

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 19

JUILLET 1981

PRIX : 40 FB

BULLETIN DU GTF asbl

GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



Cher lecteur et membre,

En cette période de vacances, nous espérons meubler vos moments de loisirs en vous envoyant ce numéro extrêmement copieux. Il est dû, non seulement à la petite équipe fidèle depuis bientôt quatre ans, mais aussi à d'autres membres de plus en plus nombreux qui nous communiquent le résultat de leurs recherches ou observations pour le plaisir de tous.

Et vous, n'avez-vous rien à communiquer à nos lecteurs ?

GTF asbl

| S O M M A I R E D E C E N U M E R O | |
|--|--------------|
| Numéro 19 | Juillet 1981 |
| Fusion SNCB-SNCV et restructuration STIV-STIC | 3 |
| Nouvelles de la SNCB | |
| La SNCB par ligne | 10 |
| Matériel roulant | 21 |
| Incident-Accident (janvier-mai 1981) | 24 |
| Décisions du Conseil d'Administration SNCB | 27 |
| Rétrospective des essais de communication radio avec trains en marche à la SNCB | 30 |
| Nouvelles des Chemins de Fer Luxembourgeois | 35 |
| Nouvelles de la SNCV | |
| Groupe des Deux Flandres | 36 |
| Renseignements généraux | 36 |
| Groupe du Hainaut | 39 |
| Le viaduc d'Ecaussinnes et la ligne vicinale Nivelles-Soignies (évocation historique) | 40 |
| Transports Urbains | |
| Le réseau de la STIB à l'horizon 1985 | 41 |
| Nouvelles de la STIB | 47 |
| Renouveau du Trolleybus en Belgique ? | 49 |
| Nouvelles de la MIVG (Gand) | 52 |
| Les Touristiques | 54 |
| Activités du GTF asbl | |
| Voyage "Principauté de Liège" - 26 sept. 81 | 55 |
| Editions et distribution | 56 |
| SUPPLEMENTS ENCARTES AU CENTRE DU NUMERO : | |
| - voyage Principauté de Liège | |
| - mon mari, les locomotives et moi... | |
| - Trolleybus-Magazine-TTA | |

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

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef Tirage : 1245 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est à adresser à
GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1.

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

 ** LA FUSION S.N.C.B. - S.N.C.V. ET LA RESTRUCTURATION DE LA S.T.I.V. ET **
 ** DE LA S.T.I.C.. **

Exposé des motifs du projet de loi.

I. La promotion des transports en commun doit être un des objectifs primordiaux de la politique en matière de transports.

Dans ce cadre, le Département des Communications propose une fusion entre la S.N.C.B. (Société nationale des chemins de fer belges) et la S.N.C.V. (Société nationale des chemins de fer vicinaux).

Actuellement en effet, le transport public interurbain est confié à deux sociétés : la S.N.C.B. et la S.N.C.V., ce qui a abouti en fait, à la longue, à une confusion à la fois des objectifs et des moyens de ces deux sociétés qui présentent d'indéniables caractères de complémentarité.

Une fusion entre ces deux sociétés s'avère dès lors indispensable à une plus grande efficacité et à une meilleure coordination de la politique des transports en commun.

Par ce moyen, notamment

1. le choix du mode de transport le mieux approprié pour chaque trafic pourrait s'opérer plus rapidement en fonction de critères socio-économiques et en dehors de tout esprit de concurrence.
2. la fusion ou le regroupement de certaines directions et certains services seraient source certaine de rationalisation et de là, d'économies à réaliser.
3. une décentralisation de certains centres de décision permettrait davantage de souplesse et d'efficacité dans la gestion, tout en assurant une meilleure adaptation de la desserte régionale aux besoins réels de trafic.
4. grâce à un éventail élargi des postes de travail et à l'uniformisation finale des statuts du personnel, l'affectation des agents en fonction de leurs qualifications et de l'évolution des besoins permettrait une meilleure utilisation du potentiel humain des deux sociétés fusionnées.
5. une société unique serait mieux à même de fixer les horaires de ses services en vue d'assurer la complémentarité entre les réseaux primaire (train) et secondaire (tram et bus).
6. la conception et la réalisation des infrastructures communes (gares routières) seraient également facilitées.
7. la fusion permettrait par ailleurs la conduite d'une politique tarifaire commune aboutissant à l'établissement de tarifs uniformes pour les déplacements.
8. la délivrance, par une société unique, de titres de transports valables sur l'ensemble du réseau aurait l'avantage en outre de simplifier grandement les formalités de perception et devrait, dès lors, contribuer à une diminution des coûts d'exploitation et une amélioration de la vitesse commerciale.

En vue de la concrétisation de ces objectifs, ont été installées par le Gouvernement, en date du 12 juillet 1980, quatre commissions chargées de faire l'inventaire des questions concernant essentiellement :

- l'exploitation au sens large, sur le plan tant administratif que technique,
- les finances et les investissements,
- le personnel.

Ces commissions ont été composées de représentants des Conseils économiques régionaux, des Organisations syndicales concernées, de la Direction générale de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. et de fonctionnaires du Ministère des Communications.

II. Quant au procédé juridique à adopter, le Gouvernement a opté pour celui d'une fusion par intégration d'une société à l'autre. Et quant au sens dans lequel l'intégration doit s'opérer, il est bien dans l'ordre des choses que la S.N.C.V. soit intégrée à la S.N.C.B. plutôt que le contraire.

III. Partant du principe d'une intégration en faveur duquel il vient d'être opté, le projet de loi qui vous est soumis modifie la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges suivant l'analyse qui en est faite ci-après.

L'article 1er du projet de loi remplace l'article 1er et l'article 1 bis de la loi précitée.

Ce remplacement qui est fait dans un but de clarté n'apporte que quatre modifications :

- 1 la forme juridique de la Société se trouve précisée sous la même qualification que celle des Sociétés de transports intercommunaux ;
- 2 il n'est plus fait mention de la durée de 75 ans pour la durée de la société, laquelle sera désormais illimitée, comme c'est le cas pour la S.N.C.V. actuellement ;
- 3 l'objet social de la Société est précisée comme s'étendant à tous les transports urbains et interurbains de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports assurés par les Sociétés de transports intercommunaux (S.T.I.) ;
- 4 l'établissement et la modification des statuts se feront par le Roi, comme prévu par la loi de 1926 mais avec une délibération en Conseil des Ministres permettant la plus large concertation sur le plan des intérêts économiques, financiers, sociaux et régionaux.

Tel fut le cas pour les statuts de la S.N.C.B. fixés par l'arrêté royal du 21 mars 1961, délibéré en Conseil des Ministres.

Il en sera de même pour ce qui est des statuts de la Société nouvelle à adapter à la loi qui, de plus, préciseront le fonctionnement de la Société en tenant compte des nécessités régionales, c'est-à-dire en instaurant des groupes régionaux dont ils détermineront le nombre, la compétence et les limites géographiques.

Il s'agit d'une simple adaptation à la réalité, dans le respect des lois en vigueur.

A remarquer à ce sujet que le projet de loi maintient que l'apport de l'Etat à la S.N.C.B. consiste en un "droit d'exploiter".

On pourrait à cet égard se poser la question de savoir si ce simple droit de jouissance ne devrait pas être étendu à un droit de propriété pur et simple.

En réalité, les deux formules ont leurs avantages et leurs inconvénients.

Si le Gouvernement opte pour maintenir à L'Etat la propriété des moyens de transport, c'est pour deux raisons évidentes : la S.N.C.B. toute entière et la S.N.C.V. pour une grande partie dérivent de lui et il est essentiel qu'il garde la haute main sur des moyens industriels fondamentaux pour la vie économique, sinon la survie du pays. Ainsi, aux termes de l'article 1er en ce qui concerne le réseau des chemins de fer de l'Etat comme aux termes de l'article 4 nouveau (article 3 du projet), en ce qui concerne le réseau de la S.N.C.V. intégrée, la propriété en sera l'Etat, et pour ce dernier, dans les conditions et suivant les modalités qui seront prévues.

L'article 2 du projet de loi complète l'article 3 de la loi de 23 juillet 1926 en permettant pour la réalisation de l'intégration de la S.N.C.V. une augmentation du capital actuel, (11 milliards de francs), du montant, au maximum, du capital social de la S.N.C.V., fixé à 1,2 milliard et ce dans les conditions et selon les modalités déterminées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Les actions qui se rapportent à l'augmentation de capital seront attribuées à l'Etat, c'est-à-dire en rémunération de son apport à la Société nouvelle, du droit d'exploiter le réseau de la S.N.C.V. dont l'Etat aura acquis la propriété, dans les conditions et selon les modalités déterminées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

L'article 3 remplace l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926 :

- en définissant l'apport de l'Etat comme consistant en la jouissance et le droit d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat, et également de celui de la S.N.C.V., la propriété du réseau étant à l'Etat ;
- en permettant au Roi de fixer la date exacte de l'intégration de la S.N.C.V. dans la S.N.C.B. (élargie) qui reprendra bien entendu, à la date fixée, l'actif et le passif de la Société première citée ;
- en supprimant le deuxième alinéa de l'article 4 de la loi du 23 juillet (*) qui n'a plus de raison d'être.

L'article 4 apporte les modifications suivantes à l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926, à la date de l'intégration des deux Sociétés :

- 1 tandis que le nombre des membres du Conseil d'Administration reste fixé à 21, une nouvelle répartition des mandats permet d'y désigner des membres représentant spécialement les régions ;
- 2 de plus, l'autonomie de la Société nouvelle est accentuée par le fait que ce n'est plus le Ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions qui préside les réunions du Conseil, mais un président indépendant nommé par le Roi ;
- 3 par ailleurs, l'incompatibilité créée par la loi du 23 juillet 1926 entre les fonctions de membre du Conseil d'administration et celles de membre des Chambres législatives a été, comme il se doit et pour les mêmes motifs, étendue compte tenu des réformes institutionnelles intervenues, à celle de membre de toute instance législative ou décrétole ;
- 4 la disposition relative au commissaire du gouvernement est supprimée, l'article 9 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public étant désormais applicable à la S.N.C.B. nouvelle formule par une modification du texte dont il sera question plus loin (article 5 du projet modifiant l'article 8 bis de la loi du 23 juillet 1926 par suppression en l'occurrence de son paragraphe 1er).
Ledit article de la loi du 16 mars 1954 prévoit précisément la et les attributions d'un ou plusieurs commissaires du gouvernement auprès des organismes dont elle régit le contrôle ;
- 5 le texte a été à l'occasion actualisé par mention du "Conseil national de l'Agriculture" en lieu et place de celle du Conseil anciennement dénommé "Conseil supérieur de l'Agriculture".

L'article 5 du projet de loi remplace l'article 8 bis de la loi du 23 juillet 1926.

Le paragraphe 1er dudit article 8 bis disposait que les articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public n'étaient pas applicables à la Société nationale des chemins de fer belges.

Ces dispositions seront rendues d'application à la S.N.C.B. nouvelle formule. Il en résulte que le Ministre dont relève la S.N.C.B. y exercera son contrôle à l'intervention d'un ou plusieurs commissaires du gouvernement, nommés par le Roi sur sa proposition, disposant d'un droit de recours contre toute décision qu'il estimerait contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général, le Ministre de tutelle pouvant alors décider définitivement dans les vingt jours (avec possibilité d'augmenter ce délai de dix jours).

(*) 23 juillet 1926

Par ailleurs, considérant

- la place prépondérante qu'occupera la nouvelle société dans la politique des transports en commun du Gouvernement,
- les interventions financières de celui-ci,
- l'opportunité comme la nécessité d'associer les pouvoirs régionaux à la conception et à l'organisation du service public à assurer,

le projet de loi, affinant les dispositions de la loi précitée du 16 mars 1954, dispose qu'en même temps que son projet de budget, la société aura à soumettre à l'approbation du Ministre de tutelle ses plans d'exploitation, d'investissements et de financement, de même que ses propositions en matière de prix et conditions de transport des voyageurs.

Avis des exécutifs régionaux sur ces divers plans sera pris par le Ministre.

Telle est la teneur du paragraphe 1er de l'article 8 bis nouveau. Quant au paragraphe 2, il ne fait que reprendre la disposition de l'ancien paragraphe 3, sans que le délégué du Ministre qui a le budget dans ses attributions y prévu ne doive plus exercer ses fonctions à plein temps. Telle est d'ailleurs la réalité.

L'ensemble de ces dispositions doit suffire en la matière et permet de faire valablement abstraction de la disposition faisant l'objet de l'ancien paragraphe 2 (rapport trimestriel au Comité ministériel de la gestion budgétaire et de la fonction publique et au Comité ministériel de coordination économique et sociale).

L'article 6 du projet de loi complète et modifie l'article 13 de la loi du 23 juillet 1926 relatif à la situation du personnel.

Les statuts du personnel de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. respectivement différent. Il y aura lieu de les harmoniser de manière à ce qu'un même régime statutaire puisse, comme il se doit, être appliqué progressivement à l'ensemble du personnel de la Société.

A titre transitoire, c'est-à-dire en attendant que cette harmonisation soit effective :

- 1 - chaque agent conservera le statut qui est le sien dans sa société d'origine ;
- 2 - les agents recrutés après la date de l'intégration de la Société nationale des chemins de fer vicinaux dans la Société nationale des chemins de fer belges, seront soumis au statut du personnel de cette dernière, adapté en tenant compte de l'intégration réalisée.

Cette adaptation du statut fera l'objet d'un arrêté royal, sur avis des délégués de la Commission paritaire nationale de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. en nombre égal.

L'intervention des pouvoirs publics est rendue opportune vu les implications que peuvent avoir tant sur le plan de la structure même de la société que sur sa situation financière les règles à arrêter, même à titre transitoire, concernant la situation administrative et pécuniaire du personnel.

Quant à l'élaboration du régime unique auquel il y a lieu de tendre, elle sera confiée à la Commission paritaire de la nouvelle S.N.C.B. dont les membres seront nommés pour moitié par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions sur avis du Conseil d'administration et pour l'autre moitié, par les organisations les plus représentatives du personnel.

Il sera tenu compte dans la revision des statuts de la S.N.C.B. à laquelle il sera ainsi procédé, des droits acquis du personnel des deux sociétés intégrées.

Ce statut unique devra recevoir l'approbation du Roi, à l'instar et pour les mêmes motifs que le régime transitoire qui aura été instauré dès l'intégration. Il sera mis progressivement en vigueur.

L'article 7 du projet de loi supprime l'article 15 de la loi du 23 juillet 1926 qui se réfère en ce qui concerne l'emploi des langues à la loi

du 31 juillet 1921, les sociétés concessionnaires d'un service public étant régies en la matière par les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par l'arrêté royal du 18 juillet 1966 article 1er, 2).

L'article 8 du projet de loi remplace l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926.

En matière de prix et conditions de transport, il importe de distinguer:

A. Le transport de voyageurs

Ni sur le réseau ferroviaire, ni sur le réseau vicinal, les prix de revient ne sont couverts par les tarifs, même à prix plein, et l'Etat est amené à compenser financièrement l'insuffisance de recettes. Il paraît logique, dans la mesure où les recettes de trafic sont une des composantes d'un budget dont l'Etat doit finalement compenser le déséquilibre, qu'il intervienne dans la fixation des tarifs, puisque le niveau tarifaire influence directement le montant de son intervention.

En fait ainsi, c'est l'Etat qui finalement supporte la différence entre les coûts et les recettes et on peut difficilement concevoir qu'il soit tenu de verser des compensations tarifaires si la société, usant de son pouvoir de décision, refuse d'adapter ses tarifs. Pour ces raisons, le nouvel article 16 prévoit que la décision finale concernant les prix et conditions de transport des voyageurs appartient au Ministre de tutelle après proposition du Conseil d'Administration de la Société.

B. Le transport de marchandises

Contrairement au transport de voyageurs, le transport de marchandises, dans le cadre d'une politique coordonnée des transports, n'est pas subventionnée par l'Etat.

Ce doit être à la Société de fixer ses prix et conditions de transport, se conformant évidemment à la législation et réglementation en matière de fixation des prix.

Tel est le principe consacré à l'article 16 nouveau.

L'article 9 du projet de loi remplace l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926 relatif à la police et la sécurité des transports exploités par la S.N.C.B. ou à son intervention, par une adaptation du texte à l'extension de l'objet de la Société conformément à l'article 1er.

L'article 10 du projet de loi permettra de faire par un arrêté royal la coordination de la loi, de même que de mettre en concordance avec la fusion opérée certaines dispositions légales.

L'article 11 du projet de loi consistant en une abrogation de diverses lois propres à la Société intégrée ne demande pas de commentaire.

L'optimisation de l'efficacité et de la coordination du trafic inter-urbain et urbain assuré par la S.N.C.B. et la S.N.C.V. étant réalisée par la fusion envisagée, il importe d'atteindre un même but en ce qui concerne le trafic urbain assuré par ailleurs par les Sociétés de transports en commun urbains (S.T.I.).

Cet objectif implique :

- un contact quotidien de l'exploitant avec les problèmes spécifiques du transport urbain ;
- l'instauration d'un système tarifaire unique à l'ensemble du périmètre couvert par les réseaux de transport urbain ;
- la suppression des doubles emplois existant actuellement du fait de la répartition entre les S.T.I. et la S.N.C.V. du trafic urbain ;

- une meilleure délimitation du périmètre des sociétés concernées. Cette délimitation devra à la fois tenir compte des fusions de communes intervenues ou à intervenir ainsi que des réalités socio-économiques ;
- une unité de gestion dans le réseau urbain ainsi défini ;
- une redéfinition des pouvoirs de décision des Conseils d'Administration des sociétés concernées en ce qui concerne la gestion journalière.

Ces objectifs peuvent être réalisés en application des dispositions légales déjà existantes sauf en ce qui concerne l'organisation du transport dans les régions de Verviers et de Charleroi.

Pour ce qui est de Verviers, il y a lieu de fusionner le réseau de la Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise (S.T.I.V.) et celui de la S.N.C.B. nouvelle formule.

En effet, l'existence d'un réseau de transports urbains, indépendant du réseau de transports suburbains, ne se justifie que dans des grandes agglomérations.

Elle entraîne en effet, dans de plus petites entités comme Verviers, un certain nombre de double emploi sur les parcours desservis par les deux sociétés.

Pour ce qui est de la région de Charleroi, il importe de confier à la Société des transports intercommunaux de Charleroi (S.T.I.C.), l'exploitation de tous transports en commun urbains à l'intérieur de cette agglomération.

En effet, le réseau actuel des transports en commun à Charleroi est divisé en deux secteurs : la S.T.I.C. exploite les lignes situées à l'est de l'agglomération et la S.N.C.V. exploite les lignes situées à l'ouest de celle-ci.

Cette situation est source de graves inconvénients pour les usagers des transports publics qui sont obligés pour se rendre d'un côté à l'autre de l'agglomération, d'utiliser deux véhicules différents.

La réalisation progressive du réseau ferré de métro léger impose en outre une réunification du réseau au sein d'une même entité d'exploitation.

Le transfert des lignes urbaines vicinales à la S.T.I.C. permettra de revoir la structure du réseau en fonction des intérêts des usagers et d'organiser les transports en commun de manière rationnelle et économique.

Le projet de loi, en ses articles... et..., donne pouvoir au Roi pour réaliser ces réformes de structure.

Tels sont exposés, les principes fondamentaux, essentiels pour la réalisation d'une politique d'efficacité et de coordination en matière de transport en commun, tant du point de vue de la conception que des moyens techniques, administratifs et financiers.

ANNEXE

Nouvel article 1er du projet de loi

L'article 1er de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des chemins de fer belges et l'article 1bis de la même loi y inséré par la loi du 1er août 1960, sont remplacés par la disposition suivante :

" Article 1er. paragraphe 1er. - Le Roi est autorisé à créer, sous la forme d'une association de droit public, une société à laquelle il sera fait apport du droit d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat.
paragraphe 2 - La Société a pour objet d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

Par chemin de fer, il faut entendre toute forme de transport en commun utilisant un matériel roulant sur une infrastructure spécialement conçue et réservée à cet effet.

La Société peut également entreprendre tout transport de voyageurs et de marchandises interurbain et urbain, sous quelque forme que ce soit, à l'exclusion des transports en commun urbains confiés par la loi aux Sociétés de transports intercommunaux.

La Société peut, par elle-même, ou moyennant autorisation accordée par le Roi par voie de participation à des organismes ou sociétés existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son but social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.

La Société peut également, moyennant autorisation accordée par le Roi, supprimer des lignes ou en cesser l'exploitation ou procéder à des extensions de réseau.

Les engagements de cette société sont réputés commerciaux.

paragraphe 3. - Les statuts de la Société sont établis par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Les nouveaux statuts fixeront notamment en conformité des dispositions de la présente loi qui sont essentielles :

- 1.- la dénomination et le siège de la Société;
- 2.- le capital social ;
- 3.- le droit d'exploiter le réseau dont l'Etat fait apport à la Société, avec les obligations corrélatives pour celle-ci (réparations - acquisitions - renouvellements - restitution dans l'hypothèse d'une éventuelle dissolution de la Société) ;
- 4.- les dispositions relatives aux actions de la Société et aux droits y afférents ;
- 5.- les emprunts à contracter ;
- 6.- la composition, le fonctionnement et la compétence de l'assemblée générale, des organes d'administration et de surveillance ainsi que des commissions paritaires ; l'entrée en vigueur des nouveaux statuts entraîne la fin du mandat des membres de ces organes et leur renouvellement conformément à la présente loi ;
- 7.- les inventaires, bilans, répartition des bénéfices, réserves à constituer ;
- 8.- le fonctionnement de la Société en tenant compte des nécessités régionales, par la création de groupes régionaux, la détermination de leur nombre, de leur compétence et de leurs limites géographiques ".

(extraits d'un document gouvernemental)

NECROLOGIE

Nous avons appris avec tristesse le décès de Madame BODDEWIJN.

Le GTF asbl, et Trans-Fer présentent leur sincères condoléances à son époux, Monsieur BODDEWIJN, Secrétaire Général de l'ARBAC.

VIE DES CLUBS

Le Club Ferroviaire du Centre (CFC) organisera une balade ferroviaire dans le Centre le samedi 19 septembre 1981 après-midi. Tous renseignements peuvent être obtenus au secrétariat CFC, chaussée de Mons, 189 à 6198 SENEFFE en joignant un timbre à 9F pour la réponse.

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Modifications à la nomenclature des lignes (note du 4/5/81, publiée le 6/5/81)

Ligne 57 Dendermonde - Lokeren: redevient ligne principale (vitesse de référence : 120 km/h)

Situations nouvelles dans la région de Charleroi

La même note du 4/5/1981 indique que la ligne 252 Fontaine-l'Evêque - Puits n° 1 devient "Piéton - Fontaine-l'Evêque (puits n°1)".

En fait, cette décision entre dans le cadre de l'amélioration de la dorsale wallonne Liège - Charleroi - Mouscron, en cours d'électrification totale.

En effet, à l'heure actuelle, les trains de la dorsale accomplissent le trajet Charleroi - Mons via Manage et La Louvière. Il est prévu, en 1982, de raccourcir cet itinéraire : les trains emprunteront à partir de Monceau une ligne complètement nouvelle, actuellement en cours de construction. A Piéton, ils rejoindront l'actuelle ligne 112 modernisée. Après un arrêt à la nouvelle gare de La Louvière (Sud) (entre Haine St-Pierre et Y St-Vaast), ils rejoindront la ligne 118 à Y La Paix.

