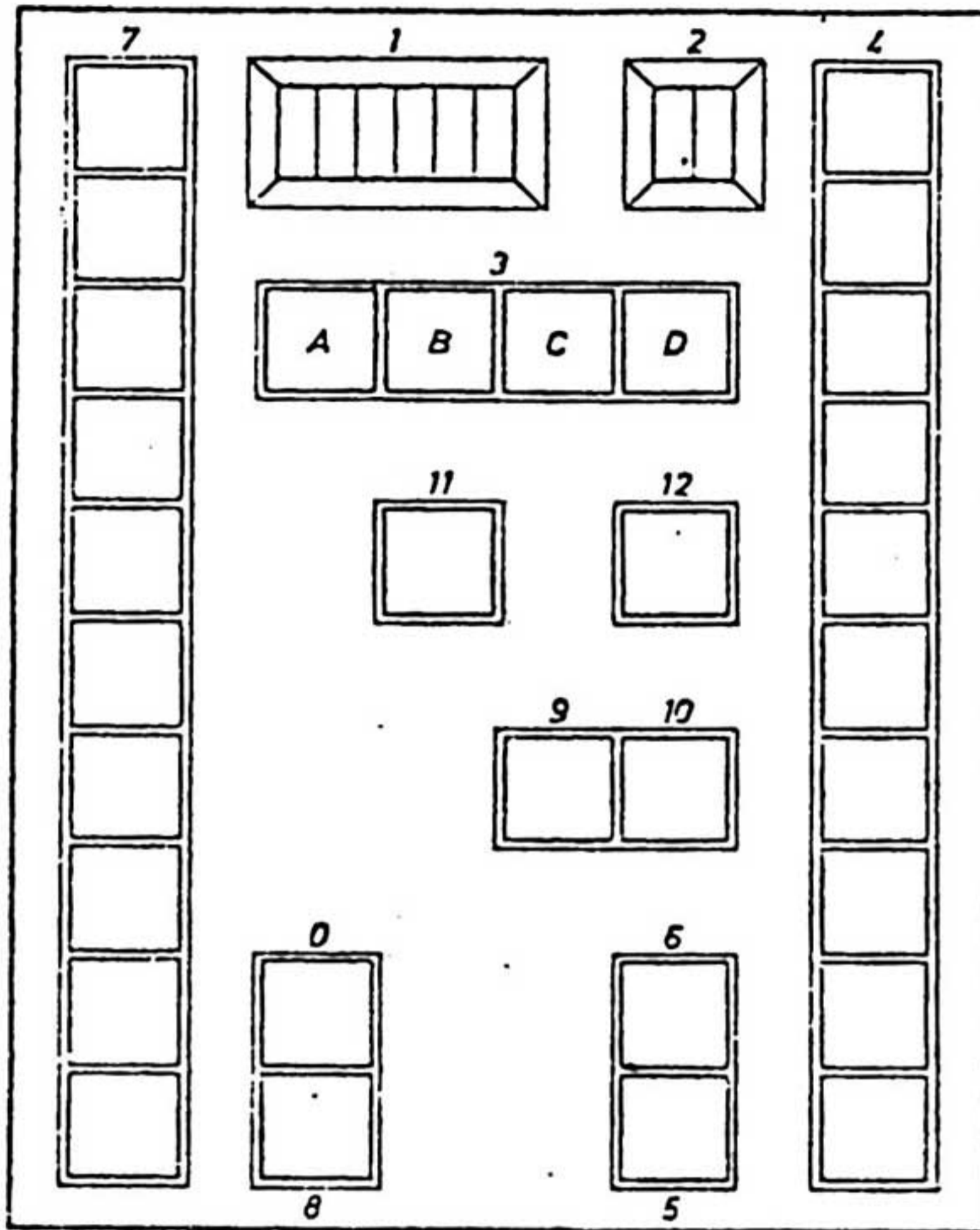
 - autorisation de parler. Cette autorisation doit être reçue par le conducteur pour qu'il puisse engager la conversation.
 - arrêt d'urgence.
 - test du mobile.
- informations transmises vers le dispatching:

 - annonce de train.
 - test de l'équipement du dispatching.
 - demande de conversation.

27

PUPITRE DE COMMANDE D'UN MOBILE

REMARQUE : l'emplacement des voyants et poussoirs est donné à titre indicatif



LEGENDE

- 0. Mise en service du panneau
- 1. Compteur Inscription n° train
- 2. Compteur choix du canal
- 3. Sélection du mode d'exploitation
- 4. Sélection message
- 5. Effacement du message avant émission
- 6. Confirmation du message
- 7. Voyants de réception du message
- 8. Effacement du message après réception
- 9. Poussoir conversation
- 10. Voyant d'occupation ligne
- 11. Test des lampes du pupitre
- 12. Alarms

Exploitation de la liaison radio.

Les repères dans le texte renvoient à la légende du panneau de commande représenté ci-contre.

En début de parcours, le conducteur reporte sur un compteur à 6 chiffres (1) le n° du train et, sur un compteur à 2 chiffres (2), le canal correspondant à la ligne sur laquelle il s'engage. Il sélectionne ensuite le mode d'exploitation A (3) qui réalise l'appel sélectif et les transmissions de messages. (Les 3 autres modes d'exploitation sont décrits ci-dessous).

Examinons successivement les différentes liaisons susceptibles d'être établies entre conducteur et dispatching.

1°) Transmission d'un message vers le dispatching.

Le conducteur sélectionne l'un des 10 messages par l'enfoncement du poussoir correspondant (4). Le voyant s'éclaire. L'émission du message, auquel est incorporé automatiquement le numéro du train affiché au compteur, démarre dès que le conducteur enfonce le bouton de confirmation (6).

Dès que le n° du train et le message s'affichent au pupitre de commande du dispatching, il y a émission automatique d'un accusé de réception qui provoque l'extinction du voyant sélectionné au panneau de contrôle.

Si, par suite d'une perturbation, la transmission n'aboutit pas, le voyant de confirmation clignoterait après quelques secondes de réitération du message.

2°) Réception d'un message du dispatching.

La réception à bord d'un mobile d'un message émis par le dispatching, provoque l'éclairement du voyant en relation (7). Ce voyant s'éteint soit par action manuelle sur un poussoir (8), soit par la réception d'un nouveau message.

3°) Etablissement d'une conversation.

Une conversation est toujours établie par une action manuelle du conducteur sur un poussoir (9) après avoir décroché son combiné. L'actionnement du poussoir n'est cependant efficace que si le conducteur a reçu le message "parler".

La conversation se termine lorsque le conducteur ou le dispatching raccroche son combiné microtéléphonique.

A noter que le dispatching a la possibilité de mettre en communication un conducteur avec un abonné du réseau téléphonique de service.

Cas particuliers d'exploitation.

Dans des situations particulières, le conducteur peut sélectionner d'autres modes d'exploitation (3).

mode B. Il s'agit d'un mode d'exploitation semblable au mode A, décrit ci-dessus, mais pour lequel il n'y a pas de transmission de messages ni d'appel sélectif.

Pour appeler un conducteur, le dispatching doit lancer un appel général sur la ligne. Pour établir une conversation, le conducteur enfonce un poussoir (9) après avoir décroché son combiné.

mode C. Il s'agit d'un mode d'exploitation destiné à assurer la compatibilité avec les systèmes existants sur certains réseaux étrangers.

mode D. Il s'agit d'un mode d'exploitation particulier qui permet au conducteur d'établir une liaison avec un agent responsable dans la zone d'action d'une gare équipée en conséquence. Dans ce mode d'exploitation, le conducteur n'est plus connecté au réseau radio de la ligne.

Au vu de la description qui précède, la SNCB a eu raison de ne pas se presser dans ce domaine. Elle va se doter d'un système de communications radio qui semble très élaboré et qui devrait couvrir pour longtemps les besoins d'une exploitation moderne.

Puissent les restrictions budgétaires ne pas compromettre la mise en place de cet équipement qui améliorera aussi la sécurité des circulations et celle des conducteurs.

G. Debra

Dans notre prochain numéro de Trans-Fer, paraîtra une suite à cet article : il contiendra une petite rétrospective sur les essais de communications radio passés avec les trains en marche à la SNCB.

Machines à vapeur SNCB déclassées en générateur de chauffage (type 29) garées à Tournai

D'après Tourail CFTY n° 14, ce matériel a quitté Tournai le 15/02/81 à 8h38 pour Monceau-Fontaine, où il sera dépecé.

Bibliographie NMBS Stoomlokomotieven type 10 par J. CASIER

Une brochure de 220 pages papier glacé avec 60 photos et + 150 dessins et tableaux sur les locomotives à vapeur type 10 de la SNCB. 400FB envoi compris au compte 412-6131001-97 de VeBOV - Antwerpen. Editeur : VeBOV.

Nos industries au Passé par 9 auteurs dont P. VAN BELLINGEN (éd. Cercle d'histoire et d'ethnologie H. Guillemin à La Louvière). Histoire des anciennes entreprises de la région du Centre, entre autres Baume et Marpent. Plus de 75 photos et plans. 380FB envoi compris au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre, Houdeng Goegnies.

Le GTF asbl NE distribue PAS ces articles

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de juillet à décembre 80

Au cours du Week-end du 21 juillet, suite aux pluies diluviennes, des inondations se produisent en de nombreux endroits du réseau.

Principales perturbations ayant entraîné une interruption totale de la circulation :

Dimanche 20.07 - 11h26 - L. 37 - Trooz.

Voie A inondée. Circulation interdite jusqu'à 14h45, ensuite autorisée à 40 km/h. Situation normale le 22 à 9h12.

Dimanche 20.07 - 15h48 - L. 154 - Lustin.

Un riverain signale éboulement sur les 2 voies. Circulation interrompue par une masse de + 100 m³ de terres. Service V. rétablit voie A le 21 à 14h00. Service normal à 19h58 avec ralentissement. Entre-temps : Bus S.N.C.V. navettes entre Yvoir et Dinant.

Lundi 21.07 - 6h00 - L. 59 - Beveren.

La voie s'effondre à hauteur d'un passage inférieur en construction. Circulation rétablie sur voie A à 13h05, avec ralentissement.

Vendredi 25.07 - 18h23 - L. 117 - Bif. de Feluy-Zoning. Tamponnement HKV.

E 7238 Braine le Comte - Manage, (AM 533) tamponne de front Z 48953 - HLR 7331 (GT)-sortant du Zoning. AM 533 refoulée de + 40 m et déraille d'un boggie. 2 Hg dérailent. 1 Hg Citerne éventré, répand 80 m³ d'essence dans les caniveaux. 7 blessés légers. Intervention Protection Civile. Circulation rétablie le 26 à 15h00.
Cause : Aucun signal d'arrêt n'ayant été dépassé, dérangement signalisation probable.

Samedi 02.08 - 18h15 - L. 69 A - Comines - Déraillement HKM.

Z 47364 Gent-Zeeh. - Armentières - 32 Hg chargés de grain - HL 6082 + 6102 (FKR) déraille des 7 derniers Hg en pleine voie.
Cause : Mauvais état de la voie: sur-écartement de 16 cm sur 4 m de distance. Voie rétablie le 8 vers 12h30.

