

Renouvellement des cotisations p.4 avant le 15.01.82

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 20 NOVEMBRE 1981

PRIX : 40 FB

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Sommaire de ce numéro

NUMERO 20 , Novembre 1981

| | |
|-------------------------------------------------------|----|
| Editorial | 3 |
| <u>Renouvellement des cotisations</u> (avant le 15/1) | 4 |
| Nouvelles de la SNCB | |
| La SNCB par ligne | 6 |
| Matériel roulant | 15 |
| Dossier : les rames réversibles de la SNCB | 25 |
| Exploitation | 35 |
| La SNCB en 1980 . | 38 |
| Trains spéciaux - circulations exception. | 44 |
| Décisions du Conseil d'Administration | 47 |
| Nouvelles de la SNCV | 51 |
| Transports Urbains | |
| Nouvelles de la STIB - Bruxelles | 54 |
| STIL/SNCV - Liège | 57 |
| Gand (MIVG) | 58 |
| Anvers (MIVA) | 58 |
| Les Touristiques | |
| Nouvelles du CFV3V | 59 |
| Activités du GTF asbl | 60 |
| Divers | 61 |

Le GTF asbl remercie tous ceux de ses membres qui ont participé à la création de ce numéro, et tous ceux qui contribuent à informer les lecteurs de Trans-Fer.

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

Coordination : H. Arden et R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Tirage : 1250 ex.

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

En cas de commande d'un article proposé par le GTF asbl dans ses services éditions et distribution, les marchandises sont envoyées aux risques et périls du destinataire.

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

Editorial

En bref, nos activités de 1981 :

VOYAGES ORGANISES PAR NOTRE ASSOCIATION

4 avril et 2 mai 1981 : en autorail série 45 Charleroi Sud - Fontaine-l'Evêque - Thuin Ouest - Strée - Lobbes - Mariembourg - Couvin, avec parcours supplémentaire en tram entre Fontaine l'Evêque et Thuin et en chemin de fer à vapeur CFV3V de Mariembourg à Treignes

29 mai 1981 : en autorail série 49 vers Trois-Ponts, Wévercé, Losheimergraben frontière, Sourbrodt, Raeren, Eupen.

26 septembre 1981 : en train tracté (locomotive série 55 et nouvelles voitures M4) de Liège à Couvin via Seraing et Mariembourg, avec parcours en train à vapeur de Mariembourg à Treignes.

PARTICIPATION DU GTF A L'ORGANISATION DE VOYAGES SNCB

11 avril 1981 : Liège - Raeren - Sourbrodt - Waimès - St-Vith et retour vers Liège par Trois-Ponts

15 août 1981 : Liège - Malmédy - Sourbrodt - Raeren - Liège

TRANS-FER

parution des n° 17, 18, 19, 20, totalisant plus de 250 pages édition d'un numéro hors abonnement sur l'Entre-Sambre-et-Meuse, destiné notamment à documenter les participants à nos voyages.

FABRICATIONS GTF ASBL

un sous-verre en étain à motif ferroviaire, un porte-clé (en collaboration avec le CFV3V - en vente dans ce numéro) et surtout un modèle réduit d'une locomotive à vapeur vicinale type 18.

Merci à tous, et surtout à ceux de nos membres qui collaborent activement et bénévolement à la gestion de notre Association.

Déjà les projets foisonnent pour 1982.

A tous, nous adressons nos vœux chaleureux de santé et de prospérité pour l'année nouvelle.

Le Président du GTF asbl

Le GTF asbl fait appel aux bonnes volontés. La gestion d'une Association qui a de multiples activités demande beaucoup de temps et d'énergie. Nous essayons dès lors de répartir le "travail" sur le plus grand nombre de personnes possible. Si vous êtes disposé à nous offrir un peu de votre temps et de votre compétence, nous vous souhaitons dès à présent la bienvenue. Ecrivez-nous à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.

***** GTF asbl *****
 ***** RENOUELEMENT DES COTISATIONS ***** GTF asbl *****

Pour éviter les encombrements de fin d'année, nous vous demandons de bien vouloir procéder dès maintenant aux formalités de renouvellement d'affiliation au GTF asbl pour 1982.

Si nos activités vous ont intéressés, ou simplement si Trans-Fer vous a plu, réinscrivez-vous au GTF asbl dès maintenant. Vous faciliteriez ainsi la tâche de nos membres bénévoles qui se chargent des tâches administratives, bien éloignées d'un hobby, mais indispensables à la gestion de notre Association. Nous les remercions d'avance du temps qu'ils veulent bien y consacrer pour le bien de tous.

MONTANT DE LA COTISATION (taux valables jusqu'au 15.01.82)

Nous avons dû procéder à une adaptation des taux de cotisation. L'inflation, le papier, les coûts de fabrication, les tarifs postaux (augmentés en 1981 déjà sans que nous puissions "répercuter" ceux-ci) ne nous permettent hélas pas de maintenir la cotisation minimum au taux de 1981, soit 70FB. Ajoutons à cela que le nombre de pages de Trans-Fer augmente d'année en année : un numéro compte rarement moins de 50 pages, et il y en a 4 par an minimum...

Cependant, nous avons essayé de garder des prix "démocratiques" pour rester à la portée de tous. Rappelons que la cotisation donne droit à l'envoi de Trans-Fer et à des réductions substantielles en cas de participation à nos activités.

Taux de cotisation

MEMBRE ADHERENT : habitant en Belgique
 au Gd Duché
 aux Pays-Bas } 100 FB minimum.

autres pays : 150 FB minimum (vu les coûts postaux)

MEMBRE PROTECTEUR : 400 FB minimum quel que soit le pays de résidence.

Les autres années, de nombreux membres ont voulu nous encourager en "arrondissant" leur cotisation à un taux supérieur. C'est pour cela que nous indiquons ci-avant des tarifs minimum, laissant à chacun la latitude de nous manifester leurs encouragements. D'avance, merci de votre soutien.

COMMENT PAYER VOTRE COTISATION ?

Nous avons essayé de simplifier au maximum les formalités par rapport aux années précédentes.

1. SI VOUS ÊTES DÉJÀ EN POSSESSION D'UNE CARTE DE MEMBRE 1982, c'est-à-dire si vous vous êtes affiliés pour la première fois au GTF asbl après le 26.09.81, il n'y a aucune formalité à accomplir et vous êtes en règle de cotisation.

2. SI VOUS ETIEZ MEMBRE EN 1981 et que l'adresse figurant sur la couverture du présent Trans-Fer est exacte :

- a) si vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché : versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl à 4000 Liège.

Indiquez en communication : cotisation 1982 - votre n° (figurant sur l'étiquette-adresse de ce Trans-Fer) et vos nom et prénom. Ces indications sont indispensables.

ATTENTION : ce n° de compte est réservé EXCLUSIVEMENT aux cotisations. Si vous voulez commander une édition ou un voyage, il faut le faire à un autre N° de compte indiqué dans cette revue.

- b) si vous habitez les Pays-Bas : versez votre cotisation par mandat postal international à l'adresse exclusive de GTF asbl, c/o M. Jean LATERRE, rue de Marchienne, 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL (Belgique).
- c) si vous habitez en France, le paiement est à effectuer chez M. Jacques BAZIN, rue J.A. Chévrier 13, Veneux-les-Sablons, F-77250 MORET sur LOING (France) soit par chèque bancaire barré à son ordre, soit par chèque postal barré 3 volets à son ordre, à expédier directement à son destinataire et non transmis via les Chèques Postaux (encaissement par banque)
- d) autres pays : mandat postal international, adresse à GTF asbl c/o M. Jean LATERRE, rue de Marchienne 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Montants : 150FB ou 400FB (voir supra)

DANS TOUS LES CAS, mentionnez bien en communication "cotisation 82", votre n° de membre et vos nom et prénom, surtout si le donneur d'ordre n'est pas la même personne que le membre..."

3. SI VOUS ETIEZ MEMBRE EN 1981 et que l'adresse est inexacte (p.ex. si vous avez changé d'adresse)

AVANT LE 15.01.82 : 1) écrivez à GTF asbl c/o M. Jean Laterre en demandant une nouvelle fiche d'affiliation. Joignez une enveloppe timbrée à 9FB pour la réponse ou un coupon-réponse international

2) renvoyez cette fiche ACCOMPAGNÉE du paiement par chèque bancaire ou billet de banque à M. Laterre et joignez une enveloppe timbrée pour que nous puissions vous envoyer une nouvelle carte de membre validée si vous habitez le BENELUX. Si vous habitez d'autres pays, le paiement est à faire selon les modalités énoncées en 2 c) ou d).

Remarque : si l'étiquette-adresse de ce Trans-Fer est corrigée manuellement par nos soins (= si vous nous avez averti de votre changement d'adresse avant le 31.10.81), faites les formalités du point 2.

4. SI VOUS RENOUEVELEZ VOTRE COTISATION APRES LE 15.01.82

Les taux sont majorés à : Belgique : 200 FB membre adhérent
Etranger : 250 FB membre adhérent
(France) : 39 FF membre adhérent

Cette majoration couvre les frais administratifs supplémentaires occasionnés par votre retard.

**** AFFILIEZ-VOUS DONC AVANT LE 15.01.82

**** RESPECTEZ SCRUPULEUSEMENT LES INSTRUCTIONS CI-AVANT pour éviter toute erreur toujours désagréable et pour nous et pour vous.

Merci de votre compréhension

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Electrification de la ligne 35 Louvain - Hasselt

1. Historique de la création de la ligne Louvain-Hasselt

Le plan initial pour l'établissement par l'état d'un réseau de chemin de fer en Belgique, fixé par la loi du 1 mai 1834, ne prévoyait pas, à l'origine, de lignes dans la région en question. A partir de 1842, l'Etat commença à accorder des concessions à des compagnies privées.

Mais il fallut attendre jusqu'en 1857 pour voir la mise en service d'une liaison Anvers - Lierre. Cette ligne fut prolongée jusqu'à Aerschot en 1863 bien qu'en 1846 la création d'une ligne ferrée entre Diest et Hasselt avait été proposée avec possibilité de raccordement à Diest au réseau de la "S.A. des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est", mais le projet resta dans les cartons.

En 1853, M. A. DAUDELIN, ingénieur de l'Administration des Ponts et Chaussées déposa un projet pour l'établissement de voies ferrées entre Lierre et Turnhout via Herentals, de Louvain à Herentals via Aerschot et d'Aerschot à Hasselt via Diest.

Dans cette même période, le Conseil Communal d'Aerschot adressa un rapport aux autorités nationales, afin de faire apporter des modifications au tracé d'une ligne ferrée projetée entre Bruxelles - Louvain - Winge St. Georges et Diest vers le camp militaire de Bourg-Léopold. Considérant la densité de la population il fut proposé de faire passer la ligne par Aerschot et non par Winge St. Georges. En 1860, MM. A.T. GROULARD et J.E. DETIEGE proposèrent à leur tour, mais sans résultat, la construction d'une ligne de chemin de fer d'Anvers à Cologne.

Le 7 août de la même année, le sieur J.R. BISSCHOFFSHEIM obtint une concession pour la création d'une ligne allant de Louvain à Herentals via Aerschot incluant la possibilité, pour la ville, de réaliser la liaison Aerschot - Diest.

Le même jour, M. BISSCHOFFSHEIM, l'Etat Belge et la "S.A. des Chemins de fer de l'Est Belge" signèrent une convention concernant l'exploitation et l'entretien des nouvelles lignes à créer.

Ensuite M. BISSCHOFFSHEIM créa la "S.A. Chemin de fer du Nord de Belgique" qui allait se voir confier l'exécution des travaux. Le 3 janvier 1863, l'Etat confia à son tour la création du tronçon Aerschot - Diest à cette société.

En 1865, la ligne Aerschot - Hasselt fut mise en exploitation et confiée à l'administration de la Cie du "Grand Central Belge" qui naquit de la fusion de trois compagnies ferroviaires privées.

2. L'électrification de la ligne

L'électrification du tronçon Aerschot - Hasselt (37 km) fut prévue au plan décennal de la SNCB (1976-1985). La mise en service a eu lieu à partir du 27 septembre 1981 en même temps que l'application des horaires d'hiver. La réalisation de l'électrification est allée de pair avec d'autres grands travaux comme p.ex. le renouvellement et l'adaptation d'installations existantes.

En effet, électrifier une ligne ne se limite pas au placement des caténaires au-dessus des voies : il faut aussi prévoir de plus grandes vitesses et une fréquence renforcée des trains. En ligne, la vitesse maximum autorisée sera portée à 140 km/h avec quelques zones où elle sera limitée à 120 ou 90 km/h. La voie allant d'Aerschot vers Hasselt sera équipée de rails de 60 kg/m afin de supporter les fortes charges en provenance du port d'Anvers et à destination de l'industrie lourde liégeoise.

La signalisation a été modernisée et des signaux permettant la circulation à contrevoie ont été implantés.

Les installations des gares ont subi également d'importantes modifications. Citons p.ex. la sortie des voies de Hasselt en direction d'Aerschot, où les lignes vers Louvain et vers Genk seront nettement séparées grâce au réaménagement des voies et la construction d'un tunnel.

Dans la gare d'Hasselt un quai supplémentaire sera établi pour lequel un passage sous voies sera construit.

L'atelier de traction diesel de Hasselt sera adapté afin de lui permettre de faire face aux exigences de la traction électrique. Un centre d'entretien des installations de la caténaire a été créé à Hasselt.

La voie d'évitement des gares de Schulen et de Testelt a été allongée en vue du garage des trains de plus grande capacité.

Des cabines de signalisation tout-relais y ont été construites. Plus tard, elles seront commandées, en même temps que celle de Diest, depuis Aerschot.

Zichem n'aura plus que deux voies principales et l'ancienne cabine de signalisation est supprimée par suite de la mise en service de la signalisation automatique.

Les travaux à effectuer à Molenstede et Diest furent plus importants. A Molenstede, la voie établie en courbe ne permettait pas des vitesses supérieures à 90 km. La nouvelle voie réalisée autorise des vitesses de 120 km/h.

À Diest, les voies de garage ont été allongées et la traversée de la gare pourra se faire à 120 km/h. un nouveau bâtiment de service, une cabine de signalisation tout-relais et une sous-station de traction ont été construits.

A Aerschot, point de jonction et de correspondance vers Anvers - Hasselt et Louvain, les installations ferroviaires sont plus complexes, puisqu'elles y forment un triangle de voies auquel sont branchées les lignes vers Anvers, Hasselt et la gare d'Aerschot. Les travaux en cours doivent permettre de relever sensiblement la vitesse maximum autorisée. Sur la branche Anvers - Hasselt du triangle la vitesse reste momentanément limitée à 40 km/h, mais sur les deux autres branches elle a été portée à 120 km/h.

**Nouvelle amputation du réseau ferré belge ?
Le cas de Losheimergraben - Losheim (Eifel) - ligne 45A**

Jusqu'il n'y a guère, la SNCB disposait de quatre points de contact avec le réseau ferré allemand : Montzen - Aachen (West) sur la ligne 24, Hergenrath - Aachen Süd sur la ligne 37, Raeren - Walheim sur la ligne 49 et Losheimergraben - Losheim (Eifel) sur la ligne 45A.

Cette dernière liaison belgo-allemande était de loin la plus modeste. Le trafic voyageurs "international", rétabli après la guerre le 14 mai 1950 seulement, avait été définitivement supprimé le 18 mai 1952. Par contre, en trafic marchandises, la Deutsche Bundesbahn desservait ces dernières années, deux fois par semaine (les mardis et jeudis), la ligne Jünkerath - Losheim, et poursuivait en territoire belge jusqu'à Losheimergraben. Le trafic international des marchandises avait un caractère essentiellement local : la locomotive diesel allemande type 215 d'Euskirchen amenait en Belgique essentiellement des briquettes de Zülpich, et retournait en Allemagne avec l'un ou l'autre wagon de produits de scieries.

La situation de ce point frontière a brutalement évolué dernièrement.

Le 1er août 1981, à l'initiative, semble-t-il, de la DB, le point d'échange international formé par la section frontière Losheimergraben - Losheim (Eifel) était officiellement supprimé.

Le 12 octobre 1981, la Direction de Cologne de la DB avertissait la SNCB que, par décision de son service de la voie, le trafic ferroviaire entre Jünkerath et Losheimergraben était supprimé jusqu'à nouvel avis (sic). Les raisons invoquées par les Allemands semblent essentiellement concerner le mauvais état de leur voie. (19,671 km de Jünkerath à la frontière).

Depuis le 12 octobre dernier, donc, plus aucun train ne roule entre la frontière (km 19,671) et la gare belge de Losheimergraben (km 23,311) : en effet, en vertu d'un arrangement entre les deux réseaux, seuls les engins moteurs de la DB étaient - en service normal - autorisés à parcourir cette section.

Notons que la décision allemande n'a pas, dans sa formulation, de caractère définitif. Côté belge, on n'a pris aucune décision à ce jour quant à une modification du statut de la section belge frontière - Losheimergraben, qui avait la particularité de comporter, au km 22, le point culminant du réseau ferré belge (619,34 m au dessus du niveau de la mer). Cependant, un telex daté du 2 octobre et adressé à toutes les gares SNCB, interdit d'envoyer des wagons vers la RFA via Losheimergraben.

Rappelons enfin que Gouvy continue à desservir Losheimergraben trois fois par semaine (lundi, mercredi, vendredi) via Trois-Ponts et Wévercé.

R. Marganne
26.10.81

La ligne 73A Tielt - Meulebeke...

... n'est plus accessible qu'aux locotracteurs de la série 91, et leur vitesse y est limitée à 20 km/h.

Electrification de la ligne 78 St-Ghislain - Tournai - Mouscron
répercussions sur la dorsale wallonne

- * Le 10/1/82, la gare d'Haine-St-Pierre sera définitivement fermée et remplacée par la gare de La Louvière Sud, située à la borne kilométrique 20.100 de la ligne 112.
- * A la même date, les trains de la série 31.. Liers - Liège - Namur - Charleroi - Manage - Mons - St-Ghislain seront systématiquement prolongés jusqu'à Mouscron, concrétisant ainsi la grande dorsale wallonne. Sur la ligne 78 et 75, ils desserviront Blaton, Peruwelz, Antoing, Tournai, Herseaux et Mouscron. Un train omnibus cadencé en automotrice électrique assurerait la desserte Tournai - Mouscron - Kortrijk, la même organisation étant prévue entre Mons et Tournai.

P.A. Ch.R.

"Simplification" du noeud de Florennes

Par Arrêté Royal du 26 juin 1981, la SNCB est autorisée à démonter les tronçons Morialmé - Bifurcation Morialmé et Bifurcation Morialmé - Bifurcation Stave des lignes industrielles 135 et 136.

Suite à cette autorisation, la SNCB a renuméroté les lignes subsistantes de la région. Par note du 13/10/81 publiée le 21/10/81, les modifications suivantes sont apportées à l'inventaire des lignes SNCB :

LIGNES SUPPRIMEES DE L'INVENTAIRE :

- 135 Fraire - Y Morialmé (3)
- 136 Y Morialmé - Florennes (Central) (3)
- 138A Florennes (Central) - Merlemont (2)

LIGNES MODIFIEES

- 136 Y St-Lambert - Florennes C. (2) devient Y St-Lambert - Merlemont (2)
- 136A Y Stave - Biesmerée (3) devient Florennes C. - Ermeton-sur-Biert (3)

- (2) = ligne à exploitation simplifiée. Circulation exceptionnelle de trains de voyageurs non autorisée sans accord préalable de la direction de la voie.
- (3) = ligne hors service pour les besoins de la SNCB

Quand on parle à nouveau de réouvertures de lignes...

Le journal "La Wallonie" du 17/6/81, repris entre autres par "Entre-Voies" publie un projet de réseau ferroviaire en Wallonie, tel que le conçoit la Société de Développement Régional Wallon. L'organisme public se déclare partisan du maintien du service voyageurs sur tout le réseau actuel, mais préconise aussi une série de liaisons à remettre en service. On cite ainsi :

- échéance immédiate (?) - Mariembourg - Couvin (liaison interville)
- à court terme - Manage - Nivelles - Ottignies (desserte locale)
 - Trois-Ponts - Malmédy (liaison interville), avec possibilité d'extension en Y vers Wévercé - Sourbrodt ou Bütgenbach
 - Florennes - Yves-Gomezée (-Walcourt) (interville)
- à moyen terme - Tubize - Braine-l'Alleud (local)
- à long terme - Houyet - Rochefort - Jemelle (local)
 - Anhée - Florennes via Ermeton s/Biert (local)
 - Liège - Battice - Montzen - Welkenraedt (local)

Souhaitons que ces projets ne restent pas "lettre morte".

Ligne 112 Marchienne-au-Pont - Piéton - Haine-St-Pierre - La Louvière

- a. Ancien tronçon Marchienne-au-Pont - Piéton via Fontaine=l'Evêque
La voie est démontée entre la Bif. Martinet à Monceau et l'entrée du Bois de Goutroux. Le pont surplombant la rue de Roux à Monceau a été enlevé. Sur la section Fontaine=l'Evêque - Piéton, l'ex-ligne 112 devient ligne 252 de la Bif. Forchies à Fontaine=l'Evêque (puits n°1) via Fontaine=l'Evêque.
- b. Nouveau tronçon Marchienne-au-Pont - Piéton via Souvret - Forchies
Le nouveau tracé partira de la Bif. Martinet à Monceau, et se dirigera vers la Bif. Forchies à Piéton, comme suit :
- passera entre les Bois du Rognac et Bois Briclet à Monceau;
 - se dirigera vers le croisement de la rue de Roux et rue de la Chaussée à Forchies, passera sous la rue de la Chaussée;
 - se dirigera vers le puits n° 10 des Charbonnages Monceau - Fontaine pour passer au-dessus de la rue Vandervelde à Forchies; de-là, reprendra l'ancien tracé de la ligne de desserte locale.

N.B. C'est le tronçon "rue de Roux - Bif. Forchies" qui a entraîné le détournement du tronçon Forchies (centre) - Forchies (garage) de la ligne électrifiée n° 63 de la SNCV.

c. Tronçon Piéton - Haine-St-Pierre - La Louvière

Pour permettre une exécution plus rapide des travaux (rectifications de tracé, pose de la ligne caténaire, etc...), le tronçon Piéton - Haine-St-Pierre sera, en septembre prochain, fermé au trafic ferré dans les deux sens, et remplacé par un service d'autobus assuré par la SNCV.