Dans le cadre de ces grands travaux, la SNCB a supprimé, à la date du 31 mai 1981, le service voyageurs sur la section Piéton - Marchienne-au-Pont via Fontaine l'Evêque de la ligne 112. Le tronçon Piéton - Fontaine-l'Evêque de cette ligne est mis à voie unique (ancienne voie A) et est intégré dans la ligne industrielle n° 252. Lors de notre passage à Fontaine le 08.06.81, nous avons noté la situation suivante en gare : la cabine 2 est hors service et l'ensemble des signaux mécaniques est mis hors d'usage. Les aiguillages électriques de desserte de la cour à marchandises ont été remplacés par une commande "pied à terre". A la sortie de la gare côté Charleroi, un butoir a été placé sur la voie Charleroi - Piéton afin d'interdire toute circulation vers Monceau.

Fontaine l'Evêque garde toutes ses installations annexes :

- la cour à marchandises
- le raccordement Carfil
- les raccordements Beeckaert Cockerill usines A, B et C, et le raccordement Pirlot.

Le tronçon Fontaine-l'Evêque - Marchienne-au-Pont, que le GTF asbl a parcouru une dernière fois avec ses membres les 4 avril et 2 mai derniers, sera démonté.

La liaison entre Piéton et Marchienne-au-Pont est toujours assurée en trafic voyageurs et marchandises via Courcelles (Centre) (ligne 112A à voie unique).

Ligne 250 Piéton - Puits n° 10 Charbonnages Monceau-Fontaine
 Cette ligne est mise hors service au 31/05/81 (note ES Charleroi du 25/5/81)

Ligne 113 Piéton - Manage : suite à des travaux au grill d'entrée de Piéton, dans le cadre de la dorsale wallonne, la section Bascoup - Piéton avait été provisoirement fermée au trafic ferré. Cette section est réouverte depuis le 31 mai 1981. On rappellera que cette ligne sera, elle aussi, électrifiée.

H.A.

Ligne 154 Namur - Dinant - Givet

A l'occasion de très nombreuses discussions relatives à la suppression du passage à niveau de l'avenue Materne à Jambes, on a appris que la SNCB a décidé le placement d'une troisième voie ferrée entre Namur et Jambes pour permettre à des trains venant de Bruxelles d'avoir leur terminus à cet endroit.

H.A.

Ligne 132 - section Mariembourg - Treignes - Vireux-Molhain

Quand un tunnel aurait rétréci - une ténébreuse affaire

Dans la première édition de notre travail sur la ligne 132, paru dans Trans-Fer hors série "En Chemin de Fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, nous avons hésité sur la longueur du tunnel de Nismes, sous la colline des Abannets. En effet, si on se réfère à l'Inventaire des Tunnels de la SNCB (avis 88P de 1948), ce tunnel (par ailleurs classé à l'époque en 1ère catégorie, à savoir extrêmement humide et mal aéré -sic-) à simple voie était affecté d'une longueur de 525 mètres. D'autre part, le plan schématique de signalisation de la ligne 132 indique que l'entrée et la sortie de ce tunnel sont respectivement à la cumulée 116.701 et 117.200 de la ligne, soit une longueur de 499 mètres. Ce PSS était par ailleurs confirmé dans un récapitulatif des tunnels du Groupe de Charleroi, établi par le service V local.

Le CFV3V, piqué au vif par cette controverse à propos de "son" tunnel, a fait des relevés précis sur le terrain. Le Président nous a déclaré dernièrement que la longueur souterraine totale de l'ouvrage était de 482 mètres, la longueur totale des travaux de percement étant de 499 mètres.

Comme aucun travail de réfection du tunnel n'a été entrepris, qui aurait pu affecter sa longueur, le renseignement donné par l'avis SNCB 88P est inexact...

La section Treignes - Vireux-Molhain

Cette section n'est plus exploitée en service régulier, mais la voie ferrée y subsistait. Des décisions récentes vont cependant anéantir cette portion de cet ancien axe international :

- côté français, la SNCF a fait démonter la voie sous le tunnel de Najauge (cet ouvrage d'art, situé juste après la frontière, mesurait 243 mètres).
- le reste de la ligne en territoire français a été vendu en 1980 aux ateliers métallurgiques de la Chiers.
- en territoire belge, la ligne ferrée se développait sur une longueur de 1200 mètres environ entre la sortie de Treignes et la frontière. On vient de décider le démontage des voies du point frontière à la limite de la concession CFV3V moins 50 mètres. Cette décision est motivée par la construction d'une nouvelle route. Ce démontage est prévu pour 1981.

R.M.

Electrifications nouvelles

Le 31 mai 1981, a eu lieu le démarrage du service électrique voyageurs sur les lignes SNCB
 15 Lier - Herentals
 60/57 Bruxelles - Dendermonde - Lokeren
 75 Kortrijk - Mouscron

Nos lecteurs trouveront ci-après les étapes de ces nouvelles mises en service, qui ajoutent 76 km au réseau électrifié de la SNCB.

* Mises sous tension

Le 28.04.81 à 8h00 : ligne 57 Lokeren - Dendermonde
 ligne 53 entre BK 11.300 et 13.000

Le 17.05.81 à 9h00 : ligne 60 Jette - Dendermonde (inclus)

Le 24.05.81 à 10.00 : ligne 75, tronçon Kortrijk - Mouscron

Le 26.05.81 à 9h00 : ligne 15, tronçon Y Nazareth - Herentals

* Inauguration

Assez curieusement, la SNCB n'a procédé qu'à une seule inauguration, celles des lignes 60/57, le mardi 2 juin 1981.

A cette date, un train ministériel, composé d'une locomotive électrique (HLE) + 1 voiture B (2e cl.) M4 + 2 voitures A (1ère cl.) M4 + 2 B (M4) + 1 HLE a quitté Bruxelles Midi pour Termonde (Dendermonde) via Laeken et Asse. Après le discours d'usage, le train est rentré à Bruxelles. La ligne 57 Dendermonde - Lokeren n'a donc pas été parcourue par le train ministériel. Cependant, un couplage de 2 automotrices récentes (tranche 1979) a effectué le trajet Lokeren-Dendermonde et retour pour assurer le transport des invités.

Voici quelques extraits du discours prononcé par Monsieur FEAUX, Ministre des Communications, à l'occasion de cette inauguration.

A. L'électrification.

Par ce fait, une fois de plus, il a été réalisé un maillon dans la concrétisation de la politique du Gouvernement orientée vers la promotion des transports en commun. L'électrification du réseau ferroviaire en est un élément primordial.

Non seulement elle rend le transport plus indépendant de l'utilisation de produits pétroliers, mais elle crée l'occasion de moderniser solidement les lignes ferroviaires.

La nouvelle version du transport public qui en résultera permettra à la S.N.C.B. d'offrir à ses voyageurs le confort du matériel moderne ainsi que la vitesse par l'aménagement des installations de voie et la régularité par des horaires assouplis.

Pour ces raisons, le rail comme moyen de transport se trouve devant un tournant et des grandes perspectives s'ouvrent. Je me suis rallié à la réalisation de cette cause. Comme il appert aujourd'hui, la S.N.C.B. réussit à concrétiser cette politique.

B. La ligne Bruxelles - Termonde - Lokeren.

Outre les deux lignes dorsales Est-Ouest, le réseau ferroviaire belge se caractérise par des grandes lignes axiales, reliant les extrémités du pays et croisant l'agglomération bruxelloise en forme d'étoile.

Il y a trois jours, la ligne de pénétration Termonde - Bruxelles était la seule de ces lignes axiales à être exploitée en traction diesel. A l'heure actuelle, un service moderne est offert aux navetteurs et voyageurs du pays de Waes et Dendre et le Brabant de l'Ouest.

1. Les travaux.

Le tronçon de Lokeren à Termonde par Zele a été principalement modernisé et ce par la suppression de nombreux passages à niveau et sans conteste par la construction d'un viaduc ferroviaire entre Lokeren et Bokseelaar, l'établissement de deux ponts impressionnants au-dessus de l'Escaut et de la Dendre et le rehaussement de la ligne à Grembergen et Termonde.

Un nouveau bâtiment de gare est en voie de construction à Zele, ce qui permettra de rendre l'accueil des voyageurs plus sympathique.

Afin de réaliser une meilleure correspondance entre les différents modes de transport, une gare d'autobus sera aménagée à Lokeren.

En ce qui concerne le tronçon de Jette à Termonde, de nombreux travaux de modernisation sont encore à effectuer, tels que l'aménagement du tracé des courbes, l'élargissement de l'assiette des voies, ainsi que la suppression de 21 passages à niveau, moyennant la construction d'ouvrages d'art ou le détournement de la voirie.

La construction de 3 ouvrages est actuellement entamée.

A Termonde, une sous-station de traction électrique a été construite et à Opwijk un poste de sectionnement.

2. L'exploitation.

Actuellement, les trains peuvent atteindre une vitesse de pointe de 120 km/heure sur la ligne. A l'avenir, les zones de ralentissement seront supprimées par l'exécution des travaux encore prévus.

Un service de base régulier de trains omnibus Bruxelles Midi - Termonde et trains semi-directs Bruxelles - Lokeren est à la disposition des voyageurs.

Après l'électrification de la ligne Malines - Termonde - Gand, prévue par le plan quinquennal 81-85 de la S.N.C.B., le réseau intercity reliant les centres urbains de moyenne importance se concrétisera davantage.

Pour répondre aux questions qui m'ont été posées par le Bourgmestre, la S.N.C.B. réexaminera le problème du passage à niveau 11 à Grembergen.

Vous n'ignorez pas qu'aux heures de pointe, une desserte de la gare de Grembergen est prévue. L'usage qui en sera fait déterminera son futur. Je tiens à exprimer le vœu que les voyageurs seront nombreux afin que soient valorisés les efforts de ceux à qui j'adresse mes sincères remerciements : tout le personnel de la S.N.C.B. et les entreprises qui ont effectué ces travaux.

* Le nouveau service voyageurs électriqueLignes 57 et 60

A partir du 31 mai 1981, la ligne Lokeren - Termonde - Bruxelles figurera à l'indicateur sous le n° 60 (Lokeren - Termonde portait le n° 57). Des trains directs circuleront entre Lokeren et Termonde. Au fur et à mesure des fournitures de nouveau matériel roulant, celui-ci sera mis en service sur la ligne 60. (probablement les automotrices "Break").

Dans un premier stade, il y aura du lundi au vendredi, un service des trains comprenant, par heure, un train omnibus de Termonde à Bruxelles-Midi et un semi-direct de Lokeren à Bruxelles-Midi et ce dans les deux sens. Tous les trains sont assurés en automotrices.

Comme sur la plupart des lignes belges, la grande majorité de la clientèle est faite de navetteurs qui se déplacent surtout aux heures de pointe. Le service des trains en tient compte et des arrêts supplémentaires sont prévus à ces moments.

Lorsqu'en 1983, la ligne de Schellebelle à Malines via Schellebelle - Termonde aura été électrifiée à son tour, Termonde deviendra le véritable croisement de deux lignes livrant accès à toutes les grandes axiales du réseau. La région de Dendre et Waes prend graduellement la place qui lui revient dans le plan des relations interrégionales qui se développe graduellement.

Ajoutons que les trains Bruxelles - Lokeren doivent rebrousser à Dendermonde, vu la configuration de l'aboutissement des lignes 60 et 57 dans cette gare. 5 minutes sont "allouées" pour ce rebroussement. C'est, à notre connaissance, la première fois que la SNCB pratique ce genre d'opération à grande échelle sur une ligne principale (précédents : les trains Benelux et leur rebroussement à Anvers Central, et les rares services directs Spa - Liège avec rebroussement à Pepinster).

Ligne 15

L'électrification Lier - Herentals n'est que le premier maillon de l'électrification des lignes du nord du Limbourg, puisque la SNCB va électrifier les lignes Herentals - Turnhout (29) et Herentals - Mol - Neerpelt (15-19).

Le service électrique au 31 mai 1981 prévoit du lundi au vendredi un train omnibus par heure entre Lier et Herentals et retour. A Lier, ce train, assuré par automotrice, est fusionné avec le service Anvers - Aarschot - Louvain. Les voyageurs de la région d'Herentals disposent ainsi d'une relation directe avec Anvers. Par contre, les trains Anvers - Neerpelt (service cadencé) continuent à être assurés en rame réversible diesel de bout en bout.

Ligne 75

Ici aussi, l'électrification n'aura pleinement de sens qu'au moment de la mise en service de la traction électrique sur Tournai - Mouscron et Mouscron - Tourcoing (-Lille) avec aménagement d'une gare bi-courant à Mouscron (travaux en cours). Depuis le 31 mai 1981, la SNCB assure donc un service omnibus cadencé entre Kortrijk et Mouscron par automotrice.

Lignes des Cantons de l'Est

Une véritable renaissance de ces lignes voit actuellement le jour. Au cours de cette saison 1981, une dizaine de trains spéciaux ont été commandés à la SNCB pour parcourir la célèbre Vennbahn et ses antennes : plusieurs de ces trains étaient de forte composition (jusqu'à 10 voitures !). Le GTF asbl a participé à l'organisation de 3 de ces trains (dont deux pour ses membres, les 11 avril et 29 mai, à destination, respectivement de St-Vith et Losheimergraben).

L'organisation de ces transspéciaux n'est pas facilitée par les réductions sévères de vitesse que la SNCB a décidées pour l'ensemble de ces lignes à la date du 3 avril 1981. Jugez plutôt :

| | | |
|-------------|---------------------------|---------------------------------------|
| Ligne 49 : | vitesse limitée à 30 km/h | d'Eupen à Raeren |
| Ligne 48 : | " " " | 30 km/h de Raeren à Waimes |
| " " | " " " | 20 km/h de Waimes à St-Vith |
| Ligne 45 : | " " " | 20 km/h de Waimes à 3 Ponts |
| Ligne 45A : | " " " | 30 km/h de Wévercé à Losheimergraben. |

L'état de la voie justifierait ces limitations de vitesse.

Les travaux d'électrification de la ligne 49 entre Welkenraedt et Eupen ont progressé plus vite que prévu. A la suite de l'interruption du trafic sur la ligne 24 l'an dernier (problème du tunnel de Bassenge), l'entrepreneur chargé de l'électrification dans la région, gêné sur cette ligne 24, a posé les poteaux pour ligne aérienne entre l'ancienne halte de Herbesthal (Tivoli) et Raeren (Rott). d'autre part, le placement d'un câble pour télécommunications est en cours. A Eupen, le plan des voies doit être complètement remanié et un projet est à l'étude dans les services SNCB compétents.

R.M. - mai 1981

Ligne 127 Landen - Statte

Rappel du régime d'exploitation

- Landen - Hannut : hors service pour les besoins de la SNCB
- Hannut - Statte : ligne à exploitation simplifiée
 - Hannut - Moha : desserte 2X par semaine
 - Moha - Statte : desserte journalière

Dans le courant de la seconde quinzaine de janvier 1981, un déraillement s'est produit entre Moha et Hannut. Début février, malgré des consignes strictes de sécurité, un incident du même type s'est produit sur la même section Moha - Hannut. La cause de ces problèmes est semble-t-il le très mauvais état de la voie, qui n'est plus entretenue depuis la suppression du service voyageurs le 29 septembre 1963.

La SNCB a décidé d'interrompre la circulation des trains au nord de Moha à la date du 11 février 1981. Le client expéditeur en gare de Hannut a été prié de chargé ses wagons dans une autre gare...

On se rappellera que les autorités locales ont multiplié les démarches depuis quelques années pour la réouverture de cette ligne au trafic voyageurs. Il suffit de voir, aux heures de pointe, la foule qui prend d'assaut les autobus de substitution de cette ligne à Landen, à l'arrivée des trains de Bruxelles, pour comprendre le désir des riverains de cette ligne. Puissent-ils être entendus un jour...

H.A.

La desserte ferroviaire du Brabant Wallon

Communiqué du Cabinet du Ministre des Communications (23/4/81)

" Le Ministre des Communications, Valmy Féaux, s'est attaché dès son arrivée au département à faire rechercher des solutions aux principaux problèmes ferroviaires que connaît le Brabant Wallon.

● Electrification de la ligne Ottignies-Charleroi (140)

Le Ministre s'est fait communiquer tous les rapports nécessaires dans le but de raccourcir les délais d'électrification de la ligne 140 Ottignies-Charleroi

C'est ainsi que les travaux de mise à double voie du tronçon Court-St-Etienne-Fleurus seront entrepris à la fin de cette année.

Dans le plan quinquennal 1981-1985 de la S.N.C.B., les engagements d'investissement pour la réalisation des réseaux d'électrification, et de mise à double voie de la ligne 140, représentent un montant global de 2.688 millions de francs.

On estime que la mise en traction électrique pourra débuter en mai 1984.

Pour ce qui est du raccordement de la ligne 140 à la gare d'Ottignies, deux solutions ont été étudiées et cette question est liée à l'aménagement de la gare elle-même.

● Modernisation des gares d'Ottignies, de Tubize et de Nivelles

L'étude du projet d'ensemble de l'important noeud ferroviaire d'Ottignies commencera prochainement, les relevés topographiques étant terminés. L'avant-projet sera établi pour le second trimestre de 1981.

Le plan de l'ensemble comportera notamment :

- la modernisation de la gare actuelle ou la construction d'un nouveau bâtiment à un emplacement encore à définir;
- la réalisation de nombreux parkings.

D'une manière concrète et immédiate, une revendication des usagers de la gare d'Ottignies va se réaliser puisque, à l'intervention du Ministre Valmy Féaux, les panneaux indicateurs manuels des trains vont être rétablis incessamment.

Comme il a été précisé plus haut, deux solutions sont à l'étude pour le raccordement de la ligne 140 en provenance de Charleroi, à la gare d'Ottignies.

Aucune décision n'est encore intervenue à ce sujet, mais, dans les deux hypothèses, des espaces pour la création d'une gare d'autobus relativement spacieuse pourraient être dégagés de même que des aires de stationnement suffisantes.

Quant à la gare de Tubize, les travaux viennent d'être adjudés. Une nouvelle gare de voyageurs sera construite de même qu'une gare d'autobus qui sera en interconnexion aisée avec la gare S.N.C.B. Une meilleure utilisation des terrains disponibles permettra d'accroître le nombre de parkings pour les usagers.

En ce qui concerne la gare de Nivelles, les plans de rénovation vont être soumis à l'enquête publique. Ces plans visent à remplacer le passage à niveau de la rue de Namur par un tunnel à créer dans le prolongement de l'avenue de Burllet. Une nouvelle gare de voyageurs sera construite et de nombreux emplacements de parking seront ajoutés.

● Projet de remise en exploitation de la ligne Ottignies-Nivelles (141)

Le Ministre, désireux d'améliorer les relations entre ces deux centres importants du Brabant Wallon, a demandé à la S.N.C.B. de faire établir un projet de remise en exploitation de la ligne Ottignies-Nivelles, comportant notamment la nature des travaux à exécuter, leur coût estimé et un calendrier d'exécution éventuelle.

● Les retards de la ligne Namur-Bruxelles (161)

En ce qui concerne les retards observés sur la ligne Arlon-Bruxelles, ils ont les mêmes causes que ceux enregistrés entre Namur-Ottignies et Bruxelles à savoir une densité de circulation qui excède les possibilités réelles de la ligne.

Entre 7h.18 et 8h.48, il y a 18 trains de tous types qui arrivent à la gare du Quartier Léopold à Bruxelles en provenance de Namur, tandis que six trains venant de Halle et de Vilvorde s'intercalent encore dans ce trafic, à partir d'Etterbeek.

Sur les 23 kms qui séparent Ottignies de Bruxelles-Quartier Léopold, il n'y a pas moins de 11 arrêts et ceci sur une ligne qui ne comporte qu'une voie par sens.

En fait, la fluidité du trafic souffre beaucoup du manque de voies de garage bien disposées et d'une troisième voie entre Ottignies et Bruxelles.

Diverses mesures sont étudiées par la S.N.C.B. afin d'améliorer la régularité sur cette ligne grâce, notamment par un étalement du service de pointe, mais ceci implique que les usagers puissent s'y adapter.

La solution définitive à ces problèmes réside dans la construction d'une troisième voie entre Genvai et Etterbeek. La construction de cette nouvelle voie sera bientôt entamée et elle permettra dès 1985, d'assurer un meilleur écoulement du trafic qui sera organisé de telle sorte que le sens le plus chargé disposera de deux voies.

Travaux actuellement en cours sur la ligne 140 Charleroi-Ottignies

Le 9 juillet 1980, suite à une question parlementaire, le Ministre de l'époque avait indiqué un timing des travaux d'électrification de cette ligne : en 1980, étaient adjugés : les relevés photogrammétriques aériens, la pose de la seconde voie entre Court-St-Etienne et Fleurus (il s'agit en fait d'une remise en service de la seconde voie abandonnée il y a une dizaine d'années !), adaptation des ouvrages d'art correspondants, aménagement des voies en gare de Tilly. Pour 1981 et 82, étaient prévus : installation de caténaires, aménagement des gares de Charleroi-Ouest, Lodelinsart, Ransart, Flaurus et Court-St-E., mises au gabarit, construction d'équipements d'énergie électrique, construction du pont sur la Sambre pour liaison entre Charleroi ouest et sud.

H.A.

Prévision de mise en service d'électrifications ultérieures

* Le 27 septembre 1981, Aarschot - Hasselt. A cette date, les relations par autorails triples série 40 entre Hasselt et Anvers seront supprimées. Photographes, à vos postes !

* Le 1er janvier 1982 : St-Ghislain - Tournai

A propos de la défunte ligne 164 Bastogne - Benonchamps -
Kautenbach

Diverses imprécisions ayant été écrites sur les dates d'ouverture et de fermeture de cette ligne dans notre Aide-Mémoire n°1 et dans Trans-Fer n° 16 et 17, nous croyons opportun de publier ci-dessous un tableau complet de la chronologie de cette ligne. Il a pu être recoupé aux meilleures sources, et nous remercions MM. Huysman et Federmeier de leurs précieuses indications.

R. Marganne

Tableau historique récapitulatif de la ligne 164

| Section | Cie | km | service voyageurs ouverture | service voyageurs fermeture | fin d'exploitation |
|-----------------------------------|-----|-------|---|--------------------------------|--|
| Bastogne Nord-Benonchamps | EB | 8 | 18.07.1887 | 08.10.1950 | M 1950 HS 1967 D 1974 |
| Benonchamps-Benonchamps frontière | EB | 0.643 | 22.09.1887 ⁽¹⁾ 01.07.1888 | 24.09.1967 | HS 1967 |
| Schimpach-Wampach frontière-Wiltz | PH | 10 | 01.07.1888 | 24.09.1967 | HS 1967 D entre Schimpach et Winseler |
| Wiltz-Kautenbach | PH | 9.400 | 01.06.1881 | en service | en service "courte ligne en impasse" CFL |

Renvois : (1) 1ère date : fin de construction

2e date : mise en exploitation voyageurs dès ouverture du tronçon
luxembourgeois en prolongement

M = exploitation marchandises uniquement

EB = Etat Belge

HS = ligne hors service

PH = Compagnie Prince Henri

D = ligne démontée

Le présent tableau complète et corrige les renseignements contenus dans Aide-Mémoire N°1 édité par notre Association.