Mercredi 06.08 - 02h50 - L. 124 - Braine l'Alleud - Tamponnement HKM.

E 157.112 Châtelineau - Schaerbeek, (HLE:2354) arrêté au signal d'entrée de Braine est tamponné par Z 61411 Baulers - Braine l'Alleud - (HLR:8001) qui suivait en marche à vue dans canton occupé. Pas de blessés. 3 Hg de queue du 157.112 gravement avariés et dérailés. Le dernier déraille complètement en travers de la voie, et le chargement, -1 remorque routière "Kangourou"-culbute dans le talus en contrebas. HLR 8001 repose sur 1er Hg du 61411, complètement dérailé. Bus S.N.C.V. navette entre Baulers et Braine. HK directs détournés via L. 96-117 par Braine le Comte et Manage. Service normal rétabli à 16h50.

Dimanche 10.08 - 20h34 - L. 161 - Namur - Déraillement HKI.

E 18762, le "Luxembourg - Blankenberge Express" revenant de la Côte, HLE 2522 + 10 HV RIC CFL, déraille dans le grill d'entrée. HLE complètement déraillée, ainsi que le 1er boggie de la 1ère HV. Pas de blessés. Les 2 V.P. obstruées. Circulation détournée via L. 130 - 144 par Jemeppe sur Sambre. Relèvement matériel déraillé terminé le 11 à 14h45.

Cause : Manoeuvre intempestive d'une aiguille au passage de la HLE.

Jeudi 14.08 - 03h25 - l. 15 - Beringen M - Acte de malveillance.

Un incendie criminel détruit complètement le Block 2, interrompant tout trafic sur l. 15 et 17. L'incendie a probablement été allumé par un pyromane sévissant depuis quelque temps dans la région.

Mercredi 20.08 - 10h52 - L. 27 - Kontich - Déraillement HKM.

E 32809 Antwerpen Stocatra - Clabeco (25 HG minéral) - HLE 2370. Suite au bris d'un bandage d'essieu, 15 HG déraillent en pleine voie, obstruant les 2 V.P., l. 27. Des poteaux caténaires étant renversés, circulation l. 25 également interrompue. Bus S.N.C.V. navette entre Antwerpen Centraal et Mechelen. HKI détournés via L. 15 et 13 par Lier en traction diesel. Rétablissement l. 25 : vers 13h30; L. 27 : le 28 vers 21h00.

Dimanche 24.08 - L. 118 - Bif. La Paix à La Louvière - Accident.

Les 2 V.P. entre La Louvière et Bracquegnies étant H.S. depuis février suite aux travaux d'électrification du triangle de La Paix, les 2 derniers Hg d'un HK bétonneur opérant sur la ligne se détachent et partent à la dérive vers Bracquegnies, tamponnant et poussant une "matisa" d'une firme privée également en action sur la ligne, le tout allant s'écraser dans un cul-de-sac en gare de Bracquegnies. Pas de blessés - Matisa H.S. - 2 Hg déraillés. La ligne étant fermée, pas de conséquence pour le service des HK.

Jeudi 28.08 - 09h45 - L. 163 - Wideumont - Tamponnement HKV.

TT 4959 Bastogne - Libramont AR 4329 (MBX) dépasse signal fermé et tamponne en pleine voie TT 4910 Libramont - Gouvy AR 4335 (FVY) arrivant en sens inverse. 2 AR déraillent. Voie unique obstruée. 6 blessés légers. Situation normale rétablie à 18h48.

Les 2 AR étant gravement endommagés, les cabines de conduite complètement enfoncées sont expédiés à l'A.C. Mechelen pour réparation.

Vendredi 3.10 - 21h32 - L. 59 - Haasdonk - Collision à un P.N.

E 1771 Roosendaal - Oostende AM 822 (quadruple) percute au P.N. 17 de plein fouet à 140 km/h. une automobile qui slalomait entre les demis-barrières.

La 1ère HV de l'AM se retourne sur le toit et aboutit dans le champ voisin.

Les 2e et 3e HV déraillent et obstruent les 2 V.P.

La 4e HV déraille d'un boggie. On relève 2 morts (dans l'auto) et 6 blessés, dont 2 graves. Service HK navette entre Antwerpen et Zwijndrecht et autobus entre Zwijndrecht et St Niklaas.

Le 5 à 7h30, voie B remise en service. Voie A le 6 vers 16h00.

Vendredi 21.11 - 12h21 - L. 21 - Alken - Déraillement HKM.

Lors de l'entrée en gare du Z 54110 Montzen - Schaerbeek - 34 Hg - HLD 5157 (FHS), l'itinéraire tracé se libère sous le train et une aiguille s'ouvre, faisant dérailler le 14e et 15e Hg du HK, qui s'en vont buter contre la HLD 5172 (FHS) du Z 63515

Leuven - Hasselt stationné en gare. Voie unique obstruée. Pas de blessés. Service bus navette entre Alken et Hasselt. Voie libérée à 15h00.

Mardi 16.12 - 15h35 - L. 27 B - Muizen - Tamponnement HKM.

Lors de l'admission au faisceau des LZ + LLZ 84999 (HLD FKR 6108 + 6109 + 6070 en UM), ce mouvement prend en écharpe le Z 52901 sortant.

Les 3 HLD déraillent, une va au fossé; 1er Hg du 52901 déraille et se retrouve dans le talus, le 2e Hg déraille et se renverse; le 3e Hg déraille d'1 essieu. Les 2 V.P. L. 27B et 53 A obstruées. Pas de blessés. Trafic prévu détourné via Mechelen par L. 27.

Cause : CTD de LZ + LLZ 84999 dépasse un signal d'arrêt fermé.

Rèlevage terminé le 17 à 05h30. Circulation diesel autorisée le 18 à 16h45. Situation normale le 21 à 3h20.

Note du GTF asbl

L'objet de la rubrique "incidents-accidents" est d'informer les passionnés du chemin de fer que vous êtes des difficultés parfois inattendues que les hommes du rail rencontrent dans l'accomplissement de leur métier. Cette rubrique ne contient aucun jugement de valeur sur la SNCB, dont les statistiques prouvent le haut souci de sécurité...

Petites annonces

Joël IMBERT, président de club ferroviaire, JARNIOUX Cidex 442 F- 69640 DENICE (France) souhaite correspondre avec ferrovipathes belges. Club qu'il préside compte 40 membres et construit réseau HO.

Collectionneur cède plaques indicatrices de parcours en bois du réseau SNCV de Bruxelles. Informations : Paul DE BACKER
Rue Botanique, 67 à 1030 Bruxelles Tel 02)218.18.47

Je cherche personnes possédant films ferroviaires (surtout traction vapeur) et qui accepteraient de les céder ou de les laisser reproduire ou transférer en 8 mm. Ecrire: R.J. Stevens, 5 rue Chaumont, 4970 Stavelot.

- Un ticket de Louvain-la-Neuve à Bruxelles, s'il vous plaît.
- Soixante-huit francs, Madame.
- Tiens, ce n'est plus septante-deux francs ?
- Non, Madame. "On" a vérifié les kilomètres : il y en avait moins sur votre trajet. Mais vous avez de la chance : si vous habitiez Nivelles, vous auriez eu une mauvaise surprise. Là, on en a compté vingt en plus!

Cette conversation s'est tenue récemment à un guichet de la gare du Quartier Léopold, à Bruxelles. C'est que la S.N.C.B. se modernise. Non contente de faire peau neuve avec ses cinq cents nouvelles voitures qui vont bientôt entrer en service, d'avoir un projet de trains "Inter-City" qui relieront les principales villes du pays à un rythme cadencé, la S.N.C.B. a poussé la minutie jusqu'à aller dépoussiérer des annuaires kilométriques vieux de cinquante ans.

Pourquoi les kilomètres résistent-ils si mal au temps à la S.N.C.B. ? Mil neuf cent septante-sept fut une année qui a compté — et aura fait compter, nous allons le voir — dans l'histoire de nos chemins de fer. D'une part, c'est cette année-là que la S.N.C.B. s'est vu reprendre l'exploitation de ses lignes d'autobus par la S.N.C.V. et, d'autre part, c'est aussi à cette époque que certaines lignes de chemin de fer ont été supprimées par manque de rentabilité, a-t-on dit. Toujours est-il que ces transformations ont conduit à un véritable bouleversement du réseau. Résultat : certains voyageurs ont dû combiner habilement la formule "à pied, en bus, en train" pour se rendre à leur travail. Alors, pour en revenir à nos kilomètres, devant un réseau si modifié, la nécessité de recalculer toutes les distances est vite apparue aux responsables de la S.N.C.B. Cela se voit aisément grâce à un exemple. Un voyageur veut se rendre de Marchin à Hamois-en-Condroz (voir carte). La ligne directe, par train, a été supprimée. Le prix du ticket sera calculé alors sur le nouveau trajet — plus long — à parcourir, soit : Hamois, Ciney, Namur, Statte et Marchin. Le voyageur aura évidemment intérêt, dans un tel cas, à prendre le bus de la S.N.C.V. qui relie directement les deux localités; mais cet exemple montre bien le premier principe du calcul des distances à la S.N.C.B. : se baser sur les lignes effectivement existantes.

Le second principe est que si plusieurs possibilités de parcours se présentent entre deux points, on tarifie sur la base de la plus courte distance.

Ainsi, pour aller de Huy à Marche-en-Famenne, on peut soit passer par Liège, le voyage comprenant nonante kilomètres, soit aller par Namur, ce qui fait alors quatre-vingt-sept kilomètres. Dès lors, la tarification du voyage de Huy à Marche se fera sur la distance la plus courte, soit quatre-vingt-sept kilomètres.