Lignes 124 - 124 A - 130 A - 132 Entrée de Charleroi Sud

A signaler que les travaux de remaniement du grill d'entrée de la gare de Charleroi-Sud, côté Bruxelles, ont repris après deux ans d'abandon.

Gare de Formation de Monceau

A signaler que toutes les voies qui n'étaient pas électrifiées entre les Blocks 16 et 17, seront bientôt mise sous tension. Cela permettra une meilleure maniabilité de ce côté de la formation.

Ch.R. - juillet 1981

L'avenir de la ligne 141 Ottignies - Court-St-Etienne - Nivelles

En prolongement des informations données sur cette ligne dans notre numéro précédent, signalons qu'en juillet 1981, la Direction de l'Exploitation de la SNCB a étudié un projet de remise en service voyageurs de la ligne 141 entre Nivelles et Ottignies. Deux variantes sont proposées, l'une à vitesse de référence de 70 km/h, l'autre de 90 km/h. Exploitation en voie unique, la gare de croisement étant Genappe. Un train par heure dans chaque sens est prévu dans cette étude.

A l'époque évoquée pour la réouverture, on prévoit que des autorails série 43, 45 et 46 seront disponibles, suite aux nouvelles électrifications dans le Centre. Toutefois, l'"éloignement" de l'atelier d'Haine-St-Pierre, prévu pour l'entretien de ces autorails, paraît constituer un inconvénient, puisque la ligne Baulers-Manage est actuellement neutralisée de Nivelles (Nord) à Faly-Arquennes.

Ce projet doit cependant être mis au conditionnel, car un changement de gouvernement peut entraîner un changement dans les projets...

Ligne 147 Landen - Gembloux - Sombreffe

A la date du 20/10/1981, par note de régularisation du service ES du Groupe de Namur de la SNCB, le tronçon Autre-Eglise - Racour de la ligne 147 est définitivement hors service. (note du 13.10.81)

commentaire : cette décision revient à mettre hors service la section Landen - Orp, puisque la section Orp - Gembloux était déjà hors service aux PSS de 1973. Les raccordements disparus sur la section hors service au 20/10/81 sont les Sablières Hesbignones à Lincen, FACO à Orp et Défense Nationale à Orp.

RH

Modification à la nomenclature des lignes

La ligne 248 Y Bois des Vallées - Puits 17, annoncée hors service le 2/9/81 (note du 26/8/81) est hors inventaire le 23/9/81 (note du 14/9/81)

Modification à la vitesse de référence

La ligne 118 La Louvière - Mons passe de 100 à 140 km/h.

Signalisation fixe de contre-voie avec blocage matérialisé du sens de circulation. Les sections de lignes suivantes ont été équipées : 43 Melreux - Marloie, 162 Autelbas - Kleinbettingen, 166 Gendron-Celles - Houyet, Hal - Y Linkebeek/Hal, Y Linkebeek-Hal - Etterbeek et Etterbeek - Josaphat.

Ligne de raccordement Ronet - AC Salzinnes

Cette courte ligne, numérotée 283 depuis le 6/2/80, a été électrifiée. Elle a été mise sous tension le 15/09/81 à 0 h.

R.H. 010981

EXPOSITION FERROVIAIRE A LIEGE

LES FOLLES ANNES DU RAIL, du Transsibérien à l'Orient Express

- à l'Echevinat des Affaires Culturelles de Liège, rue des Dominicains 32.

- ouverture du lundi au vendredi de 12 à 18 heures, le samedi de 12 à 16h. Fermé le dimanche.

- entrée : 50F. REDUCTION AUX MEMERES du GTF asbl sur présentation de leur carte de membre : entrée : 20F.

L'exposition, qui vient de Paris, rend hommage à Georges NAGELMACKERS, un génial liégeois qui créa au siècle dernier la fameuse "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens". L'exposition recrée l'ambiance qui, autour de trains de légende comme l'Orient Express, le Train Bleu..., créa un climat de séduction, de rêverie heureuse et d'aventure. Elle présente des documents d'archives et une iconographie abondante et inédite comme du mobilier, des maquettes des premières voitures-lit et restaurant, des compartiments équipés comme jadis, de la vaisselle...

Catalogue sur place...

A ne pas manquer !!!

Fêtes de fin d'année

Présentez-vos voeux avec des cartes-vues ferroviaires.

Utilisez les cartes-vues GTF série 51 (50FB la pochette), 52 (60FB), 53 (60FB), 54 (60FB), 55 (80FB) + 25FB envoi en plus pour achat d'une, deux ou trois séries, 50FB envoi pour achat de 4,5 ou 6 séries. Commande par versement au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège

Travaux programmés par la SNCB sur le groupe de Liège

Ligne 24 Tongeren - Montzen - Aachen (West)

- * coupure totale du trafic dans le tunnel de Wonck du 10/1/82 au 15/3/82 et remise en service, de l'ouvrage avec voies mariées (détournement via lignes 40 et 34/36)
- * mise au gabarit électrique et entretien des tunnels de la Galoppe du 15/3/83 au 15/5/83 et de Veurs du 15/3/83 à fin 1984. (Service à voie unique de Fouron-St-Martin à Montzen avec croisement à Remersdael et de Fouron-St-Martin à Remersdael selon le cas)

Ligne 40 Liège - Visé - Maastricht

- * Fin des travaux d'électrification entre Cheratte et Visé pour le 15/3/82.
- * Renouvellement des tabliers des passages inférieurs place des Nations Unies - Bd de Laveleye - Rue des Vennes à Liège. Service à voie unique entre Bif. Garde-Dieu et Bif. Froidmont alternativement voie B et voie A. Durée : ± 300 jours ouvrables à partir de juin 1982.

Ligne 43 Liège - Rivage - Jemelle

- * consolidation des parois rocheuses, aménagement des pistes de circulation, préparatifs pour l'électrification d'août 1982 à septembre 1983. Service à voie unique permanent d'Angleur à Tilff alternativement voie A ou B, permanent de Tilff à Esneux par voie A. Service à voie unique à certaines heures sur les divers tronçons entre Esneux et Bomal.

Ligne 42 Rivage - Gouvy frontière

- * mise au gabarit électrique et entretien des tunnels de Liotte et Remouchamps : 500 jours ouvrables à partir de fin septembre 83. Service à voie unique entre Rivage et Aywaille ou entre Aywaille et Stoumont.

Les nouveaux bâtiments de gare projetés et travaux d'infrastructure

En réponse à des questions parlementaires, le ministre des communications a précisé :

- * le 02.12.80, que l'organisation des locaux en gare de Welkenraedt fera l'objet d'une étude définitive en 1981. La réalisation de ce projet est prévue pour 1982, au plus tard 1983.
- * le 24.10.80, que les travaux d'exécution du nouveau bâtiment de voyageurs d'Eeklo sont prévus en 1981. D'autre part, l'augmentation à 120 Km/h de la vitesse de la ligne 58 Gand-Eeklo est prévue au plan quinquennal 1981-1985 de la S.N.C.B. dans la perspective d'instaurer sur cette ligne un service de Trains Intercity.
- * le 20.01.80 que la 3e voie (36/1) de la ligne 36 entre Schaerbeek et Kortenberg devrait être terminée entre Schaerbeek et Diegem pour fin 1981 tandis que la continuation entre Zaventem et Kortenberg se poursuivra jusqu'en 1985.
- * le 20.01.80 que le service des trains sur la ligne 132 fait l'objet de plusieurs études en vue d'améliorer le service à la clientèle. La S.N.C.B. a entrepris une étude de marché d'une vaste zone autour de cette ligne ; l'analyse de cette étude est en cours et des contacts sont établis avec le bureau écono. de la province de Namur ainsi qu'avec la S.N.C.V. dans le but d'arriver à une solution optimale pour la desserte de cette région. Le nouvel horaire de mai 1981 ne pourra pas encore tenir compte des résultats de cette étude et les arrêts de train seront maintenus.
- * le 24.03.81 que la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Quiévrain est envisagée pour les années 1983 - 1984.

Dans le même ordre d'idées, signalons que la SNCB entame actuellement la démolition du bâtiment voyageurs de Charleroi (Ouest).

MATERIEL

Nouvelles des locomotives quadricourant de la SNCB

* Lépose du pantographe "suisse" sur les 16

En 1973, la SNCB avait décidé que le train hebdomadaire de haute saison "Freccia del Sole" franchirait les 743 km de Bruxelles à Spiez (au pied du Lötschberg en Suisse) sans relais de locomotive, afin de gagner du temps à Luxembourg et Basel CFF. La locomotive série 16 fut choisie pour cette prestation. A cet effet, les locomotives 1601 à 1604 furent équipées d'un quatrième pantographe, adapté au gabarit caténaire réduit de la Suisse. Ce pantographe était levé à l'aide d'un interrupteur spécial plombé en cabine.

L'expérience "Freccia del Sole" fut éphémère : sur parcours suisse, l'appareillage électrique de la 16 souffrait des méthodes de conduite des mécaniciens suisses, qui "prenaient le manche" à Bâle en vertu d'un règlement helvétique réservant la conduite des engins sur rail en territoire suisse exclusivement à du personnel autochtone. Par la suite, les 16 furent limitées à Bâle, puis cette prestation fut supprimée, le train étant tracté par une locomotive belge monocourant jusqu'à Arlon, puis repris dans cette gare par une diesel luxembourgeoise série 1800.

Les locomotives 1601 à 1604 viennent de subir, en 1981, le démontage de leur quatrième pantographe "suisse", devenu inutile.

* Quand les quadricourant de la SNCB font du service intérieur omnibus en Allemagne Fédérale

Depuis le 31/5/81 et jusqu'au 23/8/81, nos polycourant série 16 et 18 ont assuré des trains de service intérieur de la Deutsche Bundesbahn.

Un des roulements prévoyait la remorque du 243 de Liège à Aachen Hbf, ensuite un train semi-direct de la DB : n° 3655, charge autorisée 350 t, départ d'Aachen Hbf à 6.58, arrêts à Stolberg, Eschweiler, Düren, Horrem, Köln Ehrenfeld, Köln Hbf, Köln Deutzerfeld. Le retour s'effectuait en tête du Saphir (IC 148/428) de Köln à Ostende.

L'autre service était l'IC 429/149 de Ostende à Köln Deutzerfeld. Au retour, l'engin SNCB assurait le train omnibus (sic) 3676 (charge autorisée: 200 t) de Köln Deutzerfeld (D.22.51) à Aachen Hbf (A. 0.04). La locomotive revenait ensuite en Belgique par le 242 de Aachen à Liège.

De nombreux incidents techniques survinrent lors de la remorque des trains de service intérieur allemand, et tout particulièrement des trains omnibus. L'équipement électrique de nos locomotives polycourant n'est pas conçu pour un service à arrêts fréquents : quand le service était assuré par une locomotive série 16, les cas de détresse n'étaient pas rares.

Devant cette situation, le roulement fut modifié à partir du 24 août, afin de supprimer les deux prestations incriminées.

Rappelons que, sur parcours allemand, nos polycourant sont conduites par du personnel DB du dépôt d'Aachen ; le conducteur belge reste cependant à bord pour assurer d'éventuels dépannages.

* Livrées

Les locomotives 1605 et 1607 ont reçu la nouvelle livrée bleue avec étroite ceinture jaune à mi-hauteur, et bande jaune entre les phares

R.M. R.P. R.Th.

Les nouveaux matériels de traction électrique à la SNCB

Dans une livraison précédente, Trans-Fer a évoqué la pénurie actuelle d'engins de traction électrique à la SNCB. En raison de cet état de choses, la SNCB a établi, jusqu'en 1982, un programme réduit de services à assurer en traction électrique. Il en résulte que, sur des lignes pourtant électrifiées, des trains de voyageurs continueront à être remorqués par des locomotives diesel. Après 1982, cette situation sera progressivement résorbée en fonction des nouvelles disponibilités en matériel.

Des négociations ont d'autre part eu lieu avec les différents constructeurs d'engins moteurs, afin d'obtenir des cadences de livraison de nouveau matériel plus rapides. Ces tractations ont porté sur les séries suivant la première série d'automotrices Break et la première série de locomotives électriques de la série 27.

Toute conversion systématique en traction électrique du trafic des marchandises paraît exclue jusqu'en 1986 au plus tôt. Actuellement, quelques services marchandises électriques pourraient même être convertis en traction diesel.

Actuellement, les modèles de locomotives suivants sont à l'étude pour la remorque des trains de voyageurs :

- une deuxième série de 30 locomotives électriques série 27
- trois versions d'une locomotive électrique BB de 84 tonnes, 160 km/h, 3000 kW
 - 1 version monocourant série 21 (30 unités) - 1984/85
 - 1 version bitension 1500/3000V série 11 (12 unités) 1984-85
 - 1 version bicourant 3000V/25kV 50Hz série 12 (10 unités) 1985

Le futur service des trains "Benelux" Bruxelles-Amsterdam devrait être assuré à partir de juin 1985 par des locomotives électriques série 11.

Vu la situation très difficile et de longue durée, il a été envisagé de ne plus étendre le nombre des services "engins moteurs" tant voyageurs que marchandises.

RiXi - H.A.

Locomotives électriques série 27

La sortie d'usine de la première locomotive de ce type est prévue pour fin octobre 1981.

Ces locomotives seront affectées à l'atelier de traction électrique de Bruxelles Midi pour la durée de la garantie. Ensuite, elles seraient mutées vers un autre atelier.

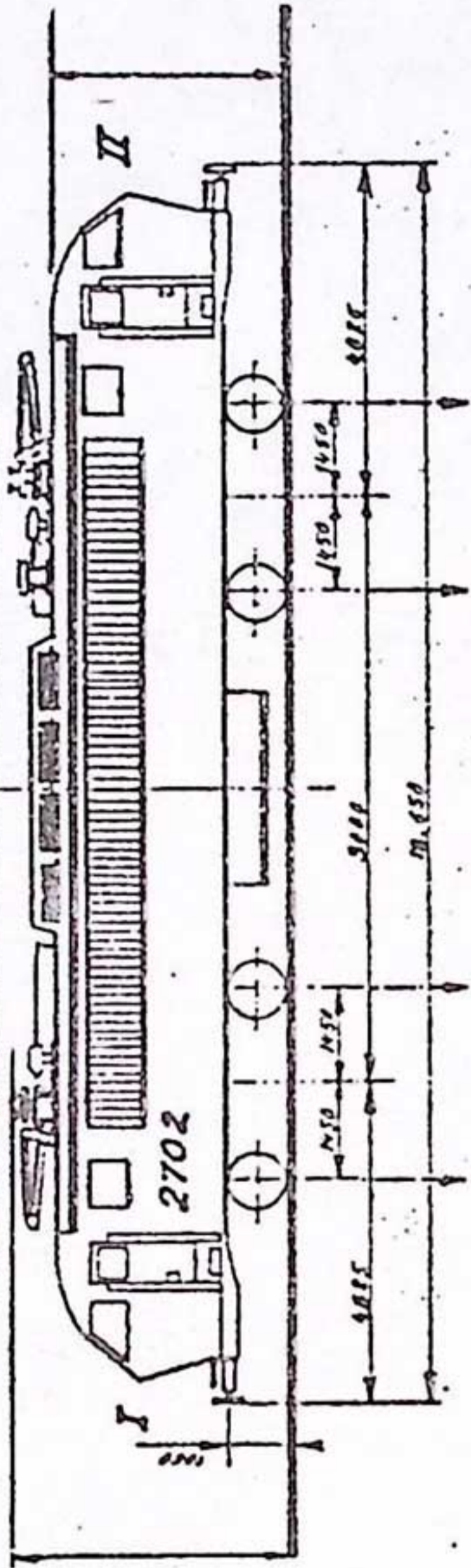
La première utilisation en roulement est prévue sur l'axe Ostende-Liège-Aachen. Les premiers conducteurs initiés seraient ceux des dépôts d'Ostende, Liège et Welkenraedt.

G.B.

La mise au point des pantographes de ces locomotives nécessite des parcours d'essais entre Bruxelles Midi et Bruges tous les jours ouvrables du 10.11 au 15.12.81. Composition du train : loco 2701 + 3 voitures vitesse max 140 km/h dont 1 vigie. Départ vers 9h de Bruxelles Midi, retour voie 22, puis nouveau parcours.

A partir de décembre, une loco série 27 desservie par le dépôt de Liège, assurera le roulement: LE 810 : Kinkempois - Aachen, 810 Aachen - Ostende, 717 Ostende, Welkenraedt, EL 717 vers NK.

Locomotive série 27



Généralités.

| | |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <u>Effectif:</u> | 30 + 30 |
| <u>Type:</u> | 60-66 |
| <u>Axils totaux:</u> | 6 |
| <u>Numérotation:</u> | 1 ^{re} série : 2701 à 2730 2 ^e série : 2731 à 2760 |
| <u>Puissance continue:</u> | AW 4150 |
| <u>Tension de service:</u> | KV 3 |
| <u>Vitesse maximum:</u> | km/h 107,00 |
| <u>Charge max. par essieu:</u> | t. 21 |
| <u>Effort max. au démarrage:</u> | AN 236 |
| <u>Rayon min. de courbe:</u> | m. 100 |
| <u>Diamètre des roues:</u> | mm 1215 |
| <u>Satisfait au gabarit UIC</u> | |

Partie mécanique.

Constructeur: S.A. La Brugeoise et Nivelles à Nivelles.

Année de construction: 1^{re} série : 1981
2^e série : 1982

Freinage: Frein automatique de service et frein direct de manœuvre. Frein de secours agissant sur la conduite de frein autom. Frein électrique rhéostatique. Le frein autom. comprend le régime "Marchandises - Voyageurs", et le régime "Haute puissance" (à 2 étages de press.). Le robinet de mécanicien du frein autom. est du type Oerlikon FV4.

La locomotive est pourvue d'un frein anti-patinage. 2 compresseurs Wabco type 2621879 alimentant 4 réservoirs d'une capacité totale de 1000 l.

Un frein à vis placé dans chaque cabine de conduite et agissant chacun sur les 4 blocs frein d'un bogie.

Bogie:
La locomotive est équipée de bogies BM. ACCC avec suspension primaire : Winterthur secondaire : Fiericoil

Chauffage des cabines de conduite par radiateurs et batterie de chauffe électrique à air pulsé

Partie électrique.

Appareillage auxiliaire:
2 convertisseurs statiques 1KV - 2x 55 AW avec sorties 440V = et 110Vz

3x (2 ventilateurs sur un moteur) pour les mod. de traction 440V - 10,6 kW - type BR10 180,5 (AVK) - débit : 125 m³/min

2x moteurs-ventilateurs: pour selfs 440V - 6,5 kW - type BRN 132,3 (AVK) 1600 r/min. débit 120 m³/min

6 moteurs-ventilateurs pour hacheurs
- moteur shunt Stephan 500V/1250 r/min
- ventilateur ALVI HV40

2 moteurs-compresseurs:
- moteur 440V-KW type BRN 100,3 (AVK) - 1050 tr/min.

- compresseur: Wabco-Nuttinghouse type 2421879 avec 2 étages de pression et 4 cylindres

1 Batterie: charge en permanence par les 2 convertisseurs en //
Batteries SAFT type RPM. 180Ah avec 25 éléments 100V - tension de charge 115V.

* Valeurs calculées

Equipement de traction:
Constructeur: A.C.E.C. Charleroi

Type de C₂: équipement de démarrage à thyristors à commande électronique

Moteurs de traction: Type LE 9215 avec excitation en série.

Nombre: 4

Puissance unitaire: 1062,5 ANW

Puissance continue: 1048 kW

Suspension: élastique sur 3 points

Transmission: élastique
- Transmission BBC-federantreib.
- Le carter est tenu par roulements à rouleaux

Rapport d'engrenages: 116/61 = 2,029

Equipement de frein électrique:
Constructeur: A.C.E.C. Charleroi

Type: rhéostatique avec réglage électronique des inducteurs de AT; axiaux en excitation indépendante et combiné ou pas avec frein pneumatique.

Rhéostat: puissance max. 2500 kW

Ventilation: 4 ventilateurs Leroy-Somer T22 9 kW - 80V - 4500 tr/min.
débit : 160 m³/min. à 6500 tr/min.

Automotrices électriques série 03, tranche 80

Ce nouveau type d'automotrice, qui deviendra le standard des prochaines années, est désormais appelé "AM 80", et non plus "Break" ou "nouvelle génération".

Les tranches commandées ou sur le point de l'être se répartissent comme suit :

| | | | | |
|-------|------------|------------------|--------|-----------------------|
| 35 AM | tranche 80 | à livrer courant | 81/82* | (0301 à 0335) |
| 35 AM | " | " | " | " 82 (0336 à 0370) |
| 35 AM | " | 83 | " | " 83/84 (0371 à 0405) |
| 35 AM | " | 84 | " | " 84/85 (0405 à 0440) |
| 35 AM | " | 85 | " | " 85/86 (0441 à 0475) |
| 30 AM | " | 86 | " | " 86 (0476 à 0505) |

total 205 AM, toutes destinées à satisfaire aux électrifications en cours.

Les commandes ultérieures, à livrer après 1986, permettront de réformer certaines séries d'AM doubles anciennes, à savoir les tranches 1954, 55 et 56.

A leur sortie d'usine, les AM 80 seront affectées à l'ATSE Schaerbeek, au moins pour la période de garantie.

Leur première utilisation en roulement est prévue sur l'axe côte - Bruxelles - Luxembourg, en mai 1982. Les conducteurs des DCE Brugge, Namur, Jemelle et Arlon seraient les premiers initiés à ces nouveaux engins.

Les AM 80 seront munies d'un attelage intégral GF analogue avec celui qui est utilisé sur les rames de métro de Bruxelles. Celui-ci est incompatible avec l'attelage Henricot de toutes les automotrices actuelles, avec lesquelles elles ne pourront circuler en unités multiples. Leur livrée serait celle des voitures M4 (fond bordeaux avec bande blanche).

La composition maximale d'un train formé d'automotrices AM 80 reste fixée à 12 voitures (6 AM), comme pour les AM actuelles.

On trouvera ci-après la fiche technique de ce nouveau matériel. Un diagramme de l'aménagement intérieur avait été publié dans Trans-Fer n° 12 (mars 1980).