Nomenclature des
gares, haltes et
points d'arrêt de
la ligne 164

| km | |
|----|-------------------|
| 0 | Bastogne Sud |
| 1 | Bastogne Nord |
| 4 | Neffe |
| 8 | Benonchamps |
| 0 | ----- FRONTIERE |
| 2 | Schimpach-Wampach |
| 4 | Schleif |
| 8 | Winseler |
| 11 | Wiltz |
| 16 | Merkholtz |
| 21 | Kautenbach |

TOUS DROITS DE
REPRODUCTION DE
CE TABLEAU SONT
RESERVES - GTF

Modifications à la dénomination officielle des gares SNCB

L'Avis 2E du 15/1/81, d'application le 23/5/82, comporte les modifications suivantes aux noms officiels des gares

| | | |
|-----------------------------|-----------|---------------------|
| Adinkerke De Panne | — devient | De Panne |
| Andenne-Seilles | | Andenne |
| Ardooie-Koolskamp | | Ardooie |
| Balen-Nete | | Balen |
| Bruxelles Pannenhuis | | Pannenhuis |
| Châtelineau-Châtelet | | Châtelet |
| Chenois-Latour | | Chenois |
| Cherq | | Chercq |
| Doornzele-Bagatelle | | Doornzele |
| Flémalle Grande Espérance | | Flémalle Espérance |
| Frasnes-lez-Buissenal | | Frasnes-lez-Anvaing |
| Ghlin-Baudour Zoning | | Ghlin Zoning |
| Havré-Ville | | Havré |
| Houyet-Ardenne | | Houyet |
| Huy Nord | | Huy |
| Jumet Brûlotte | | Jumet |
| La Roche (Brabant) | | La Roche |
| Liedekerke-Teralfene | | Liedekerke |
| Longlier-Neufchâteau | | Neufchâteau |
| Machelen (Brabant) | | Machelen |
| Montignies-le-Tilleul | | Montigny-le-Tilleul |
| Nivelles Est | | Nivelles |
| Quaregnon-Wasmuel | | Quaregnon |
| Renory Port | | Renory |
| St-Ghislain-Hornu | | St-Ghislain |
| St-Amandsberg-Westveld | | Westveld |
| St-Amands-Puurs | | St-Amands |
| St-Denijs-Boekel-Nederzwalm | | St-Denijs-Boekel |
| St-Maria-Lierde | | Lierde |
| Thuin Nord | | Thuin |
| Virton-St-Mard | | Virton |

Ces modifications ont plusieurs raisons. Pour certaines gares, comme Longlier-Neufchâteau, qui se trouvait sur la commune de Longlier mais qui desservait en fait Neufchâteau, la fusion des communes a modifié le nom de l'entité où elle se trouve. Pour d'autres, l'orthographe officielle de la commune correspondante a été légalement modifiée (ex. Montigny-le-Tilleul). Troisième cas enfin, la "simplification" du réseau : Huy Nord était la gare Nord Belge de la ville, mais il y avait aussi Huy Sud et Huy St-Hilaire sur la ligne 126 Statte-Ciney. Comme les deux dernières gares citées sont disparues, et que le Nord Belge a disparu, la seule gare de Huy n'a plus besoin de qualificatif. Il en est de même pour Thuin Nord, autre gare Nord Belge, qui n'a plus besoin de qualificatif vu l'état lamentable de la défunte station de Thuin Ouest, que certains membres ont pu découvrir lors de nos excursions du 4 avril et 2 mai sur la ligne 109 (ou plutôt ce qui en reste...).

Bien sûr, cette adaptation prendra du temps. La machine à billets de type Schuster de Mariembourg porte toujours l'indication de Mariembourg, alors que l'orthographe de cette commune a été modifiée par arrêté royal du 20 décembre...1963 ! Heureusement, les plaques signalétiques du terminus actuel de la ligne 132 sont conformes à la loi.

Ligne 66 Bruges - Courtrai

En réponse à une question parlementaire du 27 février 1981, le Ministre des Communications signale que les travaux d'électrification de cette ligne seront étalés entre 1982 et 1985. On prévoit en outre des travaux de modernisation dans les gares de Bruges, Zeldegem, Torhout, Lichtervelde et Ingelmunster, ainsi que le doublement de la voie unique entre Bruges et Torhout. Un certain nombre de passages à niveau seront supprimés, et les autres modernisés. La mise en service de la traction électrique est prévue pour 1985.

Florennes (Central)

Bien que n'étant plus poste de block, la gare de Florennes (Central) disposait encore d'une signalisation mécanique à palettes (poste E) qui commandait la sortie de cette gare à la bifurcation des lignes 136 A et 138A.

Par suite de la mise hors service de la ligne 135 et de la ligne 138 entre Morialmé Bifurcation et Florennes Central,, cette signalisation mécanique est supprimée (publication ES du 24/6/81).

De l'imposant noeud ferroviaire de Florennes, il reste donc uniquement la ligne 136 Y St-Lambert - Florennes, et la 138A Florennes - Merlemont, en exploitation.

H.A.

Autorails série 45

Four compenser la perte des deux autorails série 43 numérotés 4329 et 4335 avariés gravement lors de la collision frontale de Wideumont (ligne 163) le jeudi 28.08.80, les deux autorails série 45 numérotés 4509 et 4510 ont été mutés de Haine Saint Fierre (GT) à Bertrix (MBX).

Une parenthèse : avis aux amateurs de photos insolites :

les mouvements prévus par deux autorails en UM sont fréquents dans la région de Bertrix; ils concernent les lignes 154, 163, 165, 166 et 167. Par la suite de l'arrivée à Bertrix de deux AR série 45, il est donc devenu fréquent de voir les mouvements prévus en double assurés par 1 AR série 43 en double traction avec un AR série 45; j'insiste "en double traction", car ces deux séries ne peuvent rouler simultanément en UM. Mais le plus difficile sera de rencontrer les deux AR 4509 et 4510 effectuant le même parcours en UM! Seul le hasard peut vous aider à les dénicher! Sur la ligne 154, Namur - Dinant - Givet, le seul mouvement autorail "en double" est le parcours n° 6525 (semaine sauf samedi) de Dinant 16h 30 à Givet 16h 57. Le premier AR effectue le parcours complet Dinant - Givet (retour en parcours 6593 (Givet 18h 08 - Dinant 18h 38); et le deuxième AR effectue le parcours Dinant - Heer Agimont, où il est découpé à 16h 49, pour repartir de Heer Ag^t à 17h 00 vers Dinant 17h 21/17h 29 (inversion) et Bertrix 18h 53 (parcours 4640).

C.A.R.

MATERIEL

Traction Diesel - Réserve Réseau.

A partir du 31 mai 1981, les engins de traction suivants sont considérés comme "réserve réseau".

| | | | | | |
|------------|---------------|------|------------|----------------|------|
| <u>HLD</u> | ATD Merelbeke | 6103 | <u>HLR</u> | ATD Antwerpen- | 8510 |
| | | 6076 | | Dam | |
| | | 6391 | | | 8525 |
| | Kortrijk | 5191 | | | 8468 |
| | Hasselt | 6402 | | ATD Monceau | 8306 |
| | Kinkempois | 5525 | | | 7373 |
| | Haine-St- | 6289 | | ATD Ronet | 8425 |
| | Pierre | | | Kortrijk | 8454 |
| Ab.MT | Tournai | 6315 | <u>AR</u> | ATS/D Montzen | 4901 |
| ATD | Saint- | 6060 | | ATD Haine-St- | 4618 |
| | Ghislain | | | Pierre | 4619 |
| | | | | ATD Antwerpen- | 4903 |
| | | | | Dam | |

Mutation de locomotives Diesel.

A la suite des modifications aux roulements du 31 mai 1981, mutations des locomotives diesel suivantes:

- de l'A.T.D. Ronet à l'A.T.D. Monceau:
6021 - 6043 - 6051 - 6063
- de l'A.T.D. Merelbeke à l'A.T.D. Hasselt :
6030
- de l'A.T.D. Schaerbeek (Dendermonde) à l'A.T.D. Haine-Saint-Pierre :
6289 (réserve réseau)
- de l'A.T.D. Merelbeke (Dendermonde) à l'A.T.D. Merelbeke :
6214 - 6216 - 6284
- de l'A.T.D. Merelbeke (Dendermonde) à l'A.T.D. Saint-Ghislain
(Tournai) :
6244
- de l'A.T.D. Merelbeke (Dendermonde) à l'A.T.D. Kortrijk :
6247 - 6293 - 6299.

Les autorails 4335 (GOUVY) et 4329 (BERTRIX), accidentés à Wideumont, ont été déclassés par PV de AC FAZ le 20.03.81 et mis hors écritures le 01.05.81.

Voitures et wagonsRAMES REVERSIBLES M2

On sait qu'il existe actuellement deux types de rames réversibles équipées de voitures M2 : certaines sont adaptées à la traction diesel, d'autres à la traction électrique.

La SNCB a décidé d'appliquer un marquage signalétique approprié pour différencier, entre elles et des autres voitures de série, les voitures M2 entrant dans la composition des rames réversibles.

- 1) les voitures M2 pour réversibilité DIESEL ont reçu aux quatre montants d'angles une bande verticale JAUNE d'une hauteur de 1,50 m et d'une largeur de 30 cm.
La voiture mixte AB obligatoirement contre la locomotive et munie d'un équipement particulier porte des stries rouges dans les deux bandes jaunes du côté de la 1ère classe (= côté contigu à la locomotive)
- 2) les voitures M2 pour réversibilité ELECTRIQUE (mais qui, sauf la voiture pilote, peuvent aussi être utilisées en réversibilité diesel) reçoivent une bande verticale bleu clair de 1,50m de haut et 30 cm de large.

La composition maximale d'un convoi réversible est :

- en réversibilité électrique : voiture pilote + 10 voitures intermédiaires
- en réversibilité diesel, voiture pilote + 5 voitures intermédiaires + voiture AB d'about avec équipement particulier

P.A. 04-03-81

RAMES REVERSIBLES MIXTES M1/M2

Depuis le 31/5/81, 3 rames réversibles (2 actives + 1 réserve) composées à la fois de voitures M1 et M2 sont en service sur la ligne 54 (relation Mechelen - St-Niklaas).

Ces rames comportent :

*1 voiture BDS (voiture pilote 2e classe/fourgon) M1 spécialement équipée pour ce type de rame mixte. L'accès en est interdit aux voyageurs. Cette voiture est munie, à côté des portes du compartiment à bagages, d'un interrupteur pour la commande des portes pliantes automatiques des voitures M2 de la rame.

*1 voiture AB M2 qui doit être contiguë à la voiture BDS M1.

*1 ou 2 voitures B M2 (2e classe), qui doi(ven)t être contigue(s) à la locomotive

*1 locomotive diesel obligatoirement de série 62/63 ou 55. Un coupleur approprié peint en jaune assure la liaison entre la rame et la locomotive.

On notera que les voitures intermédiaires M2 (3 AB et 4B dans ce roulement) sont aussi aptes à la réversibilité électrique et sont pourvues de bandes verticales bleu-clair aux quatre montants d'angles.

Ce type de rame hybride, qui pourrait aussi être utilisé à l'avenir sur d'autres lignes (Charleroi-Mariembourg, Charleroi-Ottignies...) permet de continuer à utiliser les voitures pilote M1, de construction fort ancienne (1937) mais de transformation récente en voiture-pilote, tout en améliorant le confort des voyageurs par l'utilisation de voitures intermédiaires M2.

P.A.

Locomotives série 55 avec chauffage électrique

Actuellement, toutes les locomotives diesel série 55 aptes à chauffer électriquement les trains de voyageurs sont groupées à Jemelle. Elles ont une livrée "bleu - jaune" afin de faciliter leur identification par le personnel chargé de l'accouplement des rames : ce sont les 5529 5505 5510 5515 5523 5540 5542. Elles assurent essentiellement les services voyageurs Liers-Jemelle (ligne 43).

Cependant, depuis le 31/5/81, les trains 296 et 297 Amsterdam - Milano et au-delà, sont assurés entre Maastricht et Liège (Guil) par une locomotive de cette série apte au chauffage électrique, en remplacement des fourgons-générateurs SNCB qui ont trop souvent été déficients l'hiver dernier. Ces locomotives sont cependant desservies par des conducteurs de Kinkempois pour ce service.

Les fourgons-générateurs SNCB n° 50.88.92.66.906 à 911 (chauffage à 3 kV) continueront, hiver prochain, l'aller-retour Liège-Luxembourg aux trains 296 et 297, tractés sur ce parcours par locomotive diesel luxembourgeoise série 1800, non munie de la possibilité de chauffage électrique des rames.

P.A.

VOITURES L

Ce type de voitures est petit à petit retiré du service au fur et à mesure de la production de voitures M4. Il n'y a d'ailleurs plus de roulements de voitures L depuis le changement d'horaire de mai 1981.

De 1933 à 1935, 312 voitures de ce type ont été livrées à la SNCB. Appelés également "les 18 m", il s'agissait de véhicules à portes latérales aménagées dans les longs passivés et bombés, à couloir central sans plate-forme, à sièges en bois (sauf en première classe), à éclairage par ampoules et à intercirculation. Cette intercirculation, sans soufflet, ne permettait le passage d'une voiture à l'autre qu'au personnel de service. Leur vitesse était limitée à 120 Km/h

REPARTITION D'ORIGINE

A l'origine, le parc était composé de :

| | |
|-----|----------------------------|
| 50 | mixtes 1ère/2ème classe |
| 20 | 2ème classe |
| 192 | 3ème classe |
| 20 | mixtes fourgon/2ème classe |
| 30 | mixtes fourgon/3ème classe |

EVOLUTION DU PARC

Les pertes de guerre ont ramené l'effectif à 271 unités. Vers 1960, certaines voitures ont été transformées en 2ème classe (15 unités) et en mixtes 1ère/2ème classe (20 unités). En 1975, on a entamé le déclassement des type L si bien qu'au 1.7.77, il en subsistait 200, réparties comme suit : 9 1ère classe, 17 mixtes 1ère/2ème classe, 14 mixtes fourgon/1ère classe, 136 2ème classe et 24 mixtes fourgon/2ème classe.

NUMEROTATION DES 271 "TYPE L" SUBSISTANT APRES GUERRESITUATION VERS 1970

| NUMEROTATION | | TARE | POIDS TOTAL | NOMBRE DE PLACES | | OBSERVATIONS |
|---------------|----------------------|--------|-------------|------------------|------|--|
| Ancienne | U.I.C. | tonnes | tonnes | 1ère | 2ème | |
| 31101 à 31117 | 50.88.18-26401 à 417 | 38 | 45 | 64 | - | voitures de 1ère classe |
| 32001 à 32174 | 50.88.20-26401 à 574 | 38 | 47 | - | 97 | voitures de 2ème classe |
| 32501 à 32515 | 50.88.28-26401 à 415 | 39 | 45 | - | 62 | voitures de 2ème classe transformées vers 1960 |
| 33001 à 33020 | 50.88.37-26401 à 420 | 39 | 45 | 29 | 31 | voitures mixtes 1ère/2ème transformées vers 1960 |
| 38001 à 38016 | 50.88.81-26401 à 416 | 36 | 44 | 39 | - | voitures mixtes 1ère/fourgon |
| 39001 à 39029 | 50.88.82-26401 à 429 | 37 | 47 | - | 60 | voitures mixtes 2ème/fourgon |

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de janvier à mai 81.

Suite à la dégradation du climat social dans les secteurs textile et sidérurgie au cours du début de l'année, de nouvelles actions syndicales spectaculaires voient le jour, notamment des occupations de voies SNCB, avec interruption totale de circulation.

Mardi 20.01 - 11h50 - L. 96 - Tubize.

Des manifestants des usines FABELTA occupent les voies en gare et immobilisent 2 HKV omnibus jusqu'à 14h30.

Le TEE 82 Brux-Paris est retenu à Halle et détourné via L. 94 par Enghien - Ath et Jurbise avec allège diésel.

Les E 283 et TEE 83 (Paris - Brux) sont détournés via L. 130 A et 124 par Jeumont - Marchienne-au-Pt - Luttre et Nivelles.

Le E 284 Brux - Paris est également détourné via L. 124 et 130 A.

Les autres HK sont limités respectivement à Halle et Braine-le-Cte, les voyageurs étant acheminés par L. 94 entre Halle et Enghien et par L. 123 Enghien - Braine-le-Cte.

Des bus SNCV roulent omnibus entre Halle et Braine-le-Cte.

Vendredi 23.01 - 6h20 - L. 37 - Pepinster.

Des manifestants C.S.C. occupent les voies et immobilisent tout trafic entre 6h20 et 8h15.

Le E 313 Brux - Köln est retenu à Liège-G. et détourné via L. 40 - 24 et 39 par Visé, Montzen et Welkenraedt avec allège diésel. Les autres HK sont retenus à Liège ou Verviers (selon le sens).

Lundi 26.01 - 7h30 - L. 96 - Tubize.

Nouvelle occupation des voies par les manifestants FABELTA, du lundi 7h30 au mardi 7h30 (24 h non-stop).

Les HKI sont détournés via L. 124 et 130 A par Nivelles - Luttre, Marchienne et Jeumont.

Les HKV semi-directs Liège - Mons sont détournés entre Brux-Midi et Mons via L. 124 et 118 par Nivelles - Luttre (Tête-à-Q), Manage et La Louvière.

Les voyageurs sont acheminés par L. 94 entre Brux et Enghien et par navette AR entre Enghien et Braine-le-Cte et navette AM entre Braine et Mons.

Les HKV directs Schaerbeek - Binche (traction diésel) seront même détournés entre Halle et Ecaussinnes par la L. 106 (!) via Clebecq ...

N.B. Tous ces détournements ont été assurés dans les 2 sens, bien entendu.

De plus, divers actes de malveillance - notamment utilisation abusive des signaux d'alarme - se sont produits au même moment en de nombreux endroits sur les lignes affluant vers Brux. (Limelette - Bustin (161) - Buda (25) - Grand-Bigard (50) - Boondaël (26) - Haren-Sud (36) - Lillois (124) et Céroux-Mousty (140)) provoquant de très nombreuses perturbations en cette heure de pointe.

Jeudi 05.02 - 7h25 - L. 36 - Liège Haut-Pré - Montegnés.

Des ouvriers de la sidérurgie Liégeoise empêchent toute circulation sur les plans inclinés de 7h25 à 9h00.

Le E 313 Brux - Köln (encore lui ...) est détourné via L. 31 et 34 par Liars et Herstal.

Le E 807 Verviers - Oostende est détourné entre Liège et Voroux via L. 125 et 36 B par Kinkempois.

Les autres HKV sont limités à Ans et Liège-G. (selon le sens).

Les voyageurs sont acheminés via L. 31 et 34 par HKV omnibus Ans - Liège (ou inversement).

Vendredi 06.02 - 13h17 - L. 123 - Braine-le-Cts - Déraillement HKM.

Z 39710 Gent Zeehaven - Monceau (22 Hg de minéral) remorqué par HLD 5117 (LNC). Lors de l'entrée en gare, les 9e au 14e Hg inclus dérailent et obstruent les 2 V.P. L. 123 ainsi que la voie B L. 96.

Des bus SNCV navettes sont mis en marche entre Braine et Enghien.

Les HKM Gent - Monceau détournés entre Grammont et Jurbise via L. 90 par Ath.

La voie B L. 123 sera rétablie le 10.02 à 5h00.

Cause probable : défautuosité Hg.

Lundi 09.02 - 11h35 - L. 50 A - Bif. Katharina - Lombeek - Déraillement HKV.

E 4460 Louvain - Gent St-P. - AM 167 + 219. Le 1er bogie de la 2e HV de l'AM 167 déraille en pleine voie suite à la rupture d'une boîte d'essieu surchauffée pourtant non-signalée par le détecteur autom. de boîtes d'essieux chauffantes placé à quelques Km en aval. Pas de blessés. Les 2 V.P. sont obstruées.

Détournement entre Brux et Denderleeuw via L. 28 et 50 par Cureghem - Jette et Ternat (et inversement). La voie B sera libérée à 12h25. La situation normale sera rétablie le 10.02 à 14h30.

Vendredi 24.04 - 10h10 - L. 94 - Bassily - Déraillement HKV.

Le Z 2759 Tournai - Schaerbeek part de la voie 3 vers voie B, lorsque le dernier bogie de la dernière HV déraille sur l'aiguille de déraillement (!) manœuvrée intempestivement. Les 2 V.P. sont obstruées.

Détournement HKV via L. 90 bis et 96 entre Ath et Halle et vice-versa.

Des bus SNCV circulent omnibus entre Enghien et Ath. Les V.P. sont rétablies vers 16h00.

Mercredi 29.04 - 6h40 - L. 97 - Jemappes - Manifestation obstruant V.P.

Des manifestants des Laminiers de Jemappes obstruent les 2 V.P. jusqu'à 8h20. Les HK Mons - St-Ghislain sont détournés via L. 98 par Cuesmes et Péturages, (et vice-versa) en traction diesel.

A 15h57, les mêmes manifestants bloquent les voies à Quaregnon jusqu'à 16h50. Le détournement du trafic est à nouveau organisé via L. 98.

Dimanche 10.05 - 17h40 - L. 125 - Java - Inondation V.P.

Suite à un orage et une chute de grêle très violente, les 2 V.P. sont obstruées par la présence d'eau au quai de Java.

Le E 434 Köln - Paris est détourné entre Liège et Charleroi S. via L. 36 et 124 par Louvain - Brux. → Nivelles et Charleroi S. (Tête-à-Q.).

Le E 18443 Liège - Brux via Namur (HK spécial de l'opération 48.81.00) bloqué à Huy est également détourné par L. 36.

Un service de bus SNCV omnibus est instauré entre Statte et Andenne.

Rétablissement d'une voie à 19h17 (à 5 km/h).

Mercredi 13.05 - 9h55 - L. 125 - Flémalle-Haute - Manifestation obstruant V.P.

Des manifestants de la sidérurgie liégeoise bloquent toute circulation en gare jusqu'à 12h00.

Le E 435 Paris - Köln est détourné entre Namur et Liège G. via L. 161 - 139 - 36 par Ottignies - Wavre - Louvain (Tête-à-Q.) et Landen.

Le E 234 Köln - Paris est détourné entre la bif. La Sambre et Liège G. via L. 124 et 36 par Marchienne-au-Pt - Nivelles - Brux. et Louvain.

Un service navette avec AM est organisé entre Liège-G. et Tilleur et Namur et Engis.

Vendredi 15.05 - 14h43 - L. 118 - Manage - Déraillement HKV.

E 3112 Liège-G. - St-Ghislain - 6 HV M2 - HLE 2229.

Après le départ du HK à CVT vers La Louvière, la 4e HV déraille sur les aiguilles de la bif. Bois d'Haine (jonction L. 118 - Manage - La Louvière avec L. 108 Braine-le-Cte - La Louvière), les aiguillages étant intempestivement manoeuvrés lors du passage du HK.

Les 2 V.P. du tronç commun des L. 108 et 118 sont obstruées.

Les HKV directs Brux.- La Louvière sont détournés entre Braine-le-Cte et La Louvière via L. 96 et 118 par Jurbise - Mons (Tête-à-Q.) et Bracquegnies.

Les HKV Liège - Mons sont détournés entre Manage et Mons par leur ancien itinéraire d'avant janvier (via L. 117 et 96 par Ecaussinnes - Jurbise).

Des bus SNCV navettes circulent entre Manage et La Louvière.

Une voie sera rétablie le 16.05 à 7h25.

Lundi 25.05 - 16h25 - L. 75 - Mouscron - Déraillement HKV.

M 8490 Courtrai - Lille - AR SNCF xbd 4575 + Remorque xrab 8596.

Suite aux travaux de remplacement d'un aiguillage, les rails parcourus par l'AR étant rouillés, la remorque déraille du bogie ar. sur l'aiguille nouvellement posée, le signaleur n'ayant pas vérifié "de visu" la libération de l'itinéraire, avant modification de l'aiguille parcourus, comme prévu à la réglementation. Le fonctionnement correct des circuits de voie est en effet perturbé lors de la lère circulation en rails rouillés (ou mis plus de 24 h hors-service), le bouclage électrique des 2 files de rails étant rendu aléatoire par la présence de la rouille, mauvaise conductrice de courant.