Entre sept cents gares

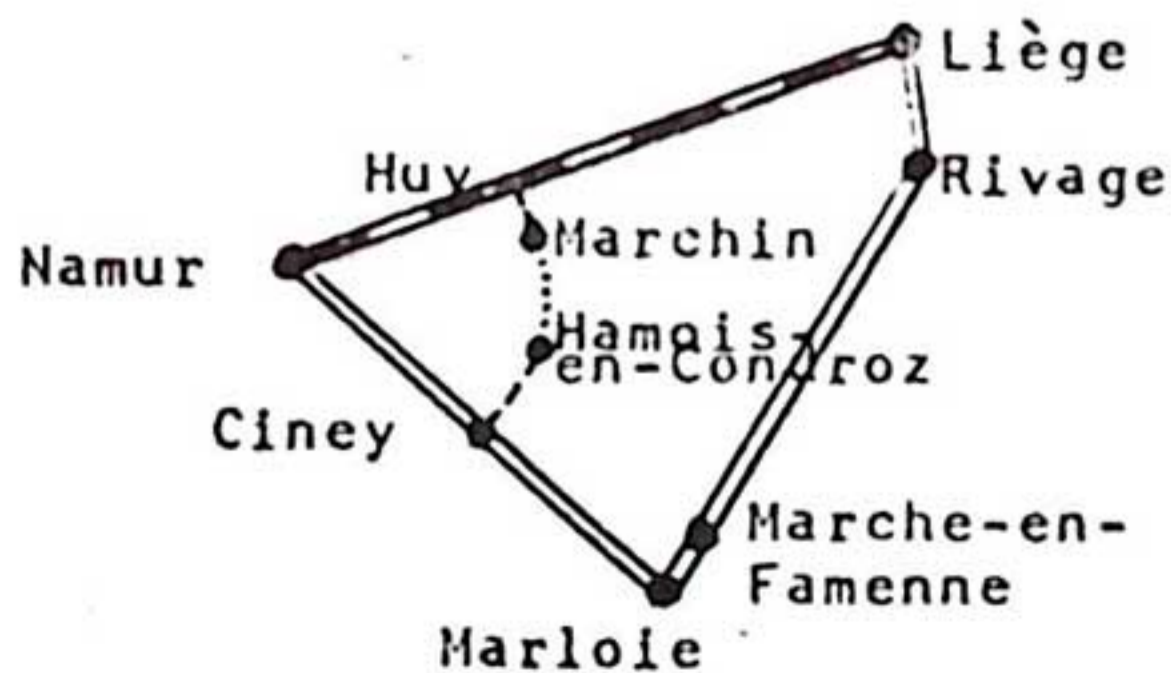
La constitution d'un tel annuaire kilométrique peut sembler à première vue aisée. Mais il faut se rendre compte que, pour calculer les distances entre les sept cents gares du pays prises deux à deux, on doit effectuer pas moins de... deux cent quarante-quatre mille six cent cinquante opérations, très exactement. Un vrai travail de bénédictin. Et c'est pourtant ce qui a été fait pour la constitution de l'annuaire kilométrique de 1931, le dernier en date. Avec toutes les erreurs humaines qu'une telle entreprise engendre nécessairement. Par ailleurs, les cartes de l'époque n'étaient pas aussi précises que les cartes d'état-major dont nous disposons aujourd'hui. Alors, dès 1977, la S.N.C.B. a utilisé les grands moyens. Une véritable campagne de chasse aux kilomètres égarés ou manquants s'est engagée avec, pour maître d'oeuvre — pensez aux deux cent quarante-quatre mille six cent cinquante calculs — un ordinateur, bien sûr.


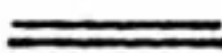


Mais ce n'est pas tout car, une fois l'annuaire constitué, les distances bien répertoriées, les trains prêts à dévorer les "nouveaux" kilomètres, ce fut au tour des machines débitrices de tickets à être mises à contribution. Pas de difficultés majeures pour changer les programmes des nouvelles machines électroniques - elles constituent déjà septante pour cent des appareils actuellement en service - mais, pour les anciennes machines, il a fallu procéder au changement des matrices en zinc.

La fin d'une "faveur"

Mais c'est sans doute à Wavre que l'on s'estimera le plus lésé par ces nouvelles distances. Pensez donc, voilà près d'un siècle que le ticket Bruxelles - Wavre est au même prix que celui de Bruxelles - Ottignies. Etonnant quand on sait que, pour le même prix, on parcourt six kilomètres de plus pour se rendre à Wavre. Cette anecdote invite à nous plonger dans l'histoire de nos chemins de fer nationaux pour y trouver son explication.

Remontons, pour la cause, aux lendemains de la révolution de 1830. Déjà, à cette époque, la première idée de construction de chemin de fer voit le jour dans notre pays. Mais l'opinion est partagée : faut-il laisser l'exploitation des chemins de fer à l'Etat ou aux sociétés privées ? La réponse, c'est l'Etat - après maintes palabres - qui la donne. En 1843 déjà, il a en main les meilleures lignes, celles qui relient la plupart des villes importantes. Il peut alors se permettre d'octroyer des concessions à des compagnies privées pour la construction d'autres lignes. C'est le cas d'une compagnie fameuse : la Grande Compagnie du Luxembourg. Son cahier des charges fait de Wavre un noeud important entre la ligne Bruxelles - Arlon et celle qui vient de Louvain. Mais voilà, les travaux ne progressent guère. Commencés sur la section de Bruxelles à Wavre, ils doivent cesser faute de capitaux disponibles. Six ans de malversations, de fautes de gestion enterrèrent presque la compagnie. Elle renaît cependant un beau jour par l'émission d'obligations. Cette fois - pour des raisons de commodité de tracé - la ligne Bruxelles - Gembloux passe par ... Ottignies. Trahison ! s'écrie-t-on à Wavre. Un parlementaire s'indigne alors et demande que, en guise de compensation, le prix du ticket pour aller à Bruxelles soit le même pour les habitants de Wavre que pour ceux d'Ottignies. Une situation paradoxale - d'autant plus que les habitants de Basse-Wavre, un patelin à côté de Wavre, doivent, eux, payer le plein tarif - qui s'est maintenue jusqu'au 1er décembre 1980. Date de l'introduction des "nouveaux" kilomètres. Un dernier coup d'oeil sur l'indicateur de 1879 mettra peut-être tout le monde d'accord. Il fallait cinquante minutes à l'époque pour aller de Bruxelles à Ottignies et quinze minutes de plus pour rejoindre Wavre, soit une moyenne horaire de vingt-quatre kilomètres. De quoi avoir le temps de savourer les six kilomètres offerts gracieusement...



-  lignes électrifiées
-  lignes non électrifiées
-  lignes à exploitation simplifiée
-  lignes hors service

A propos de distances kilométriques

Le fac-simile ci-dessous, transmis par notre membre M. de DONCQUERS de Hal, est extrait d'un livre de 1857 intitulé "Distances légales entre les diverses stations des chemins de fer concédés". Il s'agit d'un ensemble de tableaux de distances et taxes correspondantes entre les stations des chemins de fer concédés. Le tableau que nous reproduisons a trait à l'actuelle ligne 141 Manage - Ottignies qui appartenait à la Cie de la Jonction de l'Est, qui avait ouvert Court-St-Etienne-Genappe le 19/5/1855, Genappe-Nivelles (Nord) le 2/12/1854 et Nivelles (N) - Manage le 7/8/1854. Court-St-Etienne-Ottignies-Wavre était à double voie, mais l'une de celle-ci était exploitée par la compagnie pré-citée, et l'autre par la Cie de l'Est Belge, propriétaire de la ligne 140 Charleroi - Court-St-Etienne. Merci à ce membre attentionné !

7. — Chemin de fer de **MANAGE** à **WAVRE**.

DISTANCES LÉGALES EN KILOM.

Manage.	4	8	14	23	28	33	36	38	42
Seneffe.	4	10	19	24	29	32	34	38	
Feluy-Arquennes.	6	16	20	25	28	31	34		
Nivelles.	10	14	19	23	25	28			
Genappe.	5	10	13	15	19				
Bousval.	0	9	11	15					
(A) Court-St-Etienne.	4	6	9						
(B) Ottignies.	3	6							
Limal.									4
(C) Wavre.									

Manage.	80																		
Seneffe.	30																		
Feluy-Arquennes.	80	80																	
Nivelles.	85	60	35																
Genappe.	90	75	65	40															
Bousval.	25	90	60	10	80														
Court-St-Etienne.	65	30	2	1.50	80	80													
Ottignies.	15	90	70	40	80	55	30												
Limal.	35	20	5	1.20	90	80	80												
Wavre.	50	30	5	1.70	15	90	55	35	30										

VOYAGEURS. — TAXES EN FRANCS ET CENTIMES.

- (A) Embranchement sur Charleroi (Voir Tableau numéro 4).
 (B) Raccordement du chemin de fer du Luxembourg (Voir Tableau numéro 13.)
 (C) Prolongement jusqu'à Louvain (Voir Tableau numéro 4).

conseil d'administration SNCB

vendredi 30 janvier 1981

Il a approuvé une série de travaux importants qu'il soumettra, conformément aux dispositions légales en la matière, à l'accord du Ministre des Communications, notamment : l'établissement d'un chemin latéral le long de la ligne St-Ghislain - Tournai, à Bernissart, en vue de la suppression du passage à niveau n° 10; la réfection sur la ligne Rognon - Braine-l'Alleud du viaduc franchissant la vallée du Hain, la chaussée d'Alseberg et la rue P. Flamand, à Braine-l'Alleud; l'exécution de la troisième phase des travaux de remaniement des voies et la construction d'un mur de soutènement en gare de La Louvière Sud dans le cadre de la modernisation de la ligne vers Charleroi; l'établissement d'un chantier de réparation de bâches à l'atelier de traction de Latour; la peinture des parties métalliques des ouvrages d'art de la ligne Jemeppe-sur-Sambre - Charleroi Sud Quai - Couillet Centre; des travaux d'entretien divers à des toitures de bâtiments de l'atelier des wagons de Voroux-Goreux; le renouvellement de l'appareillage téléphonique du bureau central de réservation à Bruxelles; l'établissement des installations d'éclairage et d'alimentation électrique dans un nouveau bâtiment de service à Bruxelles Petite Ile; l'établissement du bloc automatique sur la ligne Gand - Mouscron; l'élargissement de l'assiette de la voie du tronçon Anvers Kiel - Hoboken en vue de l'électrification de la ligne vers Termonde; dans le cadre de la modernisation et de l'électrification des lignes Gand - Mouscron et Gand - Blaton et du programme d'amélioration de la sécurité de la circulation, la construction de deux passages souterrains pour piétons, d'un passage supérieur et d'un passage inférieur routiers en vue de supprimer les passages à niveau nos 10, à la Baron de Grieylaan, 12, à la Florastraat, 105 et 106, à la Statiestraat à De Finte; des travaux de photographie aérienne et de topographie en vue de la suppression des passages à niveau du tronçon Mol - Herentals de la ligne vers Anvers; l'établissement d'un faisceau de réception au sud de la nouvelle darse du port d'Anvers; le remplacement de la couverture de la toiture de l'atelier des locomotives électriques à Malines et de l'atelier de locomotives diesel à Bruges; l'adaptation des caténaires de la ligne Liège - Bruxelles à Neerwinden; la modernisation du réfectoire de l'atelier central de Louvain.

vendredi 27 février 1981

Il a décidé de soumettre à l'approbation de M. le Ministre des Communications l'acquisition de 30 locomotives électriques pour le service intérieur, de 3.000 kW - 160 km/h, et de 200 wagons à déchargement automatique par gravité et à toit ouvrant, commandes qui représentent pour le secteur de construction de matériel roulant ferroviaire quelque 2.130.000 heures directes de travail. Il a marqué aussi son accord sur la transformation d'une nouvelle série de 100 wagons-tombereaux en wagons renforcés pour le transport de blocs de pierre vers le port de Zeebrugge.