G.B.

(*) la première automotrice tranche 80 est attendue pour la fin octobre 1981.

Médiocre utilisation des locomotives électriques série 20

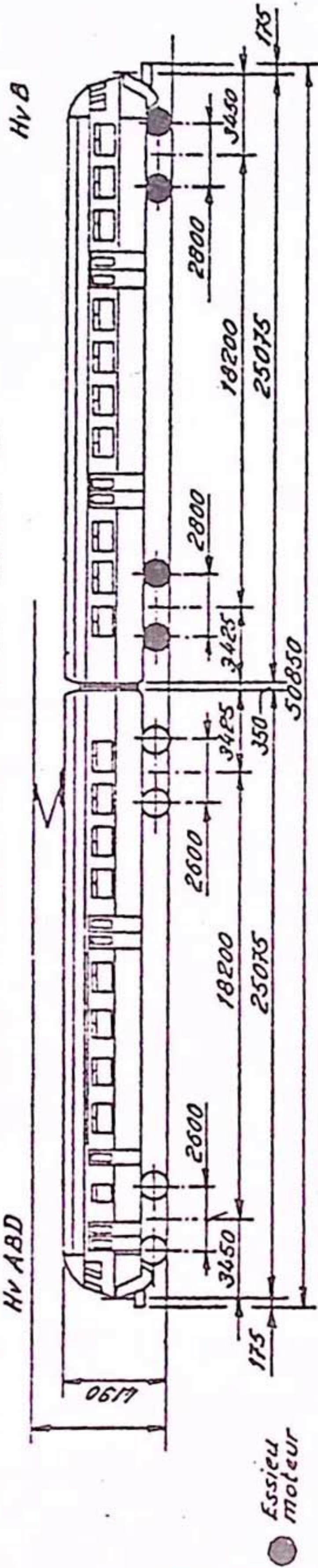
Depuis fin juillet 1981, les locomotives électriques 2003 2010 2020 2022 et 2025 ont leurs roues à la limite d'usure. La SNCB manquant apparemment de pièces de rechange, la Société a prescrit une réduction des km à parcourir par ces engins, de manière à pouvoir les utiliser le plus longtemps possible. Ainsi, une de ces locomotives, basée à Stockem ne roule plus que trois fois par semaine, une autre, basée à Schaerbeek, a des prestations étalées sur quatre jours. La troisième, basée à Ronet, n'effectue plus qu'un aller-retour journalier vers Schaerbeek. Quant aux deux dernières, elles roulent alternativement d'Ostende à Luxembourg.

Dans le même ordre d'idées, nous croyons savoir que, le 18 août dernier, 18 locomotives série 20 (sur un effectif de 25) étaient hors service, pour les raisons les plus diverses.

On ne peut que regretter ces piètres performances, sur un matériel qui a à peine cinq ans d'âge, et est le plus puissant du réseau.

H.A. R.Th.

Automotrice double série 03



| Généralités | Partie mécanique | Partie électrique | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------|------|---------------|----|-----|-----------|---|----|--------------|-----------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Effectif série (03) 35 double | <p><u>Constructeurs:</u> Constructions ferroviaires et métalliques (BN) pour la partie mécanique. (Aus. Liégeois Högman pour les bogies) Ateliers de constructions électriques de Charleroi (ACEC) pour la partie éléct.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Capacité:</th> <th>Incl. p.mcl.</th> <th>Tot.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Places assis.</td> <td>32</td> <td>139</td> </tr> <tr> <td>" debout.</td> <td>9</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>41</td> <td>184</td> </tr> </tbody> </table> | Capacité: | Incl. p.mcl. | Tot. | Places assis. | 32 | 139 | " debout. | 9 | 45 | Total | 41 | 184 | <p><u>Appareillages auxiliaires</u> 1. Groupe moteur - compresseur: - Moteur Avk GMR 180.5.B3.7.32 kW. - Compresseur 241VB, 4 cylindres à simple effet, 2 étages. - Pression de refoulement 9 bar. - Débit 1050 l/min. 2. Convertisseur statique 36 kW. Entrée: 3000 V. Sorties: 110V = p^r batterie > 30V = p^r prémag. MT en frein. > 30V = p^r prémag. MT en frein. 220V a - p^r mot. ventil. chauffage. 3. Batterie d'accumulateurs au Cadmium - Nickel, 75 éléments, 140 Ah, 110V.</p> |
| Capacité: | | Incl. p.mcl. | Tot. | | | | | | | | | | | |
| Places assis. | 32 | 139 | | | | | | | | | | | | |
| " debout. | 9 | 45 | | | | | | | | | | | | |
| Total | 41 | 184 | | | | | | | | | | | | |
| Type Numérotation série (03) t 80 t 82 t 83 Masse à vide tonnes Masse en charge tonnes Puissance unitaire tot. kW ± 1500 kW " " spécif. kW/t Vitesse maximum km/h 160 Accélération max. en palier entre 0 et 50 km/h (à pleine charge) (roue mi-usées) cm/sec ² 0,75 Tare par voyageur: masse kg Diamètre des roues mm. 1010 Rayon min. de courbe mm. | <p><u>Equipement de traction:</u> Constructeur: ACEC Charleroi Type de commande: 2 hacheurs à thyristors, c^à électronique Moteurs de traction: Nombre 4 Puissance unitaire kW Puissance continue kW Moteur autoventilé</p> <p><u>Suspension:</u> Complètement suspendu sur 3 points</p> <p><u>Transmission:</u> élastique, type Secheron de BBC. Le carter est soutenu par roulements à rouleaux. Paliers de l'arbre du mol. de traction roulements à billes et à rouleaux sur l'arbre creux du mol. de traction. Rapport d'engrenages: 3,172 (92/29)</p> | | | | | | | | | | | | | |
| Freinage: frein automatique à c ^à électro-pneumatique combiné à un freinage par récupération des moteurs de traction Robinet du mécanicien FYE 761 Distributeur HVABD: UTB 116 Distributeur Hv B: UTB 115 Chauffage: par radiateurs électriques à air pulsé | | | | | | | | | | | | | | |

Nouvelle répartition du matériel roulant électrique au 27-09-81

| A.T.E.- A.T.D.- A.T.S/E. | Locomotives | Automotrices |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Schaerbeek | | 010 à 049 595 à 600 951 à 958 301 à 335 665 à 676 757 à 782 801 à 844 |
| Ostende | | 502 à 539 677 à 756 |
| Kinkempois | 1801 à 1806 | 051 à 128 151 à 210 251 à 270 |
| Stockem | 2339 à 2368 | 234 à 250 601 à 664 |
| Haine-Saint-Pierre | | 129 à 150 |
| Ronet | 2001 à 2025 2301 à 2338 2601 à 2635 2903 à 2913 2920 | 211 à 233 |
| Bruxelles-Midi | 1501 à 1505 1601 à 1608 2201 à 2225 2369 à 2383 2501 à 2514 2551 à 2558 2701 à 2730 2801 à 2803 | |
| Merelbeke | 2226 à 2250 | |

Ce tableau appelle les remarques suivantes :

- les automotrices 1956 (n° 129 à 150) à caisse inox seront désormais entretenues par l'ATD Haine-St-Pierre. La portion de la ligne 108 entre La Louvière et Haine St-Pierre n'étant pas encore électrifiée, les automotrices seront transférées entre ces deux localités au moyen d'une locomotive diesel, en un seul mouvement par jour.
- Schaerbeek perd l'entretien des automotrices 731 à 756, mais assurera en compensation celui des nouvelles automotrices tranche 1980 (301 sq) au moins pendant la période de garantie.
- Bruxelles Midi, qui perd les locomotives 2226 à 2250, assurera l'entretien des locomotives électriques nouvelles série 27 pendant la période de garantie.
- on note enfin la prise en charge de locomotives électriques par Merelbeke.

On comparera utilement ce tableau à celui que nous avons publié dans Trans-Fer N° 16 p. 19, afin d'apprécier le volume des autres mutations.

CHANGEMENT D'AFFECTATION.

Loco 6076 et 6103 : ne passeront pas en grande révision. Etant donné le kilométrage atteint par ces locomotives, elles seront retirées du service normal des locos de ligne et affectées uniquement à la desserte des trains de route jusqu'à leur mise hors service définitive. Cette utilisation commencera le 01.08.81 pour la 6103 et le 01.10.81 pour la 6076.

Prélèvements d'organes :

- La chaudière de la 6076 sera tenue en réserve à Merelbeke.
- La chaudière de la 6103 sera envoyée à AC Salzinnes pour révision.
- Les robinets d'extrémité et boyaux de chauffage.
- Le réchauffeur.
- Lors d'une avarie aux câbles "double traction" ou aux lampes de signalisation "double traction", les dispositifs seront à enlever.
- La vitesse maximale est ramenée à 80 Km/h.

Afin d'éviter toute équivoque pour les services utilisateurs, le no de la loco peint sur la caisse du véhicule sera complété par une lettre X.

LOCOMOTIVES - MISES HORS SERVICE ET DEMOLITION.

| No | Procès Verbal | Motif | Approbation Directeur M | Mise hors écriture |
|---------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------|
| 7205 Construction 1956 | du 26.01.81 de FAZ | -accident du 06.10.81 -caisse et longerons fortement abîmés -moteur réutilisé | 05.02.81 | 01.03.81 |
| 5908 (1955) | du 15.07.81 de FAZ | - collision frontale le 25.04.81 avec 5920 -ossature avant du chassis d'un poste de conduite plié. -moteur prélevé et pla- cé sur 5935 | 31.07.81 | 01.09.81 |
| 6404 construc- tion 14.08.62 | du 26.05.81 de FAZ | -avarie des ponts d'essieux | 09.06.81 | 01.07.81 |
| 7211 | du 26.05.81 de FAZ | état général (moteur à remplacer, caisse dans sa totalité en très mauvais état) | 09.06.81 | 01.07.81 |

Un récent collationnement des dernières mises hors service a laissé apparaître le fait que la date d'approbation par le directeur M ne correspondait pas toujours à la mise hors écriture. Nous croyons utile dès lors de rappeler ci-après des mises hors écritures des dernières années avec les dates correspondantes. Cette liste complète ou rectifie ce que nous avons publié précédemment.

| | Hors écritures | PV du... .. de |
|-------------|------------------|----------------|
| HLD 212.108 | 20.03.69 | 11.02.69 FAZ |
| 201.034 | 01.07.69 | 27.05.69 FAZ |
| 205.016 | 01.12.69 | 05.11.69 FAZ |
| 5176 | 01.04.79 | 18.01.79 FAZ |
| 6113 | 01.03.81 | 26.01.81 FAZ |
| 6108 | 01.04.81 | 20.02.81 FAZ |
| 6404 | 01.07.81 | 26.05.81 FAZ |
| HLR 260.019 | 15.04.69 | 12.03.69 FLV |
| 7210 | 31.10.73 | 14.09.73 FAZ |
| 7103 | 28.12.79 (Musée) | 19.11.79 FAZ |
| 7101 | 28.12.79 | 19.11.79 FAZ |
| 7105 | 30.09.80 | 31.07.80 FAZ |
| 7104 | 28.08.80 | 31.07.80 FAZ |
| 7102 | 29.08.80 | FAZ |
| 8102 | 30.09.80 | 31.07.80 FAZ |
| 7205 | 01.03.81 | 26.01.81 FAZ |
| 7211 | 01.07.81 | 26.05.81 FAZ |
| AR 4329 | 01.05.81 | 20.03.81 FM |
| 4335 | 01.05.81 | 20.03.81 FM |

MUTATIONS

Autorails 4332 passe de Bertrix à Gouvy au 08.05.81'
 4307 de Courtrai, qui avait été prêté à Bertrix, passe à Bertrix au 12/10/81
 4317 de Courtrai est muté à Montzen comme réserve réseau au 12/10/81 (voir par ailleurs article sur le sujet)
 4323 de Courtrai y reste comme réserve réseau au 12/10/81

Locomotives diesel : au 15/10/81, 6005 de Kinkempois passe à Merelbeke
 6076 de Merelbeke passe à Kinkempois
 5903 de Merelbeke passe à Anvers Dam

A partir du 1 novembre '81, les engins de traction suivants sont considérés comme "réserve réseau".

| | | | | | |
|------------|-------------------------|--|-----------|-------------------|--------|
| <u>HLD</u> | ATD Merelbeke 6103 | | | | |
| | 6391 | | <u>AR</u> | ATS/D Montzen | { 4317 |
| | Kortrijk 5191 | | | ATD Haine-St.- | 4901 |
| | Hasselt 6402 | | | Pierre | 4618 |
| | Kinkempois 5525 - 6076 | | | ATD Kortrijk | 4619 |
| | Haine-St.- 6289 | | | ATD Antwerpen-Dam | 4323 |
| | Pierre | | | | 4903 |
| | Ab. MT Tournai 6315 | | | ATS/D Bertrix | 4307 |
| | ATD Saint-Ghislain 6060 | | | | |

HLR ATD Antwerpen-Dam 8510
 8525
 8468
 ATD Monceau 8306
 7373
 ATD Ronet 8425
 Kortrijk 8454

LES AMBULANTS POSTAUX A LA S.N.C.B..

En réponse à diverses questions parlementaires, le ministre des P.T.T. a apporté les précisions suivantes :

- Deux ambulants ont été supprimés le 01.10.80 :
Anvers - Bruxelles et Mons - Bruxelles (R. du 07.04.81)
- Suppression au 01.06.81 :
Courtrai - Bruxelles - Courtrai
Bruxelles - Charleroi
Bruxelles - Mons
- Suppression au 01.12.81 :
Buxelles - Anvers
Tournai - Bruxelles - Tournai (R. du 07.04.81)

Il a confirmé que la régie des Postes a l'intention de supprimer à terme le service des ambulants, non parce que le travail fourni par ceux-ci ne donne pas satisfaction mais par souci d'une part de rationalisation du service et d'autre part d'économie de frais d'exploitation.

Cette suppression s'échelonnerait sur une période de quatre ans.

La correspondance actuellement traitée (+ 355.000 manipulations chaque nuit d'envois urgents) par ces offices lē serait désormais par les centres de tri.

Toutefois, la réorganisation du service des autres ambulants y compris les autonomes fait l'objet d'un examen dans le cadre de la politique générale de traitement et de transport de la correspondance.

Nous attirons spécialement l'attention de nos lecteurs sur le fait que cette note rectifie les informations parues page 29 de Trans-fer no 19 sous le titre "Fin prochaine des ambulants postaux à la S.N.C.B.." -

H.A.

Voitures M4

La livraison se poursuit, mais est handicapée par l'absence actuelle de voitures M4 avec compartiment fourgon, ce qui oblige la SNCB à rompre l'homogénéité d'une rame, par adjonction d'une voiture d'une autre série contenant un compartiment fourgon : soit un fourgon "Eurofima I6", soit une BD M2, ou une BD K2.

Une solution provisoire a cependant été trouvée : les voitures M4 de 2e classe n° 50.88.20 78 228 à 245 ont été adaptées, dès leur sortie d'usine, pour faire fonction de BD' (2e cl/fourgon). En fait, contrairement à ce que nous annoncions précédemment, l'adaptation est très limitée :

- les portes extérieures de la plate forme opposée à celle où se trouve le WC ont été munies de pictogrammes autocollants interdisant l'accès.
- la porte intérieure entre le compartiment central et cette plate forme a été équipée de serrures
- le compartiment d'extrémité n'est pas accessible, mais les sièges n'ont pas été démontés.

A Liège, des voitures de ce type ont été mises en service dès la mi-septembre. La livraison des premières AD M4 a d'autre part commencé : les deux premières voitures de ce type (50.88.8178001 et 002) ont effectué leur parcours d'essai Bruges-Liège-Bruges le 24/9/81. Les 003 et 004 ont suivi le 1/10/81.

P.A.

- Dernière minute : projet de mise en service des automotrices 03
- * Aux environs de mi-février 82 : 4 à 5 AM (automotrices) en service en remplacement du matériel classique.
 - * Mi-mars : nouvelle mise en service de 4 à 5 AM
 - * Au 23 mai 82 (changement d'horaire) : création d'un premier roulement avec 12 à 13 engins.

Locomotives électriques série 29

La locomotive 2903 a été gravement avariée lors d'une collision survenue il y a quelques mois. Elle se trouvait à l'atelier central de Malines en attente de réparation.

Par contre, la 2913 se trouvait à Ronet, où elle servait de magasin de pièces de rechange.

Il a été décidé de remettre la 2913 en service, en se servant des organes encore en état de la 2903.

A cet effet, la 2913 a été transférée à Malines où les travaux d'appropriation auraient déjà commencé.

Rixi

Un nouveau signal à la SNCB

Depuis le 1/9/81, les plantons et sous-chefs de gare à quai de Bruxelles (Central) utilisent un disque orange levé à bout de bras pour transmettre au chef de train l'information qu'aucune anomalie n'apparaît dans la zone dont ils assurent la surveillance.

Depuis le 15/10/81, cette procédure est également utilisée en gare de Bruxelles Midi, Nord et Quartier Léopold. L'extension de ce signal aux autres gares importantes est prévue à brève échéance.

P.A.

Suppression des contrôles à l'accès aux quais

A dater du 1er janvier 1982, les contrôles des billets seront supprimés à l'accès aux quais des gares.

Des panneaux apposés aux accès aux quais et au pied des escalators menant aux quais rappelleront l'obligation d'être muni d'un titre de transport valable ou d'un ticket de quai pour accéder aux quais (ou de s'en munir immédiatement dans les points d'arrêt et gares non desservies en permanence). Le texte des panneaux variera selon qu'on se trouve dans une gare où la distribution est permanente ou intermittente, ou dans un point d'arrêt.

Dans les gares non desservies en permanence et les points d'arrêt, on envisage de placer sur le quai un poteau en bois près duquel les voyageurs démunis d'un titre de transport devraient se rassembler afin qu'ils soient groupés dans le train et facilitent ainsi la tâche des gardes SNCB.

A partir du 1er janvier 82 également, la surtaxe pour les voyageurs en situation irrégulière passera de 100F minimum à 600 F minimum.

P.A.

Fin de la desserte d'Herstal (ligne 31/34) par les autorails triples

Depuis l'horaire d'hiver 1981 (27/9), l'autorail triple série 40 qui effectuait trois fois par semaine le parcours Hasselt-Herstal et retour est remplacé par une rame réversible. Ce remplacement est motivé par le fait que cet autorail était en fait en réutilisation à Hasselt, entre deux parcours Anvers-Hasselt. L'électrification des lignes 16 et 35 a abouti au retrait des autorails triples de cette ligne. La réduction de leur utilisation sur l'étoile de Courtrai pourrait également signifier leur mise hors service à moyen terme.

P.A. R.M.

D O S S I E R

L E S R A M E S R E V E R S I B L E S D E L A S N C B

par H. Arden . R. Marganne Rixi

La technique dite "de la rame réversible" a fait l'objet de développements constants en Belgique depuis quelques années. Il nous a paru intéressant de réunir quelques notes pour éclaircir le sujet, et tenter une première synthèse partielle sur le sujet.

I. Petit historique de la rame réversible belge

La technique de la réversibilité est fort ancienne en Europe Occidentale. Rappelons qu'il s'agit de constituer une rame à partir d'une locomotive, de plusieurs voitures voyageurs, et d'une voiture de queue qui comporte une cabine de conduite permettant de commander la locomotive à distance.

L'avantage d'un tel type de train est évident : il est immédiatement réutilisable à son terminus : il suffit au conducteur de changer de poste de conduite. On évite ainsi la remise en tête de la locomotive, qui pousse ou tire le train alternativement. Cette solution évite l'intervention - coûteuse - d'un personnel de manoeuvre spécialisé, une installation de voies adéquate, et la perte de temps causée par la remise en tête de l'engin de traction. La rame réversible comporte en fait les avantages de l'autorail, avec une capacité modulable, un meilleur confort, et un meilleur amortissement des moyens de traction, que l'on peut utiliser à d'autres fins (par exemple pour la traction de trains de marchandises la nuit...).

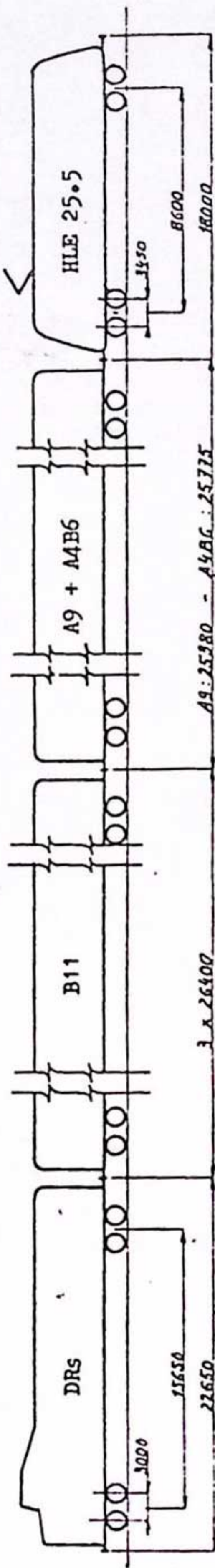
La France semble avoir été un pionnier dans la technique de la rame réversible : dès le début du siècle, des rames réversibles ont circulé, en traction vapeur, sur la banlieue de Paris. En réversibilité, le machiniste prenait place dans la cabine réversible, sommairement équipée, tandis que le chauffeur restait à son poste sur la locomotive.

Assez curieusement, la SNCB a attendu très longtemps pour utiliser des rames réversibles sur son réseau. Il fallut attendre les années soixante, au moment où l'amortissement des autorails diesel doubles et triples, et la généralisation de la traction diesel sur les lignes non électrifiées, posaient la question d'une exploitation optimale des lignes de banlieue ou secondaires aux moindres frais.

La ligne SNCB 44 Pepinster - Spa - Géronstère, alors desservie par autorails diesel type 603 (série 43 actuelle) allait constituer une sorte de laboratoire des rames réversibles. Les trains assurant cette relation avaient la plupart du temps leur origine à Verviers (Central). A l'époque, la gare ne comportait que quatre voies de passage (voies 2 à 5) en partie en souterrain, et où les manoeuvres de remise en tête sont complexes et malaisées, plus cinq voies de gare latérale (dont les voies 6, 7, 8 étaient seules utilisées en fait pour le trafic voyageurs). L'exploitation de la ligne 44 par autorails permettait la réception des trains de cette relation en gare latérale, et le déchargement des voies de passage pour l'artère internationale Liège - Köln. A l'autre extrémité de la ligne, les Spadois avaient obtenu, en 1959, lors de la suppression du trafic voyageurs entre Spa et Stavelot, que les trains de la ligne 44 fassent terminus, non en gare de Spa, située excentriquement par rapport à la ville, mais au point d'arrêt de Géronstère,

HVs.3

Rames réversibles Benelux (traction électrique).