Abréviations utilisées :

HKV : train voyageurs
 E : train électrique
 HK : train
 HKI : train international
 AR : autorail
 AM : automotrice
 Z : train diésel
 HKM : train marchandises
 Hg : wagon
 HLD : locomotive diésel de route
 LNC : Monceau
 VP : voie principale
 Bif. : bifurcation
 HV : voitures voyageurs
 HLE : locomotive électrique
 CVT : contre-voie
 M : train assuré par autorail

Mr. RiXi.

NDLR : rappelons encore une fois que l'objet de cette rubrique est purement informatif. Celle-ci ne contient donc aucun jugement de valeur, ni à propos de la SNCB, ni à propos de qui que ce soit.

conseil d'administration SNCB

vendredi 24 avril 1981

Il a décidé de soumettre à l'approbation de M. le Ministre des Communications une série de travaux importants, notamment : des travaux d'entretien au pont de la ligne St-Ghislain - Tournai enjambant le canal Pommeroeul - Antoing, avant la mise sous tension de la ligne; l'extension de la télécommande des interrupteurs des caténaires sur les lignes Tongres - Aix-la-Chapelle, Liège Guillemins - Hasselt et Liège Val Benoît - Maastricht et des installations fixes dépendant du poste répartiteur de Liège; l'établissement d'un câble téléphonique pupinisé sur la ligne Welkenraedt - Montzen, en vue de son électrification; la construction à St-Pieters-Leeuw (Ruisbroek) d'un passage inférieur et de deux couloirs sous voies pour cyclistes et piétons, devant permettre la suppression des passages à niveau nos 7 et 8 de la ligne Mons - Bruxelles; en vue de l'augmentation de la vitesse sur la ligne Courtrai - Poperinge, la suppression du gardiennage et l'automatisation de sept passages à niveau ainsi que l'adaptation de la signalisation à 7 autres; la construction d'un couloir sous voies sur la ligne Hasselt - Diest et l'établissement de chemins latéraux en vue de la suppression des passages à niveau nos 72, 72 A et 74 sur le territoire de la commune de Herck-la-Ville; la construction d'un pont-tube à Ternat, sur la ligne Bruxelles - Ostende, en préparation de l'élargissement de la route provinciale Asse - Enghien; la construction d'un poste de sectionnement à Alken, sur la ligne Landen - Hasselt; dans le cadre de l'électrification de la ligne Liège - Hasselt, à Tongres (Nerem), la démolition et la reconstruction d'un passage supérieur à la "Kaststraat", l'appropriation des quais du point d'arrêt de Vreren-Nerem et l'établissement de trottoirs au passage inférieur situé à proximité, l'élargissement du passage inférieur au Neremweg, le prolongement et la construction d'aqueducs ainsi que divers travaux de terrassement connexes; l'aménagement de l'atelier de traction diesel de Hasselt pour permettre l'entretien du matériel électrique; des travaux de pavage et d'établissement de conduites d'eau à l'"Ocean Containerterminal", au quai ouest à Zeebrugge, en vue de la desserte des navires accostant à l'extrémité nord du quai du terminal pour conteneurs transocéaniques.

Il a décidé l'installation, dans 150 wagons fermés à parois coullissantes, d'un dispositif de protection des marchandises contre les chocs et a approuvé une série de marchés d'approvisionnement, notamment celui de 60.000 tonnes de rails pour l'année 1982, d'un montant de l'ordre de 1 milliard.

vendredi 29 mai 1981

Il a décidé de soumettre à l'approbation de M. le Ministre des Communications une série de commandes et de travaux importants, notamment :

- l'acquisition de 200 wagons à déchargement par gravité et à toit mobile ainsi que de 750 wagons-tombereaux à bogies, commandes qui représentent 550.000 heures de travail directes pour le secteur de la construction de matériel ferroviaire;

- la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Eupen; l'établissement d'une gare d'autobus et d'aires de parcage de voitures devant les gares de Huy et de Ciney et la construction dans cette dernière d'un bâtiment de service; des travaux de photographies aériennes et de levés photogrammétriques, en vue de l'électrification de la ligne Angleur - Marloie; la construction d'un pont-tube en vue de la suppression du passage à niveau n° 29 de la ligne Bruxelles - Mons, à Tubize, entre les rues de Coeurcq et d'Hennuyères, et l'exécution des travaux connexes d'établissement de la voirie et de murs de soutènement; l'extension des installations d'alimentation de la signalisation, à Lustin, en vue de la mise en service d'un poste tout relais dans cette gare; la fabrication d'un câble téléphonique pupinisé destiné au tronçon Liège - Landen de la ligne Welkenraedt - Bruxelles; le montage de pylônes autoportants sur l'axe Charleroi - Bruxelles - Anvers, en vue de l'établissement de liaisons radio entre les installations fixes et les trains en circulation sur cette ligne; l'installation du chauffage à air pulsé dans l'atelier des wagons de St-Ghislain; des travaux de peinture aux bâtiments du dépôt central de la voie à Schaerbeek; la construction d'auvents sur le quai n° 1 de la gare de Lierre; l'exécution de la deuxième phase d'aménagement de la gare de St-Joris-Weert, comportant notamment la démolition de plusieurs bâtiments et l'établissement d'un abri couvert à vélos; l'établissement d'une gare d'autobus et d'emplacements pour vélos sur les terrains libérés de l'ancienne cour aux marchandises de Lokeren; le prolongement d'un passage inférieur et l'établissement d'un pont-route, la construction d'un couloir sous voies, l'adaptation de l'assiette de la voie et l'exécution de travaux connexes à proximité de la gare de Testelt, en vue de la suppression du passage à niveau n° 95 de la ligne Hasselt - Louvain; l'aménagement de la cabine tout relais à Termonde; la réfection des voûtes entre l'entrée de la gare centrale et la "Lange Kievitstraat", à Anvers; la construction d'un poste de sectionnement à Haacht, en vue de l'alimentation des caténaires de la ligne Louvain - Malines; la fabrication d'un câble téléphonique armé pupinisé destiné à une section de la ligne Ostende - Bruxelles, à Oudenburg.

vendredi 26 juin 1981.

Il a décidé, en vue de poursuivre la mécanisation des travaux de voies, de solliciter l'approbation de M. le Ministre des Communications pour l'acquisition d'un second train de renouvellement de voies ainsi que de deux trains pour le chargement et le déchargement de rails.

Il demandera également l'accord ministériel pour une série de travaux importants, notamment : la mise à double voie du tronçon Court-St-Etienne - Fleurus et la construction de plusieurs ouvrages d'art en vue de l'électrification de la ligne Ottignies - Charleroi; l'aménagement de la plate-forme pour améliorer le tracé de la ligne St-Ghislain - Tournai sur une distance de 800 m; la construction d'une rampe de chargement à Châtelineau formation; la réfection de murs de clôture le long de la ligne Namur - Givet à hauteur du point d'arrêt de Waulsort et de murs de soutènement en bordure de la ligne Pepinster - Spa - Géronstère; la construction de deux nouveaux bâtiments pour le complexe de la direction à la rue Bara à Bruxelles en vue de l'évacuation de l'hôtel des chemins de fer de la rue de Louvain;

le prolongement du couloir sous voies de la gare de Termonde afin de faciliter l'accès aux installations pour les voyageurs venant de la direction de St-Gilles; l'établissement d'un nouveau faisceau de garage en gare de Hasselt; l'aménagement et l'abaissement de voies en gare de Kontich, en vue de l'électrification de la ligne vers Lierre; l'aménagement des caténaires en vue de l'extension de l'aire de parcage à Zaventem - Aéroport; le renouvellement des câbles téléphoniques entre les centraux téléphoniques de Gand St-Pierre et de Termonde et entre Bruxelles Nord et Bruxelles Midi.

Fin prochaine des ambulants postaux à la SNCB ?

De diverses sources, tant dans la presse générale que spécialisée (cf. Ferro-Flash n° 61), on apprend que les PTT envisagent la fin des services postaux assurés par la SNCB pour 1982.

Déjà fin mai 1981, trois relations par ambulant postal ont été supprimées : Tournai - Bruxelles - Tournai (2 voitures), Bruxelles - Mons (1 voiture) et Bruxelles - Charleroi (2 voitures).

A l'heure actuelle, les services par voiture postale suivants existent encore :

- Herbesthal - Bruxelles - Herbesthal (2 voitures)
- Bruxelles - Herbesthal 2 (1 voiture)
- Hasselt - Bruxelles - Hasselt (2 voitures)
- Bruxelles - Anvers (2 voitures)
- Courtrai - Bruxelles - Courtrai (2 voitures).

De plus, les automotrices postales (951 à 956) sont utilisées sur les trajets suivants :

- Luxembourg - Bruxelles - Luxembourg
- Jemelle - Bruxelles - Jemelle
- Ostende - Bruxelles - Ostende
- Gand - Bruxelles - Gand

Elles assurent, avec des automotrices normales, d'autres services de transport de courrier sans tri vers Anvers, Liège et Verviers.

La décision de suppression des ambulants postaux serait envisagée suite à la vétusté du matériel roulant envisagé et au type de relation assurée. Une substitution routière est envisagée. Singulières économies, au moment où le chemin de fer électrifié, et où le prix des carburants routiers ne cesse de grimper...

R.M.

Liaisons sol-trains SNCB - Emploi des langues

Le 2 janvier 1980, le député Kuijpers interrogeait le Ministre des Communications sur les liaisons sol-trains envisagées par la SNCB. Il demandait entre autres "de quelle manière s'établira le contact entre le conducteur et le dispatching ; si cela se fera par un service central bilingue ou par des services régionaux unilingues ? De quelle manière la loi sur l'emploi des langues en matière administrative sera-t-elle respectée ? Actuellement, ajoutait-il, la SNCB ne demande pas que les conducteurs soient bilingues ; il se pourrait dès lors que des conducteurs d'expression néerlandaise chargés d'une mission en Vallonie, doivent entrer en contact avec des services régionaux unilingues francophones et vice-versa."

Le Ministre a répondu entre autres "Etant donné qu'il s'agit seulement d'un projet, les questions relatives à l'application de la loi linguistique seront examinées en temps opportun."

On croit rêver... (NDLR)

Petite rétrospective sur les essais de communication radio avec les trains en marche à la SNCB

Dans un article précédent, paru dans Trans-Fer n° 18 p. 24 sc., nous vous avons présenté les systèmes mis au point par la SNCB pour assurer une liaison radio valable entre le sol et les trains.

En fait, ces essais durent depuis une vingtaine d'années. En effet, à la fin des années cinquante, la SNCB avait déjà procédé à des essais de ce genre sur la ligne Bruxelles-Namur (ligne 161) avec deux automotrices type 1954. Un câble, servant d'antenne, courait le long de la ligne, de portique caténaire en portique caténaire. Ce câble subsista par ci par là de nombreuses années encore après la fin de ces essais.

En 1967, on fit de nouveaux essais sur la ligne 25, 27 et 53. La zone concernée s'étendait de Bruxelles à Antwerpen Noord et de Mechelen à Leuven. Les locomotives électriques 2362 à 71 (alors numérotées 123.062 à 071) furent équipées d'émetteurs-récepteurs de marque "Autophon".

En 1971, ce fut le tour de la ligne 96 entre Bruxelles Midi et Soignies. Les locomotives 2221 à 2226, 2228 à 2235 et 1501 à 1504 furent équipées d'émetteurs-récepteurs de marque Pye. C'est ce même appareillage qui fut utilisé pour équiper par la suite la ligne 94.

Nous publions ci-après les consignes qui furent données aux conducteurs à l'occasion de ces deux derniers essais : par comparaison avec notre article précédent, celles-ci permettent de se faire une idée des progrès réalisés depuis lors.

G. Debra

DIRECTION M.A.
Bureau 22-33
Section 3
TF 5532
N° 223.4.2
PB/PVE
+ annexe

Bruxelles, le 19 juillet 1967.

Atelier de Traction
cc Répartiteur M.A.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES 123.062 A 071. EQUIPEMENT RADIO.

Les hle 123.062 à 071 sont équipées d'un poste émetteur récepteur permettant de communiquer avec le dispatching d'Anvers et avec le répartiteur M.A. Ils sont utilisables sur la ligne Anvers-Nord - Schaerbeek et son antenne Nekkerspoel - Muizen - Louvain.

Ci-joint le mode d'emploi provisoire.

Les instructeurs et conducteurs profiteront de chaque occasion favorable pour procéder à un essai (en dehors des heures de pointe), tant pour essayer le dispositif que pour s'entraîner à appliquer strictement le code des communications radio-phoniques.

L'INGENIEUR PRINCIPAL,
Guillaume.

A placer dans le
livre d'ordres n° 3

(B) 2233/46-7-67 (70) S.

CONSIGNE PROVISOIRE

LOCOMOTIVES 123.062 A 071

COMMUNICATIONS RADIO AVEC POSTE FIXE

ZONE : BRUXELLES - ANVERS-NORD - LOUVAIN

1. Le conducteur met le poste en service, dans la cabine occupée. Il suffit pour cela d'appuyer sur le bouton bleu qui s'illumine de ce fait. Le poste radio est à l'écoute.
2. Discipline générale.
 - L'appareil étant normalement en réception, il ne faut jamais appuyer inconsidérément sur le bouton du micro car ce fait supprime l'écoute et met l'appareil en émission (ce qui brouille les autres appels).
 - Ne jamais intervenir dans une conversation sans être appelé (par son n° hle ou son n° train).
 - Il se peut que des brides de conversation inintelligibles soient captées. Cela signifie qu'une autre hle émet hors de votre rayon d'écoute. Il ne faut pas y prêter attention.
 - S'il s'agit d'un cas d'alarme le mot ALARME sera répété par le poste fixe.
3. Ordre de priorité I (ALARME).
 - A. Vous entendez le mot ALARME-ALARME, que faut-il faire ?
 - Freiner d'urgence et se mettre en marche à vue tout en écoutant les directives du poste fixe quant à l'endroit de l'obstacle.
 - Si vous entendez que l'alarme ne vous concerne pas, par exemple parce que vous avez dépassé le point dangereux, vous reprenez d'office la marche normale.
 - B. Vous constatez une rupture d'attelage, une obstruction de voie, un incendie, etc..., que faut-il faire en plus des mesures normalement prévues ?

Il faut émettre (appuyer sur le bouton du micro) l'appel : "ALARME" 3 fois, puis donner son n° de train et le lieu de l'incident.

Exemple :

Alarme, alarme, alarme, ici 26354, j'ai une rupture d'attelage près de la gare de, ligne 27 - OVER.

Le dispatching répètera votre message dans les deux langues :

Alarme, alarme, obstruction de la voie en gare de

Puis il vous demandera éventuellement des renseignements complémentaires.
4. Ordre de priorité II (panne).

En cas d'avarie à la locomotive ou à la caténaire qui ne concerne pas les autres trains, on s'annoncera de la façon suivante :

PANNE - PANNE, ici train n°, ligne ..., machine électrique n°, j'appelle le répartiteur M.A., over.

Le répartiteur M.A. répète votre n° du train et hle, puis le travail de dépannage peut commencer.

Exemple:

Ici répartiteur M.A., conducteur de la machine électrique n° j'écoute, over.

5. Ordre de priorité III.

(demande d'instructions, échange de machine, appel du dépanneur, essai radio, etc...)

Attendre toujours 5" après la dernière communication en cours afin d'être certain de ne pas émettre simultanément avec un autre poste.

Exemple :

Ici machine électrique 123.062 pour train 26334; essai radio, over.

Réponse : Répartiteur M.A., machine électrique 123.062, compris OK OUT.

Recommandations.

1. Essais radio.

Le conducteur fera un essai de radio à chaque prise de service sur la locomotive ainsi qu'à chaque terminaison de service (avant de mettre le poste hors service).

Si la prise ou la fin de service ont lieu hors de la zone d'écoute (Anvers-Nord - Bruxelles - Louvain), l'essai aura lieu dès que la hle rentre ou sort de cette zone.

2. N'oubliez pas de dire "OVER" après chaque émission (avant de lâcher le bouton). De ce fait vous invitez votre correspondant à répondre.

3. C'est le poste fixe (Répartiteur M.A. ou Dispatching) qui met fin à la conversation en prononçant le mot "OUT".

4. Lorsqu'on reçoit un message, on répète toujours au moins la dernière partie et les chiffres avant de prononcer "COMPRIS O.K.".

5. Si l'on n'a pas compris une partie du message, il faut prononcer les mots "REPETEZ - REPEAT (riepite); OVER".

(Surtout ne pas utiliser la négation : pas compris).

Résumé.....

OVER = à vous de parler, j'écoute.

OUT = terminé, je n'attends plus de réponse (le cas échéant ; je coupe la radio)

O.K. = compris votre message (OK OVER ou OK OUT).

REPEAT = veuillez répéter votre message, je n'ai pas compris (repeat over).

DIRECTION M.A.
Bureau 22-33
Section 2
Tr 3266
N° 223.4.2
LI/CL

Bruxelles, le 31 décembre 1971.

Distribution :

203 - 213 - 214 (3,4,5,7,14,25A,25B,26A.
215 (

CONSIGNE RADIO PYE - LIGNE 96 : ZONE BRUXELLES-MIDI - SOIGNIES.

(Locomotives 2221 à 2226, 2228 à 2235 et 2237; 1501 à 1504)

Cette consigne remplace nos consignes des 29.9.71 et 30.11.71.

1. Mise en service.

- la radio doit toujours être en service dans la cabine de conduite occupée, même en dehors de la zone Bruxelles-Midi - Soignies.
 - provisoirement le poste sera alimenté via un micro-switch placé sur le robinet à 3 voies des pantographes (hle série 22) ou via un contact du sectionneur de mise à la terre SMT (hle série 15).
- L'équipement radio est donc mis automatiquement en service ou hors service en même temps que la locomotive.

Il est rappelé qu'à l'abandon de la locomotive, les prescriptions réglementaires doivent être intégralement suivies : le robinet à 3 voies doit être fermé sinon la batterie se déchargera.

- dès la prise de service, l'interrupteur de sélection (dans l'armoire de la cabine I) doit être tourné sur I ou II correspondant à la cabine occupée.
- Par cette opération, la lampe *verte* s'allume sur le boîtier radio de la cabine occupée. (sur l'autre boîtier s'allume la lampe jaune).
- le sélecteur du boîtier doit se trouver sur le canal 5.

2. Utilisation.

Provisoirement le conducteur ne peut se mettre en rapport qu'avec le répartiteur M.A.

- a) Si le conducteur est appelé par le répartiteur M.A., l'appel sera entendu via le haut-parleur.
- Pour répondre, le conducteur décrochera le cornet, enfoncera le poussoir du cornet et parlera comme pour une communication téléphonique. Tant qu'il enfoncera le poussoir la voix de l'appelant sera entendue via le cornet et non via le haut-parleur. En même temps, la lampe rouge s'allumera sur le boîtier.

- b) Si le conducteur veut appeler le répartiteur M.A., il appuiera un instant sur le bouton vert "MA", attendra via le haut-parleur la réponse du répartiteur et décrochera ensuite le cornet. Pour parler, il procédera comme expliqué au a) ci-dessus.

3. Appels.

Au stade actuel, le conducteur ne fera qu'un appel dans les cas suivants :

- a) en cas d'incident, d'accident ou de détresse (livret Hit, 3. VII) ;
- b) à titre d'essai, depuis un endroit quelconque dans la zone Bruxelles-Midi - Soignies (mais de préférence entre Hal et Soignies), dès que la sécurité de conduite le permet.

Le conducteur fera l'appel de la façon suivante :

" Essai radio - essai radio - ici locomotive n° ----- avec train n° ----- à ----- OVER "

Le répartiteur répondra :

" Répartiteur M.A. - locomotive n° ----- avec train n° ----- à ----- OK - OUT "

Si le conducteur ne reçoit pas de réponse après le 2e appel, il le mentionnera au livre de bord sous la forme suivante :

" fait appel - pas de réponse "

Lorsque le conducteur constate une avarie ou une anomalie quelconque à l'équipement radio, il fait également mention de ces constatations au livre de bord.

Le répartiteur M.A. prend note des communications dans le livre spécialement prévu à cet effet.

Désormais le conducteur n'est plus obligé de faire un appel quand il occupe ou quitte une locomotive à Bruxelles-Midi ou à Forest.

4. Termes à employer.

OVER à vous de parler, j'écoute
 OK compris
 REPEAT (ripît) pas compris, répétez, s.v.p.
 OUT fin de la communication.

Nouvelles des Chemins de Fer Luxembourgeois

Accident grave à Luxembourg-Sud le 24/03/81

Vers 23h35, le train de voyageurs AeAe 6992, composé des automotrices électriques (abréviation CFL Ae) 254 et 253 a déraillé. La cause en est la confusion de numéros de train lors des annonces téléphoniques entre les postes de Berchem et de Luxembourg-Sud. Par ce fait, l'aiguille d'entrée fut abordée à une vitesse trop élevée. Suite à la confusion de deux numéros de train qui se ressemblaient, le train 6992 précité fut dirigé par erreur vers le secteur Luxembourg-Triage par une aiguille prise par la pointe, en position "voie déviée". Alors qu'en cette position, elle ne peut normalement être franchie qu'à 30 km/h, elle fut abordée par les automotrices à une vitesse de 100 km/h. Le déraillement fut très spectaculaire, mais ne fit que des blessés légers. Les dégâts matériels furent, eux, très importants. Si, l'Ae 253 fut réparée aux ateliers de Luxembourg et rapidement remise en service, l'Ae 254, elle, est gravement avariée et hors d'usage pour une période prolongée.

Afin de pouvoir assurer toutes les prestations prévues par Ae, les CFL ont pris en location l'Automotrice SNCF Z 6169 du dépôt de Paris La Chapelle. Cette automotrice à trois éléments (alors que le matériel CFL, de conception analogue, n'en compte que deux) est arrivée à Luxembourg le 31/3/81 et est en service depuis le 6/4/81, principalement sur la ligne Luxembourg-Esch-Pétange.

Travaux décidés par le Conseil d'Administration des CFL en sa séance du 16/2/81

- construction d'un souterrain pour voyageurs en gare de Bertrange-Strassen (ligne 5 Luxembourg-Arlon) dans le cadre de la suppression d'un passage à niveau. Le trafic routier passera par un pont actuellement en construction.
- redressement de la voie entre Livange et Bettembourg (ligne 6 Luxembourg-Thionville) sur une longueur d'environ 1 km avec construction d'un nouveau pont sur l'Alzette. Ces travaux permettent d'éliminer une courbe difficile avec rayon faible et grand surhaussement des voies. Dans cette courbe, le PN 5, à signalisation automatique, sera en même temps supprimé.

Travaux d'électrification de la ligne 7 Luxembourg-Pétange (direct) La mise en service a eu lieu pour l'horaire d'été 1981.

Centième anniversaire de la ligne Kautenbach-Wiltz

Il s'agit du reste de l'ancienne ligne Kautenbach - Benonchamps - Bastogne. C'est une ligne à voie normale, à simple voie, essentiellement parcourue par des autorails doubles Westwaggon (N° 201 à 208) en service voyageurs et par deux paires de trains de desserte marchandises depuis Ettelbrück (du lundi au vendredi). Vitesse : 50 km/h. Longueur : 9,4 km.
Les festivités de l'anniversaire se sont déroulées durant la semaine du 30 mai au 8 juin 1981.

nouvelles de la SNCV

Groupe des Deux FlandresL'accident de Raversijde

La presse a largement fait écho à l'accident survenu sur la ligne du Littoral le mardi 7 avril 1981 vers 16H30. En vue d'un voyage de promotion organisé par les usines BN pour une délégation du Costa-Rica, conduite par l'Ambassadeur, deux nouvelles motrices avaient été mises en service : la 6102, actuellement portée à 3 caisses (la caisse centrale provenant du prototype 6000 et ne comportant des portes que d'un seul côté), et arborant une livrée de circonstance (avant orange, côtés gris-crème avec bandes obliques orange et bleu), et la 6103. On notera que ces deux motrices sont théoriquement destinées au réseau de Charleroi (portes des deux côtés), mais sont actuellement en essais au Littoral.