Il a approuvé, par ailleurs, l'exécution d'une série de travaux importants, notamment : dans le cadre de l'élargissement du tunnel sous St-Martin, à Liège, la couverture du dernier tronçon, du côté de la gare de Liège Palais; la construction de fosses et la pose de voies dans un hall de l'atelier central de Cuesmes, en vue d'améliorer la rentabilité du service d'entretien des voitures; des travaux d'entretien de divers bâtiments à Liège et de renouvellement de voies sur les lignes Chênée - Montzen, Libramont - Athus et Namur - Sterpenich; la pose de câbles en gare de Ciney, en vue de la fusion de diverses installations de signalisation; le renouvellement de l'installation téléphonique à courants porteurs entre Namur et Libramont et entre Mons et Bruxelles; la suppression du pont existant à la Noendelle à Bruxelles, en vue de la pose de la 3ème voie entre Diègem et Schaerbeek devant permettre l'amélioration de la fluidité du trafic des voyageurs sur la ligne Liège - Bruxelles; la construction d'une passerelle et l'établissement d'un chemin pour piétons en vue de la suppression du passage à niveau n° 1 sur la ligne Schaerbeek - Hal, à proximité de la gare de Haren Linde; dans le cadre du programme de sécurité "Memor-Stop", la pose de câbles pour le verrouillage des aiguillages et l'arrêt automatique des trains sur le groupe de Bruxelles; le renouvellement de deux ascenseurs dans la gare de Bruxelles-Midi; l'établissement d'auvents provisoires de protection autour du bâtiment des voyageurs de la gare d'Anvers Central; dans le cadre du plan de développement des aires de parcage pour voitures automobiles, l'extension de cette aire à la gare de Malines; la construction d'un poste de sectionnement à Burst en vue de l'électrification de la ligne Courtrai - Bruxelles; l'aménagement des quais en gare de Louvain; la construction d'un passage inférieur sur la ligne Landen - Hasselt, en vue de la suppression du passage n° 20 à la "Lokerstraat" à Alken; l'établissement d'un couloir sous voies pour piétons et cyclistes et d'un chemin latéral devant permettre la suppression des passages à niveau nos 76 et 77 à Lummen sur la ligne Hasselt - Louvain; l'installation d'éclairage et de force motrice dans le nouveau bâtiment des voyageurs de Deinze; le déplacement de plusieurs tronçons du câble téléphonique pupinisé le long de la ligne Hasselt - Trongres - Glons; l'établissement d'un bâtiment de service avec cabine tout-relais à Balen Werkplaatsen, en vue de la meilleure organisation du service des trains de voyageurs entre Mol et Neerpelt.

vendredi 27 mars 1981.

Il a décidé de soumettre à l'approbation de M. le Ministre des Communications une commande supplémentaire de 70 automotrices doubles de la nouvelle génération; cette commande procurera à l'industrie quelque 3.670.000 heures de travail.

Il sollicitera aussi son accord pour une série de travaux importants, notamment : à Tubize la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs et l'aménagement du couloir sous voies, l'établissement d'une aire d'évolution des autobus, d'une zone de parcage pour les autos, d'un abri pour vélos et motos; le prolongement et l'aménagement du couloir sous voies à Enghien; l'établissement de voiries latérales à Antoing en vue de la suppression des passages à niveau nos 20 et 22 de la ligne St-Ghislain - Tournai; la démolition du pont Morelle en gare de Tournai et d'un passage supérieur à proximité de l'échangeur routier sur la ligne Hal - Blandain en vue de son électrification; la construction d'une sous-station de traction et d'un poste d'alimentation à Montzen ainsi que d'un poste de signalisation à Botzelaer, en relation avec l'électrification de la ligne Tongres - Montzen; l'adaptation des caténaires de la ligne Mons - Bruxelles à Nimy-Maisières pour permettre la construction d'un nouveau pertuis sur la Haine; la pose de câbles en vue de l'électrification de la ligne Hal - Tournai - Lille; le remplacement du commutateur téléphonique automatique à Namur; des travaux extérieurs de signalisation sur le tronçon Haine-St-Pierre - Piét de la ligne vers Charleroi, en vue d'y relever la vitesse maximale à 120 km/h; le renouvellement de la chape du passage inférieur situé sur la ligne de la ceinture ouest à hauteur de la rue des deux gares à Anderlecht; la mise en service de deux ascenseurs dans un bâtiment de service à Bruxelles Petite Ile et d'un ascenseur dans la nouvelle cabine de signalisation en gare de Bruxelles Midi; l'aménagement des quais, des auvents et des escaliers en gare de Tongres, en relation avec l'amélioration du tracé des voies en vue de l'électrification de la ligne Liège - Hasselt; des photographies aériennes et des levés photogrammétriques sur la ligne Courtrai - Poperinge en vue de l'étude de la suppression des passages à niveau; l'adaptation des installations de signalisation intérieures et extérieures au bloc 19, à Hasselt, en relation avec l'électrification de la ligne vers Louvain; l'établissement de l'appareillage de télécommande des sous-stations de

traction de Heist-op-den-Berg et de Herentals ainsi que du poste de sectionnement d'Aarschot au départ du poste répartiteur à Anvers; la pose de câbles de télécommunications et de transport d'énergie le long de la ligne Termonde - Bruxelles; l'installation d'un nouveau commutateur téléphonique automatique en gare d'Anvers Bassins et Entrepôt; le renouvellement de la toiture du bâtiment du centre routier de cette gare; l'aménagement de la bosse de triage et des voies attenantes, en vue du placement des dispositifs de freinage automatique des wagons en gare de Hasselt.

Engins moteurs SNCB en réserve réseau

Définition de la notion de "réserve réseau"

Origine : auparavant, le parc réseau était composé de locomotives à vapeur ayant subi une réparation en atelier central (AC) et garées en attendant leur mise en service.

Ensuite, ce parc a été constitué par des locomotives à vapeur en bon état, mais garées par suite de réduction du nombre de services assurés en traction vapeur.

Aujourd'hui : la "réserve réseau" est destinée à n'être mise immédiatement en service qu'en période de fort trafic (ex. saison balnéaire, ou saison hivernale pour les locomotives diesel de manoeuvre). Pendant la période de trafic normal, l'engin dit "réserve réseau" est, en principe, garé. Il est cependant entendu qu'il doit rester en parfait état de marche. L'entretien prévu doit être effectué et après celui-ci l'engin doit parcourir un minimum de 1000 km pour les engins de route et 250 km pour les engins de manoeuvre.

Ces engins doivent pouvoir être mutés immédiatement vers une autre remise. Ils ne peuvent en aucun cas servir de magasin de pièces de rechange.

Liste de la réserve réseau au 11/1/81 (revue au 5/3/81)

<u>HLD</u>	A.T.D. Kinkempois	5525 5526
	Kortrijk	6332
	Schaerbeek (FDR)	6289
	Hasselt	6401
	AbMT Tournai	5163
<u>HLR</u>	A.T.D. Antwerpen-Dam	8510 8525 8468
	Monceau	8306 7373
	Ronet	8425
	Kortrijk	8454
<u>AR</u>	A.T.S/D. Montzen	4901
	A.T.D. Haine-Saint-Pierre	4618, 4619
	Antwerpen-Dam	4903

nouvelles de la SNCV

- La motrice articulée 6100 prototype est revenue sur le réseau en provenance de la ligne du Littoral les 16 et 17 février 1981.
 - Rééquipement de la section Binche La Louvière (anc. ligne 36) de la ligne 90.
Les aiguillages, boîtes, coeurs et rails sont enfin arrivés (mais pas placés) près d'Intercom à La Louvière pour reconstruire le triangle du terminus de la ligne 90, ce qui permettra en plus de regagner le Dépôt de La Louvière (dans l'état actuel, la ligne est en cul de sac et sans liaison avec le Dépôt).
Entre Péronnes Ecoles et La Louvière les poteaux sont plantés sauf le triangle. Fabricom a déjà déroulé un câble porteur entre Péronnes Ecoles et Saint-Vaast bifurcation.
La dernière semaine de février, la traversée (rails) de la Chaussée de Mons à Péronnes a été réalisée, de ce fait le matériel ferroviaire de Fabricom accède maintenant dans la jolie rampe qui conduit à travers champs jusque Binche où elle creuse actuellement les trous pour planter les poteaux.
C'est la société Fabricom qui a été chargée de la réinstallation de cette ligne. A cet effet elle a acquis du matériel roulant à voie métrique qui pour la plupart a été acheté aux chemins de fer Rhétiques, (Suisse).
 - 3 wagons fermés Rh B (longueur 3,15m)
no 5375 dont on a enlevé le toit et scié les montants, en fait, transformé en wagon à haussettes pour le transport des terres enlevées lors de la fondation des poteaux.
5370 sert de magasin lors de l'équipement des poteaux
5474 équipé d'une plateforme de travail à hauteur variable (wagon échelle).
 - Fin janvier est arrivé un wagon dérouleur à 2 essieux no 5342 (Rh B)
 - Fin février : un locotracteur Deutz à 2 essieux no 56.538 (construction 1957) qui est venu aider l'autre tracteur Mercedes.
 - Un tracteur neuf rail route Mercedes.
 - Un wagon plat neuf d'origine allemande portant une grue.
- Tout ce matériel est équipé du frein à air comprimé. De plus l'attelage chemin de fer est remplacé par le Rockinger (comme sur les camions et leur remorque).

P. Gilsoul et
Ferro Flash no 57.

- Vu à Charleroi (début mars 1981):
La 9176 en service ex 9313 (19727) ex 9783
- Vu à Jumet dans la cour de l'atelier :
la 9727 (motrice 2 essieux) sur le nouveau camion SNCV.
La 9041 (voie Charleroi) et la 9055 (ligne aérienne Anderlues) équipées du panto Stemman (le panto Siemens est interdit (gabarit) sur le tronçon Piges - Gare de l'Ouest).
- ligne Anderlues-Binche-La Louvière : la remise en exploitation de cette ligne est attendue pour septembre 1981 au plus tard.

Groupe des Deux Flandres

Notre membre M. W. WEYTS nous signale que les voitures 9116, 9459, 9525, 9454 sont hors service. Les voitures 9533, 9016, 9105, 9534, 9011 (?), 9024 et 9112 sont déjà prévues pour la mitraille. Début novembre 1980, la 9003 a été démolie ; la 9095 a subi le même sort en février 1981. Quant aux 9006 et 9013, avariées suite à une collision frontale à Wenduine, aucune décision n'a encore été prise.

STIB - Bruxelles

La station de métro initialement dénommée "Graindor", sur l'axe est-ouest, et qui doit être mise en service en 1982, sera en fait baptisée "station Jacques Brel" en mémoire du grand poète belge récemment décédé.

(cabinet du Ministre des Communic.)

Nouvelles diverses (de notre membre D. Van Loock)

Motrices qui se trouvent aux Grands Palais le 11.01.81.

9051	9040	9047	9066	9067	9004	9084	9065	9044
9075	9094	9070	9058	9096	9039	9042	9095	9091
9083	9046	9048	9081					
4039	4025	4026	4017					

Circulation de quelques 9000.

9026	le 09.01.81	Porte de Halle	Ecolage	Film R
9059	le 12.01.81	Dépôt rue d'Enghien		Film R
9078	le 27.01.81	Dépôt chée d'Haacht		Film R
9087	le 12.02.81	Dépôt avenue du Roi		Film R

Quelques circulations exceptionnelles.

7000	02.02.81	101	N		7122	31.12.80	102	A
7003	20.01.81	101	N		7122	12.02.81	103	A
7003	09.02.81	101	N		7123	20.01.81	102	A
7004	18.02.81	101	N		7123	21.01.81	32	A
7009	05.01.81	101	A		7127	10.12.80	101	N
7011	22.11.80	101			7128	19.01.81	19	A
7013	13.02.81	101	A	-PR	7129	14.01.81		N
7016	14.01.81	101	A	-PR	7129	19.01.81	102	N
7095	08.01.81	102	N		7137	09.12.80	32	A
7095	09.01.81	102	N		7137	08.01.81	19b	A
7095	14.01.81	102	N		7154	09.12.80	32	A
7095	17.02.81	102	N		7163	29.12.80	101	A
7120	30.01.81	19	A		7163	28.01.81	101	A -PR
7120	13.02.81	102	A		7168	09.02.81	101	A
7121	25.11.80	102	A		7171	15.01.81	101	N
7121	15.01.81	102	A	+PR				

A= ancienne livrée N= nouvelle livrée PR= poste de receveur.