Généralités

- Voiture de base : DRs des NS
- Composition
 - 1 DRs - 3 B11 - 1 A9 - 1 A4B6 + HLE 255
- Effectif
 - NS : DRs - 8 HV
 - NS B11 - HV
 - SNCB A9 - HV
 - SNCB A4B6 - HV
- Période de transform. 1974
- Vitesse max. 130 km/h

Équipement de traction

- Manipulateur type ACEC HLE avec 8 positions
- Indicateur de vitesse : Hasler RT 12
- Freinage
 - Robinet frein autom. Oerlikon: FV3a
 - Robinet frein direct Oerlikon: Fd1
 - Frein à vis
- Transmission de la commande :
 - 1 câblot fixe et 1 coupleur à 19 conducteurs et
 - 19 contacts de la marque FRB
- Autres voitures :
 - 1 câblot fixe et 1 coupleur à 19 conducteurs et 19 contacts de la marque FRB

Partie voiture

- Places disponibles

| | ASS 1 ^o cl | ASS 2 ^o cl | ASS restaurant |
|-------|-----------------------|-----------------------|----------------|
| DRs | - | - | 25 |
| B 11 | - | 3 x 88 | - |
| A 9 | 54 | - | - |
| A4 B6 | 24 | 36 | - |
| Total | | 401 | |

- Freinage : Oerlikon avec 2 régimes

sept cents mètres plus loin, mieux situé par rapport au centre ville. Ce point d'arrêt ne comporte que la voie principale : il n'est donc pas possible de procéder aux opérations de remise en tête de la machine. De telles sujétions d'exploitation avaient imposé la mise en ligne d'autorails de type 603, lesquels circulaient parfois en unités multiples, avec une ou deux remorques type 732 intercalées, aux heures de pointe. Bref, ce n'était pas l'idéal...

La SNCB se mit alors à étudier - entre autres pour la ligne 44 - un modèle de rame réversible composé de voitures de service intérieur de type M1, dont la construction remonte à 1937. Le choix de ce matériel fut peut-être une erreur, car la SNCB est obligée, aujourd'hui encore, de laisser de telles rames vieillottes en service, afin d'amortir leur coûteuse transformation. Une solution hybride semble cependant trouvée ; nous y reviendrons plus loin.

La SNCB mit donc au point une rame type composée d'une voiture M1 de 2e classe, d'une voiture mixte 1e/2e classe, et d'une voiture 2e classe-fourgon, dans laquelle une cabine de conduite avait été installée. L'originalité de la solution belge était constituée par le fait que cette rame pouvait être remorquée par la plupart des locomotives diesel de ligne (à l'époque, types 200, 205, 210 et 212), grâce à un équipement électro-pneumatique particulier installé dans la voiture mixte.

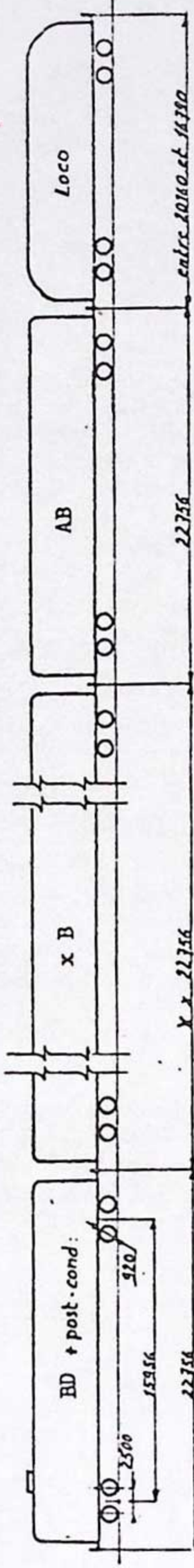
Les rames réversibles M1 entrèrent en service expérimental sur la ligne 44 le 1er août 1966. Au service d'hiver de la même année (25/9/66), leur exploitation était officialisée dans l'indicateur, tandis que les autorails disparaissaient progressivement de la région.

L'expérience de la ligne 44 fut concluante et les rames réversibles M1 apparurent en d'autres points du réseau, tout particulièrement sur les étoiles non électrifiées d'Anvers, Charleroi, puis Liège. Au gré des électrifications, elles passèrent d'un point à l'autre du réseau et sont encore très sollicitées aujourd'hui aux quatre coins de la Belgique. Certaines lignes sont d'ailleurs depuis longtemps exclusivement exploitées avec ce type de matériel, comme la ligne 132 Charleroi - Mariembourg ou 140 Charleroi - Ottignies.

Au début des années septante, la SNCB et les NS (Nederlandse Spoorwegen) décidèrent de renforcer le service cadencé entre Bruxelles et Amsterdam, jusqu'alors assuré par les douze automotrices bicourant "Benelux" (huit appartenant en propre aux NS : EID 1201 à 1208 et quatre à la SNCB : 901 à 904). Celles-ci étant en nombre insuffisant, les deux administrations étudièrent un matériel électrique bi-courant réversible, indispensable suite aux rebroussements à Anvers (Central). La SNCB fournit la locomotive : elle partit des locomotives électriques monocourant 125.015 et 016 et 140.004 à 006, les équipa en version bicourant, et les renumérota dans la série 25.51 à 58. Les Belges fournirent aussi les voitures de 1ère classe, et les voitures mixtes 1e/2e classe, prélevées dans le parc des voitures international de type I4. Les Hollandais, eux, fournirent les voitures de 2e classe, prélevées sur leur parc intérieur, et transformèrent des voitures restaurant-fourgon en voitures-pilote, par installation d'un poste de conduite surélevé. L'ensemble de la rame internationale ainsi constituée fut équipée de la fermeture automatique des portières, et reçut (locomotive comprise) la livrée "Benelux" bleu-foncé avec large bande jaune. Ce matériel dessert toujours aujourd'hui la relation Bruxelles - Amsterdam, en mélange avec les automotrices Benelux.

HVS1

Rame réversible M 1 (traction diesel)



Généralités

- Voiture de base : type M1
- Composition : 1 BD - x B - 1 AB
- Effectif : PD + poste conduite 35 Voil.
B 47 "
AB 35 "
- Période de transformation : 1967 - 1973
- Vitesse maximum : 120 km/h.

Équipement de traction

- Accélérateur : type GM à 8 positions pour réglage de la vitesse du moteur diesel.
- Indicateur de vitesse : Hasler
- Asservissement : GM mot. diesel (excepté Loco 65) direct Cockerill (excepté 59 et 64) par moyen d'un bloc pneumatique dans Voil. AB
- Veille automatique : pédale à 3 positions
- Freinage : Robinet fr. aut. : Oerlikon : FV3a
" " direct : " FM1
- Transmission de la commande : Entre Voil : câblot ACEC
Entre Loco et Voil. AB : câblot "GM" ou Cockerill, suivant la locomotive accouplée.

Partie voiture

- Constructeur : Ateliers Métallurgiques Nivelles, La Dyle Louvain, Bruggoies/Nicaisse / Delcuve La Louvière.
- Année de construction : 1935 - 1937
- Places disponibles :

| Voil. | ASS 1e cl. | 2e cl. | Debout |
|---------|------------|--------|--------|
| BD + pc | - | 77 | 40 |
| B | - | 94 | 50 |
| AB | 38 | 36 | 60 |

- Chauffage : 96 Voil - seulem. à vapeur
21 Voil à vapeur et électrique
- Éclairage : - 25 AB - 24 BD et 26 B : équipé pour éclairage 72 V fourni par Loco
- 10 AB, 11 BD et 21 B : éclairage autonome.
- Freinage : Westinghouse.

L'équipement des rames "Benelux" réversibles date de 1973-'74.

Quelques années plus tard, les nouveaux plans d'électrification firent apparaître de nouveaux besoins, tandis que les rames M1 se trouvaient en nombre insuffisant.

Au service d'été 1978, l'apparition d'une desserte cadencée sur la ligne 66 Bruges - Courtrai entraîna dl'équipement d'une deuxième génération de rames réversibles diesel, obtenues cette fois à partir des voitures de type M2, plus récentes et donc plus confortables que les voitures M1. Enfin, en 1980, apparut une troisième génération de rames réversibles de service intérieur, toujours obtenues par transformation de voitures M2, mais adaptées cette fois à la traction électrique. Cette fois, ce matériel n'est plus polyvalent, la machine de remorque étant obligatoirement une locomotive de la série 25 préalablement équipée pour cet usage.

En 1981, on voit apparaître des rames hybrides M1/M2 en traction diesel sur la ligne 54 Malines - St-Nicolas.

Il est certain que la technique de la rame réversible a un bel avenir à la SNCB, puisqu'on évoque déjà, dans les services concernés, la mise en service de nouvelles rames réversibles électriques obtenues, cette fois, à partir des nouvelles voitures M4 de service intérieur, actuellement en voie de livraison. Affaire à suivre...

II. L'exploitation par rames réversibles

A. Rames réversibles diesel équipées de voitures M1

* VOITURES EQUIPEES (1977)

voitures AB n° 50.88.38.26.602 604 605 608 609 610 611 612
613 614 616 617 620 626 636 621 622 624 625 630 631 632 633 635
637 638 639 642 644 645 à 649 641

voitures B n° 50.88.29.26.604 605 607 608 610 614 615 621 622
624 625 626 627 629 630 632 633 635 637 639 641 à 644 646 647 649
652 à 654 657 à 659 661 666 669 671 à 673 676 678 à 682 609 612 650

voitures BDs n° 50 88 82 26 603 608 610 613 615 618 620 622 à 624
626 628 631 633 à 636 638 639 641 642 647 648 652 à 658 601 617
649 651 646

* COMPOSITION-TYPE

locomotive + 1 voiture AB + 1 ou 2 voitures B + 1 Voiture BDs

* CONDITIONS DE CIRCULATION

remorque par locomotives série 51, 55, 60-61 ou 62-63

la voiture AB doit se trouver côté 2e classe contre la locomotive, car cette extrémité comporte l'équipement électro-pneumatique adéquat.

B. Rames réversibles électriques "Benelux"

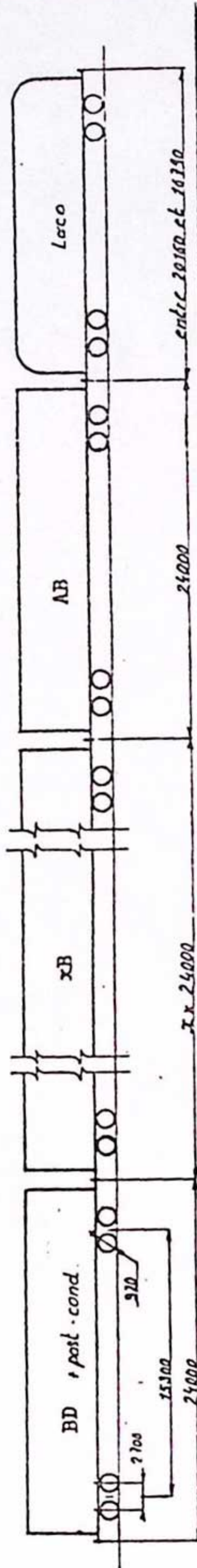
* VOITURES EQUIPEES

8 voitures SNCB I4A n° 51.88.39.80.402 à 409
8 voitures SNCB I4 AB n° 51.88.30.80.402 à 409
x voitures NS B11
8 voitures NS DRS

* COMPOSITION-TYPE

locomotive série 25.5 + 1 voiture SNCB I4 AB + 1 voiture SNCB I4 A +
3 voitures NS B11 + 1 voiture NS DRS

Rame réversible M 2 (traction diesel)



Généralités

- Voiture de base : type M2
- Composition : 1 BD + x B - 1 AB
- Effectif : BD + poste conduite 7 Voit.
B 14 "
AB 8 "
- Période de transformation : 1977 - 1978
- Vitesse maximum : 140 km/h.

Equipement de traction.

- Accélérateur : type GM à 8 positions pour réglage de la vitesse du moteur diesel
- Indicateur de vitesse : Hasler
- Asservissement : GM moteur diesel, direct, electr.
- Freinage :
Robinet fr. aut. : Oerlikon FV3a
" " direct : " Fd1
- Transmission de la commande :
Entre Voit : câble fixe ACEC
Entre Loco et Voit : câble GM

Partie voiture

- Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
- Année de construction : 1958 - 1960
- Places disponibles :

| Voiture | Ass 1e cl. | 2e cl | Debout |
|----------|------------|-------|------------------------|
| BD + p.c | - | 75 | 15 |
| B | - | 106 | 30 |
| AB | 36 | 47 | 15: 1e cl 15: 2e cl |

- Chauffage : Vapour / Electrique
- Eclairage : autonome
- Freinage : Oerlikon

C. Rames réversibles équipées de voitures M2

La revue Ferro-Flash, en ses numéros 60 et 61, a fait le point sur ce matériel, en partant d'une note des directions M et E de la SNCF en date du 4 mars 1981. Nous reproduisons ci-après cette excellente synthèse, avec l'aimable autorisation de cette revue.

1) Types de rames

Il existe, en matériel M2 :

- des rames réversibles diesel
- des rames réversibles électriques.

2) Composition

a) Les rames réversibles diesel comportent :

- la locomotive diesel
- une voiture d'about (*)
- un maximum de 5 voitures intermédiaires
- une voiture pilote.

(*) "voiture d'about diesel" : voiture mixte AB pourvue du côté des compartiments 1ère classe, d'un équipement spécialement conçu pour l'accouplement avec les locomotives diesel.

b) Les rames réversibles électriques comportent :

- la locomotive électrique (série 25)
- un maximum de 10 voitures intermédiaires
- une voiture pilote.

3) Signes distinctifs

a) Rames réversibles diesel :

- La voiture d'about, les voitures intermédiaires et la voiture pilote portent sur chacun des 4 montants d'angles, une bande verticale JAUNE d'une hauteur de 1 m 50 sur une largeur de 30 cm.
- En ce qui concerne la voiture d'about, les 2 bandes jaunes sont striées de lignes rouges du côté des compartiments de 1ère classe.

b) Rames réversibles électriques :

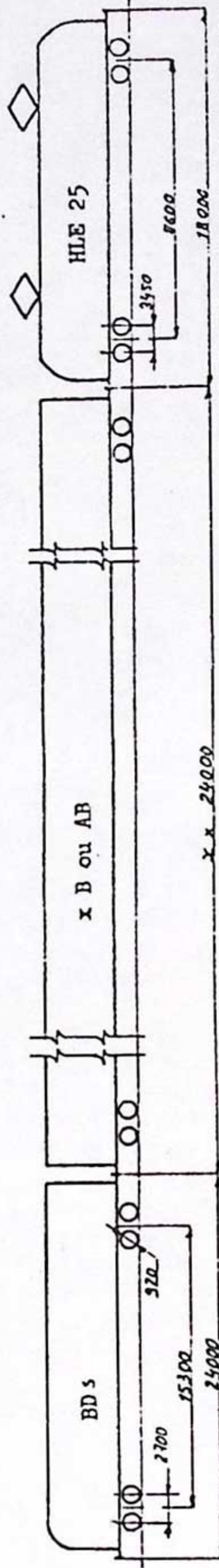
Les voitures intermédiaires et les voitures pilotes sont pourvues aux quatre montants d'angles de bandes verticales BLEU CLAIR d'une hauteur de 1 m 50 et d'une largeur de 30 cm.

4) Conditions de circulation

a) Rames réversibles diesel :

- Une voiture d'about doit toujours se trouver côté locomotive avec les compartiments de 1ère classe de la voiture d'about orientés obligatoirement vers celle-ci.
- Une voiture d'about supplémentaire peut être utilisée comme voiture intermédiaire mais les compartiments de 1ère classe doivent toujours être orientés vers la locomotive diesel, quand la remorque se fait par une locomotive série 51 ou 60. Quand la remorque se fait par une locomotive série 55 ou 62/63, n'importe quelle voiture intermédiaire peut servir comme voiture d'about.

Rame réversible M2 (traction électrique).



Généralités

- Voiture de base : type M2
- Composition possible : 1 BDs - x(B ou AB - hle 25
- Composition type 1 BDs - 2B - 1 AB - 1B hle 25
- Effectif : FFs
8 HV
32 HV
10 IV
- Période de transformation 1980 - 1981
- Vitesse maximum : 130 km/h

Equipement de commande sur :

- Voiture pilote :
- Manipulateur type ACEC hle à 10 positions
 - Indicateur de vitesse: Hasler A50 + RF 13
 - Frein : robinet automatique Oerlikon FV3 robinet frein direct Oerlikon Fd1 frein à vis agissant sur les 2 bogies
 - Transmission de la commande : 30 fils de train et coupleurs ACEC à 30 contacts
 - Autres voitures : transmission de la commande : 30 fils de trains et coupleurs ACEC à 30 contacts

Partie mécanique

- Année de construction : 1958 - 1960
- Places disponibles :

| IV | ASS | 1e cl | 2e cl | Debout |
|-----|-----|-------|-------|--------|
| BDs | - | - | 75 | 15 |
| B | - | - | 106 | 30 |
| AB | 36 | - | 47 | 30 |

- Frein : Oerlikon à 2 régimes

b) Rames réversibles électriques :

- Elles doivent toujours être remorquées par une locomotive de la série 25.
- Les voitures pilotes, pourvues de bandes bleu clair :
 - ne peuvent être remorquées que par une locomotive de la série 25;
 - peuvent circuler comme voitures intermédiaires dans la composition de la rame.
- Si une seconde locomotive est ajoutée en tête ou en queue du train pour le remorquer ou le pousser :
 - elle ne peut être couplée aux coupleurs spécifiques au système réversible;
 - la locomotive non utilisée doit être mise hors service.
- Suite à certaines restrictions aux locomotives série 25, les rames réversibles électriques ne peuvent parcourir que des lignes à profil plat.

5) Matériel remorqué équipé

a) Rames réversibles diesel :

- 6 voitures AB n° 43275 - 43282 - 43286 - 43291 - 43295 -
43297 - 43298 - 43303
- 14 voitures B n° 42574 - 42577 - 42586 - 42588 - 42590 -
42620 - 42622 - 42628 - 42638 - 42642 -
42644 - 42645 - 42647 - 42649
- 7 voitures BDx n° 49212 - 49264 - 49271 - 49274 - 49285 -
49286 - 49293

b) Rames réversibles électriques :

- 11 voitures AB n° 43201 - 43214 - 43215 - 43217 - 43218 -
43222 - 43230 - 43234 - 43252 - 43281 -
43285
- 25 voitures B n° 42311 - 42347 - 42348 - 42349 - 42364 -
42370 - 42378 - 42394 - 42403 - 42417 -
42420 - 42433 - 42459 - 42494 - 42500 -
42502 - 42519 - 42525 - 42531 - 42536 -
42537 - 42542 - 42549 - 42558 - 42571
- 8 voitures BDx n° 49210 - 49211 - 49232 - 49234 - 49236 -
49237 - 49241 - 49305

Restrictions de circulation

Si les locomotives électriques de la série 25, prises isolément, restent aptes à tout service voyageurs et marchandises classique, l'ensemble locomotive série 25 + rame réversible M2 ne peut circuler que sur les lignes "de plaine" à profil facile, vu l'absence de dispositif antipatinage sur l'engin moteur. De plus, la commande par voiture-pilote ne donne que 3 crans de shuntage en SP. Enfin, le tableau de bord de la cabine de conduite de la voiture-pilote ne comporte pas de témoin de fermeture des portes automatiques (économie de fil !) RH 310881.

D. Rames réversibles diesel "hybrides" composées à la fois de matériel M1 et M2

La livraison en cours des nouvelles voitures M4 va entraîner à moyen terme l'amortissement des voitures de type M1. Conçues avant la 2e guerre mondiale, ces voitures ne répondent plus aux critères actuels de confort. La question s'est alors posée de savoir quel sort on allait réserver aux rames réversibles constituées de voitures de ce type : la transformation fort coûteuse des voitures M1 BD en voitures-pilote n'est évidemment pas amortie. Il se pourrait bien que la SNCB décide de constituer des rames hybrides, dont la voiture-pilote serait une voiture M1 existante, mais interdite aux voyageurs, et les voitures intermédiaires des voitures de type M2, plus confortables, et vingt ans plus jeunes.

Une expérience de ce type a débuté à l'horaire d'été 1981. Nous ne savons pas encore si celle-ci se généralisera.

A partir du 31 mai 1981, trois rames réversibles diesel constituées de voitures M1 et M2 sont mises en service sur la ligne 54 Mechelen - Willebroek - Sint-Niklaas.

1°) voitures utilisées

a) 7 voitures intermédiaires

| | | |
|---------------------------|---------|-------------------|
| 4 HV M ₂ B n° | 42375 / | 50 88 20 48 675-3 |
| | 42496 / | 50 88 20 48 796-7 |
| | 42564 / | 50 88 20 48 864-3 |
| | 42631 / | 50 88 20 48 931-0 |
| 3 HV M ₂ AB n° | 43229 / | 50 88 39 48 629-9 |
| | 43230 / | 50 88 39 48 630-7 |
| | 43285 / | 50 88 39 48 685-1 |

Ces 7 voitures intermédiaires sont également aptes à circuler comme voitures intermédiaires dans les rames réversibles M2 électriques et ont de ce fait les mêmes signes distinctifs (bandes bleu-clair aux montants d'angles); les HV 43230 et 43285 sont en fait reprises du parc des rames réversibles électriques M2.

b) 3 voitures pilotes M₁ BDx

| | | |
|----|---------|-------------------|
| n° | 49074 / | 50 88 82 26 615-0 |
| | 49101 / | 50 88 82 26 642-4 |
| | 49117 / | 50 88 82 26 658-0 |

2°) composition des rames

En service : Rame 1 : 2 B + 1 AB + 1 BDx
Rame 2 : 1 B + 1 AB + 1 BDx

En réserve : 1 B + 1 AB + 1 BDx

3°) conditions de circulation

- Les rames réversibles, constituées de voitures M1 et M2 doivent toujours être remorquées par une locomotive diesel série 55 ou 62/63.
- contre la locomotive doit se trouver une voiture B.
- la locomotive diesel doit être accouplée à la HV B au moyen d'un coupleur spécial approprié peint en jaune.
- les 3 voitures BDx ne peuvent être utilisées que dans les rames réversibles constituées de voitures M1 et M2.
- contre la BDx ne peut se trouver qu'une des 3 HV AB.
- les voyageurs ne sont pas admis dans la voiture BDx

Perspectives de modifications du service voyageurs au 23 mai 82

Les nouvelles électrifications prévues pour 1982 et les travaux programmés laissent entrevoir les modifications suivantes au service d'été 1982, fin octobre 1981. Nos lecteurs prendront bien entendu les informations qui vont suivre au conditionnel et "cum grano salis", car il s'agit avant tout d'hypothèses de travail.