Donc, au cours du voyage d'essais du 7 avril, les deux trams précités avaient été engagés, l'un derrière l'autre, en direction de La Panne. A Raversijde, le deuxième tram heurta avec violence le premier, qui se trouvait à l'arrêt.

A l'opposé de certains journalistes qui évoquaient une erreur d'aiguillage, nous ne pouvons que relever une erreur humaine de conduite : sans doute une distraction du conducteur du moment...

Les dégâts matériels aux deux motrices sont assez conséquents. Côté passagers, on a relevé deux blessés graves : l'Ambassadeur du Costa-Rica et le Directeur de BN, sans doute tous deux très à l'avant de la seconde motrice !

Renseignements généraux (extraits du rapport du Conseil d'Adm.)La SNCV au 31/12/80 (réseau ferré)

* LE RESEAU

- longueur totale des lignes ferrées exploitées directement : 200,004 km. Toutes les lignes sont à traction électrique et à écartement métrique. Elles sont exclusivement ouvertes au trafic des voyageurs : - Flandre Occidentale : 67,823 km
- Hainaut : 132,181 km

- longueur exploitée par la SA pour l'Exploitation du Chemin de Fer Vicinal du Groupe des Grottes de Han : 5,4 km.
Traction par automotrices diesel, ligne exclusivement ouverte pour le transport des voyageurs pendant la saison touristique.

* NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTES EN 1980

- services électriques : 14.125.000
- services par automotrices : 262.000

* KM PARCOURUS EN 1980

- services électriques : 4.483.000 km
- services par automotrices : 30.000 km

* MATERIEL ROULANT

- acquisitions en 1980 : 1 train routier
1 draine pour contrôle scientifique et régulier de la voie
2 motrices articulées prototypes
- transformations par l'atelier de Jumet : 6 motrices SJ

- désaffectations : 5 voitures de remorque
- effectif : 2 trains routiers
 - 5 locomotives
 - 9 autorails et tracteurs
 - 1 draisine de contrôle
 - 2 voitures motrices articulées.
 - 174 motrices électriques voyageurs
 - 8 motrices électriques de service
 - 124 voitures de remorque
 - 126 wagons divers (haussettes, plats, fermés, spéciaux)

* SOUS-STATIONS

- mise en service de la sous-station de Nieuport, et d'un second groupe à Middelkerke
- installation et mise en service d'une sous-station déplaçable à Lodelinsart (Bon Air)
- en cours : travaux relatifs à l'installation de 3 sous-stations déplaçables de 2 groupes chacune à Raversijde, Zeebrugge et Ostende, et de 3 sous-stations d'1 groupe chacune à Lombarsijde, La Panne et Wendune.
- en commande : 10 nouvelles sous-stations déplaçables pour le groupe de Hainaut pour renforcer l'axe La Louvière - Binche - Charleroi.

Prévisions pour l'année 1981 (installations fixes)

Voies

Indépendamment de l'achèvement des travaux déjà en cours en 1980, le renouvellement, avec renforcement de profil, des sections suivantes est prévu :

| | |
|--|----------|
| traversée partielle de la ville d'Ostende | 0 km 600 |
| Blankenberge (station à Duinse Polders) | 2 km 300 |
| rue Vanromme, à Carnières (travaux communaux) | 1 km 000 |
| rue Scoumanne, à La Louvière (travaux communaux) | 1 km 000 |
| traversée de Marchienne | 3 km 100 |

De nouvelles poses sont également prévues. Elles résultent, en général, de travaux réalisés par des administrations publiques et concernent les sections suivantes :

| | |
|--|----------|
| Lombardsijde (Duinendoorp) | 1 km 500 |
| Nieuport (Elisalaan) | 1 km 850 |
| Forchies-la-Marche (nouvelle ligne S.N.C.B.) | 0 km 800 |

réalisation d'un peigne provisoire de voies au nouveau dépôt de Jumet.

Dans le cadre du réseau de métro léger de Charleroi, est prévue la construction, tout au moins partielle, des sections suivantes :

| | |
|---|----------|
| boucle des Beaux-Arts | 1 km 500 |
| station «Piges» - Dampremy - chaussée de Mons | 1 km 700 |
| Monceau (rue du Moulin) - Fontaine-l'Evêque | 4 km 000 |

Les marchés visant au renouvellement des voies de la partie restante des lignes du Littoral, entre Middelkerke et La Panne, seront adjugés en 1981.

De plus, la S.N.C.V. contribue à la réalisation, à Jumet, d'un circuit d'essais de 2 km environ du tramway automatisé urbain (T.A.U.) et ce, à la demande du «Centre de Recherches Technologiques du Hainaut» (C.R.T.H.).

Enfin, suite aux réformes de structure, le démontage des sections suivantes est envisagé en 1981:

| | |
|--|----------|
| Charleroi: boucle de la prison | 0 km 700 |
| Asse (Ten Berg à station) | 0 km 500 |
| Sint-Martens-Lennik (station à village) | 0 km 800 |
| Bruxelles: rue Piers | 0 km 600 |
| Bruxelles (rue Reper Vreven) – Wemmel (station) | 2 km 800 |
| divers tronçons de la ligne Bruxelles – Grimbergen | 9 km 700 |

Equipement électrique

Installations d'éclairage et de force motrice

Des installations d'éclairage et de force motrice sont prévues dans divers dépôts, notamment à:

Bressoux, Ohey, Lanaken, Leerbeek (cour), Bree, Bassenge, Sint-Lievens-Houtem, Tirlemont, Florenville, Oreye et Ypres.

Sous-stations de traction et postes de transformation

Installations et mise en service de tout ou partie des dix sous-stations déplaçables commandées pour le groupe du Hainaut;

renouvellement de 25 armoires de feeder pour les sous-stations de traction du Littoral et du Hainaut;

aménagement de nouvelles cabines de transformation à Dilbeek, administration centrale (rue Belliard) et Louvain;

pour le réseau du métro léger de Charleroi, la réalisation d'un réseau de nouvelles sous-stations de traction avec poste de conduite centralisé des énergies sera adjudgée en 1981.

Equipement aérien

Les travaux de renouvellement avec renforcement de l'équipement aérien, déjà en cours en 1980, seront achevés en 1981.

De tels travaux seront en outre exécutés sur les sections:

| | |
|---|-----------|
| Ostende – Raversijde et Nieuport (Kattesas) – Oostduinkerke | 11 km 000 |
| Charleroi (chaussée de Bruxelles) – Gosselies (Calvaire) | 5 km 800 |

ainsi que sur certaines autres sections où est prévu, soit le renouvellement, soit une nouvelle pose de voies, à savoir:

Blankenberge (station à Duinse Polders), Carnières (rue Vanromme), La Louvière (rue Scoumannel, traversée de Marchienne, Lombardsijde (Duinendorp), Nieuport (Elisalaan), Forchies-la-Marche et Jumet (dépôt).

Les travaux d'équipement aérien iront également de pair avec ceux de la pose de voies des sections du métro léger de Charleroi.

Enfin, le marché visant au renouvellement de l'équipement aérien du Littoral, entre Oostduinkerke et La Panne, sera adjudgée en 1981.

Groupe du Hainaut

Aperçu de la situation des travaux d'infrastructure (au 8/6/81)

- * LIGNE 90 : Charleroi (Eden) – Anderlues – Binche – La Louvière
- A Marchienne-au-Pont, à hauteur des usines Providence, renouvellement complet de la voie vers Binche. Les trams circulent à voie unique (avec signalisation) sur l'autre voie. L'entre-rails de la nouvelle voie est macadamisé. Les travaux se prolongeront sur la section comprise entre la pont SNCB (ligne 124) et le grand magasin "GB" (pose de la signalisation provisoire).

- pré-métro section sortie Marchienne-au-Font à Fontaine l'Evêque : l'infrastructure avance remarquablement : on voit déjà la configuration de certaines stations. La pose des poutrelles de la ligne aérienne est incorporée dans le génie civil.
- à Fontaine l'Evêque, par suite des travaux du pré-métro, la voie unique en direction d'Anderlues à partir du carrefour Nouveau Philippe a été remplacée depuis le 8 avril 1981 (dès la sortie) par deux voies situées de chaque côté de la chaussée. La circulation automobile est interdite au centre de celle-ci.
- section Anderlues (Monument) à Binche : la presque totalité de la nouvelle voie est posée. Rien n'est effectué pour la ligne aérienne.
- Binche : la nouvelle voie est posée pour l'ensemble de l'itinéraire. Les travaux de finition sont en cours à proximité au passage à niveau de la SNCB. La boucle de la gare n'est plus raccordée. On s'étonnera que l'on n'ait pas profité de ces travaux pour prolonger la double voie de la poste à ce passage à niveau. Le placement des transversales de ligne aérienne a débuté.
- section Binche - La Louvière : la voie est posée sur l'intégralité du parcours sauf à La Louvière (Gazomètre) où le triangle curviligne et la jonction sont en cours de réalisation. La Ligne aérienne est montée entre Binche (cimetière, à la sortie de la ville) et La Louvière (Gazomètre) exclu.

* LIGNE 80 : section Courcelles (Trieux) - Trazegnies

La voie est complètement renouvelée en chaussée ; celle-ci est aussi complètement neuve. Il n'y a pas eu de modification de tracé, celui-ci demeurant sur la partie gauche de la chaussée (direction Trazegnies) sans précaution particulière. Le raccordement n'est toutefois pas encore réalisé à Courcelles Trieux avec l'ancienne voie.

La pose des poutrelles de ligne aérienne a débuté à proximité du PN n° 35 de la ligne SNCB 249.

Rappelons que la circulation des trams est interrompue sur cette section depuis le 19 mars 1980.

* LIGNE 63 : section Souvret - Forrières à Fontaine l'Evêque

Suite à la création de la nouvelle ligne SNCB 112 entre Monceau et Piéton (voir par ailleurs dans ce numéro), le tronçon Forchies (garage) à Forchies (centre) de la ligne de tram doit être détourné à hauteur du site propre de Forchies pour passer sur un pont routier. A partir de ce pont, la ligne de tram effectuera un "S" prononcé pour suivre la nouvelle ligne SNCB sur quelques centaines de mètres.

La voie est actuellement posée sur le pont et en cours de pose sur le nouveau site propre. A cet effet, depuis le 4 mai 1981 (dès la sortie), la circulation des tramways a été interrompue entre Souvret (cité du Stoquy) et le terminus de Fontaine l'Evêque. Un autobus de substitution est mis en marche sur cette section. A noter que le terminus actuel de la ligne 63 à Stoquy ne comporte pas d'évitement : la signalisation SNCV a dû être adaptée en conséquence. Voie et ligne aérienne ont été arrachées sur l'ancien site propre. La durée prévisionnelle des travaux est de deux mois (espoir...)

Le viaduc d'Ecaussinnes et la ligne vicinale Nivelles - Soignies.

Dans l'entre-deux-guerres, la SNCV entama la construction d'une nouvelle ligne vicinale, devant relier Nivelles et Soignies par les villages de Monstreux, Bornival, Feluy, Ecaussinnes et Naast. Les travaux de terrassement, y compris la construction de nombreux ouvrages d'art, étaient poussés très loin, et même achevés sur d'importantes sections entièrement en site propre, comme la section Nivelles - Feluy (La Rocq), par la vallée de la Thines, sous-affluent de la Sennette. Ce tracé est bien visible dès le pont ferroviaire de la ligne 141, à la sortie Ouest de Nivelles, où il se détache de la N49 Eraine-le-Comte - Nivelles, passe au nord de celle-ci et la traverse au lieu-dit "La Borne", avant de rejoindre le village de Monstreux à travers prés. L'emplacement d'une gare vicinale se devine le long de la Thines, au nord-ouest du centre. Le tracé, toujours en site propre dans la vallée, rejoint ensuite le lieu-dit "Moulin Pierard", dessert Bornival par le sud, et passe alors en Hainaut en traversant la Thines sur un pont en pierre naturelle ; ce parcours est jalonné par plusieurs ponceaux en maçonnerie, permettant le passage d'une prairie à l'autre. Ensuite la ligne franchit une route locale au moyen d'un joli viaduc à trois arches (dont une en mauvais état) en pierre naturelle et "frappé" du sigle CV, aborde une forte courbe vers le sud et longe l'ancien canal Ronquières - Seneffe depuis l'écluse n°24 jusqu'aux abords du Château de La Rocq, sur le territoire d'Arquennes, où se perd toute trace de la ligne, à l'exception d'un pont typiquement vicinal, à l'entrée du domaine du château. Il ne reste aucun témoin visible d'éventuels terrassements jusqu'aux Carrières de Scouffleny, près d'Ecaussinnes-Lalaing, d'où partait jadis un raccordement à voie normale en empruntant le tracé vicinal projeté et le grand viaduc de la vallée de la Sennette à Ecaussinnes-d'Enghien, de construction vicinale, pour rejoindre la gare d'Ecaussinnes-Carrières, cette fois en accollement le long de la chaussée ; ce raccordement, hors service vers 1960, fut démonté quelques années après. D'Ecaussinnes-Carrières à Soignies, aucune trace visible d'un éventuel tracé vicinal.

Enfin, éventualité non confirmée, il semblerait que la voie vicinale ait été posée de Nivelles à Monstreux. En tout cas, la carte Michelin mentionnait une section de ligne de Nivelles à La Borne (1), tandis que la carte topographique de l'IGM (2) indiquait clairement un bout de voie vicinale au départ du pont ferroviaire de la ligne 141. Le coffrage du viaduc à trois arches entre Bornival et le canal étant resté creux jusqu'à ce jour, il semble de ce fait qu'aucune voie ait jamais été posée au-delà de Monstreux. Les travaux auraient été interrompus par les hostilités de 1940, pour ne jamais être repris par après. Si le viaduc près du canal est inaccessible, celui d'Ecaussinnes fait actuellement partie d'un chemin pédestre, aménagé en promenade piétonnière.

P.J.

(1) Carte Michelin au 1/200.000, éditions de 1948 et de... 1965 !

(2) Carte au 1/25.000 (feuille 39/5-6) ou au 1/10.000 (feuille 39/6), éditions de 1961, où le tracé de Nivelles à La Rocq est nettement visible!

RAPPEL

A toute correspondance nécessitant une réponse, il est indispensable de joindre un timbre à 9 FB (ou un coupon-réponse international). Notre budget limité ne nous permet pas de répondre dans d'autres conditions. Merci de votre compréhension.

transports urbains

Le réseau de la STIB à l'horizon 1985

Grâce à l'amabilité du service de Presse de la STIB, nous reproduisons ci-après un exposé très récent de Monsieur Lombart, un des dirigeants de cette société. Il fait le point sur les projets d'extension du réseau ferré bruxellois de transports en commun d'ici 1985.

L'évolution des travaux entrepris dans divers secteurs de l'agglomération bruxelloise permet de schématiser sans toutefois l'affiner le réseau S.T.I.B. à l'horizon 1985. Nous traitons ci-dessous séparément les principaux axes :

1. Axe Est-Ouest (ligne de métro n° 1)

D'ici à fin 1985, les tronçons suivants seront progressivement mis en service :

a) 8 mai 1981 :

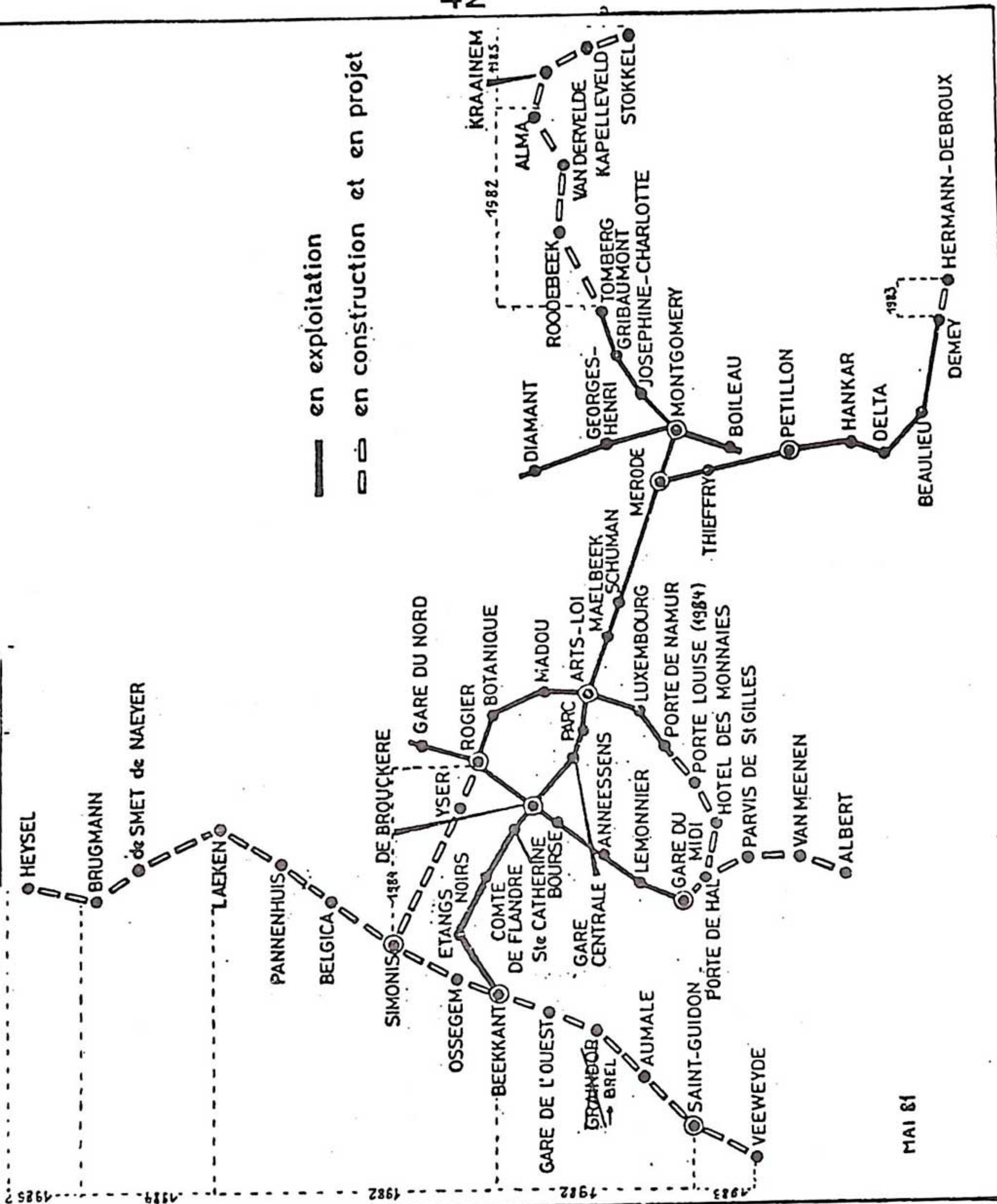
le tronçon compris entre le Canal et Beekkant permettant la mise à la disposition de la population des stations Comte de Flandre, Etangs Noirs et Beekkant.

Ce prolongement engendre un raccourcissement des itinéraires des lignes d'autobus n° 85 et 87 limités à la station Beekkant, celui de la ligne n° 89 à la station Comte de Flandre. Nous retrouvons une situation analogue à celle que nous avons connue en 1976 avec les lignes d'autobus n° 27 et 30, dont les itinéraires ont été limités à la station Tomberg.

b) avril-mai 1982 :

le tronçon compris entre Tomberg et l'Hôpital Universitaire de l'U.C.L. à Woluwe-Saint-Lambert et comprenant les stations Roodebeek, Vandervelde et Alma.

D'où modifications suivantes des itinéraires des lignes de surface :



VOIES ETROITES LUXEMBOURGEOISES

L'Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg, BP 40, L- WALTERDANGE annonce la publication, en automne 81, d'une brochure de + 50 pages avec au moins 30 photos, et consacrée aux Voies ferrées luxembourgeoises ETROITES (3e de la série sur le rail luxembourgeois)..

Une souscription au prix préférentiel de FB 225 est ouverte jusqu'au 15 sept. 81 au compte Luxembourg 16361-65 de l'organisme précité.

- la ligne d'autobus n° 27 faisant double emploi avec la ligne de métro sera supprimée ;
- l'itinéraire de la ligne n° 30 sera limité à la station Vandervelde ;
- la ligne n° 29 qui assure la liaison entre le quartier Hof-ten-Berg et le centre de la ville verra son itinéraire dévié par la station Roodebeek ;
- l'itinéraire de la ligne n° 42 sera prolongé depuis le carrefour boulevard de la Woluwe - avenue Paul Hymans, par le boulevard de la Woluwe vers Kraainem.

c) septembre-octobre 1982 :

Tronçon Beekkant - Saint-Guidon (place de la Vaillance) comprenant les stations Gare de l'Ouest, Brel, Aumale, Saint-Guidon.

Ce prolongement d'itinéraire provoquera la suppression de la branche Ouest de la ligne d'autobus n° 76 desservant entre autres, les rues de Birmingham et d'Aumale et une restructuration des lignes d'autobus desservant ces quartiers de la commune d'Anderlecht.

d) septembre - décembre 1982 :

Tronçon Beekkant - Laeken (place Emile Bockstael) comprenant les stations Osseghem, Simonis, Belgica, Pannenhuis et Laeken.

Ce prolongement d'itinéraire n'engendrera pas de modifications importantes du réseau de surface mais soulagera la desserte des lignes de tramways n° 18 et 32, ces deux lignes contactant le métro à la station Belgica.

e) avril 1983 :

Mise en service de la station Herrmann Debroux permettant une meilleure liaison avec les lignes d'autobus n° 34, 42, 51, 71 et 96.

f) septembre 1983 :

Mise en service de la station Veeweyde.

g) septembre 1984 :

Prolongement de l'itinéraire de la ligne n° 1 sous le boulevard Emile Bockstael en direction du Heysel et mise en service des stations de Smet de Naeyer et Brugmann.

h) septembre 1985 :

Prolongement de l'itinéraire de la ligne n° 1 depuis l'U.C.L. (station Alma) vers Stockel et mise en service des stations Kapelleveld, Kraainem et Stockel.

À cette occasion, les itinéraires des lignes d'autobus n° 28 et 36 seront vraisemblablement prolongés jusqu'à la station Stockel.

Il se peut qu'à cette période, la ligne de métro soit également prolongée jusqu'au Heysel de façon à desservir les palais des expositions et le stade.

2. Axe Petite Ceinture (ligne n° 2)Septembre 1984 :

Station Simonis : desservie par les tramways des lignes n° 19 et 103.

Station Louise : desservie par les tramways des lignes n° 18, 19, 101, 102, 103.

Si la desserte de la station Simonis par les lignes de tramways n° 19 et 103 ne pose pas de problèmes au point de vue itinéraire, cela n'est guère le cas pour les lignes n° 18 et 32 qui, actuellement à la sortie du tunnel "Petite Ceinture" virent à gauche pour emprunter le goulet de l'avenue Louise et l'avenue Louise pour la ligne n° 32, la chaussée de Charleroi pour la ligne n° 18.

Afin de permettre à la ligne n° 18 d'utiliser les axes souterrains de la "Petite Ceinture" et d'y accéder via la trémie établie avenue Henri Jaspar à hauteur de la rue de la Victoire, l'itinéraire de cette ligne sera dévié à partir de la place Paul Janson par la rue de la Victoire jusqu'à l'avenue Henri Jaspar.