7042	20.02.81	32	A
7126	26.02.81	102	N
7123	26.02.81	102	N
7160	05.03.81	32	N
7120	10.03.81	101	A
7122	10.03.81	102	A
7122	11.03.81	19	A

Dernière minute (F.G. Maral - '04-04-81)

- * La motrice SNCV double 6106, munie de bogies à voie normale type "Manille" (pour prémétro de cette ville) devait arriver à Bruxelles sur le réseau STIB le 6 avril, pour essais d'une durée d'1 mois, à la demande du constructeur. Essais à grande vitesse prévus sur la ligne de Vilvorde et/ou Tervuren.
- * A partir du 13 avril 1981, les rames métro de la ligne 1 seront prolongées à vide jusque Beekant pour rodage. Un gros problème se pose actuellement, la pénurie de matériel moteur se faisant sentir : 19 rames doivent être journalièrement engagées sur la ligne 1, alors que la société dispose de 22 rames en tout !
- * Transformations des tramways série 7500 en tramways 7700 : il s'agit de munir ces véhicules de portes des deux côtés, de d'installer un second poste de conduite, de prévoir un nouveau système d'ouverture/fermeture des portes... Actuellement, sont transformées : la 7786 (ex-7586), 7713 (ex-7513), 7758 (ex-7558). Les deux premières voitures citées sont accouplées en unité multiple permanente (attelage fixe, accouplements non dissociables) pour essais. On espère pouvoir équiper la ligne 101 de ce matériel transformé dès que 6 voitures seront disponibles.
- * La STIB compte munir tout son matériel tram et bus de nouveaux films directionnels avec n° de ligne à gauche (et non plus au centre) et indication de la destination à droite (et non plus nomenclature de la ligne).
- * Les trams historiques rouleront tous les samedis du 9 mai à fin septembre sur la ligne de Tervuren. Départ toutes les heures de 14 à 18 heures. Prix : adultes : 50F, enfants : 25F. La STIB a fait imprimer de beaux billets spéciaux pour l'occasion.

MIVA - Anvers

- LA LIAISON PREMETRO AVEC LA RIVE GAUCHE DE L'ESCAUT A ANVERS EST MISE
A L'ETUDE 15.01.81

Soucieux de la promotion des Transports Urbains, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, Guy SPITAELS, a soumis au Comité Ministériel du Budget un projet relatif à l'étude d'un nouveau tunnel pour permettre au prémétro de relier la métropole avec la Rive Gauche de l'Escaut.

Les crédits pour les premières phases d'études ont été libérés à cette fin.

Le Ministre SPITAELS a marqué son accord sur les contrats relatifs aux études suivantes :

- le réaménagement de la station Groenplaats existante à relier au tunnel sous l'Escaut;
- le tunnel sous l'Escaut;
- la construction de la future station Frederik van Eden sur la Rive Gauche.

On apprend d'autre part dans Entre-Voies n° 39 que la ligne de tram n° 12 pourra être prolongée. Le Conseil Communal de Deurne a donné son accord pour la prolongation de cette ligne jusqu'à la place Saeren à Deurne Noord. Les travaux ont commencé et l'extension de 1350 m de la ligne coûtera 96 millions de FB. Ces travaux devraient être terminés en fin 1981.

les touristiques 43

Nous rappelons que nous donnons dans cette rubrique des nouvelles qui sont portées à notre connaissance.

Une nouvelle association-musée : M. S. T. B.

En date du 20/05/1980 a été fondée, dans les locaux du Club Prince Albert à Bruxelles, l'a.s.b.l. M. S. T. B.

Derrière ces initiales se cache MuseumStoomtrein der Iwee Bruggen (chemin de fer à vapeur-musée des deux ponts), association qui a pour but de rassembler les personnes intéressées par les chemins de fer industriels, de conserver et restaurer du matériel sous forme d'archéologie industrielle. D'exploiter une ou plusieurs lignes-musées. De collectionner documents, documentation, souvenirs, photos de chemin de fer en général et de chemin de fer industriel en particulier.

Il va de soi qu'aucune restriction d'ordre politique, linguistique, syndical, religieux ou philosophique sera de mise.

Lors de la cérémonie de création a été formé le conseil d'administration :

Président	Mr J. Duvivier
Secrétaire	Mr A. C. Van Doren
Trésorier	Mr T. De Greef
Administrateur	Mr D. Jans

Le conseil d'administration a souhaité une collaboration fructueuse avec toutes les associations ferroviaires, tant belges qu'étrangères.

L'association M. S. T. B. a réalisé un accord avec la seule compagnie privée du Brabant, le C.F.I. (Chemin de Fer Industriel). Cette société gère un réseau de plus de 40 kms situé dans la région de Vilvoorde. L'accord en question permet l'exploitation d'une partie du réseau en chemin de fer-musée, et plus particulièrement, le trajet situé entre le pont Buda et le pont Brulé, où la voie longe presque exclusivement le canal de Willebroek sur une distance de plus de 5 kms.

Une prolongation est prévue ultérieurement.

Les trains-musées seront principalement assurés en traction vapeur.

L'association possède actuellement le matériel suivant :

- 1) loco vapeur TUBIZE N° 1627.
- 2) loco vapeur ST LEONARD, année de construction 1904, 2 essieux.
- 3) wagon marchandises 2 essieux, ex SNCF, ex LAVENDOMME, vers 1920, en restauration.
- 4) chassis 2 essieux, ex citerne DR, ex LAVENDOMME N° 831, construit à Darmstadt en 1920, destiné comme voiture ouverte à banquettes.
- 5) engin pousseur, moteur à essence, destiné à déplacer les wagons, en révision.

Des négociations sont en cours pour :

- 6) deux voitures voyageurs à deux essieux, à plates-formes aux extrémités.
- 7) une loco industrielle diesel.

Le planning prévoyait encore pour 1980 :

- Divers essais en ligne avec la TUBIZE N° 1627 (le premier a eu lieu le 28/06/80).
- Travaux d'entretien à la loco ST LEONARD.
- Finition du wagon marchandises.
- Finition de la voiture ouverte à banquettes.
- Restauration de l'engin pousseur.
- Aménagement du dépôt à Vilvoorde.

Les essais en ligne avec les locos ont lieu soit le samedi, soit le dimanche, l'après-midi.

La mise en service avec transport de personnes est prévue pour la saison 1981.

Le matériel est entreposé à la centrale électrique de Pont Brulé, toutefois en un endroit non accessible au public.

Les personnes intéressées par les activités de la M. S. T. B. peuvent contacter Monsieur Jean Duvivier, Rekerstraat 9, 1712 Vlezenbeek.

Traduction et adaptation du communiqué de presse : Yves Reynaert .

En 1981, les voyages réguliers auront lieu chaque dimanche et jour fériés à partir du 19 avril (Pâques) jusque fin septembre, suivant l'horaire ci-dessous :

14.30	Vilvoorde oude brug	-----	Buda
15.30	"	-----	Intercom park
16.45	"	-----	Buda
17.45	"	-----	Intercom park
18.45	"	-----	Buda

Le chemin de fer à vapeur des 3 vallées - CFV3V

Le CFV3V a acquis auprès de la SNCF l'autorail no 3998 de la série X3800 du dépôt de Mohon - Charleville.

Année de construction 1956.

Puissance 300 CV.

Poids en ordre de marche 31,5T.

Capacité 62 sièges 2e cl, 4 strapontins; compartiment fourgon 6,3 m².

Vitesse maximum 120 Km/h.

Moteur SAURER.

1 bogie moteur, 1 bogie porteur.

Constructeur non précisé.

Une seule cabine de conduite au dessus du moteur.

Si l'on ne peut qu'applaudir à la constitution par le CFV3V d'un parc complet d'engins de traction, on ne peut que regretter qu'il s'agisse dans le cas des engins thermiques de véhicules en majorité de provenance étrangère.

C'est d'autant plus dommage que les réseaux touristiques étrangers sont très nombreux et conservent déjà très bien les véhicules de leur société nationale.

On ne peut dès lors espérer que les véhicules typiquement belges, témoins de notre propre archéologie industrielle pourront être sauvés et reprendre du service quelque part en Belgique. Il est sans aucun doute utile de créer des musées, mais un musée vivant est nettement plus attractif : il est donc complémentaire aux précédents.

Nous avons déjà attiré l'attention sur cet autorail Brossel 2 essieux 5506 subsistant à Bertrix : il doit être sauvé au plus tôt.

Notre cri d'alarme sera-t-il entendu? Nous l'espérons.

Il est assez troublant de constater qu'il existe peu de véhicules SNCB conservés sur les réseaux touristiques.

On ne peut que souhaiter que la SNCB examine favorablement les possibilités de sauvegarde plutôt que les mises à mitraille trop faciles et trop rapides.

Les belges amoureux de leur patrimoine industriel en sauront gré à toutes les parties.

Tramway Touristique de l'Aisne (TTA)

Le bilan de la saison 1980 fait apparaître que l'avant-saison fut très bonne ; par contre le mois de juillet pourri que nous avons connu fut évidemment décevant.

	1980	1979
Nombre de voyageurs transportés	13.282	16.688
Nombre total de km parcourus	5.588	5.540
dont traction diesel	4.904	
vapeur	684	

Sur un total de 416 voyages aller-retour, 149 ont eu leur destination au Moulin de Chaineux (dont 3 en traction vapeur).
Il y eut 98 journées d'exploitation.

Agenda

Samedi 25 avril 1981, le VEBOV organise un grand voyage sur diverses lignes de la province du Limbourg. Départ : Hasselt 9.40, retour vers 18.15. Déplacement en groupe au départ de Anvers. Le train spécial parcourra diverses lignes fermées au trafic voyageurs. Total du parcours : 150 km; arrêts-photos prévus.
Renseignements : Roger BASTAENS, Baggenstraat 6 2200 Borgerhout.
Joindre une enveloppe timbrée pour la réponse.

Bibliographie

VEBOV - Brochure 4 : SNCB Locomotives à vapeur type 10
En langue néerlandaise (titre exact Stoomlokomotieven type 10)
par J. CASIER. 220 pages papier glacé, 60 photos, 150 tableaux
et dessins divers. 400FB envoi compris au compte 412-6131001-97
de VEBOV - Antwerpen

A la découverte des ambulants postaux de René Jacob, une réalisation
CFEB. Petite histoire des ambulants postaux, schémas de matériel,
fac-simile de cachets... 175FB au compte 000-0067855-52 du
CFEB à 4800 Verviers

Revue Trains n° 20 - Mars 1981

15FF , 100FB chez votre libraire.

18 pages consacrées à la ligne Nice-Digne, 10 pages à la Deutsche Bundesbahn. Très nombreuses photos intéressantes.

Histoire des trams et vicinaux belges par J. DELMELLE.