* Ligne 13 - Kontich - Lier

La mise en service de l'électrification de cette ligne n'entraînerait pas de modification notable à la fonction actuelle de cette ligne, qui sert avant tout d'itinéraire de détournement entre Lier et Berchem.

* Ligne 34 - Liège - Hasselt

Suite aux travaux en cours entre autres à la sortie de Hasselt (construction d'un viaduc pour élimination de plusieurs passages à niveau), l'électrification prévue pour 1982 n'amènerait pas, dans un premier temps, de modification dans la structure actuelle de la desserte de cette ligne. Bien sûr, les automotrices électriques se substitueront aux actuelles rames réversibles M1 tractées par les locomotives série 62/63 de Leuven et Aarschot.

* Ligne 40 - Liège - Visé - Maastricht

Si la ligne sera mise sous tension en 1982 entre Liège et Eisdien frontière, il n'en sera pas de même en territoire hollandais où les NS ne prévoient l'électrification de leur section de ligne que pour 1984, avec une section neutre de séparation quelque part au sud de Maastricht selon le même système qu'à Roosendaal. En conséquence, la SNCB envisage de continuer à utiliser les autorails NS DE 1 sur le parcours complet Liège - Maastricht, afin d'éviter un transbordement des voyageurs à Visé. Il est vrai que cette solution facilite la tâche de la SNCB qui vit actuellement une grande pénurie de matériel électrique. On continuera donc à voir pendant deux ans au moins ces autorails NS presque inconfortables, et qui offrent la particularité d'être conduits par du personnel NS, mais d'être accompagnés de bout en bout par deux chef-gardes, un belge et un hollandais...

On notera aussi qu'il n'est pas envisagé de rétablir en mai 1982 la desserte omnibus par rail entre Liège et Visé, alors que la desserte routière de substitution, qui longe la voie ferrée sur tout le parcours, ne donne pas satisfaction aux nombreux usagers de cette ligne.

* Ligne 52 - Anvers - Boom - Termonde

Le service ferré restera interrompu entre Boom, Puurs et Dendermonde et remplacé par autobus.

* Ligne 54 Malines - St-Nicolas

On prévoit de supprimer les trains aux heures creuses et de les remplacer par autobus afin de permettre les travaux d'électrification de cette ligne

* Ligne 60 - Bruxelles - Dendermonde

Le service Voie prévoit des travaux importants sur cette ligne fraîchement électrifiée. Il faut s'attendre à des horaires détendus sur cette ligne, et à des mises à voie unique temporaires de certaines sections.

* Ligne 66 Bruges - Courtrai

Il est possible que le début des travaux d'électrification sur cette ligne impose des horaires détendus, des mises à voie unique entre Torhout et Courtrai, et la suppression de certains trains de la série 1800.

* Ligne 75 - section Mouscron - Tourcoing

Cette section internationale sera électrifiée en 25 kV 50 Hz avec gare bicourant à Mouscron. A l'heure actuelle, on ne sait pas encore si la SNCF sera en mesure de desservir Mouscron avec son propre matériel électrique en mai 1982. Au cas où la SNCF pourrait assurer ce service, il est alors prévu côté belge de prolonger toutes les deux heures les trains directs Anvers-Gand-Courtrai jusqu'à Mouscron, où une correspondance immédiate serait ménagée pour Tourcoing. Dans ce cas, les autorails SNCF X4300 ne desserviraient plus Courtrai comme actuellement.

Au cas où la SNCF ne pourrait desservir Mouscron en traction électrique en mai 1982, l'organisation actuelle serait maintenue, avec une circulation par autorail SNCF de Tourcoing à Courtrai toutes les deux heures.

* Ligne 89 Denderleeuw - Zottegem

En mai 1982, les trains cadencés Bruxelles - Courtrai continueront à être assurés en traction diesel. Seuls, les trains de navetteurs pour Zottegem bénéficieraient de la traction électrique, et peut-être même de nouvelles voitures M4.

On prévoit aussi une desserte cadencés omnibus par automotrices entre Denderleeuw et Zottegem.

* Ligne 94 Bruxelles - Tournai - Blandain - frontière

Pas de modification au service des trains de 1981. On roulera cependant à voie unique de Tournai à Baisieux pour permettre des travaux de voie.

* Ligne 108 Bruxelles - Binche

Les travaux seront poursuivis de La Louvière à La Louvière Sud et Binche

* Ligne 112

L'interruption du trafic ferroviaire reste maintenue entre Marchienne-au-Pont, Fontaine-l'Evêque et Piéton.

* Ligne 132 Charleroi - Mariembourg

Une profonde réforme du service voyageurs est envisagée sur cette ligne par le Ministère des Communications lui-même. La desserte omnibus actuelle serait remplacée par un service accéléré jusque Couvin (enfin !). Six points d'arrêt seraient supprimés : Mont-sur-Marchienne, Montigny-le-Tilleul, Bomerée, St-Lambert, Jamagne et Neuville. Frasnes-lez-Couvin, jadis point d'arrêt, ne serait pas rétabli. Quant aux arrêts de La Villette, Beignée, Ham-sur-Heure, Cour-sur-Heure, Pry et Yves-Gomezée, ils ne seraient desservis qu'aux heures de pointe.

Nous ferons remarquer que la desserte de la proche banlieue sud de Charleroi serait bien délaissée. De plus, il paraît bien peu probable que la ligne 134 Mariembourg - Couvin puisse être réouverte en temps utile (des travaux assez importants semblent s'imposer à Couvin par exemple où les voies I et II à quai ont été déposées dans leur partie longeant le bâtiment des voyageurs. Enfin, nous pensons qu'une telle réforme en

profondeur ne sera efficace tant pour les voyageurs que pour les finances de la SNCB que si les services d'autobus sont repensés et réorganisés en conséquence : nous pensons à la suppression des liaisons autobus "directes" entre Charleroi et Couvin et à leur remplacement par des services d'autobus circulaires de rabattement sur les gares de Couvin, Mariembourg, Walcourt, Berzée et Jamioulx. Ces services de rabattement pourraient s'affranchir d'itinéraires pensés au siècle dernier et qui ne correspondent plus aux courants de trafic actuels...

* Ligne 140 Charleroi - Ottignies

Les travaux d'électrification pourront gêner l'organisation des trains de voyageurs.

* Ligne 167 Autelbas - Athus

Du lundi au vendredi, de 8h30 à 15h30, un service à voie unique sera organisé pour permettre les travaux liés à l'électrification.

H.A. R.M. Rixi

Suite à notre article sur les distances kilométriques à la SNCB

Voir Trans-Fer n° 18

Il peut paraître intéressant de préciser ce qui suit.

Suite à la cession à la S.N.C.V., le 01.09.77 des lignes d'autobus de substitution de la S.N.C.B., celle-ci a recalculé les distances servant de base à la taxation des billets et des abonnements en tenant compte uniquement des lignes exploitées par elle. Ces distances ont été appliquées le 01.09.77 à la taxation des abonnements et le 01.12.80 à la taxation des billets.

(H.A.)

BIBLIOGRAPHIE

Rail et Traction n° 132

Au sommaire de cette revue ARBAC qui abandonne sa périodicité pour paraître de manière plus souple, on trouve un article sur les véhicules de service du métro de Bruxelles, un article descriptif sur les voitures du métro de Bruxelles, l'attelage automatique GF, le matériel marchandises de la SNCB et de nombreuses informations. 80 pages A5 abondamment illustrées.

Commande par versement de 125FB envoi compris au compte 000-0281272-69 de ARBAC, B-1000 Bruxelles.

Deux cartes-vues couleurs du site d'Olloy (ligne 132)

Une nouvelle réalisation du CFV3V. La première carte-vue représente la locomotive CA 04 Anglo-Franco-Belge, 36T en tête d'un train de voitures GCI. La seconde la locomotive MF 73 en tête de voitures prussiennes.

Commande des deux cartes par versement de 30FB au compte 000-1076808-11 de J.M. WARZEE, 33 route de Gembloux à 5002 St-SERVAIS. Si vous souhaitez en même temps l'autocollant CFV3V, majorez de 29FB. Expédition hors Bénélux : majorez de 5FB pour les cartes et 5FB pour l'autocollant.

PETITE ANNONCE

César FLAMEN, Latemstraat 165 à 9830 LATEM-st-MARTIN recherche modèles réduits de locomotive de tramway, locomotive à vapeur... Lui faire offre à son adresse.

La SNCB en 1980

(extraits du rapport du Conseil d'Adm. SNCB)

INFRASTRUCTURE

ETENDUE DU RESEAU

Au 31 décembre 1980, les lignes totalisaient une longueur de 3 971 km, dont 2 959 km utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 1 012 km pour le seul trafic des marchandises.

La longueur totale des lignes électrifiées était de 1 413 km, ce qui représente un accroissement de 69 km par rapport à 1979. Dans le courant de l'année, les tronçons de lignes Gand - Courtrai, Anvers - Boom et Mons - La Louvière - Manage ont été ouverts à la traction électrique.

TRAVAUX LIES A L'ELECTRIFICATION DU RESEAU

De grands travaux d'électrification et de modernisation sont en cours sur plusieurs lignes. Outre la mise sous caténaire, il est encore procédé à des modernisations d'installations de signalisation et de télécommunications, à la construction ou au renouvellement d'un certain nombre de gares, à la suppression de passages à niveau et même, dans certains cas, à des modifications du tracé des lignes, afin de permettre d'y accroître la vitesse maximale.

Des travaux importants sont toujours en cours sur la ligne Gand - Courtrai bien qu'elle ait été ouverte à la traction électrique dès le mois de juin de 1980. Il en est de même sur l'antenne vers Mouscron.

A Gand Saint-Pierre, les travaux de voie sont terminés du côté ouest de la gare. Le couloir de service sous les voies est également achevé et un poste d'entretien pour les caténaires est encore en construction.

Afin de pouvoir porter la vitesse maximale à 140 km/h entre Gand et Deinze, il a été procédé à une adaptation complète de la signalisation. Dans le courant de 1980, grâce à la construction d'ouvrages d'art, 14 passages à niveau ont pu être supprimés sur le territoire des communes de Deinze, de De Pinte, de Harelbeke et de Waregem. La disparition de 9 autres est prévue à bref délai.

Les voies ont été rehaussées dans les agglomérations de Deinze et de Waregem, ainsi qu'entre Harelbeke et Courtrai. A proximité de leur jonction avec la ligne Gand - Courtrai, les voies des lignes Gand - Adinkerke, à Deinze et de Courtrai - Bruxelles, à proximité de Courtrai, ont également été relevées, ce qui permettra l'élimination de deux passages à niveau sur cette dernière ligne et de trois autres sur la première.

Entre Waregem et Courtrai, le système de bloc automatique permettant la circulation à voie normale et à contre-voie est en place. Cette mesure a permis la suppression du poste de signalisation à Harelbeke. A Waregem, le poste provisoire a déjà disparu et les travaux d'édification du poste définitif sont en cours.

De nouveaux bâtiments des voyageurs ont été ouverts au public à Waregem et à Deinze, où un nouveau poste de signalisation a également été mis en service.

A Courtrai, les voies en direction de Mouscron ont été aménagées et un nouveau poste de signalisation « tout relais » a été mis en service ; un poste d'entretien pour le matériel roulant est en cours de réalisation.

La pose des caténaires progresse entre Mouscron et Courtrai et les travaux d'amélioration de l'assiette de la voie y sont presque terminés. A Lauwe, un tablier d'un pont a été renouvelé et à Mouscron, outre les aménagements aux voies et à la signalisation, le prolongement d'un couloir sous voies en gare et la construction d'un poste de sectionnement sont également prévus.

Sur la ligne Bruxelles - Courtrai, la pose des caténaires se poursuit tandis que la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs et d'une sous-station de traction a été entreprise à Zottegem. En gare de Denderleeuw, le second couloir sous voies progresse.

Afin d'accroître la vitesse sur la ligne Saint-Ghislain - Tournai - Mouscron, le tracé a été amélioré en voie principale entre Tournai et Mouscron ainsi qu'entre Péruwelz et Callenelle tandis qu'à Ville-Pommerœul une courbe a été rectifiée. Divers travaux de signalisation et de voie sont encore en cours à Blaton, à Tournai et à Saint-Ghislain.

Plusieurs nouveaux bâtiments sont en cours de construction ou déjà terminés le long de cette ligne : il s'agit notamment des sous-stations de traction à Blaton et à Tournai, des postes de sectionnement à Maubray et à Saint-Ghislain ainsi que d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Antoing et d'un bâtiment de service à Blaton.

L'achèvement d'ouvrages d'art a permis la suppression de quatre passages à niveau à Tournai, et à Callenelle, un passage supérieur et un passage inférieur sont en cours d'exécution. A Blaton, les travaux de construction d'un nouveau pont sur le canal Ath Blaton sont entamés.

Le système de bloc automatique est en voie d'installation entre Blaton et Tournai. A Antoing, deux anciens postes de signalisation ont été remplacés par un poste provisoire « tout relais », tandis que les postes de signalisation de Péruwelz et de Callenelle ont été mis hors service.

Le 28 septembre, la ligne Mons - La Louvière - Manage a été ouverte à la traction électrique. Divers travaux de modernisation sont cependant encore en cours d'exécution, notamment la construction d'ouvrages d'art en vue de la suppression de passages à niveau à Obourg et à La Croyère, la construction de passages supérieurs à Bracqugnies, La Croyère et La Louvière ainsi que l'édification d'un bâtiment de service et l'équipement d'une cabine « tout relais » à Obourg. A La Louvière, au « Triangle de la Paix », la construction d'un poste de sectionnement, l'amélioration du tracé des voies et la suppression de quatre passages à niveau sont terminées ; les travaux de modification de la courbe vers Haine-Saint-Pierre ainsi que la construction d'un nouveau passage supérieur se poursuivent.

Entre Piéton et Marchienne, les travaux d'établissement du nouveau tracé des voies ont débuté. A cette occasion, une sous-station de traction sera construite à Piéton ainsi que trois ouvrages d'art et un poste de sectionnement à Marchienne-au-Pont. En gare de Piéton, les travaux de voie se poursuivent.

Afin de préparer l'électrification de la ligne Ath - Jurbise, un passage supérieur et un couloir sous voies sont en construction dans cette dernière commune ; ils permettront la suppression de deux passages à niveau.

Sur la ligne Charleroi - Ottignies, divers travaux préparatoires de signalisation sont entamés en vue de la remise à double voie du tronçon Fleurus - Court-Saint-Etienne.

Après l'achèvement des travaux de voie dans les gares de Hemiksem et de Niel, la ligne Anvers - Boom a été ouverte à la traction électrique le 1^{er} juin 1980. Les deux localités précitées seront dotées de nouveaux bâtiments des voyageurs dont la construction a déjà été commencée. En gare de Boom, les quais ont été achevés et l'équipement d'un poste de sectionnement est en cours. Ici, de même que dans les gares de Hemiksem et d'Anvers Kiel, la signalisation a été adaptée et l'équipement électrique des postes à haute tension et des sous-stations de signalisation a été installé. A Hemiksem et à Boom, les aiguillages ont été équipés du chauffage électrique.

Le rehaussement des voies sur la ligne Termonde - Lokeren permettra sous peu de supprimer 8 passages à niveau à Termonde. Un autre disparaîtra encore à Zele, après la construction d'un passage supérieur. Dans cette même localité, un nouveau poste de

signalisation a été mis en service et un passage à niveau a également été supprimé à Grembergen. A Termonde, sur la ligne de Lokeren, le nouveau pont métallique sur l'Escaut s'achève, la sous-station de traction est terminée et le remplacement d'un tablier du pont sur la ligne Bruxelles - Termonde est en cours d'exécution. Sur cette même ligne, à Opwijk, deux passages à niveau disparaîtront après la construction d'ouvrages d'art. La construction d'une sous-station de traction et d'un poste de sectionnement est également prévue. Les travaux aux installations de signalisation sont achevés dans les gares de Termonde et d'Opwijk.

La pose des caténaires progresse sur la ligne Schellebelle - Malines.

En 1980, les travaux d'électrification les plus importants ont été exécutés sur l'axe Anvers - Aarschot - Hasselt - Visé - frontière allemande et sur les antennes Lierre - Herentals, Aarschot - Louvain, Kinkempois - Visé - frontière néerlandaise et Liège Guillemins - Liers - Glons ; la liaison entre Anvers et Louvain, via Aarschot, a été mise en service au début de 1981.

Entre Mortsel et Lierre, la signalisation automatique permettant la circulation à voie normale et à contre-voie fonctionne et, après l'achèvement des travaux de voirie, 5 passages à niveau pourront être supprimés. Des travaux similaires ont été achevés à Mortsel, où un couloir sous voies a été construit et 2 passages à niveau supprimés. D'autres travaux de signalisation sont en cours d'exécution.

A Lierre, il a été procédé à l'adaptation de la signalisation et de l'assiette de la voie, au prolongement d'un passage sous voies et à la construction d'un poste de visite ainsi qu'à l'aménagement d'une nouvelle cour aux marchandises. Dans cette même gare, les voies et les quais ont été adaptés et un poste de sectionnement achevé à la bifurcation « Nazareth ».

Sur la ligne Lierre - Herentals, des travaux sont en cours pour l'adaptation de l'assiette de la voie et pour la suppression d'un passage à niveau en gare de Bouwel. A Herentals, un nouveau bâtiment des voyageurs est en construction et une sous-station de traction en voie d'achèvement. Il en est de même à Heist-op-den-Berg où les voies en gare ont été adaptées et où, en outre, un passage à niveau sera supprimé, grâce à la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies.

A Aarschot, un poste de sectionnement a été achevé, deux tabliers de pont remplacés et un passage sous voies se trouve encore en construction. Ce dernier permettra l'élimination d'un passage à niveau.

Entre Aarschot et Louvain, des travaux analogues sont également en cours à Gelrode, à Holsbeek et à Rotselaar, où, par adaptation de la voirie et de l'assiette des voies et par la construction de passages inférieurs, quatre autres passages à niveau pourront être supprimés. Sur cette même section de ligne des travaux d'adaptation de la signalisation sont en cours. A Louvain, les voies de cette ligne sont provisoirement déplacées et en gare les travaux de voies progressent. Des travaux de signalisation sont également exécutés.

Entre Aarschot et Diest, à Testelt, un nouveau bâtiment des voyageurs a été construit. La rectification de la courbe de Molenstede, jointe à la construction d'un passage supérieur, permettra la suppression de trois passages à niveau.

A Diest, le bâtiment des voyageurs et les quais ont été renouvelés ; un nouveau bâtiment de service et une sous-station de traction sont achevés tandis que les travaux de voies se poursuivent en gare. A Schulte, un tablier d'un pont a été remplacé et un poste de sectionnement est presque achevé.

Entre Hasselt et Diepenbeek, pour permettre la suppression de cinq passages à niveau, les travaux de rehaussement de la ligne et la construction de divers ouvrages d'art ont été entamés. L'équipement du poste de signalisation de Hasselt a été modernisé alors qu'à Dilzen un poste de sectionnement et à Tongres une sous-station de traction sont en construction.

Sur la ligne Hasselt - Genk, dont la mise en service remonte à mai 1979, un pont ferroviaire a été complètement achevé à Genk.

Un poste de sectionnement est en cours d'édification à Glons. A Liège Palais, sur la ligne Liège Guillemins - Liers - Glons, les travaux d'élargissement du tunnel « sous-Saint-Martin » se poursuivent.

Sur la ligne Liège - frontière néerlandaise, la pose des caténaires se poursuit. A Argenteau, la construction d'une passerelle pour piétons a été entamée et, à Visé, un nouveau bâtiment des voyageurs a été mis en service. L'exécution des divers travaux aux installations de voie suit son cours et la construction du nouveau pont sur la Berwinne est poursuivie.

Toujours à Visé, mais cette fois sur la ligne Glons - Montzen - frontière allemande, une sous-station de traction et un poste d'entretien des caténaires ont été construits et des travaux de signalisation entamés ; des travaux similaires sont également en cours à Montzen.

Sur la ligne Flémalle - Kinkempois et plus particulièrement à Flémalle Annexe et Val-Saint-Lambert, la modernisation des installations de signalisation a débuté.

OUVRAGES D'ART ET PASSAGES A NIVEAU

Afin d'accroître la sécurité des trafics ferroviaire et routier, la Société s'efforce de supprimer les passages à niveau, soit en construisant des ouvrages d'art, soit en adaptant le réseau routier. Il s'agit d'une politique systématique, applicable à toutes les lignes même si, de préférence, ces suppressions se font dans le cadre des travaux d'électrification.

Il s'agit le plus souvent de passages à niveau non gardés, dépourvus d'installations de sécurité automatiques, ou de croisements avec des chemins privés. En 1980, leur nombre a pu être réduit de 70 unités tandis que 21 passages à niveau non gardés ont été équipés de barrières automatiques.

Au cours de l'exercice, les travaux de renouvellement et d'adaptation de vingt-six ponts ont été achevés ; ils se poursuivent pour dix-huit passages supérieurs et pour trois tunnels.

La Société a ainsi construit, pour le compte d'autres administrations publiques, de nouveaux ponts à Angleur, Braine-le-Comte, Gand, Harelbeke et Tirlemont et élargi ceux d'Eupen et de Waterloo. Les travaux au viaduc sur le canal Albert à Lixhe et aux ponts à Courtrai, Erembodgem, Gingelom, Latour, Ransart et Torhout, sont encore en cours d'exécution.