Quant à la ligne n° 32, elle sera soit limitée à la place Poelaert (rebroussement possible grâce aux voitures bidirectionnelles) soit fusionnée avec la ligne n° 94 qui verra son itinéraire prolongé depuis la place Marie-José jusqu'à la place Léopold Wiener.

3. Axes Nord-Midi (ligne n° 3) et Grande Ceinture (ligne n° 5)

L'état d'avancement des études et les répartitions des crédits annuels disponibles ne nous permettent pas, aujourd'hui, d'analyser les diverses modifications qui interviendront progressivement dans l'exploitation de ces deux axes prémetro ou métro léger.

4. Réseau tramways

a) Ligne n° 103

Il est envisagé, dans les prochains mois, de prolonger l'itinéraire de la ligne de tramways n° 103 depuis le C.F.R.I.A. vers l'Hôpital Erasme en empruntant la herse centrale de la route de Lennik.

Une étude est d'autre part entreprise pour desservir l'Hôpital Universitaire du Laarbeekbos via les avenues de Jette et de l'Exposition.

- b) En plus des modifications évoquées ci-dessus et liées à l'extension du réseau métro, de nombreux changements de tracés de lignes de tramways et d'autobus ont été approuvés par le Conseil d'administration et soumis à autorisation auprès du Ministère des Communications.

Ceux-ci sont guidés par des études socio-économiques qui tiennent compte aussi bien de la demande de population à desservir, que d'implantations d'industries, d'écoles, centres commerciaux et autres activités urbaines.

Un programme est établi chaque année et il est donné, ci-dessous un aperçu des demandes d'autorisation introduites auprès dudit Ministère, au début de l'année 1981.

Les Ambulants Postaux de René Jacob (éditions CFEB)
 Le CFEB rappelle cette édition à votre bonne attention. Il s'agit de l'histoire des ambulants postaux belges, accompagnés de diagrammes de voitures postales, de fac-similés de cachets postaux et de photos.
 Un domaine original de l'histoire ferroviaire.
 En vente au prix de 175 FB envoi compris au CCP 000-0067855-52 de CFEB à 4800 Verviers.

| Ligne n° | Programme | Modification proposée | Observations |
|---|-----------|---|---|
| 18 (T) Fort-Jaco - Heysel | 1981/a | déviation par l'avenue Jean Sobieski | Circulation plus rapide que dans les rues étroites (Emile Wauters, Reper-Vreven, Félix Sterckx, Ernest Salu). |
| 19 (T) Grand-Bigard - place Saint-Denis | 1981/a | prolongement jusqu'au boulevard de la 2e Armée britannique | Suppression des manœuvres des tramways place Saint-Denis et création d'une nouvelle correspondance avec la station de chemin de fer "Forest-Sud". <u>L'autorisation a été sollicitée en juin 1979.</u> |
| 55 (T) Place de la Paix - avenue du Silence | 1978 | prolongement jusqu'au Moensberg | <u>L'autorisation a été sollicitée en juin 1979.</u> Ce prolongement permettrait de supprimer les manœuvres de refoulement au carrefour chaussée d'Alseberg - avenue du Silence. |
| 81 (T) Centenaire - square Maréchal Montgomery | 1981/a | déviation par l'avenue Jean Sobieski | Circulation plus rapide que dans les rues étroites (Emile Wauters, Félix Sterckx, Ernest Salu). |
| 93 (T) Schaerbeek sta- tion - place Georges Brugmann | 1981/a | déviation entre la place des Palais et la rue Washington, par les rues de la Régence et Quatre-Bras, l'avenue Louise et la rue du Châtelain | - Circulation plus fluide que dans les rues étroites à grande circulation (Trône, Livourne). - Création éventuelle d'un sens unique avec couloir à contresens pour les autobus, rue du Luxembourg. |

Carnet familial

Une petite fille est née le 17 décembre 1980 chez Brigitte et Alain Tenaerts, à qui le GTF asbl présente toutes ses félicitations.

NOUVELLES DE LA S.T.I.B.

- * Du 15/01/81 (8 heures) au 20/1/81 (15h.), suite à un effondrement d'égoûts Ch. de Bruxelles :
 - L.52 détournée entre Wielemans et Sq. O. Denis via L.58.
 - L.19 détournée depuis Wielemans --> boucle Rue de l'Imprimerie (dépôt Av. du Roi - terminus) et retour vers Barrière de St Gilles.
 - Bus navette entre Pl. Wielemans et Pl. St Denis.
- * Le 25/1/81, suite aux travaux R.T.T. Place Vanderkindere, L.90 détournée de début à fin service via Av. Hippodrome, Place Flagey et L.81 jusqu'à Barrière de St Gilles (avec passage sur la voie unique de la Place Van Meenen).
- * Le 5/2/81, grève générale des S.T.I. et S.N.C.V.. Seul le métro ligne 1 a roulé mais avec de nombreuses petites interruptions dues à des interventions de grévistes sur les voies.
- * Le 6/2/81, une violente collision frontale s'est produite Av. du Roi Soldat, entre la 103/7906 et la 46/8653. Interruption de + 55 minutes.
- * Du 11/2/81 au 25/2/81 inclus, suite à des travaux de pose de voies Ch. de Gand, la L.62 roule à voie unique (avec signaux de protection) de la Ch. de Gand (Mettewie) à la Ch. de Gand (Schweitzer), soit + 400m. de voie unique. (première phase).
- * Le 2/3/81 (toute la journée) et le 3/3/81 (jusqu'à 9h.) grève générale de la S.T.I.B.. Le métro L1 a roulé normalement à partir du 2/3/81 (10h) ainsi que les L39/44 qui ont roulé ces 2 jours à 100%.
- * Depuis le 11/3/81, les 7800 affectées à la L.55 sont passées sur la L.101 (dépôt Av. du Roi) afin de permettre, si nécessaire, l'exploitation de navettes avec voitures bi-directionnelles dans l'axe Petite Ceinture.
- * Du 13/3/81 au 31/3/81 inclus, seconde phase de voie unique Ch. de Gand sur L.62 sur une longueur de + 600 m. entre Av. de Koekelberg et Rue de Bruges (suite des travaux routiers et V.T.).
- * Le 16/3/81, présentation officielle de la 7786 à la presse.
- * En mars 1981, construction sur la plaine de la Rue Vandermeeren d'un peigne de voies destiné aux V.T. en remplacement de l'Usine Centrale dont l'accès est désaffecté suite aux travaux métro. Mise en service en mai 1981.
- * Horaires pré-vacances sur tout le réseau du 13/4/81 au 28/6/81.
- * La voie unique de la Pl. Van Meenen (sur L.81 suite travaux métro) à pris fin ce 7/4/81 (à fin service).
- * Suite à un accident grave sur le chantier métro Av. de la Toison d'Or (Station Louise), un ouvrier fut enseveli à plusieurs mètres sous terre (décédé). De ce fait, les Lignes 18-19-32-101-102-103 ont été détournées de la manière suivante :
 - le 8/4/81, de 20h. à fin service
 - le 9/4/81, de 10h. à fin service
 - le 10/4/81, de début service à 8h.30 environ
 - L 101-102-103 départ Porte de Hal par Barrière, Place Janson, Ch. de Charleroi, Pl. Louise, Rue de la Régence, Rue Royale, Eglise Ste Marie (ensuite un tram sur deux Pl. Liedts ou Pl. Hiel).
 - L.19 entre Porte de Hal et Rue de Ribeaucourt via L.101 Midi-Porte de Ninove et L.102 Pl. Duchesse - Rue de Ribeaucourt.
 - L.18-32 depuis Pl. Louise comme L. 101-102-103 vers Pl. Liedts ou Pl. Hiel. Du côté Nord de la ville, les 18-32-103 roulaient entre le Heysel et le dépôt de Molenbeek (terminus). Les 101 faisaient $\frac{1}{2}$ tour Pl. de Ninove.

Ces détournements étaient compliqués du fait des mises hors service des liaisons Place Louise et Place de l'Yser suite aux travaux du métro. Des dizaines de bus navettes ont circulé sur la petite ceinture.

* En avril 1981, démontage de la boucle de la Place Wielemans-Ceuppens.

* Essais de la 6106 à Bruxelles.

Afin de tester le comportement du nouveau véhicule (motrice articulée pour la S.N.C.V.) construit par La Brugeoise sur une voie à écartement normal, la motrice 6106 a été munie des bogies adéquats, c'est-à-dire du type "Manille" et elle a été transportée à Bruxelles pour y circuler sur le réseau de la S.T.I.B., sur le tronçon de la ligne 44 compris entre Woluwé et Tervuren.

Vu la largeur du véhicule (2,50m), sa circulation n'était permise que lorsqu'aucun autre convoi n'était à croiser ; ceci explique que ses activités à Bruxelles ont été principalement nocturnes.

Pour toutes les dates citées par après, il faut comprendre, sauf exception : "la nuit du jour en question au jour suivant".

L'arrivée à Bruxelles, prévue pour le début avril, a été retardée pour une cause non connue ; toutefois il ne serait pas étonnant qu'il y eut existé une relation entre celui-ci et le tamponnement qui s'est produit à Raversijde le 7 avril entre la 6102 portée par trois caisses et la 6103.

Prévu pour le 16 avril, le transfert à Bruxelles a dû être reporté, des problèmes techniques empêchant le chargement de la voiture à Bruges.

Finalement, c'est le 21 avril avant minuit, que la 6106, chargée sur un convoi de transport exceptionnel, a fait connaissance avec l'agglomération bruxelloise, et ce à L'Esplanade du Centenaire.

Après une petite cérémonie de bienvenue faite par les amateurs ferroviaires se trouvant sur place, le convoi, après avoir fait un crochet par l'Atomium afin de réaliser des photos hors du commun, à gagné le dépôt de Woluwé par le trajet suivant : avenue Van Praet, Boulevard Lambert (où il fut escorté jusqu'à la Place Meiser par un 23 barré rentrant au dépôt d'Ixelles), Chaussée de Louvain, Avenue du Tram (bien sûr !) et Boulevard de la Woluwe.

Les opérations de déchargement ont duré plus longtemps que prévu : à Bruges, il avait fallu souder des plaques en acier pour caler le véhicule sur la plate-forme, mais déssouder ces plaques pour libérer le véhicule ne s'est pas fait sans peine.

Dès la semaine suivante, les essais ont débuté, toujours de nuit bien entendu. Voici le programme de ceux-ci :

- 27/04 : Performances
- 28 et 29/04 : Confort - Vibrations - Roulis
- 4 - 5 et 6/05 : Confort - Vitesse - Vibrations - Roulis
- 7/05 : Bruits et contraintes

Le retour, prévu pour le 13 mai, s'est effectué en réalité le 14 mai.

Ce jour à 19 H., le tracteur S.T.I.B. numéro 363 "BR0" a déplacé la 6106 de la voie 1 à la voie 2 du dépôt. (Celle-ci avait déjà son pantographe démonté). Ce déplacement était nécessaire pour effectuer le chargement en ligne droite et celui-ci a commencé vers 21 H.. Toutefois il faut croire que la ligne droite n'était pas parfaite, car le premier bogie s'est empressé de retomber sur le sol. Devant cet incident, et afin de ne pas risquer de perturber les rentrées au dépôt des trams réguliers, les opérations de chargement ont été suspendues pour ne reprendre qu'après la fin du service.

* Les 25 et 26 avril 1981, suite aux travaux du métro Avenue Fonsny, les lignes 52-58-81-90 ont été détournée via la Porte de Hal/ Barrière. (Navette bus via avenue Fonsny).

* Le 8 mai 1981, prolongation de la L.1 métro vers Beekant avec 3 nouvelles stations (Comte de Flandre, Etangs Noirs, Beekant). A cette occasion, les lignes 85 - 87 ont été raccourcies à Beekant et la ligne 89 à Comte de Flandre.

Nouveaux horaires : 8/5/81 : lignes 1-27-28-30-34-36-39-42-44
9/5/81 : lignes 85-87-89.

A signaler : manifestations diverses de mécontentement des groupes Amis de la Terre, ARAV, etc. qui ont distribué de fausses cartes de tram et des livrets horaires pirates !.

- * Les travaux de pose de voies pour la prolongation du 103 de Ceria à l'hôpital Erasme ont débuté à la route de Lennik en mai 1981.
Au 30 mai 1981, 300 mètres de voies doubles sont déjà posées sur la route de Lennik.
Mise en service prévue pour la fin 1981.
Itinéraire prévu : depuis Ceria par Av. Gryson, Ch. de Mons. Bd Bracops, route de Lennik où sera établi un terminus (en tiroir).
- * Suite à un nouvel effondrement des égoûts de la Chaussée de Bruxelles, (voir période du 15 au 20 janvier 1981), le détournement des lignes 19 et 52 est à nouveau en vigueur ce lundi 1er juin 1981 et ce jusqu'à nouvel ordre.

J. Miren

F.G. Maral

D. Van Loock

LE RENOUVEAU DU TROLLEYBUS EN BELGIQUE ??

Depuis quelque temps, des bruits ont couru dans les milieux des transports en commun sur l'éventualité de réinstaller des trolleybus dans des villes belges, comme Liège, Anvers et Gand.

A Liège, les aménagements de la place St-Lambert, et la décision de créer une première ligne de tramways souterraine entraîneraient la conversion en trolleybus de plusieurs lignes d'autobus desservant la gare routière en sous-sol, le problème de la pollution étant ainsi ipso facto résolu, au grand soulagement du personnel de la STIL et de la SNCV, et pour un meilleur confort des usagers.

C'est, en fait, reconnaître l'avantage du trolleybus sur l'autobus par le biais justifié de la pollution, et d'une conséquence qui en découle, et qui est loin d'être négligeable: une diminution considérable de la consommation de produits pétroliers, par ailleurs de plus en plus chers et dont la fourniture devient de plus en plus précaire.

Les transports en commun ne peuvent, en tout cas, plus dépendre d'une éventuelle situation politique externe qui provoquerait la coupure de la "route du pétrole".

Lorsque les lignes de trolleybus, à Liège, furent progressivement remplacées par autobus dans les années '60, les prétextes les plus divers furent invoqués, depuis celui du rendement plus économique de la traction diesel jusqu'aux obstacles dus aux travaux urbains entraînant des modifications d'itinéraires avec aménagements des lignes aériennes. Le risque d'une crise d'énergie, déjà évoqué lors de l'affaire de Suez, n'effleura même pas ceux qui prirent cette lourde responsabilité. Nous n'allons pas polémiquer outre mesure sur ces décisions déplorables qui ne sont pas particulières à Liège.

Il est grand temps, par contre, de réexaminer l'installations de nouvelles lignes de trolleybus, en fonction des progrès apportés à ces véhicules, notamment par les Suisses et les Français, et qui font aujourd'hui du trolleybus un véhicule idéal pour la desserte des grandes agglomérations.

Car l'obstacle majeur, sur le plan de l'exploitation, et qui était celui de l'impossibilité de suivre un itinéraire dépourvu de lignes aériennes a été éliminé par la construction de véhicules bi-mode dont le rôle essentiel est, bien sûr, de circuler en traction électrique, mais qui possède un rôle secondaire, celui de circuler de façon autonome, à l'aide d'un moteur à combustion, auxiliaire, mais suffisamment puissant pour assurer une vitesse acceptable en milieu urbain. Bien entendu, dès cet instant, la pollution réapparaît lors de la mise en service du moteur à combustion, mais cette pollution est strictement limitée aux tronçons non équipés de lignes aériennes.

Elle sera donc fonction de la longueur des lignes équipées et lui sera inversement proportionnelle. De toute façon, en milieu urbain, il ne pourra jamais s'agir que de détournements très provisoires (manifestations, travaux localisés), tandis qu'en grande banlieue, là où les risques de pollution sont moins élevés, des quartiers périphériques en expansion et des antennes moins fréquentées pourront continuer à être desservies par les trolleybus circulant par système autonome, quitte à les équiper ultérieurement lorsque la densité d'habitants le justifiera.

Ce renouveau du trolleybus devrait, nous semble-t-il, éveiller l'attention des autorités chargées de relancer l'industrie wallonne en y suscitant la création de nouvelles industries. Car, malheureusement, les firmes belges qui construisirent les trolleybus avant la guerre (FN à Herstal, ACEC à Charleroi) ont, faute de commandes, abandonné depuis belle lurette leurs chaînes de montage.

Or, aujourd'hui, et en présence du développement que prend le trolleybus dans de nombreux pays, la fabrication nationale pourrait non seulement trouver des débouchés en Belgique - ce qui devrait déjà suffire à assurer de nombreuses commandes - mais également à l'étranger.

Ce que vous venez de lire n'est nullement l'expression de fantasmes ou de rêves quelque peu utopiques. Il suffit de se rendre en France ou en Suisse pour constater et en tirer les conclusions logiques qui s'imposent.

Nous ne prendrons pas l'exemple de la SUISSE, pays où les réseaux de trolleybus n'ont jamais été démantelés. Ils sont restés stationnaires pendant de nombreuses années, mais dès le milieu de la dernière décennie, ils ont vu leurs lignes se prolonger un peu partout, leur parc se moderniser; ils ont même parfois remplacé des lignes d'autobus.

A Genève, par exemple, les véhicules neufs ont été équipés de moteurs auxiliaires utilisés notamment en bout de ligne pour la desserte de nouveaux quartiers.

Les exemples que nous trouvons en FRANCE sont beaucoup plus significatifs, et plus facilement comparables.

Il y a tout d'abord le fait que les réseaux français de trolleybus ont connu la même "maladie" que chez nous, en l'occurrence leur démantèlement en faveur d'un réseau d'autobus.

L'hécatombe fut identique, mais comme les réseaux étaient plus nombreux - et aussi peut-être parce que certains responsables de collectivités locales "sentaient" le danger - elle ne fut heureusement pas complète. Néanmoins, au 1^{er} mars 1973, sur 31 réseaux de trolleybus qui avaient existé en France, 5 seulement étaient encore en exploitation. Et comme le fait remarquer judicieusement le magazine "Der Stadtverkehr" d'où nous extrayons ces chiffres, sans la crise des carburants patente dès 1974, toutes les lignes de ces réseaux, à quelques exceptions près - et ce n'est pas sûr - seraient aujourd'hui converties en autobus.

A remarquer en passant que Liège supprima ses deux dernières lignes en 1971.

Les réseaux de Grenoble, St-Etienne, Marseille et Limoges sont en train de renouveler leur parc de véhicules; Limoges et Grenoble ont réalisé des prolongations de lignes, bref, l'avenir est prometteur.

La situation à Lyon est encore plus significative, parce que cette ville est située dans un contexte géographique assez comparable à celui de Liège: confluent de cours d'eau, quartiers escarpés.

Il n'y a plus de tramways, comme à Liège, et la première ligne souterraine, en service, traverse la ville sur un axe sud-nord-nord/est.

La mise en service de cette ligne ferrée a non seulement engendré une restructuration complète du réseau routier, mais également de nouvelles lignes de trolleybus sécantes ou affluentes. Une ligne d'autobus (n°44) de 10 klm a été convertie en trolleybus et la ligne n° 11, remplacée par autobus en 1969 a de nouveau été exploitée par trolleys. La ligne n° 3 a été prolongée de 2 klm pour se mettre en correspondance avec la ligne ferrée. Enfin trois autres lignes d'autobus (2, 9 & 23) doivent ultérieurement être remplacées par des trolleybus.

COMPARAISON - TROLLEYBUS/AUTOBUS (*)

| <u>trolleybus</u> | <u>autobus</u> |
|---|---|
| <p>1) <u>POLLUTION</u> aucune, sauf pour la production d'énergie localisée dans les centrales(**)</p> | <p>existe, et s'ajoute à la pollution causée par le chauffage, la circulation et l'industrie. En outre, pollution lors du raffinage ou du transport (marée noire par ex.)</p> |
| <p>2) <u>BRUIT</u> presqu'inexistant + 70 décibels en accélération + 75 décibels en côte</p> | <p>ne peut passer inaperçu, surtout au démarrage, en côte et au freinage. + 85 décibels en accélération + de 80 décibels en côte</p> |
| <p>3) <u>ODEURS</u> néant</p> | <p>déagréable sinon polluante, et variable en fonction du réglage des moteurs</p> |
| <p>4) <u>VIBRATIONS & A-COUPS</u> presqu'inexistants</p> | <p>chocs fréquents ressentis par les usagers, dus aux transmissions.</p> |
| <p>5) <u>ASPECT EXTERIEUR</u> les lignes aériennes peuvent constituer un désagrément d'ordre esthétique(***)</p> | <p>pas d'inconvénient.</p> |
| <p>6) <u>VITESSE COMMERCIALE</u> supérieure à l'autobus dans les côtes, identique en plat.</p> | <p>inférieure au trolley dans les côtes identique en plat.(****)</p> |
| <p>7) <u>APPROVISIONNEMENT ENERGETIQUE</u> indifférent de la nature de l'énergie primaire pour produire l'électricité</p> | <p>entièrement dépendante de la situation politique internationale.</p> |
| <p>8) <u>RENDEMENT ENERGETIQUE</u> dépend du rendement de la source d'énergie, en fonction du combustible utilisé possibilité d'économiser 30% en plus par l'utilisation de hacheurs de courant, avec récupération au freinage.</p> | <p>le moteur diesel n'a jamais un rendement supérieur à 35%. Il descend à 25% en cas de mauvais entretien des moteurs.</p> |
| <p>9) <u>DUREE DE VIE</u> en Suisse: ± 20 ans</p> | <p>en Suisse: ± 14 ans</p> |

(*): d'après un rapport de la SA BEC-Sécheron(CH) réf. CH-SB 257F/VI77

(**): aucune s'il s'agit d'une centrale hydraulique.

(***): que dire alors des autoroutes urbaines en viaduc

(****): La Sté genevoise de transports en commun a procédé à un essai avec une série d'autobus et de trolleybus strictement identiques. Les accélérations sont légèrement supérieures à celles obtenues par autobus.

NB. En 1960, le coût au km du trolleybus, en Suisse, était de 1,35 par rapport à l'autobus

En 1974, le rapport était descendu à 1,05

En 1980, les chiffres ne sont pas encore connus. Compte tenu du prix de l'énergie, il devrait se situer autour de 1,2 en faveur du trolleybus.

Pour exploiter ce réseau, la Direction a commandé 110 nouveaux trolleybus de type ER 100 (Berliet + CEM OERLIKOK), livrés progressivement depuis 1977.

Nous avons effectué quelques circulations sur l'un de ces véhicules assurément silencieux, rapides et confortables: bruit du moteur électrique discret, accélération idéale et arrêts écourtés par la présence de 3 portes, sièges bien étudiés.

Quant à son indépendance vis-à-vis des aléas du trafic, parlons-en: La ligne n° 4 est actuellement détournée sur environ 1 km pour permettre les travaux d'une seconde ligne souterraine. L'itinéraire de détournement, susceptible d'être modifié en fonction de l'avancement des travaux n'a pas été équipé de lignes aériennes, et c'est ici qu'intervient la mobilité du véhicule par le biais de son moteur diesel. Et les manoeuvres d'abaissement et de relèvement des perches, direz-vous? Le problème est résolu en 60 secondes, sans que le chauffeur-receveur quitte le poste de conduite:

-à l'arrêt en début de détournement, une manette permet à l'agent de conduite d'abaisser électriquement les deux perches qui viennent se caler à ras du toit: + 30 secondes, dont 15 au moins sont nécessaires, de toute façon pour embarquement et débarquement des voyageurs.