Un livre grand format comptant environ 160 pages . Texte historique sur l'histoire des vicinaux et des diverses compagnies de tramways urbains belges. Très nombreuses photos.

Un livre bien intéressant : 895FB chez votre libraire.

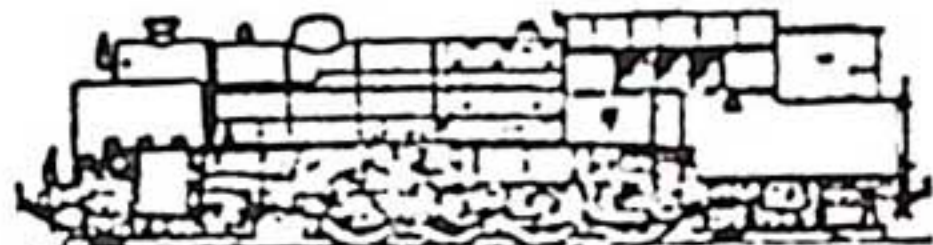
****Le GTF asbl NE distribue PAS ces articles****

GTF- éditions

Avez-vous Trans-Fer hors série - avril 1981 - En chemin de Fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse ?

L'histoire des lignes 109 Mons-Chimay et 132 Charleroi-Vireux avec toutes ses antennes (111, 135, 136, 134, 136A), l'inventaire complet du matériel des Chemins de Fer à vapeur des Trois Vallées. 48 pages, 10 photos, 1 carte. **SOFB**

N° hors abonnement à commander au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, 4000 Liège.(Etranger : 60FB.)



NEDERLANDSE VERENIGING VAN
BELANGSTELLENDE IN HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN

les Pays-Bas connaissent depuis 1931 une seule organisation nationale avec presque 5000 membres, la NVBS (= Association Néerlandaise des Amis des Chemins de Fer et des Tramways), qui fêtera cette année son 50ème anniversaire avec deux grandes manifestations pour les amis des chemins de fer et des tramways.

Parade de tramways "Tram 81"

Le dimanche 17 mai 1981 un grand défilé de trams aura lieu à Amsterdam sur la section Hoofddorpplein-Slotervaart (longue de 4 km) de la ligne 2. Le service normal sera suspendu pendant le défilé.

Dans le cortège on pourra voir (et photographier) quelques 25 voitures de différents types (datant de 1905 à 1981), provenant des réseaux de Rotterdam, Amsterdam, La Haye et Vienne. Le défilé sera ouvert par la motrice la plus ancienne des Pays-Bas, la 1 de Rotterdam (1905). Elle sera suivie par les autres trams, parmi lesquels une motrice articulée à 8 essieux de 1931.

Les voitures participantes partiront du dépôt Havenstraat vers midi et elles défilent pendant quelques heures sur la section sus-mentionnée. Ensuite la plupart des voitures fera un tour de ville avant de rentrer au dépôt.

Bien de voitures seront transportées spécialement à Amsterdam pour le cortège et la plupart roulera pour la première fois dans les rues d'Amsterdam. Le défilé "Tram 81" sera une manifestation de caractère unique.

Parade de locomotives à vapeur "Stoom 81"

Le samedi 26 septembre 1981 on pourra voir un défilé de 12 ou 13 locomotives à vapeur sur la ligne NS de 12 km entre Amersfoort et Woudenberg, ligne qui à présent n'est ouverte que pour le trafic marchandises. Ce défilé, qui porte le nom "Stoom 81" (stoom= vapeur), a été organisé avec grand support des NS. La plupart des locomotives provient des lignes de musée néerlandaises.

Le défilé commencera à midi dans la gare d'Amersfoort, et les locomotives feront le parcours de là à Woudenberg au pas, afin qu'elles puissent être admirées et photographiées amplement. A côté de la fameuse 3737 (de 1913) du Musée des Chemins de Fer d'Utrecht, on verra des machines de la DB (Deutsche Bundesbahn) des séries 023, 041 et 064, ainsi que des locomotives de réseaux secondaires, parmi lesquelles la locomotive symétrique (carrossée) numéro 18. Après le défilé les locomotives seront exposées à Woudenberg, avant de retourner à Amersfoort.

Le dimanche 27 septembre un service cadencé de trains à vapeur (toutes les 60 minutes) sera maintenu entre Amersfoort et Woudenberg. Premier départ d'Amersfoort à 11 heures. Les trains seront remorqués par une ou deux locomotives à vapeur différentes. Pour les membres de la NVBS un train à vapeur spécial roulera de Rotterdam par La Haye, Haarlem et Amsterdam à Amersfoort.

. Pour toute information supplémentaire désirée, adressez vous au Secrétariat NVBS, Postbus 43, 3130 AA Vlaardingen, Pays Bas.

activités du GTF asbl

VOYAGES

Une nouvelle excursion dans la région de Thuin, Strée, Couvin et sur le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées

Notre excursion en autorail, tramway et train à vapeur du 4 avril, annoncée dans Trans-Fer n° 17, a eu un énorme succès. C'est pour notre délégué, et pour le GTF asbl, un grand encouragement et nous vous en savons gré.

Le succès a été tel, écrivons-nous, que nous avons dû refuser beaucoup de monde, suite à la capacité limitée des autorails et trams utilisés.

Afin de ne pas décevoir les membres de notre association, qui n'ont pu participer à cette excursion, nous avons décidé de réorganiser exactement la même voyage le samedi 2 mai prochain.

Départ de Charleroi Sud à 8h15, retour à 20h30, groupes organisés si possible au départ de Liège et Bruxelles.

Prix inchangés. Pour toute précision, reportez-vous au n°17, p. 32.

Tous ceux qui avaient été refusés lors de l'excursion du 4 avril ont été avertis par lettre de cette nouvelle excursion.

Si vous voulez, vous aussi, participer à cette excursion du samedi 2 mai, il vous suffit de nous renvoyer le bulletin de participation inclus dans Trans-Fer n° 17 (bulletin bleu) à l'adresse qui y est indiquée, et d'effectuer le paiement.

Date limite des inscriptions : 24 avril 1981.

Voyage GTF asbl au Pays de Galles

Comme annoncé dans Trans-Fer n° 17 p. 34, le GTF asbl organise un voyage au Pays de Galles du mercredi 27 mai au soir au lundi 1er juin au matin.

Il reste quelques places disponibles (prix : 10.900FB). Tous renseignements peuvent être obtenus auprès de Jean LATERRE, rue de Marchienne, 68 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL Tel 071/51 66 03

En autorail série 49 sur la Vennbahn - destination LOSHEIMERGRABEN

Nous avons déjà organisé ce voyage le 2 mai 1980. Nous allons le rééditer le vendredi 29 mai 1981 parce que de nombreux membres nous ont fait part de leur vive déception de ne pas avoir pu y participer en 1980.

Nous rappelons que ce voyage est effectué en autorail série 49 de Montzen, avec de très nombreux arrêts-photos. Il est conseillé aux ferroviathes incurables : les amateurs de tourisme inédit peuvent, eux, participer aux voyages organisés par notre association et la SNCB en rame tractée (ex. celui du 11/4).

Le nombre de places est limité dans l'autorail série 49 dont le numéro sera différent de celui qui a été utilisé en 1980. L'amortissement de ces autorails étant programmé à brève échéance (voir par ailleurs dans ce n°), il est temps de les fixer sur pellicule, car ils sont typiques de la Vennbahn.

Parcours prévu (le sens n'est pas encore défini)

Liège Guil (départ vers 8h35) - Trois-Ponts - Waimés - Wévercé --
 Losheimergraben - Wévercé - Sourbrodt - Montjoie - Raeren -
 Eupen - Welkenraedt. A Welkenraedt, l'autorail donnera corres-
 pondance au train régulier vers Liège (l'autorail ne dépasse
 pas Welkenraedt !). Retour à Liège vers 19h45.

Dîner

Arrêt prévu d'environ deux heures. Nous proposons à ceux qui
 le souhaitent un repas collectif comprenant potage, plat principal
 et dessert (TVA et service compris, boissons en plus) au
 prix de 350 FB. Réservation obligatoire sur bulletin de parti-
 cipation.

Prix : il comprend le trajet en autorail de Liège à Welkenraedt,
 les frais d'organisation et la TVA.

- * adulte membre du GTF asbl, épouse, enfant ou parent
 vivant sous le même toit 530FB
- * adulte non membre du GTF asbl 600FB
- * enfant de 0 à 12 ans (pas de place personnelle dans
 l'autorail - participation limitée à ceux qui accom-
 pagnent leurs parents, sous leur responsabilité) 300FB
- * supplément Bruxelles Nord-Liège et Welkenraedt-
 Bruxelles (train régulier). 261FB
- * supplément Welkenraedt-Liège 46FB

NB : le départ en groupe de Bruxelles Nord (dont l'heure de
 départ sera précisée dans la circulaire de confirmation
 aura lieu si un nombre suffisant de personnes y est
 inscrit).

le supplément Welkenraedt-Liège est prévu parce que l'autorail
 ne dépasse pas Welkenraedt au retour.

Inscriptions

Le plus tôt possible, car elles sont prises dans l'ordre d'arrivée
 des bulletins de participation ET du paiement.

Pour vous inscrire, il vous suffit de nous renvoyer le bulletin
 de participation joint, à l'adresse qui y est indiquée, et
 d'effectuer le paiement simultanément selon les indications
 figurées sur ce bulletin. N'oubliez pas de joindre une enveloppe
 Date limite d'inscription : 14 mai 1981. timbrée !

Une dernière remarque : le prix plus élevé de cette excursion
 s'explique par le prix qui nous a été fait par la SNCB. Tout
 augmente, hélas, les excursions pour amateurs aussi. D'autre
 part, l'agrément d'un voyage à faible capacité se paie : le
 nombre de personnes sur qui diviser les frais fixes est faible.
 Merci de nous comprendre.

DISTRIBUTION

Benelux Rail 1 vient enfin de paraître. Nous procédons actuellement
 à l'expédition pour ceux qui avant souscrit. Ne nous écrivez
 donc pas si vous êtes dans le cas, sauf en cas de non réception
 après le 20 mai prochain.

Nous disposons toujours de cette édition, contenant de nombreuses
 photos, sur 112 pages, des événements ferroviaires de Belgique,
 Hollande et Gd Duché de Luxembourg en 1979. Prix : 445FB port
 inclus au compte 001-0643004-67 GTF asbl Distribution 4000 Liège.
 Etranger : 460FB à verser selon les modalités de 3e page de
 couverture. Recommandé : + 55FB

*divers***PHOTOS DE TRAINS DE P. TORDEUR.**

Comme précédemment, les séries de photos détaillées ci-dessous peuvent être obtenues par versement anticipatif de 185 F.B. par série, port compris (indiquer le ou les numéros de série demandés) au compte 001-0306694-56 de P. TORDEUR, avenue Royers 146 - 9600 RENAIX. Si aucune commande n'a été faite précédemment, je vous demande vivement de confirmer sur carte postale vos nom, adresse de façon claire et complète. Délai pour la commande: un mois après parution de ce Trans-Fer. Envoi des photos: environ un mois plus tard.

X/ — 9E SERIE Films disparus du Hainaut, 1967 et 1968.