INSTALLATIONS FIXES DE SIGNALISATION, D'ALIMENTATION ELECTRIQUE ET DE TELECOMMUNICATIONS

En matière de modernisation des installations de signalisation, des postes « tout relais » ont été mis en service ou vont bientôt l'être notamment à Courtrai, Etterbeek, Halanzy, Izegem, Obourg, Sint-Joris-Weert et Winterslag ; des postes provisoires ont été installés à Antoing, Aywaille et près du tunnel de Wonck. Le nombre de postes statiques et « tout relais » a ainsi été porté à 259 unités, ce qui représente 39,5 % du nombre total des postes de signalisation. Quelque dix-sept postes mécaniques et sept postes électriques ont été mis hors service.

Une installation de signalisation fixe pour la circulation à contre-voie a été établie sur la ligne Liège - Marloie. Entre Hal et Linkebeek, des signaux automatiques pour la circulation à voie normale et à contre-voie ont également été mis en service.

Ainsi, au 31 décembre 1980, la longueur totale des lignes équipées du bloc automatique représentait 1 582 km.

A cette même date, la répartition du réseau, sous le rapport des vitesses autorisées, se présentait comme suit :

| | |
|----------------------|------------|
| - 140 km/h ou plus : | 455 km ; |
| - 130 km/h : | 239 km ; |
| 120 km/h : | 824 km ; |
| 100 km/h : | 76 km ; |
| - 90 km/h : | 1 144 km ; |
| - 80 km/h ou moins : | 1 233 km . |

Les travaux d'aménagement ou d'amélioration de la commande à distance des sous-stations de traction et des postes de sectionnement sont en cours à Hatrival, Hoque, Marbehan et Watermael.

L'équipement des aiguillages du chauffage électrique et l'amélioration de l'éclairage des installations ferroviaires ont été poursuivis.

La modernisation du réseau de télécommunications a encore progressé et, sur plusieurs tronçons, les lignes téléphoniques ont été mises sous câble. Douze commutateurs ont été renouvelés, leur capacité a généralement été accrue et plusieurs liaisons modernes à grande capacité, tant nationales qu'internationales, ont été établies pour le réseau de transmission de données.

Entre Marloie et Libramont, un système électronique d'annonce automatique des trains entre les différents postes de signalisation est en voie d'expérimentation.

L'usage d'installations radio a été étendu aux gares d'Anvers Bassins et Entrepôt, Hasselt, Louvain et Saint-Ghislain. En gare de Bruges, un nouveau type de panneaux d'annonce de trains reliés à un ordinateur a été installé et un système analogue équipera, dans un proche avenir, les gares de Charleroi, Liège Palais, Namur et Termonde.

En outre, des installations de hauts-parleurs commandées à distance pour l'annonce des trains ont été mises en service à Anvers Dam et Anvers Luchtbal.

A Charleroi Sud Quai, Jemeppe-sur-Sambre, Marbehan et Montignies, à l'atelier de Kinkempois et au point d'arrêt de Delta, des installations de sonorisation ont également été installées.

INSTALLATIONS PORTUAIRES

Dans le port d'Anvers, les travaux d'élargissement du faisceau « Oorderen » sont achevés. Les travaux de terrassement pour l'aménagement de la troisième voie entre Anvers Nord et Anvers Bassins et Entrepôt ainsi que du faisceau dans l'arrière-port sont terminés et la pose des voies est en cours. Les travaux pour l'élargissement du faisceau « Lillo » et l'équipement du côté sud de la nouvelle darse « Delwaide » progressent également.

A Gand, en collaboration avec les services du port qui procèdent au renouvellement des quais, divers travaux de voies ont également été entrepris.

Au port de Zeebrugge, les travaux de construction et d'élargissement du hangar d'entretien du terminal pour conteneurs transocéaniques sont en cours.

Au sud du complexe portuaire, étant donné l'extension du nouvel arrière-port et l'établissement de l'écluse de mer, la ligne Bruges - Knokke subira une modification de tracé. Pour ce faire, les travaux de surhaussement de l'assise de la voie ont déjà débuté à hauteur du canal de Bruges à Zeebrugge. A Dudzele, la construction d'une sous-station de traction est en cours et, entre Heist et Knokke, la ligne sera mise à double voie.

RELATIONS AVEC LES AGGLOMÉRATIONS

Les travaux entrepris en vue d'améliorer l'accès à l'agglomération bruxelloise comportent essentiellement la pose d'une troisième voie sur les lignes de Liège et de Namur et l'établissement, sur les ceintures est et ouest, de points d'arrêt communs avec le réseau du métro bruxellois.

C'est ainsi qu'à Haren divers ouvrages d'art pour les croisements avec les lignes Hal - Vilvorde et Bruxelles - Liège ont été achevés. Dans cette même localité et à Schaerbeek, plusieurs passages supérieurs sont encore en cours de construction.

Sur la ligne Bruxelles - Namur, les travaux d'élargissement de la chaussée d'Etterbeek et la mise en service des deux voies supplémentaires en cul-de-sac dans la gare de Bruxelles Schuman sont achevés. A La Hulpe, un nouveau bâtiment des voyageurs est en construction et, à Bruxelles Midi, les travaux d'établissement d'une nouvelle cabine de signalisation progressent.

Sur la ceinture ouest de Bruxelles, les travaux d'aménagement des futurs points d'arrêt, qui seront communs au chemin de fer et au métro, évoluent favorablement. Le point d'arrêt Delta, sur la ceinture est, Hal - Vilvorde, est en service.

Dans l'agglomération de Charleroi, la construction d'un quatrième tablier au pont de Champeau, sur la Sambre, ainsi que celle d'un mur de soutènement de 800 m pour permettre la pose d'une quatrième voie entre Charleroi Sud et Châtelaineau se poursuivent. Sur cette même section, les installations de signalisation pour les troisième et quatrième voies sont en cours d'exécution.

GARES, BATIMENTS ET INSTALLATIONS DIVERSES

A Courcelles Motte, Eeklo, Niel, Visé et Yvoir de nouveaux bâtiments des voyageurs ont été mis en service, tandis que ceux des gares de Diest et de Heverlee ont été modernisés. Dix nouveaux bâtiments des voyageurs sont encore en construction et des travaux de rénovation sont entrepris dans cinq autres.

Au cours de l'exercice 1980, les entreprises suivantes ont été achevées :

- l'établissement d'un garage pour camions à Arlon ;
- l'installation de l'agence commerciale de Bruxelles et le renouvellement de celle de Paris ;
- la construction d'une nouvelle aile du bâtiment de la Direction, rue de France, à Bruxelles ;
- la construction d'un bâtiment de service à Louvain Bassin ;
- la modernisation d'un bâtiment de service en gare de Schaerbeek formation et la construction d'un bâtiment administratif au dépôt central de la Voie de Schaerbeek ;
- divers travaux de rénovation à l'atelier central de Cuesmes ;
- la construction d'un hangar et l'adaptation d'une grue portique à l'atelier de Gentbrugge ;
- l'expansion des bâtiments administratifs à l'atelier de traction diesel de Hasselt et la rénovation de différents bâtiments de service dans cette même ville ;
- l'érection ou l'aménagement de divers bâtiments et installations aux ateliers centraux de Malines et Salzinnes ;
- la construction d'une fosse de visite, d'une longueur de 350 m, au faisceau A à Ostende, ainsi que divers travaux de voie.

MATERIEL ROULANT

Au cours de l'année 1980, l'industrie a fourni 45 automotrices doubles à thyristors (types 1978 et 1979), 150 voitures pour le service intérieur (type M 4) et 13 wagons-grue. Pendant la même période, les ateliers de la Société ont construit 93 wagons plats pour le transport de profilés longs. Au 31 décembre 1980, l'effectif total du matériel roulant se répartissait de la manière suivante :

- locomotives :
 - 249 locomotives électriques ;
 - 929 locomotives diesel, dont 388 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs .
- matériel à voyageurs :
 - 529 automotrices, dont 44 quadruples ;
 - 87 autorails ;
 - 13 remorques pour autorails ;
 - 2 388 voitures ;
 - 73 fourgons ;
 - 6 fourgons générateurs ;
- matériel à marchandises :
 - 42 876 wagons (compte non tenu du matériel loué et du matériel appartenant aux particuliers) ;
 - 208 fourgons ;
 - 5 531 véhicules de service.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

- Période de Janvier à Mai 1981 -

JANVIER

Mercredi 14 :

Inauguration officielle de la traction électrique sur les l. 15, 16 et 35 entre Anvers Cal. et Louvain vis Lier et Aarschot.

Itinéraire du HK ministériel mis en marche pour la circonstance : Brux-Midi - Anvers Cal (Tête à Q) - Lier - Aarschot - Louvain (Tête à Q) - retour à Brux-Midi.

Composition : (au départ d'Anvers) : HLE 2204 + 2 M4B + 2 M4A + 1 M4B + HLE 2216.

1 AM 79 a ramené les participants de Louvain à Anvers après la réception à l'hôtel de ville.

Samedi 17 :

3 AM de 1939 (n° 001 - 004 et 006) ont été transférées à 20 Km/h de l'AC Malines à Forest voitures pour être acheminées par la suite une par une au rcdt privé d'un démolisseur à Lot (l. 96) afin d'être ferrailées.

Composition du HK : HLE + 1 Hg plat + AM 001 - 004 - 006 + 2 Hg plats.

Samedi 24 :

Manifestation nationale des travailleurs FGTB à Bruxelles. A cette occasion, 57 HK spéciaux au total seront mis en marche, le matin pour l'acheminement des manifestants et l'après-midi pour leur retour.

Principales provenances de : Liège-G.(7), Châtelain (3), Anvers-C.(2), Huy (2), Namur (2), Bruges (2), Gand St-P.(2), Poperinge, Welkenraedt, Liège-Palais, Hasselt, Tamines, Nivelles, Piéton, Binche, St-Ghislain, Mons (1), la majorité des parcours étant assurés avec 4 ou 5 AM, parfois avec rame tractées de 8 à 11 Hv M2 ou K.

FEVRIER

Dimanche 15 :

Transfert de 6 ex-hl type 29, transformées en générateurs de vapeur mobiles, immatriculés a 621/181, 184, 187, 195, 201 et 205 de Tournai, lieu où elles étaient garées depuis de nombreux mois sans emploi, à Marchienne-zone, pour ferrailage par un démolisseur.

Acheminement via l. 94 - 123 - 117 - 124A et 130A, par Ath, Enghien, Braine-le-Cte, Manage, Monceau et Marchienne-au-Pt.

Composition du convoi : HLD 5129 (FTY) + 10 Hg plats à bogies freinés + les 6 Hl accouplées à leurs tenders + 3 Hg plats freinés + HLD 5143 (FTY).

La HLD de queue servait uniquement à la fourniture d'air comprimé pour les Hg plats côté arrière, les HL étant dépourvues de freins et de conduites blanches.

Rcdt : raccordement

Hg : wagon

Hv : voiture

Hl : locomotive vapeur

HLD (ou HLZ) : locomotive diésel

FTY : Tournai

HKV : train voyageur

AK : voiture du type K 1 de lère cl.

SR : voiture bar-dancing

AD : voiture mixte lère cl.-fourgon

D : fourgon

VP : voies principales

PBA : Paris - Bruxelles - Amsterdam

AR : autorail

UM : unité multiple

WL : voiture-lits

WR : voiture-restaurant

Bc : voiture-couchettes (2 cl.)

MARS

Mardi 17 :

Un HK de pèlerinage Lanaken - Louvain emprunte la ligne 20 Hasselt - Maastricht, entre Lanaken et la Bif. Beverst, tronçon à exploitation simplifiée, -c-à-d à trafic normal marchandises - et classé en catégorie 2, pour lequel les HKV spéciaux doivent faire l'objet d'une autorisation exceptionnelle. Retour du train le soir.

Mardi 31 :

A l'occasion de la visite officielle en Belgique de S.M. la Reine Béatrix des Pays-Bas, un HK royal "de Gale" a circulé de Baarn (NL) à Brux.-Midi, la traction étant assurée par la SNCB au départ de Roosendaal.

Composition : HLE 2204 + 2216 (en double traction) + 2 HV salon NS + 1 HV AB des NS.

La HLE 2216 reconduira seule la rame à vide à Roosendaal.

AVRIL

Mercredi 8 :

Un HK de pèlerinage Maldegem - Louvain emprunte la ligne 58 classée en cat. 2 (voir plus haut) entre Maldegem et Eeklo. Retour le soir.

Mercredi 22 :

Parcours d'essai du train royal entre la remise de Forest et Arlon et retour, remorqué par une HLE 23.

Lundi 27 :

Acheminement de la rame TGV n° 12 (SNCF) de Quévy à Roosendaal pour exposition aux Pays-Bas, remorquée par la HLE 2604, via l. 96, 26, 27 et 12 par Mons, Hal, Schaerbeek Josaphat, Malines, Berchem et Essen. Retour par le même itinéraire le jeudi 30.

MAI

Samedi 9 / Dimanche 10 :

A l'occasion de l'opération de solidarité 48.81.00, un train spécial a sillonné la wallonie avec, à son bord, des vedettes de la chanson et de la télévision qui réalisaient l'animation dans les gares où le HK faisait arrêt.

Composition : HL (E ou Z) + 2 AK + 1 AR + SR 1 + 1 AK + 1 AD + 1 D (Eurofima) + 1 D (Fourgon Générateur H.T.).

Itinéraire et gares d'arrêt : le 9 :

Schaerbeek - l. 94 - Ath - l. 90 - Mons - l. 96 - Braine-le-Cte - l. 117 - Ecaussines - Manage - Luttre - Charleroi-S. - l. 130 - Tamines - l. 144 - 161 - Ottignies - Genval - Brux.-Midi.

le 10 :

Brux.-Midi - l. 162 - Gembloux - Namur - Ciney - l. 42 - Marche - Hamoir - Liège G. - l. 37 - Verviers C. - Liège G. - l. 125 - Flémalle - Huy.

Le retour était prévu par Namur, via l. 125 et 161, mais un violent orage avec inondation des VP à Java contraignit le train à faire demi-tour et rentrer par Liège G. via l. 36 ...

HK : train

HLE : locomotive électrique

M4 A ou B : Voiture M4 de 1ère ou 2e classe

AM : automotrice électrique

Samedi 16 :

2e manifestation nationale FGTB à Bruxelles. Cette fois, 32 HK spéciaux seront au total mis en marche, le mouvement ne concernant que les agents des services publics.

Mardi 19 :

Déjeuner des membres du SKAL-Club à bord d'une rame TEE inox PBA, effectuant un voyage circulaire de Brux.-Midi à Brux.-Midi via l. 161, 125 et 36, par Namur et Liège G., remorquée par la HLE 2241.

Vendredi 22 :

2 AR SNCF X 4500 en UM provenant d'Amiens circulent de Tournai à Bruges via l. 75 et 66 par Mouscron, Courtrai-Form. et Roulers, pour acheminer un groupe d'enfants en voyage scolaire.

Dimanche 24 :

Pour acheminer un groupe d'excursionnistes à Bokrijk, l'AR triple 4002 (LK) circule d'Izegem à Genk via l. 69 - 89 - 50A - 0 - 36 - 35 et 21 par Courtrai, Audenaarde, Denderleeuw, Brux., Louvain (Tête-à-Q), Aerschet et Hasselt-relais. Retour le soir par même itinéraire.

Mercredi 27 :

"Le" train spécial de l'année: 320 lecteurs de "La Libre Belgique" prennent la clé des champs vers l'Italie (Pise, Sienna et Florence) à bord d'un "super-train" remorqué entre Brux.-Midi et Luxembourg par la HLE 2016 spécialement révisée pour la circonstance et parée à l'avant du nom du train: "LIBREVASION" ! Pas mort, le folklore ferroviaire ...

Mais c'était surtout la composition du train qui était spectaculaire : 18 HV, soit au total 1014 t, le plus lourd HKV à charge assuré à ce jour sur la ligne 162 ! Le détail : HLE 2016 + 7 WL type UH + 1 HV pullmann (!) brune et crème + 3 WR + SR 2 + 1 WL MU + 1 WL T2 + 2 WL T2S + 1 Bc 10 + HV SCC SNCF. Disco dans la SR 2 pour les jeunes, la voiture-pullmann était destinée aux amateurs de jeux de société tandis que des déclamations de textes par une troupe du théâtre National avaient lieu dans la voiture-conférence SCC, transformée en voiture-théâtre pour la circonstance... vraiment inédit et très original !

Samedi 30 :

- 1 AR SNCF X 2600 + 1 remorque du dépôt de Lyon-Vaise circule de Brux.-Midi à Quévy vers Arwant (F.), amenant un groupe de vacanciers belges à leur lieu de villégiature, le voyage étant organisé par une agence française. L'autorail était parvenu la veille à vide de Lyon, et avait emprunté la ligne 26 entre Hal et Schaerbeek ATD, où le ravitaillement en gasoil eut lieu.

- Circulation, pour le compte d'une amicale de fonctionnaires allemands, d'un train spécial entre Liège-G. et Athus, via l. 43 - 163 - 165 et 166, par Remouchamps (lieu d'embarquement), Gouvy, Libramont, Bertrix et Virton. Composition : HLD 5212 (MBX) + ... 1 (!) voiture-salon DB ("gesellschaftswagen") parvenue à Liège-G. en queue du E 324 Köln - Ostende de la veille, les participants se rendant en car de Liège à Remouchamps pour y passer la nuit. A Athus, les CFL reprenaient le HV jusqu'à Luxembourg (également en convoi spécial ...), où la voiture était remise en queue d'un régulier vers l'Allemagne. Comme rien que le trajet sur le réseau SNCB revenait déjà à ± 100 000 F, et que le nombre de participants n'excédait guère la trentaine, on peut se demander si, en fait de fonctionnaires allemands, il ne s'agissait pas plutôt de cheiks arabes déguisés ...

conseil d'administration SNCB

vendredi 17 juillet 1981

M. le Ministre a informé le Conseil de la décision prise par le Conseil des Ministres le 13 juillet relative au dépôt du projet de loi portant fusion de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. Il a insisté pour que la S.N.C.B. poursuive activement l'étude de la réorganisation de l'exploitation décidée par le Conseil d'Administration. D'autre part, il a mis l'accent sur le fait que la fusion devrait être envisagée en considérant que les deux sociétés étaient complémentaires et, dès lors, qu'il ne pouvait s'agir d'une absorption de l'une par l'autre.

Sous réserve de la ratification ministérielle, il a approuvé une série de travaux importants, notamment : l'établissement de voiries et de ponceaux sur le rieu de Warchin à Tournai, en vue de la suppression des passages à niveau n° 2 de la ligne vers St-Ghislain et n° 83 de la ligne Hal - Baisieux frontière; la canalisation d'un ru le long de la ligne Liège - Welkenraedt en vue d'assurer la stabilité de l'assiette; la reconstruction du passage supérieur entre la rue Staline et la rue de Binche et l'amélioration de la courbe à Ressaix, y compris l'établissement de quais au point d'arrêt de cette localité, pour l'électrification des lignes Bruxelles - La Louvière - Binche et Manage - Piéton, l'établissement des dispositifs d'alimentation en 3.000 V du poste de sectionnement de La Louvière et de la sous-station de traction de Manage; des travaux de câblage, de signalisation et d'alimentation dans plusieurs gares du groupe de Mons ainsi que sur la ligne Tournai - Mouscron, sur le tronçon Liers - Glons de la ligne Liège - Hasselt et sur la ligne Tongres - Visé - Montzen; la réfection de maçonneries et de parties en béton de 36 ouvrages d'art sur la ligne Bruxelles - Nivelles; le renouvellement des installations d'électricité et de téléphonie dans un bâtiment à usages divers de Ronet; l'adaptation et la remise en ordre d'installations d'électricité et de signalisation dans l'arrondissement de Charleroi; le renouvellement de cheminées d'évacuation des gaz de combustion à l'atelier central de Cuesmes; sur la ligne Schaerbeek - Namur, l'adaptation et l'extension des installations de signalisation à Groenendaal; le remaniement du réseau téléphonique à Bruxelles; l'équipement d'un poste de transformation à haute tension et d'une installation à basse tension ainsi que des travaux d'aménagement au poste d'entretien des voitures à Forest Midi; le raccordement au réseau de gaz naturel de l'atelier de traction électrique de Bruxelles Midi; des travaux de peinture au bâtiment des voyageurs de Schaerbeek et ses dépendances; l'établissement d'une gare d'autobus à Eeklo; l'appropriation de l'assiette de la voie et la construction d'un passage supérieur sur la ligne Hasselt - Liège en vue de la suppression des passages à niveau nos 30 A et 30 B à Tongres; en liaison avec l'électrification de la ligne Anvers - Hasselt, l'élargissement de l'assiette de la voie, l'établissement de voiries latérales entre le "Lispersteenweg" et le pont sur la Nèthe canalisée ainsi que la construction d'un passage inférieur et d'un couloir sous voies pour piétons et cyclistes en vue de la suppression du passage à niveau n° 22, à Lierre; divers travaux de câblage et de signalisation à Tongres; la construction d'un poste de sectionnement aux gares de Heike et Londerzeel et l'établissement d'un nouveau câble téléphonique en vue de l'électrification de la ligne Malines - Termonde; l'extension du faisceau de garage des wagons à réparer de l'atelier central de Gentbrugge.

vendredi 28 août 1981

Il a décidé de soumettre à l'approbation de M. le Ministre des Communications plusieurs travaux, notamment : l'établissement de l'équipement électrique du bloc 16, à Montzen; le renouvellement du commutateur téléphonique automatique à Arlon; des travaux d'éclairage extérieur de l'atelier central de Bascoup; les travaux de nettoyage du bâtiment administratif et du centre médical régional de Mons; le renouvellement de la couverture de la toiture et des lanterneaux du bâtiment du centre routier de Bruxelles Petite-Ile; la pose de la deuxième voie sur le tronçon Heist - Knokke et l'établissement d'un nouveau quai à Duinbergen; la construction d'un passage sous voies pour piétons en vue de la suppression du passage à niveau n° 31 de la ligne Anvers - Aarschot à hauteur de la "Spoorwegstraat", à Heist-op-den-Berg; dans le cadre de l'électrification de l'axe Anvers - Montzen frontière, la construction d'un poste de sectionnement à Kontich; l'adaptation des caténaires de la ligne Bruxelles - Mons, à Lembeek; la première phase des travaux de renouvellement du revêtement de sol du terminal pour conteneurs au sud de la darse "Churchill" à Anvers Bassins et Entrepôt; des travaux de peinture aux bâtiments du tronçon Anvers Central - Bloc 8 (Luchtbal) de la ligne vers Essen.

vendredi 25 septembre 1981

Il a décidé de solliciter l'accord de M. le Ministre des Communications pour plusieurs travaux, notamment : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Gembloux, l'aménagement des abords de la gare, de l'aire de parcage et du couloir sous voies ainsi que l'érection d'abris-parapluie; l'établissement d'un couloir sous voies en gare de Lustin devant permettre la suppression des passages à niveau n°s 105bis et 106 de la ligne Namur - Givet; le long du canal à Ciney, à proximité de la gare, l'aménagement de la voirie et la construction d'un pont vers la rue Crahiat, l'érection d'un mur de soutènement ainsi que des travaux de terrassement en vue de l'aménagement des voies; l'établissement d'un pont sur la rivière "La Rulles" à Habay (Houdemont) et d'une voirie latérale afin d'éliminer les passages à niveau n°s 145 et 147 de la ligne Namur - Sterpenich; divers travaux extérieurs de signalisation en gare d'Ath, en vue de l'électrification de la ligne Bruxelles - Tournai; en relation avec l'aménagement des installations de la gare de La Louvière Industrielle dans le cadre des travaux d'électrification, la construction d'un nouveau bâtiment de service avec cabine de signalisation; l'établissement d'un bâtiment à usages divers à Virton-St-Mard; l'aménagement d'une fosse et d'un chemin de roulement de transbordeur à l'atelier central de Cuesmes; le renouvellement de conduites d'eau à la gare de Schaerbeek formation; la construction d'un couloir sous voies pour piétons et cyclistes à proximité de la gare de Heist; en relation avec la modernisation et l'électrification de l'axe Anvers - Montzen, divers travaux de terrassement, de construction d'aqueducs, de chambres de visite et d'un mur de soutènement ainsi que l'aménagement de voiries en vue de la suppression de onze passages à niveau entre la bifurcation Nazaret, à Liège, et Heist-op-den-Berg; des travaux de photographie aérienne et de topographie en vue de l'électrification et de la suppression des passages à niveau des lignes reliant Grammont à Denderleeuw et à Enghien; divers travaux de renouvellement au pont situé sur la "Leuvense Vaart" à proximité du Prinsenhöek, à Malines; la construction d'un hangar de fabrication et d'un bâtiment de service au chantier de bétonnage de Roulers.

vendredi 30 octobre 1981

Il a décidé de solliciter l'accord de M. le Ministre des Communications pour l'adjudication de plusieurs travaux importants, notamment :

- en premier lieu, ceux d'électrification des lignes Ottignies - Charleroi, Namur - Dinant, Angleur - Marloie, Autelbas - Athus, Enghien - Braine-le-Comte, Ath - Denderleeuw, Bruges - Courtrai, Courtrai - Ypres, Zottegem - Courtrai, Malines - St-Nicolas-Waes, Willebroek - Boom, Herentals - Turnhout et Herentals - Neerpelt et leurs antennes, d'une part, l'acquisition de 35 voitures de 2ème classe du service intérieur, comportant un compartiment fourgon, et de 70 garnitures de 4 bogies pour les automotrices de la nouvelle génération, d'autre part.