-à l'arrêt de fin de détournement, le chauffeur place exactement son véhicule dans un rectangle tracé au sol. Les lignes aériennes sont surmontées par deux sortes d'entonnoirs de 2 mètres de longueur, dans lesquels viennent se poser les perches déverrouillées par le chauffeur: 30 secondes dont également la moitié sont nécessaires aux manoeuvres d'embarquement et de débarquement des usagers. Une fois le véhicule en marche, les perches sont amenées automatiquement sur le fil de contact en bout d'entonnoir. Ce n'est pas plus compliqué que cela, et cela enlève toute valeur à l'argument d'immobilité du trolleybus. Ce procédé peut, cela va de soi, être aussi utilisé en bout de ligne si des éclatements d'itinéraire moins fréquentés sont nécessaires.

Nous pouvons donc en conclure qu'à Liège, les trolleybus peuvent être réinstallés le plus tôt possible, sans préjudice de détournements éventuels qu'il s'agirait d'appliquer lors des travaux de la ligne de tramway nord-sud.

Car une chose est certaine: ce n'est pas lorsque cette ligne ferrée sera opérationnelle qu'il faudra désigner les itinéraires routiers à électrifier par priorité et envisager la création d'une chaîne de construction.

M. LAMBOU

GAND - MIVG - une nouvelle ligne de tram

Nous avons annoncé que la MIVG avait demandé et obtenu la prolongation de la ligne de tram n° 1. Les travaux de pose de la voie prévus entre la Van Beverenplein et Wondelgem sont en cours, sur une longueur de 3,200 km, en prolongement de la ligne n° 1. Le parcours est principalement réalisé en site propre avec tronçons indépendants des voiries. Cette extension s'inscrit dans le cadre de la modernisation du réseau de Gand.

Nous avons aussi relevé l'entretien accordé par M. ROOSE, directeur de la MIVG, au périodique "TRENDS FINANCIËEL-EKONOMISCH MAGAZINE" (publié en français sous le titre "Tendances").

On peut y lire le programme de modernisation de la MIVG à moyen terme, dans le n° 90 d'avril 1980.

La MIVG prévoit :

- le prolongement de la ligne n° 1 vers Wondelgem (travaux en cours)
- l'achat de véhicules de tram plus longs, donc articulés, pour les lignes 3 et 4 fort fréquentées (à ce sujet M. ROOSE regrettait que la ligne 3 ait été convertie en autobus en 1969 ; NDLR : ceci est peut-être l'amorce de correction d'une erreur passée)
- un plan de circulation pour la ville de Gand, à dresser en collaboration avec les autorités locales et les Travaux Publics, afin de donner priorité aux transports en commun à l'aide de sites propres, priorités aux carrefours...

Revenons au prolongement vers Wondelgem, qui est la première extension du réseau ferré MIVG depuis 1973, époque où une extension à double voie, d'une longueur de 1200 m, a été réalisée entre Gentbrugge Dépôt et Gentbrugge Centrum (nouvelle ligne n° 22). Au 31 décembre de la même année 1973, l'artère existante vers Melle (ligne n° 20 : Arsenaal - Melle) avait été abandonnée, et 4 km de voies mises hors service entre Gentbrugge Dépôt et Melle.

En 1981, le réseau tramways gantois se compose de 5 lignes à voie métrique :

- Ligne 1 : Vanbeverenplein - Moscou
- Ligne 4 : Muidebrug - Koornmarkt - St-Pietersstation
- Ligne 10: Muidebrug - St-Pietersstation
- Ligne 21: Gentbrugge - St-Pietersstation
- Ligne 22: Gentbrugge (Centrum) - St-Pietersstation

Depuis 1972, ce réseau est parcouru par des motrices PCC à caisse unique et bi-directionnelles (première apparition de ce matériel le 4 décembre 1972 sur la ligne 2, devenue 21).

A. De Preter

NB : dans un autre ordre d'idées, complémentairement à l'information donnée par M. WEYTS dans Trans-Fer n° 18 page 40, Monsieur De Preter précise que la motrice SNCV type S n° 9105 du réseau du Littoral, vendue parmi d'autres à Ostende en vue de démolition, a été rachetée par Pierre et Achille RYCKAERT.

Rappelons que ceux-ci ont déjà acquis et restauré plusieurs véhicules, principalement une motrice du réseau gantois.

Ils envisagent la préservation de cette motrice vicinale, qui a achevé sa carrière sur les lignes du Brabant (Bruxelles - Grimbergen et - Wemmel).

APPEL AUX VAPORISTES

Un membre luxembourgeois, Monsieur Federmeyer, nous signale que la Société Luxembourgeoise des Chemins de Fer Prince-Henri a acheté d'occasion deux locomotives en Belgique :

- la n° 66 en 1899 (030 avec tender à deux essieux)
- la n° 99 en 1900 (120T ou 021T)

Il cherche à connaître leur ancien propriétaire, leur constructeur, l'année de construction et les n° de construction.

Merci de nous écrire à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1. Nous transmettrons.

Petite annonce

H. Van OVERSCHELDE, Orchideënstraat 29, bus 3 à 2600 WILRIJK cherche contact avec collectionneurs de cartes-vues ferroviaires belges.

les touristiques

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES-Asbl

GV_59 : Une locomotive à vapeur sans foyer

Cette locomotive à vapeur sans foyer, appelée aussi locomotive à eau chaude, a été numérotée au CFV3V: GV59; le CFV3V marque ses engins de traction en style de chiffres SNCB du temps de la vapeur, mais remplace les 2 premiers chiffres (indiquant la série SNCB) par 2 lettres qui désignent l'entreprise où était la loco avant de venir prendre du service au CFV3V; c'est ainsi que AD = André Dumont (Watershei), MF = Monceau-Fontaine (Charleroi) GV = Glaverbel, GH = Grand Hazard, CA = cockeries d'Auderlues (Hainaut), DG = Demanet Gosselies (Charleroi), etc...

Caractéristiques de la GV59:

C'est une 2 essieux accouplés (020) - le ϕ des roues est de 0,940 m - les cylindres se trouvent en dessous de la cabine de conduite - ce sont 2 cylindres horizontaux extérieurs, distribution par tiroirs et coulisses Walschaert sans condensation - son réservoir a un volume de 14,5 m³ et porte 2 indicateurs de niveau d'eau à tubes de verre avec protecteur métallique ajouré - sa pression maximum d'utilisation est de 16 Kgr/cm² (son manomètre est prévu jusque 25 Kgr/cm² pour les épreuves hydrauliques) - son poids est de 23,425 tonnes - sa puissance est de 219 Kilo-watts - Elle est fabriquée par la S.A. "Les Ateliers Métallurgiques à Tubize" en 1941 sous le n° 2259.

Fonctionnement: on remplit le réservoir d'eau froide jusqu'au niveau indiqué (voir indicateurs de niveau d'eau) à partir d'un générateur de vapeur on injecte (via la vanne de remplissage du réservoir) la vapeur; cette vapeur arrive dans le réservoir par un gros tube percé de plusieurs trous (ce tube se trouve dans la partie inférieure du réservoir) au début de l'injection, la vapeur au contact de l'eau froide se condense, mais réchauffe l'eau; l'eau devenue alors assez chaude permet que la pression monte . Lorsque la pression de 16 Kgr/cm² est atteinte, la locomotive est prête à travailler; la vapeur arrive dans les cylindres via un détendeur et fait travailler les cylindres comme dans une loco vapeur traditionnelle.

Un peu d'histoire: Dynamit A.G. à Troisdorf (Allemagne) commande (n° de cde 4600) en 1939 6 loco sans foyer (n° fabrication 2250 à 2265) à Tubize. Le 7 mars 1941 a lieu dans les ateliers de Tubize à Nivelles la 1ere épreuve hydraulique de mise en usage de la "chaudière".

Suite à la 2e guerre mondiale, cette loco au lieu de prendre du service en Allemagne, prend du service à Zeebrugge à la S.A. Union des Verreries Mécaniques Belges. Le 11 février 1953, les Etablissements "Charles Focquet et C° " de Vilvoorde recoivent la loco pour réparations et contrôles. La loco est alors dirigée vers l'Union des Verreries Mécaniques Belges -division de Lodelinsart- où elle prend du service. Elle reçoit une visite intérieure le 13 mars 1956. Elle est transférée du raccordement de Dampremy (Charleroi) jusque Mariembourg (LMG) CFV3V , le vendredi 20 juillet 79 tractée par la locomotive à vapeur du CFV3V : ADO8.

Jean-Marie Warzée

activités du GTF asbl

VOYAGES

Train spécial "Principauté de Liège"
samedi 26 septembre 1981

Vous aurez trouvé, en encart dans ce numéro, tous renseignements concernant cette nouvelle initiative du GTF asbl.

Conditions spéciales pour nos membres

Nos membres, qui s'inscriront avant le 15 août 1981, pourront bénéficier d'un prix de 390 FB quelle que soit la gare d'embarquement de Liège à Namur inclus. Ils rembourseront à cet effet la rubrique (**) du bulletin de participation. Ce tarif est aussi valable pour l'épouse, les enfants ou parents habitant sous le même toit.

Parcours Mariembourg - Couvin

Ce trajet, parcouru par notre train spécial, revêt une importance "considérable" pour les ferrovipathes chasseurs de photos. Pour permettre de bonnes photos, nous assurons un déplacement par autobus entre Mariembourg et Couvin et retour avec 1 arrêt photo à l'aller et au retour, afin de permettre aux intéressés de photographier le train "Principauté de Liège" en marche sur une ligne fermée au trafic des voyageurs. Le nombre de places dans l'autobus est évidemment limité.

L'autobus est réservé (dans la limite des places disponibles) aux seuls participants membres du GTF asbl. Pour réserver une place dans le véhicule, il vous suffit de noircir la case AB (***) figurant sur le bulletin de participation et d'acquitter un supplément de 25 FB. Une seule inscription à l'autobus est admise par bulletin de participation.

Photographes "pirates"

Le succès et la réédition d'activités de ce genre ne peut se concevoir qu'en cas de participation massive de nos membres. De telles manifestations organisées tant par le GTF que par le CFV3V ne peuvent avoir lieu que grâce aux inscrits. Les photographes "pirates", qui suivent le convoi en voiture (malgré le prix de l'essence !!!) pour "avoir les meilleures photos" compromettent dès lors le développement des activités ferroviaires des clubs. Dès lors si, contre toute attente, vous souhaitez néanmoins utiliser votre voiture le 26 septembre, nous vous remercions de verser votre participation... généreuse à cette activité.

Activité pour les carolorégiens le dimanche 27 septembre

Le voyage organisé dans le cadre du train "Principauté de Liège" s'adresse peu aux personnes résidant dans la province du Hainaut.

Le GTF asbl souhaite cependant leur donner la possibilité d'assister au Festival Vapeur organisé par le CFV3V le dimanche 27 sept 1981.

Les informations relatives à cette organisation spécifique GTF peuvent être obtenues sans engagement en adressant une enveloppe timbrée et revêtue de vos nom et adresse exclusivement à
Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne 68, 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

EDITIONS

Modèle réduit de locomotive vicinale à vapeur

Soucieux de répondre au voeu de nombreux modélistes de la voie étroite et amateurs des chemins de fer vicinaux, le GTF asbl a fait construire, par une firme spécialisée et réputée, un modèle réduit de locomotive vicinale (SNCV) à vapeur type 18, voie 1m.

Description : échelle HO (1/87e) pour voie HOm (12mm)
 modèle en laiton poli, non peint et non verni, très finement exécuté ; nombreux détails rapportés
 système 2 rails courant continu
 motorisation robuste, entraînement par vis sans fin et pignons droits sur les 3 essieux
 attelages à chocs fonctionnels
 tampons centraux de type SNCV

La locomotive est fournie complètement montée avec plaques d'immatriculation et de constructeur. En fait, ce type de machine a circulé à un très grand nombre d'exemplaires sur toutes les lignes vicinales de Belgique. Des exemplaires sont conservés au Musée du Tram de Schepdael (entre autres la 1066) et au TTA (entre autres la 1076) : ce sont ces immatriculations qui ont été retenues pour notre modèle réduit.

PRIX (valable uniquement pour une commande en 1981)

envoi en Belgique ou au Grand Duché

10.910 FB (TVA comprise) + envoi recommandé 90FB = 11.000 FB, à verser à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège

envoi à l'étranger

10.910 FB + envoi recommandé 120 FB = 11.030 FB à verser soit par mandat postal international soit par Eurochèque garanti libre de tous droits à l'arrivée à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

assurance facultative : ajoutez un supplément de 110 FB.

Sous-verre en étain

Le GTF asbl a fait réaliser par un atelier artisanal renommé des sous-verres en étain de type classique avec bord torsadé. Le recto porte la gravure en élévation d'une locomotive à vapeur à 3 essieux construite par les ateliers de "La Meuse" à Sclessin. Il s'agit du modèle 32 tonnes avec empattement 2,50m (un exemplaire de cette machine est conservée à Mariembourg par le CFV3V). L'alliage utilisé pour le sous-verre contient 94 % d'étain pur et est exempt de plomb. Il est prêt à offrir dans un emballage-cadeau.

PRIX

envoi en Belgique ou au Grand-Duché

525 FB TVA comprise + port 20 FB = 545 FB à verser à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège

envoi à l'étranger

525 FB + 30 FB port = 555 FB à nous envoyer par mandat postal international ou Eurochèque garanti à GTF asbl, BP191, B-4000 Liège 1.

**Si vous souhaitez un envoi recommandé, majorez de 55FB.

Sont encore disponibles :

- * Trans-Fer N° 14 : 30 FB | Trans-Fer hors-série mars 1980
- * Trans-Fer N° 16 : 30 FB | "Banlieue de Mons" - 30 FB
- * Trans-Fer Hors-série avril 1981 "En chemin de Fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse" : envoi en Belgique ou au Gd-Duché : 50 FB - étranger : 60FB
- * Trans-Fer spécial (136 pages, 150 photos) : 200 FB (étranger 225 FB)

Complétez vos collections par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège.
Etranger : voir 3e page de couverture.

DISTRIBUTION

Nous vous rappelons l'existence de ce service de notre Association qui a pour but de vous fournir des publications ferroviaires d'autres organismes à un prix intéressant, et directement à votre domicile.

Mode de commande : pour la Belgique et le Grand-Duché, veuillez utiliser uniquement le n° de compte spécial de ce service : 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution à 4000 Liège.
Pour l'étranger, voyez en 3e page de couverture.

Nouvel article

- * A. DAGAND, les locomotives en service sur le réseau de Flandre Occidentale (1845-1906), tiré à part des Mémoires de la Société d'Histoire de Comines-Warneton et de la Région, tome X, 1980.

Une brochure de 48 pages avec 33 photos et dessins, format 160 x 240 mm.

Le sujet de l'article est de rétablir un certain ordre dans l'ensemble du matériel de traction qui a circulé pendant plus de 60 ans et sous 8 administrations différentes sur le réseau de la Flandre Occidentale entre 1845 et 1906. Un travail qui intéressera tous les vaporistes et tous les amateurs d'histoire ferroviaire.

Prix : 100 FB + envoi 20 FB = 120 FB
(étranger : 100 FB + envoi 30 FB = 130 FB)

Autres articles déjà annoncés précédemment dans Trans-Fer

- * A. DAGAND, Le Chemin de Fer de Bastogne à Libramont. Histoire du tronçon sud de la ligne 163 de la SNCB. Un livre de 96 pages avec 120 illustrations, sous couverture illustrée.

Prix : 300 FB + envoi 20 FB = 320 FB
(étranger : 300 FB + envoi 30 FB = 330 FB)

- * Benelux Rail 1, 1979 : anthologie photographique des événements ferroviaires survenus dans le Benelux en 1979, 112 pages avec 2 à 3 photos d'excellente facture par page. (+ 230 photos au total) Etats des matériels moteurs NS, SNCB, CFL.

Prix : Belgique-Gd Duché : 445 BFB envoi compris
étranger : 460 FB envoi compris

Si vous avez déjà commandé Benelux Rail 1 et que vous n'êtes pas servis, ne vous inquiétez pas. Vu le succès de cette édition, nous sommes "en rupture de stock". Nous avons passé une nouvelle commande chez l'éditeur en Suède. Merci de votre patience.

- * Souvenirs de la Vapeur en Belgique et au Luxembourg, aux Editions Modernes et Illustrées. Anthologie de 43 photos format 210X140mm, et consacrées aux locomotives à vapeur belges et luxembourgeoises.

Nous ne diffusons cet ouvrage qu'en Belgique ou au Gd-Duché au prix de 200 FB envoi compris.

- * Cartes-vues commerciales à sujet ferroviaire
7 cartes-vues, dont 6 sont consacrées à la SNCV (Han-sur-Lesse et réseau du Littoral) et 1 à la SNCB (Ardennes).

Prix : 35 FB + envoi 20 FB = 55 FB

LIVRAISONS

Service Editions : délai d'un mois environ

Service Distribution : délai d'un à deux mois

pendant les mois de juillet et août, ces délais peuvent être allongés suite aux congés de nos membres qui se chargent bénévolement de ce service. Merci de votre patience.

La plupart de nos éditions sont en vente au stand du CFV3V, ouvert en gare de Mariembourg CFV3V. Si vous passez par là, profitez-en. Vous aurez ainsi l'occasion de les "visualiser" avant achat éventuel ... et de ne pas payer de frais de port !

VOIE ETROITE n°64 (81/3) juin/juillet 1981

(parution le 25 mai)

SOMMAIRE:

- Les 10 ans du C.F. Froissy-Dompierre: une rétrospective en images de la construction et de l'évolution rapides d'un réseau touristique très représentatif, ou comment le petit train des Poilus de 1916 a repris du service pour le tourisme en vallée de Somme.
- L'actualité illustrée des chemins de fer touristiques, en ce début de saison 1981: nouvelles et échos de 19 réseaux qui "bougent".
- A Neuchâtel (Suisse), renouveau d'un métrique régional: les festivités "Littorail" en juin.
- Et les rubriques vivantes habituelles: courrier, bibliographie, ventes

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les deux mois. Ce numéro: 14 FF dans les principales Maisons de la Presse, ou auprès de l'APPEVA, BP 106, 80001 Amiens-Cédex.

LE GTF asbl a acquis ...

... une locomotive diesel à deux essieux, fabrication Cockerill Ougrée à Seraing (N° de fabrication : 4175 de 1968). Elle est identique à la série 90/91 de la SNCB, et provient du Charbonnage Monceau-Fontaine, où elle était immatriculée sous le n° 8.

Vu l'abondance des matières, nous reportons la description de cet engin et une notice sur l'affectation que le GTF lui donnera à un prochain numéro de "Trans-Fer".

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.



Tramway Historique

LOBBES - THUIN

Été 1981

| | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Trazegnies, Dépôt | 12.45 | | | | |
| Fontaine-l'Evêque | 13.12 | | | | |
| Anderlues, Dépôt | 13.38 | | | | |
| Lobbès, Ecoles | 13.50 | 14.50 | 15.50 | 16.50 | 17.50 |
| Lobbès, Nord | 13.58 | 14.58 | 15.58 | 16.58 | 17.58 |
| Thuin, Ville-Basse | 14.06 | 15.06 | 16.06 | 17.06 | 18.06 |
| Thuin, Ville-Basse | 14.20 | 15.20 | 16.20 | 17.20 | 18.20 |
| Lobbès, Nord | 14.29 | 15.29 | 16.29 | 17.29 | 18.29 |
| Lobbès, Ecoles | 14.38 | 15.38 | 16.38 | 17.38 | 18.38 |
| Anderlues, Dépôt | | | | | 19.00 |
| Fontaine-l'Evêque | | | | | 19.08 |
| Trazegnies, Dépôt | | | | | 19.35 |
| | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 |

Tous les trains : traction électrique.

Dates de circulation : 2, 9, 15, 16, 23 et 30 août
6, 13, 20 et 27 septembre

Le train 1 ne circule pas entre Trazegnies et Anderlues les 2 et 16 août ; le train 10 ne circule pas entre Anderlues et Trazegnies le 15 août

Les horaires sont susceptibles d'adaptations et n'engagent pas la responsabilité de l'A.S.Vi? et de la S.N.C.V.

Réservation préalable obligatoire pour les groupes de plus de 15 personnes.

L'exploitation en 1981

La saison 1981 verra la mise à disposition de notre association d'un évitement, posé à Thuin ; cette installation permettra enfin l'exploitation de trains avec voitures remorquées, ce qui aura pour effet de faciliter le développement de notre activité.

Deux remorques seront en principe disponibles, à savoir : le fourgon à bagages 2354 et la voiture mixte (2^e classe et fourgon) 2121.

La traction sera assurée normalement par la motrice à deux essieux n^o 9888, tandis qu'une voiture à bogies (10284) sera tenue en réserve.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

Une année d'action - bref résumé

Au cours de l'année 1980, l'A.S.Vi. a marqué plusieurs points, essentiels pour la poursuite ultérieure de son programme.

Ainsi, deux motrices et deux remorques de type "standard", et un autorail-tracteur vicinal ont rejoint nos collections.

Sur un plan plus administratif, nous avons obtenu le statut d'association touristique reconnue par le Commissariat Général au Tourisme, tandis que le problème, crucial et complexe de notre installation définitive à Thuin, prenait un aspect positif, permettant d'espérer un résultat concret dans des délais relativement proches.

Bien entendu, les travaux de restauration, et de reconstruction de voitures, se poursuivent à un rythme soutenu.

Pour mener à bien ce programme, votre appui nous est nécessaire ; demandez un dossier d'information à l'A.S.Vi., rue Belliard, 91, à 1040 Bruxelles.

Supplément à " T R A N S F E R "

MGS

le TTA au val de l'Aisne

Le Tramway Touristique de l'Aisne exploite à des fins historico-touristiques une section de l'ancienne ligne vicinale " Melreux - Erezée - Dochamp - Manhay - Werbomont - Comblain-la-Tour".

Notre ligne est située au cœur de "Ourthe et Aisne", véritable éden belge, dont chaque cité évoquée, pour des millions d'Européens, repos et détente, week-ends et vacances; une prestigieuse région riche en curiosités touristiques.

HORAIRES 1981.

Circule du 19 avril au 18 octobre: les samedis, dimanches, jours fériés et tous les jours en juillet et août.

| | | (1) | (3) | (1)(4) | (4) | (4) | (1)(2) |
|--------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| Pont d'Erezée | 10.30 | 11.30 | 12.15 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 17.00 |
| Blier | 10.33 | 11.33 | 12.20 | 14.03 | 15.03 | 16.03 | 17.03 |
| Amonines | 10.40 | 11.40 | 12.30 | 14.10 | 15.10 | 16.10 | 17.10 |
| Forge-à-l'Aplez A. | 10.50 | 11.50 | 12.45 | 14.20 | 15.20 | 16.20 | 17.20 |
| (5) D. | 11.00 | 11.55 | 13.00 | 14.30 | 15.30 | 16.30 | 17.30 |
| Amonines | 11.10 | 12.04 | 13.15 | 14.40 | 15.40 | 16.40 | 17.40 |
| Blier | 11.16 | 12.10 | 13.25 | 14.46 | 15.46 | 16.46 | 17.46 |
| Pont d'Erezée | 11.19 | 12.13 | 13.30 | 14.49 | 15.49 | 16.49 | 17.49 |

- (1) Ces trains ne sont mis en circulation que si minimum 10 personnes à tarif entier au Pont d'Erezée
- (2) Circule du 1^{er} mai au 13 septembre.
- (3) Tram-restaurant: circule uniquement le samedi, dimanche et jour férié du 16 mai au 13 septembre, sur réservation avec préavis de 15 jours.
Minimum: 30 personnes - Maximum: 50 personnes
- (4) De la Pentecôte à fin septembre, le dimanche et jour férié, ces départs sont assurés en traction vapeur sauf en cas de très mauvais temps.
- (5) Certains trains sont prolongés jusqu'au Moulin de Chafneux: consultez les avis locaux.