- 9.01 Anderlues Arbiette: croisement 9673/31 et 10271/30
- 02 Carnières/Anderlues: standard verte VOIES et wagon
- 03 Souvret Forrières: 78 et 10178/61
- 04 Souvret/Forchies 78 et 10226/59
- 05 Courcelles Trieux: terminus d'un 58
- 06 Fontaine l'Evêque, pont Venteire: 10187/59
- 07 Charleroi Eden: 9951/31 + 10183/64
- 08 Gosselies Monument: 9748/64 croise 10252/63
- 09 Thuillies: 9787+rem./75
- 10 Marchienne-au-Pont Eglise: 10180/76

— 10E SERIE "Antiquités" diverses du Hainaut, 1967 à 1969.

- 10.01 Anderlues P.N. 10240+rem./91 vers Binche
- 02 Thuin terminus: manoeuvre 5/92 à côté de sa remorque
- 03 Anderlues Jonction: 10247 + 2 rem./92
- 04 Idem: 10248+rem., film directionnel ANDERLUES
- 05 Anderlues Ansuettes: croisement 10281/93 et 10242/93
- 06 Dampremy Chée de Bruxelles 9787/59
- 07 Roux Plomcot 10239/43
- 08 Montigny Eden croisement de 73 et 75
- 09 Charleroi Viaduc: 10248 + 2 rem./90
- 10 Marchienne-au-Pont SNCB 10281+rem./93

— 11E SERIE: idem

- 11.01 Charleroi Eden: 10243/93 et 9766/82
- 02 Gosselies Calvaire: croisement 10187/59 et 61
- 03 Lodelinsart 10183/65 croise 10187/65
- 04 Roux ballottage croisement 10185/64 et 10000/41
- 05 Courcelles Grands Bureaux croisement 10178/41 et 10174/61
- 06 Forchies centre 10252/ancien 78
- 07 Charleroi Viaduc 10252+rem.BLC/86
- 08 Gozée place: croisement 73 et 75 à remorque
- 09 Montigny Chapelle: croisement 76 et 73
- 10 Anderlues Jonction: 10240/91 et passage d'un 93.

Je remercie ceux qu'ont intéressés mes photos du Brabant et du Littoral: je ne les oublie pas!

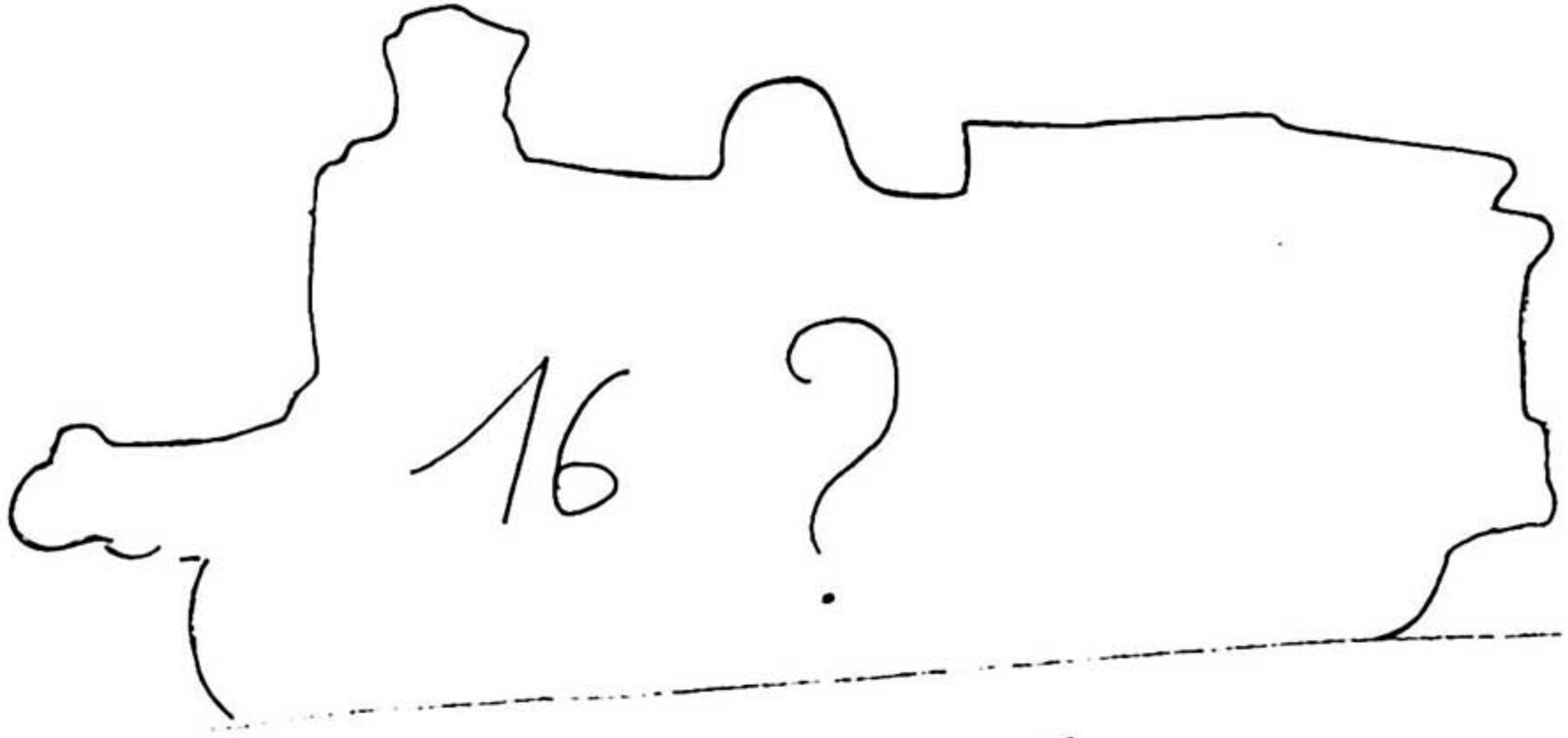
SERVICE PHOTOS DE M. JACQUES BAZIN 13, rue J.A. Chevrier
Veneux-les-Sablons F-77250 MORET s/Loing

Nous rappelons ce service de notre ami français, qui vous propose des séries de photos des chemins de fer belges et vicinaux de grand intérêt (elles ont été prises depuis les années cinquante). Jacques Bazin propose plusieurs séries par an. S'adresser à son adresse en joignant 2 timbres-poste BELGES à 9F (liste de toutes les anciennes séries sur demande).

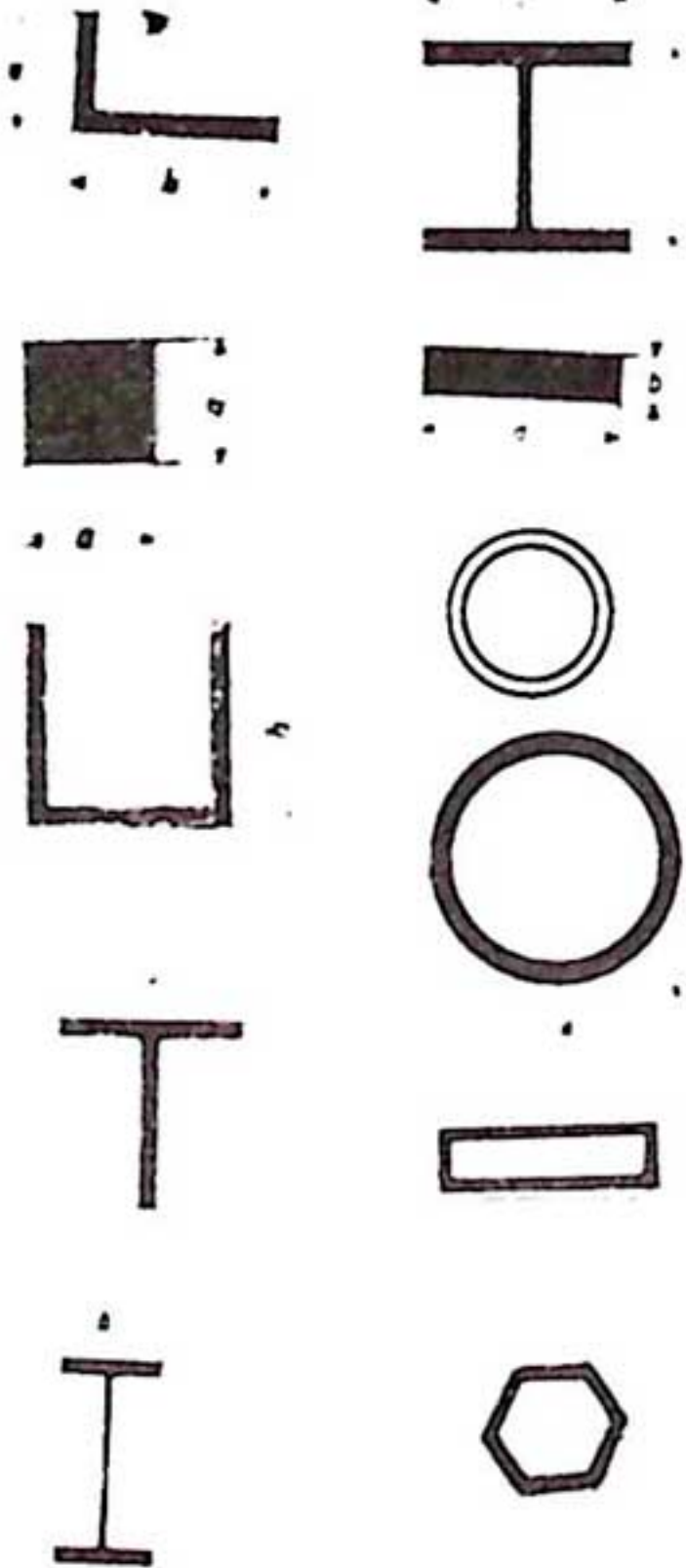
JOCADIS

50

RUE DE BRUXELLES, 58, 1390-ENGHIEN
BRUSSELSTRAAT, 58, 1390-EDINGEN
TEL; 02/395.22.96



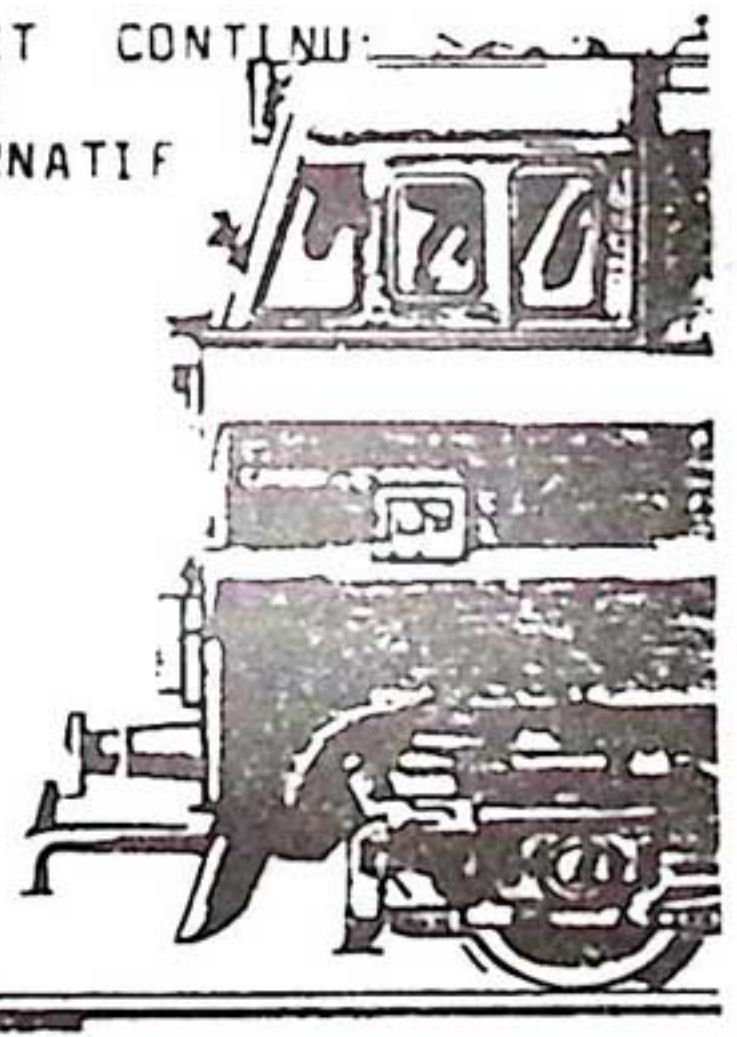
PROFILES



LOCOMOTORA DIESEL (RENFE 333) *Electrotren*

EN STOCK

COURANT CONTINU
OU
ALTERNATIF



Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B - 4000 Liège 1 (Belgique).