Ces commandes représentent pour l'industrie belge un volume d'environ 1.750.000 heures directes de travail, réparties sur plusieurs années;

- ensuite, en vue d'améliorer la sécurité du trafic routier, divers travaux d'équipement de passages à niveau non gardés et de renouvellement des passages à niveau existants dans les gares de Boussu, Ronquières, Seneffe, Saintes, Bierghes et Havinnes, et d'autres sur le tronçon de la ligne vers Ottignies de même que le parachèvement d'un couloir sous voies et la construction de ses rampes d'accès pour la suppression du passage à niveau n° 5 sur la ligne Liège - Maastricht, à Bressoux; le remplacement des tabliers métalliques des ponts de la ligne Pepinster - Spa, enjambant la route et le bief de la Hoëgne, à Theux, ainsi que l'abaissement partiel des voies dans le tunnel de Wonck, en vue de l'électrification de l'axe Montzen - Anvers; l'entretien périodique des ouvrages d'art du tronçon Jemeppe-sur-Sambre - Charleroi Sud; l'aménagement de fosses de travail et le renouvellement des revêtements de sol à l'atelier de traction de Ronet; le raccordement au réseau de gaz naturel de l'atelier central de Salzinnes; le déplacement du faisceau d'accès pour la desserte des ateliers situés en gare de Mons; l'adaptation d'installations de signalisation et d'électricité dans l'arrondissement de Luttre;

dans le cadre de l'exécution du programme d'amélioration de la sécurité du trafic aux points de croisement de la route et des voies de chemin de fer, la construction d'un pont pour le passage de la ligne Anvers - Gand sous la route Kruibeke - Kallo à Zwijndrecht, en remplacement du passage à niveau n° 7, et d'un autre passage supérieur à Louvain (Kessel-Lo) en vue de l'élimination de la traversée à niveau n° 130 de la ligne Louvain - Hasselt ainsi que l'aménagement et la modernisation de passages à niveau sur le groupe de Gand, notamment sur le tronçon Gand - Termonde, où les signaux seront en même temps déplacés, en vue de l'électrification de la ligne vers Malines; à Audenarde (Ename), la déviation des voies et l'établissement d'un pont provisoire sur l'Escaut, pour permettre le recalibrage du fleuve, et la construction de deux ouvrages d'art devant donner lieu à la suppression des passages à niveau nos 74 et 75 de la ligne Courtrai - Bruxelles; le remplacement par un tablier en poutrelles enrobées d'un tablier métallique du pont sur la "Vliet" à Puurs sur la ligne Malines - St-Nicolas-Waes;

le renouvellement du tablier d'un pont au-dessus de la route nationale 56 et la démolition d'un passage supérieur moyennant l'établissement d'un chemin latéral à Zottegem (Leeuwergerem); la pose de voies au sud de la quatrième darse et du bassin auxiliaire sud à la rive gauche à Anvers ainsi que l'élargissement de l'assiette des voies du tronçon Gand - Harelbeke sur la ligne vers Courtrai; la construction d'une sous-station de traction à Willebroek en vue de l'électrification de la ligne Malines - St-Nicolas-Waes; l'aménagement des installations de voies de la gare à marchandises de Malines Nekkerspoel, en relation avec le passage du nouveau tronçon de la route nationale 121 entre Malines et Heist-op-den-Berg; l'établissement d'appareillages à ondes porteuses au central téléphonique de Gand St-Pierre; le renouvellement du commutateur téléphonique automatique à Hasselt et des installations de sonorisation à l'atelier de traction et dans la gare de formation de Merelbeke.

En vue de la réalisation du tome 2 des "Tranways au Pays de Liège" consacré aux vicinaux de la province de Liège, le GTF asbl recherche des photos ou documents inédits. Si vous pouvez prêter l'un ou l'autre document, qui sera publié avec le nom du collectionneur auquel il appartient, faites-nous des suggestions et propositions à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Petite annonce

Le GTF vend une seule locomotive SARTHE (France) en modèle réduit HOe. Elle est montée en laiton, non peinte et motorisée. Voie 9mm. Prix TVA Comprise : 6000FB + port recommandé 90FB (étranger 120FB) Assurance facultative : 110FB. Commande à envoyer à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Anciens numéros de Trans-Fer

Il nous reste des exemplaires des n° 9, 15, 16, 18 et 19, au prix unitaire de 30FB. On peut les commander à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1, en joignant la contre-valeur en timbres-postes. Quelques autres n° sur demande.

Lorsque vous nous écrivez, joignez un timbre-poste pour la réponse. Notre budget ne nous permet pas de vous répondre dans d'autres conditions... Merci.

Fêtes de fin d'année... Offrez-vous une locomotive vicinale

Nous vous rappelons que le GTF a fait fabriquer, en nombre très limité, un modèle réduit de locomotive vicinale à vapeur type 18 de la SNCV, échelle HO (1/87e) pour voie HOm (12 mm). Reproduction en laiton poli, non peint et non verni. Modèle fonctionnel avec motorisation système 2 rails continu. La locomotive est complètement montée, avec plaques d'immatriculation et de constructeur.

PRIX (valable en 1981) : Belgique : 11.000 FB envoi compris
étranger : 11.030 FB envoi compris
supplément facultatif pour assurance : 110 FB.

Commande par versement préalable au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège. Etranger : voir 3e page de couverture.

nouvelles de la SNCV

Au Littoral

La saison estivale 1981 a vu la mise en service intensif des nouveaux tramways articulés. Au 15/07/1981, Ostende disposait en théorie des voitures 6101, 6104, 6105, 6107, 6108, 6109, 6110 et 6111, matériel bidirectionnel ultérieurement destiné à Charleroi, et de la voiture prototype unidirectionnelle 6000.

En juillet et août 1981, de nombreux services entre Ostende station et Knokke ont été assurés avec ce type de matériel, en rames de 2 motrices circulant en unités multiples. Signalons que les trains ainsi constitués ne dépassaient pas Ostende gare en service voyageurs, la ligne vers La Panne n'étant pas encore totalement appropriée pour ce nouveau matériel.

On pouvait dès lors assister à de curieuses manoeuvres à Ostende station : la faculté bi-directionnelle du nouveau matériel n'était pas utilisée, et la rame était retournée sur le triangle de la gare avant sa réutilisation. Un nombreux personnel présidait à ces manoeuvres complexes et étranges.

La motrice prototype 6000, elle, ne semble avoir été utilisée qu'épisodiquement.

Les voyageurs ont pu apprécier le confort de ce nouveau matériel, et ses performances, tout particulièrement en ce qui concerne la régularité : les horaires n'ont pas encore été revus et sont toujours tracés pour les anciennes motrices type SO. Les trains de nouveau matériel étaient souvent avant l'heure à leur destination.

Divers avatars ont déjà été occasionnés aux nouvelles motrices : outre l'avarie des 6102 et 6103 à Raversijde le 7/4/81, on relèvera le déraillement des 6107 et 6108 à la boucle de retournement d'Ostende, et le déraillement des 6109 et 6111 dans les aiguillages du garage d'Ostende.

R.M.

Dans le Hainaut

La SNCV a commencé à recevoir, à partir de la fin août, les motrices articulées 6112 et suivantes. Après une période d'initiation du personnel, il serait question de mettre les nouveaux tramways en service dès le mois de novembre sur la relation Charleroi - Gosselies.

H.A. - 31/10/81

 * DERNIERE NOUVELLE - Sortie d'usine de la locomotive SNCB 2701 *

Au moment de mettre sous presse, Monsieur F. Pl. (Buzet) nous signale la sortie d'usine (ateliers BN de Nivelles) de la première locomotive série 27 à la date du 30.10.81. Elle a effectué un premier parcours en ligne entre Baulers et Luttre, remorquée par une diesel série 73 de Monceau en vue de son pesage à l'AC Luttre. Elle a ensuite été transférée à Ronet le 2.11.81 par les mêmes moyens. La vitesse de ce convoi mis en marche était limitée à 50 km/h. Ensuite, la locomotive électrique a été transférée à Bruxelles Midi où elle se trouvait début novembre pour essais (voir page 16 de ce Trans-Fer)

EVOCATION VICINALE HISTORIQUE.

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

Sous ce titre nous avons publié en page 40 de Trans-fer no 19 des renseignements en provenance de Mr P.J..
 Nous avons reçu de Mr Pierre Dehon les intéressantes précisions ci-après que nous publions in extenso.

La voie a été effectivement posée depuis Nivelles (Boulevard Fleur-de-Lys), dans le prolongement de la ligne Braine l'Alleud - Nivelles, et ce jusqu'à la cumulée 25.800, c'est-à-dire peu au-delà du petit pont sous le chemin de fer de Manage (le développement du tronçon construit était de 2,100 Km, la ligne Nivelles-Soignies devant compter 27,900 Km. a mise en service eut lieu le 10-1-1924. Le kilométrage était calculé dans le sens Soignies-Nivelles, la ligne devant dépendre du groupe du Hainaut.) : à cet endroit, la ligne s'enfonçait en site propre et y desservait, je crois, une entreprise de matériaux de construction. Il y a eu un trafic de marchandises.

Les terrassements étaient très visibles au-delà de ce point, en direction de Monstreux (les travaux de modernisation de la route de Ronquières en ont malheureusement effacé quelques traces), mais la voie n'a jamais atteint Monstreux.

A environ 500 mètres du centre de Feluy, en direction d'Ecaussinnes, à l'angle de deux chemins, une maison vicinale existe toujours (en parfait état d'ailleurs).

Sur la carte en annexe, dont les données proviennent des archives officielles de la S.N.C.V., le tracé définitif de la ligne figure en tirets.

Les petits pointillés, de Feluy à Ecaussinnes et de Naast à Soignies, indiquent une variante abandonnée. Idem pour une jonction au nord d'Ecaussinnes, vers le Bois de la Houssière (section Virginal - Braine-le-Comte), soit par Henripont, soit par la lisière ouest du bois.

La section de Virginal à Rebecq-Rognon d'une part, et à Braine-le-Comte d'autre part, a existé et figure d'ailleurs aussi sur ce plan. Elle fut limitée à la bifurcation du Planoit dès la dernière guerre, les deux sections terminales ayant été démontées sur l'ordre de l'occupant.

Autres projets non réalisés : ligne Soignies à Braine-le-Comte via la route d'Enghien jusqu'au bois de Steenkerque, et les villages de Steenkerque et de Petit-Roculx. A Steenkerque, un embranchement devait rejoindre Rebecq-Rognon.

Aucun de ces projets n'a connu un début d'exécution.

(voir carte page suivante)

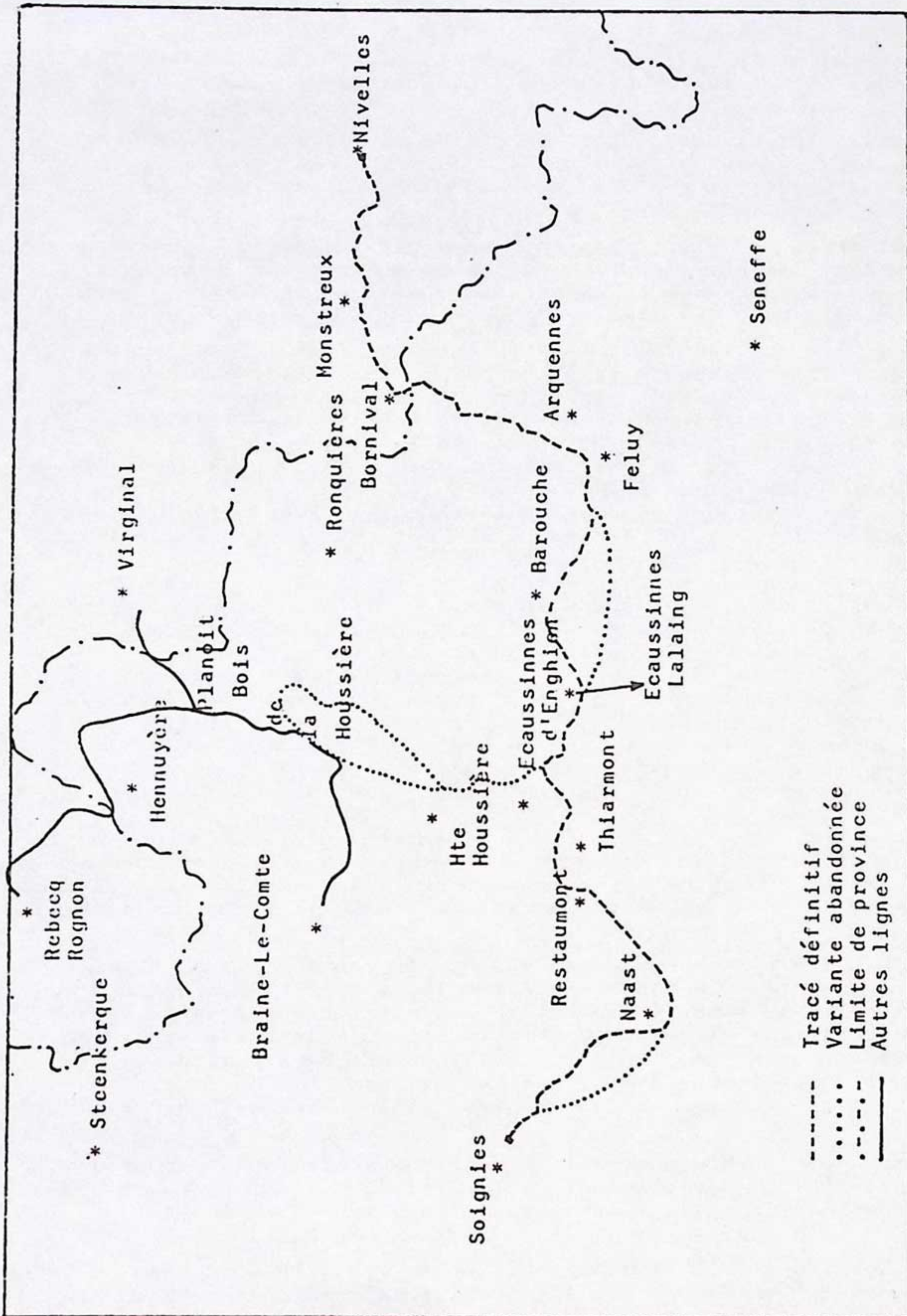
BIBLIOGRAPHIE

100 Joer Zuch op Woolz

Un lecteur de Beaufays nous signale la parution de ce livre de 200 pages, à l'occasion du centenaire de la ligne Kautenbach-Wiltz, portion restante de la ligne Bastogne - Benonchamps - Katenbach défunte. Tantôt en allemand, tantôt en français, cet ouvrage relate non seulement l'histoire de la ligne, mais aussi l'histoire des chemins de fer luxembourgeois, le diagramme du matériel de la société Prince-Henri, l'histoire de Kautenbach et une très abondante bibliographie sur les chemins de fer luxembourgeois.

Très nombreuses photos historiques d'excellente facture.
 Un livre que tout historien du rail, même non germanophone devrait posséder.

Commande par versement de 350FB au compte Luxembourg 29186-88 du Syndicat d'Initiative de Wiltz, en précisant en communication "100 Joer Zuch op Woolz" et en vous réclamant du GTF asbl.



- Tracé définitif
- Variante abandonnée
- .-.-.- Limite de province
- Autres lignes

* Seneffe

transports urbains

Nouvelles de la STIB

24/10/81

- Le détournement en cours depuis le 1er juin 1981 sur L.19-50-52 pour nouvel effondrement chaussée de Bruxelles, a pris fin le 11 juin à 15 heures.
- Les horaires d'été ont été d'application du 29/6/81 au 31/8/81 ; les horaires post-vacances l'ont été du 1/9/81 au 27/9/81, tandis que les horaires d'hiver le sont du 28/9/81 et seront valables jusqu'au 4/4/82 prochain.

Les modifications principales apportées par les nouveaux horaires d'hiver sont les suivantes : quelques 32 assurés par le dépôt de Molenbeek, quelques bus 59 assurés par Delta et un horaire spécial les mercredis pour les lignes 27/30.

- Depuis le 1er juillet 1981, le service du matériel roulant-métro peut procéder sporadiquement à des essais en service voyageurs de rames triples (essais techniques ACEC/STIB). La première rame à circuler ainsi fut la 189-190/126-125/135-136 le 2 juillet ; le 13 juillet, une nouvelle rame 3e série y fut incorporée pour la première fois; en l'occurrence la rame était composée des voitures 168-167/210-209/178-177. A propos des nouvelles rames, signalons que l'ensemble de la commande a été livrée : la dernière (rame 269-270) a été livrée le 7 septembre 1981.

Des essais intensifs de ces rames 3e série ont débuté en octobre entre Tomberg et Alma. La mise en service officiel de ce nouveau tronçon de la ligne n° 1 est prévu le 7 mai 1982 avec inauguration des stations Roodebeek, Vandervelde et Alma.

La rame 231-232 a été exposée le 3 octobre 1981 à la future station Simonis à l'occasion d'une journée "portes ouvertes" de ce chantier organisé à la demande de la commune de Koekelberg. Elle a été amenée jusqu'à Beekkant tractée par la rame 101-102 ; de là, les deux rames ont été tractées par le loco 61 jusqu'à Simonis. Même opération au retour après mise en tête de la rame 101-102 vers le dépôt Delta.

Signalons enfin que trois voitures de cette nouvelle série sont accidentées : la 248 lors de son déchargement à Delta au printemps et les 224 et 259 qui se sont tamponnées lors d'essais en septembre. Une rame 223-260 a été composée avec les deux voitures non accidentées.

- En juillet 1981, l'ensemble des STI et MIV réunies à Bruxelles, a décidé de la création d'une nouvelle plaque d'arrêt nationale avec mention de la zone tarifaire. Cette nouvelle plaque d'arrêt sera également utilisée par la SNCV. La première plaque posée sur le réseau STIB fut pour les trams L. 62 à la place de Jamblinne de Meux et pour les bus L. 63-76 à la rue des Halles. Ces nouvelles plaques, quoique rouges, sont toutes des arrêts sur demande.
- Un troisième effondrement à la chaussée de Bruxelles s'est produit le 2 août 1981 dans le courant de la matinée. Le détournement des L. 19-50-52 déjà appliqué du 15 au 20/1/81 et du 1er au 11/6/81, l'a été du 2/8 au 20/8/81. Sera-ce la dernière fois...?
- Depuis le 21/8/81, la ligne 29 est déviée via la rue du Congrès, la colonne du Congrès et ensuite jusqu'à la cathédrale comme les L. 63/76.