REMARQUES. 1) Les trains ne circulent pas le lundi matin en juillet et août.
2) Pas de circulation les 13 et 27 juillet, ni le 31 août; les 19 et 26 septembre ni les 3;10 et 17 octobre.

TARIFS:

| | Adulte | Enfant(4 à 12ans) | Associations touristiques agréées par le T.T.A. |
|-------------------------|--------|-------------------|---|
| Erezée - Forge | 80 fr | 50 fr | 60fr |
| Erezée - Forge - Moulin | 100 fr | 60 fr | 80 fr |

Réductions accordées aux groupes.

Tram-restaurant : 350 fr par personne - aucune réduction n'est accordée.

RENSEIGNEMENTS. Ecrire au TTA, 77, avenue Wielemans Ceuppens à 1190 Bruxelles
Téléphone: du lundi au vendredi midi: 02/345.76.07 (de préférence le soir)
les week-ends et en juillet et août: 086/47.72.69

+++++



TROLLEYBUS MAGAZINE

Le groupement britannique "National Trolleybus Association" édite, en langue anglaise, une revue bimestrielle unique en son genre.

"Trolleybus Magazine" contient en effet des études très détaillées et illustrées, couvrant tous les pays où des trolleybus sont exploités ou l'ont été.

Une bibliographie, une rubrique de nouvelles diverses (évolution de l'exploitation et du parc de véhicules des réseaux), complètent chaque numéro de T.M., qui est réalisé au format 14 x 21, en impression typographique ; chaque numéro compte 24 pages largement illustrées.

Commandez le dernier numéro paru à :

Michel-G. S M E T
Case Postale 1550 - Centre Monnaie
1000 Bruxelles,

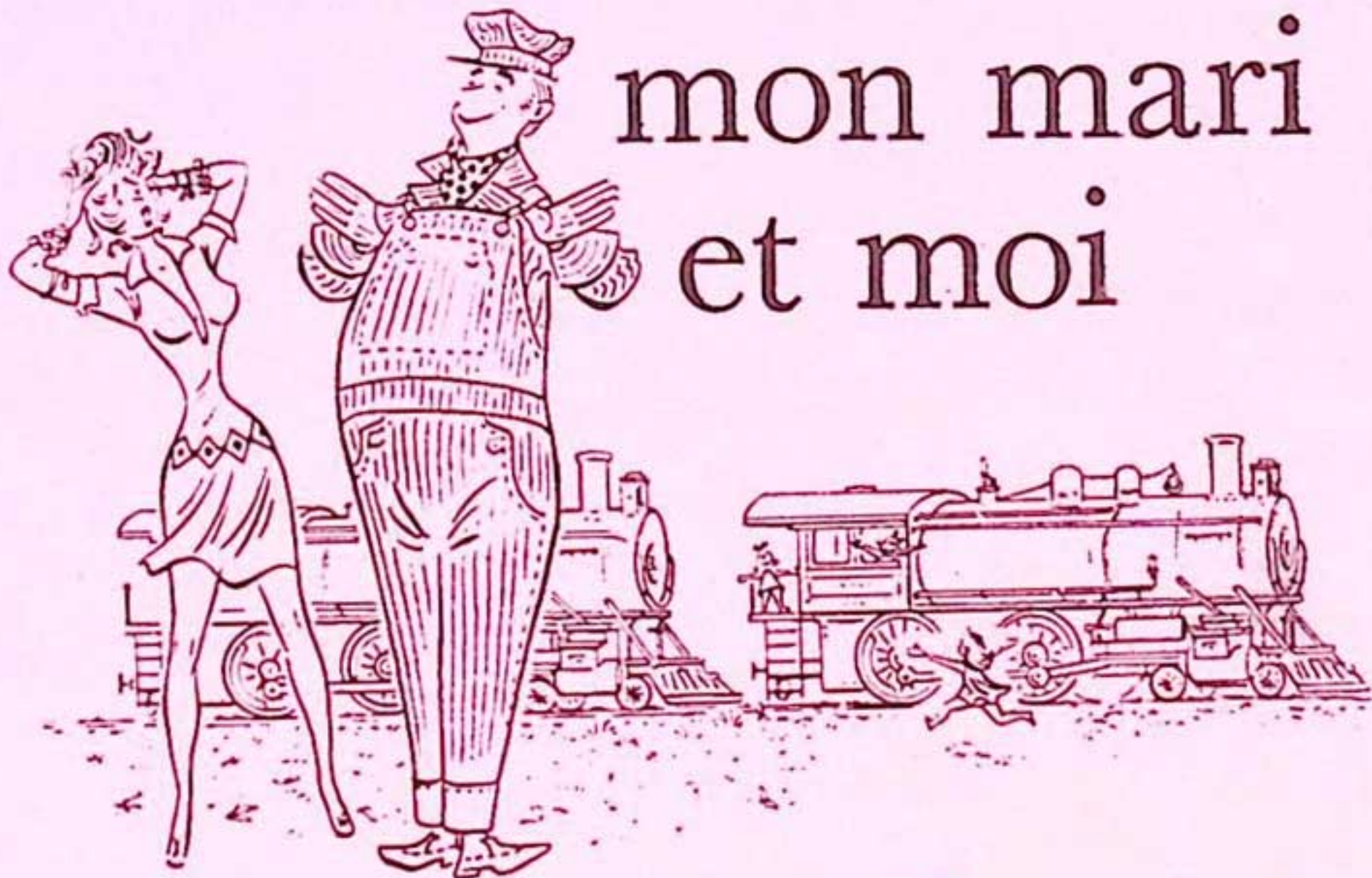
au prix de Frs.b. 100,- à régler par chèque bancaire ou par virement à son compte 310.0040697.43 (BBL).

L'affiliation à la N.T.A. comporte un abonnement à prix réduit à "Trolleybus Magazine".

-- Supplément à T R A N S F E R --

Il y en a qui entretiennent des danseuses. D'autres...

Les locomotives, mon mari et moi



PAR SHIRLEY WRIGHT

JE ne suis pas près d'oublier le jour où Paul, mon mari, m'a déclaré :

— Tu sais, je crois que j'aimerais bien acheter une locomotive.

Je me suis mise à rire. Voilà qui prouve qu'après quinze ans de mariage on peut encore avoir des surprises.

Cette petite réflexion m'amena tout de même à remarquer que, dans nos conversations, nombre de sujets débouchaient invariablement sur ces machines à vapeur. Je m'explique. Chez de braves bourgeois normaux et ordinaires, com-

bien de fois parle-t-on de locomotives ? Probablement aurez-vous du mal à croire qu'un objet aussi encombrant ait pu tomber, le plus naturellement du monde, dans les bavardages de la famille Wright plusieurs fois par jour. C'est pourtant vrai.

Dans ces cas-là, les filles et moi, nous nous mettions à bâiller à nous décrocher la mâchoire. Mais Paul avait l'air de ne pas s'en apercevoir. De plus, il prit l'habitude d'aller rendre visite, le dimanche, à deux locomotives d'un autre âge dans un dépôt d'une ville voisine. Pensant

SÉLECTION DU READER'S DIGEST

qu'une épouse doit s'efforcer de partager les passions de son mari, je l'accompagnai deux ou trois fois. Il tournait autour des machines, touchait avec amour une bielle par-ci, un piston par-là, s'accroupissait pour jeter un coup d'œil à travers les roues en s'écriant à chaque instant d'un air émerveillé : « Regarde-moi ça ! » Je regardais. Pour ça, pas moyen de se tromper : c'était bien une roue (ou un piston)... Je lui répondais :

— Je vois. Cette roue est étonnante ! Ce piston est remarquable ! Mais, au bout d'un certain temps, je le laissai faire ses visites tout seul.

Cette comédie dura quelques mois, jusqu'au jour où Paul me déclara :

— Tu te rappelles ces deux vieilles locomotives, là-bas à New Westminster ? Je viens d'apprendre qu'elles sont à vendre. J'ai fait une offre ridiculement basse. Inutile de te dire qu'elle ne sera pas acceptée.

Le lendemain matin, à peine venions-nous de nous lever que le téléphone sonna. Paul était un peu pâle quand il me rejoignit dans la cuisine :

— Ils ont accepté mon offre. Seulement, voilà : c'est multiplié par deux ou rien du tout. Ou je prends les deux locomotives pour le double du prix que j'ai proposé, ou elles sont envoyées à la ferraille. J'ai quatre heures pour me décider et quinze jours pour les enlever du dépôt.

Tout en me rendant compte qu'il était parfaitement inutile de discuter,

je discutai. Nuit et jour. Je le ferais interner, je demanderais le divorce. J'allai même pleurer dans le giron de toutes mes amies. Elles accueillirent mes jérémiades avec un scepticisme amusé.

— Soyez déjà contente que ce ne soient pas des chevaux ! me dit l'une, qui passe le plus clair de son temps à pelleter le fumier dans l'écurie chère à son mari.

— Estimez-vous encore heureuse que ce ne soient pas des femmes, me disaient toutes les autres.

Quant aux amis, ils compatissaient encore moins à mon infortune. Je m'aperçus bientôt qu'ils prenaient tous indirectement un immense plaisir à cette grandiose folie. Nous avons tous nos chimères, et voilà un homme qui réussissait à réaliser la sienne.

Pendant ce temps, mon mari tirait des chèques et tentait de convaincre tous ceux qu'il croyait susceptibles d'être intéressés par l'achat d'une des deux locomotives. Malheureusement, personne n'avait inscrit ce monstre de fer sur la liste de ses désirs. En même temps, il téléphonait aux quatre coins du pays à la recherche d'un hypothétique propriétaire de rotonde désaffectée ; il finit par tomber sur une exploitation forestière qui se laissa toucher et accepta d'héberger les jumelles sur ses rails en attendant qu'on pût leur trouver un domicile plus approprié. Ce qui mit un point final à tout, sauf aux cris et aux récriminations (devinez de qui!).

LES LOCOMOTIVES, MON MARI ET MOI

Naturellement, les enfants ne se tenaient plus de joie :

— Chic alors! Quand est-ce qu'on pourra aller faire un tour avec?

— Faire un tour avec..., c'est vite dit, répondit Paul.

Et non sans mal, il fit comprendre aux enfants que certains règlements interdisaient de faire rouler nos deux engins sur les voies du réseau public. Bien sûr, si nous pouvions trouver un petit terrain de 15 kilomètres de long sur 3 de large, nous pourrions y poser des rails à nous. Paul suivrait des cours pendant dix-huit mois et, une fois agréé comme chauffeur-mécanicien, rien au monde ne nous empêcherait de partir faire un pique-nique sur notre ligne chaque fois que nous pourrions faire monter la vapeur.

J'espérais que l'enthousiasme de mon mari diminuerait avec le temps. Hélas! je me trompais. Quand nos amis apprirent qu'il était à ce point mordu, ils lui firent toutes sortes de cadeaux : salières, poivrières et briquets en forme de locomotives, trains en miniature qui foncent en sifflant et en renversant tout sur leur passage. Paul accepta tout cela avec joie. Il s'inscrivit également à un club d'amis des chemins de fer qui se réunissent une fois par mois, tantôt chez l'un, tantôt chez l'autre, pour évoquer des souvenirs :

— Vous vous rappelez la vieille 30-27? J'ai entendu dire qu'elle n'est plus en service dans le Yukon.

— Si je m'en souviens! C'était

une 2-6-2. Aux dernières nouvelles, elle était sur l'embranchement entre Yahoo et Williams Valley, avec la vieille 30-38.

Une heure ou deux se passent en propos de ce genre, puis on apporte un écran et un projecteur. Ces messieurs s'installent tous confortablement pour contempler environ 300 diapositives qui se répartissent grosso modo en deux catégories : des trains franchissant des ponts sur chevalets et des trains prenant des virages. Je me suis laissé dire que ces photos sont étonnamment variées d'un cliché à l'autre et d'une soirée à l'autre. Mais pour moi, elles sont toutes pareilles!

A l'apogée de sa gloire, Paul reçut une lettre qui le plongea dans une mélancolie profonde. Un parc national du Canada, qui propose au public des souvenirs du temps des pionniers, désirait acheter une de ses locomotives.

— C'est exactement ce que tu voulais! m'écriai-je toute contente. Ils s'en serviront comme tu l'as toujours souhaité. Ce sera une vraie locomotive qui marche. Elle fera faire le tour du parc à des visiteurs au lieu de rester posée sur un socle, à se faire admirer.

— Il va falloir que j'y réfléchisse, fit-il d'un air morne.

Ces réflexions lui prirent plusieurs jours; quant à moi, je me chargeai, sans ménagement, de lui rafraîchir la mémoire. Il finit par écrire en demandant un prix exorbitant. Sur quoi, il retrouva sa gaieté...

SÉLECTION DU READER'S DIGEST

jusqu'au moment où il reçut la réponse. Son prix était accepté!

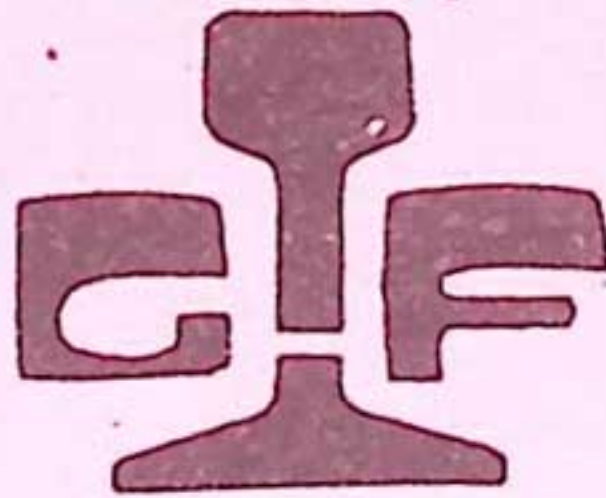
De plus en plus agité, il envoya une autre lettre, en posant des conditions draconiennes : pas un écrou, pas un seul boulon ne devait être changé sans son autorisation; une plaque commémorative serait placée dans la cabine; il serait membre à vie de tout comité chargé de prendre des décisions concernant la locomotive; sa famille et lui jouiraient du privilège de voyager dans la cabine. Le parc accepta. Dans une démarche ultime et désespérée, Paul exigea, pour tous les adhérents de son club, l'autorisation de voyager dans la

cabine. Satisfaction lui fut donnée.

C'était la défaite. A l'heure où j'écris ces lignes, mon pauvre mari est au camp d'exploitation forestière, en train de faire ses adieux à la 40-76. Ce doit lui être un spectacle navrant que de voir ces vieilles sœurs jumelles séparées après tant d'années de vie commune. Une seule chose à faire : préparer un cocktail bien tassé pour son retour.

A vrai dire, j'ai un peu de chagrin, moi aussi. Je m'étais faite à l'idée qu'il y aurait désormais deux locomotives dans la famille. De quoi avons-nous l'air maintenant que nous n'en avons plus qu'une?

Le GTF asbl est heureux de dédier ce texte aux épouses de ses membres et des autres amateurs ferroviaires.



Publié avec l'aimable autorisation de FORD TIMES et de l'auteur SHIRLEY WRIGHT, Canada.

Reproduction strictement interdite.



BP 191
4000 Liège 1

A la découverte de l'histoire du Chemin de fer et
de l'Entre Sambre et Meuse par le train
"Principauté de Liège" - samedi 26 septembre 1981

Programme de la journée

- * DEPART du train composé de voitures ultra-modernes de la SNCB de Liège Guillemins vers 8h10, passage et embarquement possible dans les gares de Seraing vers 8h25, Flémalle Haute vers 8h35, Huy Nord vers 8h50, Namur vers 9h10.
Le train suivra les vallées de la Meuse et de la Sambre jusqu'à Charleroi, puis s'enfoncera dans l'Entre-Sambre-et-Meuse pour atteindre Mariembourg.

- * A MARIEMBOURG, accueil par l'équipe du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V). Apéritif, visite des installations, exposition de matériel ferroviaire ancien : locomotives à vapeur, anciennes voitures à voyageurs, autorails belges, français, allemands... Rétrospective de l'éclairage des trains : plus de 80 lanternes.

- * DINER facultatif et sur réservation (voir plus loin) dans un restaurant de la périphérie de Mariembourg.

- * DEPART EN TRAIN A VAPEUR vers 14 heures. Ce train, composé de très anciennes voitures en bois avec portières latérales, vous conduira à la découverte des vallées du Viroin et des villages de Nismes, Olloy, Vierves et Treignes, à deux pas de la frontière française. Dans cette dernière localité, patrie d'Arthur Masson, et hantée par Toine Culot, vous pourrez voir évoluer une curiosité ferroviaire à peu près unique en Europe : une locomotive à vapeur à chaudière verticale construite par les ateliers mécaniques John Cockerill à Seraing.
De plus, à l'initiative du Centre Paul BRIEN de l'ULB, vous aurez l'occasion de visiter ses laboratoires de l'environnement, une exposition de cinquante machines agricoles de tous âges et des montages audio-visuels présentant la région. Le train à vapeur rentrera enfin à Mariembourg où il donnera correspondance à votre train "Principauté de Liège".

- * DÉPART EN TRAIN VERS COUVIN, ancienne bonne ville de la Principauté de Liège, par la voie ferrée Mariembourg - Couvin, fermée au trafic voyageurs depuis plus de quinze ans (les installations de la gare de Couvin sont, vous le verrez, primitives...). A Couvin, un temps libre d'une heure permettra une visite de la ville.

- * RETOUR prévu vers 19h40 à Namur, 20h00 à Huy, 20h10 à Flémalle, 20h20 à Seraing et 20h30 à Liège Guillemins.

Promenez-vous dans le passé, partez à la découverte du présent, venez découvrir des coins attachants et méconnus de l'Entre Sambre et Meuse. Voyagez au présent, dans du matériel dernier cri et confortable de la SNCB, mais appréciez aussi le charme d'antan des machines à vapeur et des voitures en bois de 3e classe évoluant sur une ligne ferrée oubliée, traversant des sites enchanteurs.

FRIX

Il s'agit d'un forfait comprenant : le trajet en train spécial au départ de Liège Guillemins, Seraing, Flémalle, Huy ou Namur vers Mariembourg et Couvin et retour, l'apéritif typique, le parcours en chemin de fer à vapeur de Mariembourg à Treignes et retour, une documentation historique illustrée et éditée pour la circonstance, les droits d'entrée aux diverses expositions, les frais d'organisation et la TVA.

| | |
|---|--------|
| Participants adultes au départ de Liège, Seraing, Flémalle ou Huy | 440 FB |
| Participants adultes au départ de Namur | 390 FB |
| Enfants de moins de 12 ans (quelle que soit la gare de départ) | 295 FB |

Gratuité pour les enfants de moins de 4 ans : ils ne disposent cependant pas d'une place personnelle.

remarque :-les billets gratuits SNCB et cartes de réduction diverses ne sont pas valables sur ce train spécial.
-la participation des enfants de moins de 12 ans est limitée à ceux qui accompagnent leurs parents ou grands-parents, sous leur responsabilité.

DINER

Il vous est loisible de participer au dîner collectif que nous vous proposons. Pour 280 FB, nous vous proposons une entrée, un potage, le plat principal, un dessert, une boisson froide (eau ou bière) et un café. TVA et service compris.

Le restaurant se trouve à la périphérie de Mariembourg. Nous avons prévu un moyen de transport approprié pour les personnes qui éprouveraient des difficultés à faire une petite promenade à pied.

Si vous souhaitez participer à ce repas dans une ambiance sympathique, vous devez vous y inscrire préalablement sur le bulletin d'inscription joint.

POSSIBILITE D'EMBARQUEMENT à SERAING, FLEMALLE, HUY et NAMUR

Si vous souhaitez embarquer dans une de ces gares (où vous trouvez un parking sauf à Flémalle), signalez-le dans la case ad hoc du bulletin d'inscription. Si vous ne signalez rien, nous déduirons que vous embarquez à Liège Guillemins. Si vous désirez voyager en groupe, embarquez tous dans la même gare !

COMMENT REJOINDRE LIEGE OU NAMUR ?

Laissez votre voiture automobile au garage et profitez d'une journée de détente complète loin des embouteillages et des problèmes de parking.

Au départ de TOUTE GARE BELGE (même les points d'arrêt non gardés), à votre demande, vous pourrez obtenir un billet à prix réduit aller-retour à destination de Liège Guillemins ou Namur.

La SNCB vous accordera une réduction de 50 % avec minimum et maximum de perception. Des réductions correspondantes existent pour les enfants et pour la 1ère classe.

Bien plus, il vous est même possible d'obtenir un tel billet avec comme destination aller Liège Guillemins et point de départ retour à Namur ou l'inverse à votre gré. Cette formule est intéressante si vous souhaitez raccourcir la journée (ex. si vous habitez Bruxelles, vous décidez de nous rejoindre à Liège le matin, et de reprendre le train de Bruxelles à Namur le soir). Toutefois, le forfait sur le train spécial reste inchangé.

INSCRIPTION

Elle se fait par correspondance et préalablement au voyage.

Il vous suffit de renvoyer le bulletin d'inscription situé au verso de cette page à l'adresse qui y est indiquée. Vous aurez eu soin de la compléter soigneusement et lisiblement et d'y joindre une enveloppe timbrée à 9F et rédigée à vos nom et adresse. Grâce à cette enveloppe, nous vous ferons parvenir quelques jours avant la date de départ vos billets et les dernières instructions. Vous voudrez bien nous faire parvenir simultanément le montant de l'inscription selon les indications qui figurent sur le bulletin d'inscription.

Ne tardez pas, car le nombre de places est limité et les inscriptions sont prises dans l'ordre d'arrivée des paiements et bulletins de participation. Toutefois, une préférence sera accordée - si nécessaire - aux personnes qui s'inscrivent au départ des gares de Liège à Huy Nord inclus.

REMARQUE

Les heures indiquées et détails d'organisation sont donnés à titre indicatif. Ils sont susceptibles d'adaptation en vue d'une bonne organisation.

Merci de nous avoir lu jusqu'au bout. Nous avons voulu vous donner un maximum de renseignements.

Au plaisir de vous rencontrer le 26 septembre prochain, et avec nos cordiales salutations.

GTF asbl

| | | | | | |
|--|--|--------------|----------|-------|-----------|
| | | date rentrée | paiement | repas | n° inscr. |
| | | | | | |

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE "Principauté de Liège"

Bulletin à renvoyer avant le 12 septembre 1981 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
 Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
 Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international):

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
 Rue _____ N° _____ N° bte _____
 N° postal _____ localité _____ pays _____
 Membre GTF n° _____

* inscris pour le voyage du samedi 26 septembre 1981 PRIX

inscrire le nombre →

| |
|--|
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |
| |

(**)

 Adulte(s) à 440FB (départ Liège, Seraing, Flémalle ou Huy) -----
 Adulte(s) à 390FB (départ Namur) -----
 Enfant moins de 12 ans à 295 FB (quelle que soit la gare de départ) -----
 Enfant moins de quatre ans gratuit
 Dîner à 280 FB -----
 (***) AB -----

Mettez une croix en regard de votre gare d'embarquement si elle n'est pas Liège :

| | |
|--------------------------|--------------|
| <input type="checkbox"/> | SERAING |
| <input type="checkbox"/> | FLEMALLE Hte |
| <input type="checkbox"/> | HUY (Nord) |
| <input type="checkbox"/> | NAMUR |

TOTAL → _____

biffer inutile {

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



ASBL

les cases (**) et (***) sont réservées aux membres GTF asbl