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Cependant, les articles que nous reprenons à d'autres publications restent la propriété de ces dernières et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer : ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, séances de cinéma... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre ou un coupon-réponse international à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique (en 1981, 70FB pour le Benelux, 100FB pour les autres pays). Demandez-nous un bulletin d'affiliation. Vous recevrez Trans-Fer gratuitement et nous vous ferons de substantielles réductions si vous participez à nos activités.

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes financiers et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous nous évitez des erreurs.

Exception : paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger (sauf Luxembourg = régime belge) doit nous parvenir, quelle que soit l'activité :

- soit par mandat postal international à GTF asbl, BP191, B-4000 Liège 1.
- soit par EUROCHEQUE garanti (tout autre système de chèque ne sera pas accepté)

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement vu les très lourdes taxes perçues à l'arrivée par les organismes financiers. Nous vous remercions de votre compréhension.

CHANGEMENTS D'ADRESSE

Prévenez-nous en nous demandant une nouvelle formule d'adhésion (joignez 1 timbre-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.



		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Vennbahn - 29.05.81

Bulletin à renvoyer avant le 14 mai 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 29.05.81

inscrire
le
nombre →

Adulte membre ou assimilé à 530FB _____
Adulte non membre à 600FB _____
Enfant - de 12 ans à 300FB _____
Repas de midi à 350FB _____
Supplément Bruxelles N-Liège et
XWelkenraedt-Bruxelles N à 261FB _____
Supplément Welkenraedt-Liège à 46FB _____

TOTAL _____

biffer
inutile {

- Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyage 4000 LIEGE
- Je joins un chèque bancaire garanti
- Je verse DE L'ETRANGER par mandat postal international

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



SUPPLEMENT A
TRANS-FER 18
Avril 81

II

VOIE ETROITE n°63 (81/2) avril/mai 1981
(parution le 25 mars).

SOMMAIRE:

- Le Talyllyn Railway: En 1981, le mouvement européen de préservation ferroviaire a 30 ans. C'est en effet en 1951 qu'a eu lieu la première reprise en mode touristique d'une voie ferrée: celle du Talyllyn, au Pays de Galles. "Voie Etroite" consacre 6 pages très bien illustrées à un hommage mérité à ces audacieux précurseurs.
- Les lignes touristiques françaises: toute l'actualité, au seuil de la saison 1981, en 10 pages de nouvelles et de photographies.
- Echos de l'étranger, bibliographie, ventes par correspondance, et les rubriques vivantes habituelles: courrier des lecteurs, tribune.

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les 2 mois, depuis 10 ans. Ce numéro: 14 F dans les principales Maisons de la Presse, ou auprès de l'APPEVA, BP 106, 80001 Amiens-Cédex (Abonnement 1981, 6 numéros: .75 F, étranger: +10 F).

Cartes-vues diffusées par le service "APPEVA-Distribution" :
cartes-vues en couleurs à motif ferroviaire de diverses provenances. Une formule d'abonnement est même organisée. Renseignements à AAPEVA Distribution, BP 106 F-80001 ASNIERES Cedex. Joindre un coupon-réponse international.

Guide des petits trains touristiques de France

par V. Belot, éditions Guides Horay. 220 pages, couverture cartonnée en couleurs. Plan des lignes, illustrations. En librairie ou contre paiement de 44,3FF à AAPPEVA-Distribution, BP 106, F 80001 ASNIERES CEDEX.

Revue Voie Etroite n° 62 (voir Trans-Fer n° 17)

On trouve dans cette revue une page de renseignements sur le nouveau service vapeur sur la ligne Nice-Digne à voie métrique, ainsi que des renseignements très précis sur les chemins de fer touristiques français. Ainsi, on peut remarquer l'excellente gestion du chemin de fer d'Abreschwiler dont le trafic se maintient au niveau des 39.000 voyageurs. Il en est de même au Vivarais. Il est ainsi démontré que le volontarisme et l'ouverture vers l'extérieur est payant pour les chemins de fer touristiques. Que tous puissent s'en inspirer !

HORAIRES 1981
UURREGELING 1981

TABLEAU I TABEL I

ALLER - HEEN				RETOUR - TERUG				
11	15	19		TRAIN n° - TREIN n°				
TT	TT	TT	K					
11.00	14.10	16.30	0	MARIEMBOURG CFV3V P	14	12.55	15.55	18.35
11.08	14.18	16.38	3	NISMES	11	12.47	15.47	18.27
11.17	14.27	16.47	-	A OLLOY P	7	12.38	15.38	18.18
11.18	14.28	16.48	7		-	12.37	15.37	18.17
-	-	-	8	SD Olloy-rolinvaux	6	-	-	-
11.27	14.37	16.57	9	VIERVES	5	12.29	15.29	18.09
11.36	14.46	17.06	14	TREIGNES P	0	12.20	15.20	18.00
					K	TT	TT	TT
						12	16	20

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag

CIRCULE - RIJDT OP : mardi et jeudi du 2-7 au 13-8 ; dinsdag en donderdag van 2-7 tot 13-8-81
certains jours en avril ; sommige dagen in april.

samedi et dimanche en mai ; zaterdag en zondag in mei.

samedi en juin et septembre ; zaterdag in juni en september

TABLEAU II - TABEL II

ALLER - HEEN				RETOUR - TERUG				
11	23	27		TRAIN n° - TREIN n°				
TT	V	V	K					
11.00	14.10	16.30	0	MARIEMBOURG CFV3V P	14	12.55	16.00	18.40
11.08	14.20	16.40	3	NISMES	11	12.47	15.50	18.30
11.17	14.30	16.50	-	A OLLOY P	7	12.38	15.40	18.20
11.18	14.30	16.50	7		-	12.37	15.40	18.20
-	-	-	8	SD Olloy-rolinvaux	6	-	-	-
11.27	14.40	17.00	9	VIERVES	5	12.29	15.30	18.10
11.36	14.50	17.10	14	TREIGNES P	0	12.20	15.20	18.00
					K	TT	V	V
						12	24	28

TT autorail diesel - dieselmotorrijtuig.

V: traction vapeur - stoomdienst.

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.

CIRCULE - RIJDT OP: samedi en juillet et août - zaterdag in juli en augustus.

Renseignements - Réservations

Warzée Jean Marie route de Gembloux, 33
B-5002 Saint-Servais - NAMUR

Tel (081) 71 11 22 domicile

(081) 242414 en semaine de 9 à 17 h

TRAIN n° - TREIN n°:			11	13	25	17	29
		K	TT	TT	V	TT	V
MARIEMBOURG CFV3V.. P.....		0	11.00	13.40	14.20	16.25	16.50
NISMES.....		3	11.08	13.48	14.30	16.33	17.00
OLLOY P.....	A	-	11.17	13.57	14.40	16.39	17.10
		7	11.18	13.58	14.41	16.40	17.11
Olloy-rolinvaux.....	SD	8	-	-	-	-	-
VIERVES.....		9	11.27	14.06	14.51	16.45	17.21
TREIGNES.. P.....	A	14	11.36	14.15	15.01	16.54	17.31
TRAIN n° - TREIN n°:			12	14	26	18	30
		K	TT	TT	V	TT	V
TREIGNES.. P.....		0	12.20	15.12	15.30	17.40	18.10
VIERVES.....		5	12.29	15.21	15.40	17.48	18.20
Olloy-rolinvaux.....	SD	6	-	-	-	-	-
OLLOY.. P.....	A	-	12.37	15.29	15.49	17.57	18.30
		7	12.38	15.30	15.50	17.58	18.31
NISMES.....		11	12.47	15.39	16.00	18.07	18.41
MARIEMBOURG CFV3V.. P... A		14	12.55	15.45	16.10	18.13	18.51

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig V: traction vapeur - stoomdienst
 SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.
 CIRCULE - RIJDT OP: dimanche et lundi de Pâques et de Pentecôte et le 1 mai
 zondag en maandag van Pasen en van Pinksteren en 1 mei
 les dimanches en juin et septembre (sauf le 20-9)
 de zondagen in juni en september (behalve 20-9)

TABLEAU IV - TABEL IV

TRAIN n° - TREIN n°:			21	13	25	17	29
		K	V	TT	V	TT	V
MARIEMBOURG CFV3V.. P.....		0	11.00	13.40	14.20	16.25	16.50
NISMES.....		3	11.10	13.48	14.30	16.33	17.00
OLLOY.. P.....	A	-	11.19	13.57	14.40	16.39	17.10
		7	11.20	13.58	14.41	16.40	17.11
Olloy-rolinvaux.....	SD	8	-	-	-	-	-
VIERVES.....		9	11.30	14.06	14.51	16.45	17.21
TREIGNES.. P.....	A	14	11.40	14.15	15.01	16.54	17.31
TRAIN n° - TREIN n°:			22	14	26	18	30
		K	V	TT	V	TT	V
TREIGNES.. P.....		0	12.20	15.12	15.30	17.40	18.10
VIERVES.....		5	12.30	15.21	15.40	17.48	18.20
Olloy-rolinvaux.....	SD	6	-	-	-	-	-
OLLOY.. P.....	A	-	12.40	15.29	15.49	17.57	18.30
		7	12.41	15.30	15.50	17.58	18.31
NISMES.....		11	12.51	15.39	16.00	18.07	18.41
MARIEMBOURG CFV3V.. P... A		14	13.00	15.45	16.10	18.13	18.51

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig V: traction vapeur - stoomdienst
 SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.
 CIRCULE - RIJDT OP: les dimanches et jours fériés en juillet et août
 zondagen en feestdagen in juli en augustus

L'a.s.b.l. ne peut garantir le mode de traction;
 elle se réserve le droit de le modifier à tout instant.
 De v.z.w. heeft het recht om de tractiewijze
 op elk ogenblik aan te passen.