- Le 20/8/81, suite bris de ligne aérienne chaussée de Gand, la L. 62 a effectué demi-tour à la place Mennekens, de 16 h à fin service.
- Le 23/8/81, suite festivités folkloriques à la chaussée d'Anvers, circulation des motrices historiques n° 410 et 984 (cette dernière avec plaque 46) de 16 à 19 h environ, à voie unique entre le square de Trooz et l'atelier de peinture STIB.
- Depuis le 1er septembre 1981, les bus L. 63/76 vers Anderlecht empruntent depuis la place de Brouckère, le pertuis sous le building Philips et la rue des Halles au bout de laquelle ils virent à droite afin de rejoindre la rue de la Vierge Noire.
- Par suite des travaux métro avenue Fonsny (face à l'ancienne rue Couverte), déplacement des voies des lignes 52-58-81-90 le 2/9/81 dans le sens vers ville et le 3/9 dans l'autre sens.
- Pour le même motif, de nouvelles voies ont été placées à la sortie du métro Rogier (rampe Marché) et ont été mises en service le 10/9 vers la place de l'Yser et le 11/9 vers la station Rogier. Une nouvelle boucle terminus est en construction entre la dite rampe et la chaussée d'Anvers : elle a été mise en service officiellement le 20/10/81 (pour demi-tours et garage de voitures avariées).
- Les motrices 7815 et 7830 ont été équipées en septembre 1981 d'attelages automatiques. Elles réaliseront des essais sans voyageurs afin de tester le matériel qui sera bientôt mis en place sur les 7700 (7500 transformées).
- A propos des 7700 : au 15/9/81, les voitures 7786, 7713, 7758, 7785, 7720, 7759, 7701 et 7775 sont terminées. En cours de transformation, nous trouvons les futures 7724, 7711, 7764, 7791 et 7789.
Depuis le 28 septembre 1981, les 7700 terminées sont mises en service sur la ligne 90, mais sans que le système d'ouverture des portes par le public soit en fonction. Les 7713 et 7786 ont le système fonctionnel et sont réservées à l'écolage du personnel. Signalons encore que la motrice 7919 (accidentée en décembre 79) est également remise en service en septembre 1981 et sur la ligne 90 également car équipée de postes de conduite du type 7700 avec système d'ouverture des portes par voyageurs non en service !
- Les nouveaux minibus pour handicapés 8913 à 8916 ont été mis en service en septembre et octobre 1981. Le 8907 a été déclassé.
- le bus 8060 du dépôt de Haren est en cours de transformation en bus-salon réservé aux déplacements de la direction de la STIB et de ses invités. Il est donc retiré officiellement du parc voyageurs.
- Egalement pour travaux métro, déplacement à la Porte de Hal des voies L. 55-101-102-103 face à l'hospice Pachéco. En service le 23/9 vers la place Louise et le 24/9 vers la gare du Midi.
- Le samedi 26 septembre 1981, travaux de raccordement des nouvelles voies au Pont Teichman. A cette occasion, les lignes 52-58-92 ont fait terminus à la Gare de Schaerbeek et un service navette autobus était mis en place vers Vilvorde et vers l'av. de Meise. Dès le dimanche 27, les tramways utilisaient les nouvelles voies dans les deux sens.

- Les travaux de prolongation de la ligne 103 à l'hôpital Erasme (Anderlecht) vont bon train. Les voies sont prêtes sur l'intégralité du parcours à l'exception de la traversée du complexe CERIA, laquelle a causé quelques problèmes entre la STIB, la commune d'Anderlecht et le CERIA. La ligne aérienne, à fin octobre 1981, est posée tout au long de la route de Lennik. Le terminus sera du type à tiroir et imposera donc l'utilisation de voitures bidirectionnelles, en principe des 7900 comme actuellement. La mise en service est prévue pour le 19 décembre 1981.
- A l'occasion du Salon de l'Alimentation, le service du samedi sur la ligne 81 prévoit la sortie d'une voiture de type 7500 du dépôt d'Ixelles aux environs de Midi. Cette voiture sort sous film 94 barré et emprunte le trajet de cette ligne jusqu'à Laeken où elle passe sur la ligne 81. Le samedi 10/10/81, ce service a été assuré par la motrice 7582 (pour réaliser ceci, la voiture doit être spécialement équipée à cette occasion d'un film de type 7000).
- La mise en service récente de la nouvelle boucle terminus située à la sortie du pré-métro à Rogier, appelée "boucle Jacquain" servira de terminus à une nouvelle ligne 2 qui sera mise en service le 24 novembre prochain, sauf changement de dernière minute. Le texte du film sera le suivant (couleurs orange/bleu) :

| | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> M B </div> | ROGIER MIDI | 2 | ROGIER ZUID | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> M B </div> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- Cette ligne-navette circulera en fait entre la boucle Jacquain et la place Bara, sera assurée par 8 motrices de type 7000 et proposera donc un renfort appréciable sur l'axe de la Petite Ceinture.

Néanmoins, le but de cette nouvelle ligne est double : ces voitures seront équipées d'un film spécial toutes lignes et seront à la disposition du dispatching afin d'être envoyées sans retard sur les lignes des axes 2 et 3 pour pallier tout retard, avarie ou interruption de service.

La composition du film sera la suivante : RESERVE - DPT AV. DU ROI - DPT IXELLES - DPT MOLENBEEK - 18 - 18b - 19 - 19b - 32 - 32b - 101 - 102 - 102b - 103b - 2 - 52 - 52b - 55 - 55b - 58 - 62 - 62b - 81 - 81b - 90b.

Il n'y aura pas de film 90 et 103 car les terminus de ces lignes exigent des voitures bidirectionnelles. Pas de 58b, celui-ci faisant double emploi avec le 52b.

BIBLIOGRAPHIE

Entre-Voies spécial Dolhain-Limbourg

Edité par le CFEB, format A4, 134 pages, fac-similés, cartes et 50 photos. Au sommaire : la construction de la ligne de la Vesdre, Rapport relatif à la traction de convois en rampe, le dépôt d'Herbesthal, le chemin de fer vicinal à vapeur de Dolhain à Eupen, la ligne vicinale électrique de Verviers à Eupen, les lignes vicinales électriques de la région d'Eupen.

Un numéro remarquable et au contenu exclusivement belge.

Commande par versement de 250FB + PORT 30FB = 280FB au compte 000-0067855-52 du CFEB à 4800 Verviers

LIEGE-Nouvelles de la Cité Ardente - STIL/SNCV

La STIL, qui assure la majorité des transports urbains à Liège, vient de publier son rapport pour l'exercice 1980.

Certains faits annoncés dans ce rapport sont très intéressants.

Le Conseil d'Administration est désormais composé exclusivement de personnes représentant les administrations d'Etat et parastatales. Les deux derniers délégués du privé ont été remerciés.

Deux problèmes majeurs ont fait l'objet des préoccupations de la société au cours de 1980:

- la nécessité d'améliorer les services de transports réclamés par la population, face à l'ampleur que revêt la crise énergétique,
- assurer ce développement dans un contexte de réductions budgétaires où la rigueur de la gestion devient un facteur prépondérant.

Ces deux objectifs ont été pris en considération dans la préparation d'études portant sur de nouvelles options d'exploitation ou sur des modifications à apporter à des projets précédemment élaborés.

Les orientations suivantes ont été soumises à l'approbation du Ministère des Communications.

CREATION D'UNE LIGNE FERREE ELECTRIQUE

La gestion d'un réseau exclusivement exploité en surface s'avère de plus en plus coûteuse, en raison des difficultés croissantes de circulation.

Cet état de chose justifie le choix d'un nouveau mode de transport, totalement indépendant de la circulation générale, sur les axes où la charge de voyageurs est la plus importante.

Cette première ligne doit remplacer les lignes d'autobus n°4 (entre Val Benoît et Guillemins), n°1 entre Guillemins et Coronmeuse et n° 5/6/7 entre Coronmeuse et le pont de Wandre.

Il s'agira vraisemblablement de tramways rapides.

AMENAGEMENT DE LA PLACE ST LAMBERT

Il est plus que jamais essentiel de poursuivre les travaux entamés de façon à rendre opérationnels, dans les meilleurs délais, les investissements déjà consentis.

Le projet a été réévalué en tenant compte de la nécessité de diminuer les frais de gestion de la gare souterraine et d'intégrer l'infrastructure de la nouvelle ligne ferrée dans l'ensemble du projet, et de prévoir une restructuration du réseau

Le Conseil d'Administration s'est prononcé pour les options suivantes:

- 1) confirmation du projet de 1975, mais étant entendu qu'il importe de renoncer à l'utilisation d'autobus diesel dans la gare souterraine.
- 2) utilisation de l'électricité pour l'exploitation éventuelle des lignes n°10 (Fléron), 12 (Loncin) & 13 (Malvaux) par TROLLEYBUS bimode
- 3) prise en considération du tracé des lignes dans le centre, compte tenu du plan de la circulation, publié par la Ville de Liège.
- 4) mise en adjudication de la deuxième phase d'aménagement de la place St. Lambert avant le 30 juin 1981.

REVISION DU PERIMETRE D'INFLUENCE DES TRANSPORTS URBAINS

Il s'avère que le périmètre urbain, tracé en 1964 ne correspond plus au développement de l'agglomération. Il s'agit d'y inclure les aires fortement urbanisées créées au cours des dernières années.

L'actualisation du nouveau périmètre, approuvé par le Conseil d'Administration, fait actuellement l'objet d'une concertation entre la STIL et la SNCV

Par ailleurs, et eu égard au projet de fusion SNCV/SNCB, la STIL a posé sa candidature pour assurer l'EXCLUSIVITE du transport urbain à l'intérieur du nouveau périmètre proposé.

GAND Une pétition demande la prolongation de la ligne detram n° 22 vers le quartier de Nouvelle Corée.

Un nouveau dépôt d'autobus est installé, en plein air, à côté du nouvel immeuble de l'administration des MIVG. A l'autre côté de la chaussée sera installé un parking pour le personnel, sur l'emplacement où devrait s'élever un dépôt de trolleybus prévu depuis longtemps. Il sera également construit un nouveau bâtiment où seront conservés les anciens véhicules. La 216 sera reconstituée en voiture ouverte.

Le 30 avril 1981 est à marquer d'une pierre blanche: les appareils de voie pour la prolongation de la ligne detram n° 1 vers Wondelgem ont été placés.

ANVERS Au cours de 1980, la MIVA a offert à sa clientèle 4 nouveaux locaux également utilisés pour le personnel aux terminus de tramways: à Mortsel (L.7 & 15), à Hoboken (L.24), à Deurne (L.8 & 11) et à Deurne (Schotenstw) (L.10).
2 autres locaux sont en construction à Merksem (L.3) et Deurne (L.12)
2 autres sont en projet à Berchem (bus 9) et à Anvers (bus 23)

La mise en site propre des tramways continue.

| <u>n° ligne</u> | <u>longuar totale</u> | <u>% en site propre</u> |
|-----------------|-----------------------|-------------------------|
| 2 | 9325m | 82,72 |
| 3 | 6587m | 47,44 |
| 4 | 6944m | 25,04 |
| 7 | 7428m | 59,59 |
| 8 | 7491m | 32,24 |
| 10 | 1245m | 21,88 |
| 11 | 6213m | 33,12 |
| 12 | 10326m | 29,68 |
| 15 | 7838m | 88,05 |
| 24 | 11971m | 17,99 |

En 1980, il y avait en service:

166 tramways (PCC) n° 2000 à 2165

132 autobus n° 531 à 662

2 voitures-école autobus n° 505 et 530

22 tramways sont déjà peints aux nouvelles couleurs, de même qu'un premier autobus.

M.L.

Extension du musée AMUTRA

L'AMUTRA, en collaboration avec la MIVA, compte réaménager une partie d'un vaste hangar désaffecté par l'armée à Edegem près d'Anvers et y installer ses voitures anversoises, de même que le matériel historique dont dispose encore la MIVA.

L'AMUTRA gèrera donc là-bas un musée des transports en commun anversois où elle mettra en vente ses documents et ses publications. La MIVA, de son côté, y établira les voies nécessaires et assurera la mise en place des véhicules...

Nous publierons en temps opportun les dates d'ouverture de ce nouveau musée, dont chacun se réjouira.

- 1) Le CFV3V vient d'enrichir son matériel tracté de voitures ex SNCB type L à bogies

| | | | |
|-------|----------------|-----------------------------|----|
| 32023 | (5088-2026423) | 2e cl (ex 3e cl) | ✕ |
| 32024 | (5088-2026424) | 2e cl (ex 3e cl) | ✕✕ |
| 32137 | (5088-2026537) | 2e cl (ex 3e cl) | ✕ |
| 33014 | (5088-3726414) | 1e + 2e cl (ex 1e + 2e cl) | ✕✕ |
| 39022 | (5088-8226422) | 2e cl + fourgon (ex 3e + f) | ✕ |

✕ arrivée à Mariembourg SNCB le 18-9-81

passée à Mariembourg CFV3V le 19-9-81

✕✕ arrivée à Mariembourg SNCB et passée à Mariembourg CFV3V le 26-9-81.

caractéristiques :

série 32001 à 32174 : nombre de places assises : 97
tare: 37,4 t - tonnage: 47 t
vitesse maximum : 120 Km/h

série 33001 à 33020 : nombre de places assises :
29 en 1e - 31 en 2e
tare: 38,9 t - tonnage: 45 t
vitesse maximum : 120 Km/h

série 39001 à 39029 : nombre de places assises : 60
fourgon: 3 t
tare: 37,5 t - tonnage: 47 t
vitesse maximum: 120 Km/h

- 2) Le VT9 (construction Talbot à Aachen en 1951) en détresse à Olloy en juin 1979, a été réparé au point de vue mécanique pendant l'hiver 80-81 par les membres du CFV3V (dépose de la boîte de vitesse avec l'inverseur et repose après réparation !le sous-carter pèse 200 Kgr !). D'autres membres du CFV3V avaient entrepris la remise en état de la carrosserie pendant le printemps 81 (ponçage, enduisage, mise en minium, reponçage, mise en peinture surfacer et enfin mise en émail de la livrée rouge grenat et crème ainsi que l'apposition des inscriptions). C'est ainsi que le VT9 pouvait reprendre du service sur la ligne touristique le 15 août où il remorquait la remorque " picasso " (dans la même livrée) pour assurer les trains 13 - 14 - 17 et 18 .
- 3) Le samedi 22 août, le train n° 23 (départ de Mariembourg à 14h10) déraille sur l'aiguillage d'entrée de Treignes: Cet accident met hors circulation les voitures G.C.I. suivantes :
- 91630 (1e et 2e cl) garée à Olloy : 4 heures de travail avec une équipe de 2 hommes seront nécessaires pour remettre ce véhicule en circulation.
 - 96715 (3e cl à couloir central)
 - 95572 (3e cl - avec plate forme)
- l'état de ces 2 voitures est plus problématique. le CFV3V espère cependant pouvoir les remettre en circulation (mais Il faudra démonter certains butoirs et divers crochets d'attelage)
ces voitures sont garées à Treignes (voie 11)
- L'aiguillage d'entrée de Treignes a été remis en ordre par les membres le samedi 12 septembre 81 (2 pièces de bois et 14 traverses, plus de 100 tirefonds, des boulons d'éclises)
L'exploitation de la voie 2 à Treignes a pu reprendre dès le dimanche 13 septembre 81.

activités du GTF asbl

EDITIONS

Porte-clé du GTF asbl NOUVEAUTE

A l'occasion des fêtes de fin d'année, le GTF vous propose un porte-clé original. Entièrement métallique, il se compose d'un anneau avec chaînette et d'une médaille ovale (25X35mm). Sur cette médaille est gravée d'un côté la silhouette d'un autorail série 49 et de l'autre une locomotive à vapeur.

PRIX : 170 FB + 20 FB = 190 FB pour un envoi en Belgique
 170 FB + 30 FB = 200 FB pour un envoi à l'étranger
 à verser au compte "Editions" indiqué à la fin de cet article.

Sous-verre en étain

Nous vous rappelons cette récente réalisation de notre association. Pourquoi ne pas l'offrir à un ami, ou ... vous le faire offrir à l'occasion des fêtes de fin d'année ? Sous-verre réalisé par un atelier mosan renommé en étain pur à 94 %, exempt de plomb. Gravure d'une machine à vapeur 3 essieux construite par les ateliers de la Meuse à Sclessin.

PRIX : Belgique : 525 FB + 20 FB (envoi) = 545 FB
 étranger : 525 FB + 30 FB (envoi) = 555 FB
 (envoi recommandé possible moyennant supplément de 60FB)
 à verser au compte éditions ci-après

Trans-Fer hors série "En Chemin de Fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse"

Cette brochure de 48 pages avec une carte et 10 photos, est consacrée à l'histoire des lignes 132 Charleroi - Mariembourg - Treignes et 109 Mons - Chimay, et à l'inventaire du matériel du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées; a paru dans sa première édition en avril dernier.

Suite au succès de cette brochure, nous avons été amenés à procéder à une seconde édition. Nous avons profité de l'occasion pour remanier complètement les pages 11, 12, 19, 21, 23 ET 33, et pour procéder à de nombreuses corrections sur d'autres pages.

La deuxième édition est encore disponible en nombre restreint.
 PRIX : Belgique : 50FB tout compris - étranger : 60 FB.
 à verser au compte éditions ci-après

Notre compte "Editions"

- * pour nos membres belges et grand ducaux : n° 240-0380489-59 de GTF asbl Editions à 4000 Liège
- * pour nos membres étrangers, il y a lieu de se référer à la troisième page de couverture

Editions épuisées : *version PLASTIFIEE de la carte des voies ferrées de Belgique. La version "papier" est toujours disponible (roulée ou pliée)
 260 FB tout compris pour la Belgique,
 270 FB pour l'étranger
 *Trans-Fer hors série "Banlieue de Mons"

DISTRIBUTION

Pour des raisons totalement indépendantes de notre volonté, nous sommes temporairement en rupture de stock pour les articles Benelux Rail 1 et Les locomotives en service sur le réseau de Flandre Occidentale (DAGANT). Ne nous écrivez donc pas à ce sujet : toutes les commandes ont été soigneusement notées et vous parviendront dès que notre stock sera réalimenté.

Nous disposons encore de quelques exemplaires d'Entre-Voies spécial 1979", édition CFEB consacrée aux premiers chemins de fer à Verviers, à la ligne de la Fagne, aux chemins de fer au Pays de Herve, au chemin de fer de Pepinster à Spa, à la traction des trains sur les plans inclinés de Liège, à l'histoire des trams de Verviers...

On peut encore se procurer cet ouvrage de plus de 100 pages format A4 avec photos par versement de 200FB envoi compris au compte 001-0643004-67 de GTF asbl DISTRIBUTION à 4000 Liège. Etranger : voir troisième page de couverture.

DIVERS

VOIE ETROITE n°66 (81/5) octobre-novembre 1981

- Un reportage photo sur les "CFR", ligne Dunières-Saint-Agrève.
- L'actualité des réseaux touristiques français.
- Le Tramway du Mont-Blanc (1ère partie): historique et construction.
- Archives: les 120T du Réseau Breton: plan et description.
- Un chemin de fer touristique extraordinaire aux Etats-Unis: le Cass Railroad et ses locomotives Shay.
- Un tramway articulé de 45 mètres, en Allemagne.

VOIE ETROITE n°67 (81/6) décembre 1981

- Actualités des réseaux touristiques.
- Vapeur en Touraine: Chinon-Richelieu.
- Le Tramway du Mont-Blanc (2ème partie).
- La Compagnie des CFD: un riche passé mais aussi un excellent présent.
- Les "Mallet" du Vivarais: un texte de présentation technique d'époque, par l'Ingénieur Traction des CFD, avec un plan-coupe coté.
- La voie de 60 militaire: vues inédites de quelques ateliers de campagne en 1916/18.

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les deux mois. Le numéro: 15 F dans les principales Maisons de la Presse et gares, ou auprès de l'APPEVA, BP 106, 80001 Amiens-Cédex (franco: 16 F)
Abonnements: rétroactif 1981: 75 F, 1982: 85 F (6 numéros - étranger:+10F)

SERVICE PHOTOS DE M. P. TORDEUR

Comme précédemment, les séries de photos détaillées ci-dessous peuvent être obtenues par versement anticipatif de 190 FB. par série, port compris comme lettre (indiquer le ou les n° de série demandés) au compte 001-0306694-56 de P.TORDEUR, avenue Royers 146 - 9600 RENAIX. Si aucune commande n'a été faite précédemment, je vous demande vivement de confirmer, par carte postale, vos nom et adresse de façon claire et complète. Délai pour la commande: un mois après parution de ce Trans-Fer. Envoi des photos: environ un mois plus tard, de toute manière hors des périodes de fêtes ou de vacances.

12e série: Photos "mixtes" (STIB + SNCV) de Bruxelles (suite)

- 12.01 Porte d'Anvers: N I0475/BW et PCC 7I5I/32, 4/6/73
- 02 Pl.Saintelette: S I0075/G et stand.II62/I03, 27/12/68
- 03 Boul.du Jubilé: N I0478/W et PCC 7I00/I8, 9/7/68
- 04 Ch.de Ninove: I504/I02b. et S/D, 11/4/69
- 05 Midi av.Spaak: stand.I3I4/I02b. et N I0452/V, 17/2/69
- 06 idem, PCC 7IIO/I02 et S I0064/L, 15/4/72
- 07 Midi, boul.Jamar: 40I6/90 et N I0444/R, 19/11/67
- 08 Porte de Halle: stand.3494/20 et N I0474/R, 08/62
- 09 Uccle St.Job: PCC 7036/I0, N/V et Spécial, 1/4/67
- 10 idem: PCC 7034/6 et Eugies I034I/V avec remorque, pendant la manoeuvre, 27/4/67.

13e série: Trams STIB de marchandises et dépannage.

- 13.01 Ixelles av.de l'Hippodrome: 9050/93 "Flagey" tirée par Dépannage brun/blanc (n°3), 21/6/68
- 02 Avenue de la Reine: Dép.5 tire 7800, 9/8/74
- 03 av.Tervuren/r.Ménapiens: Dép.6 tire 7I27, 6/12/69
- 04 St.Gilles r.de Belgrade: Dép.8 "Convoi exceptionnel"
- 05 Forest av.Van Volxem I6/4/73
n°I4 tire 7800 en essais, 19/4/73
- 06 av.Hippodrome: n°I7 tire une 7500, 2/6/73
- 07 St.Gilles av.du Roi: n°3I+wagon I23, 16/4/71
- 08 pl.Rogier: n°38 croise 7I52/I0I, 19/4/73
- 09 rue de Birmingham: n°4I sur voie SNCB, 31/I0/62
- 10 Jette av.Woeste: sablage 73, 6/I0/67.

14e série: Spéciaux et marchandises au Littoral.

- 14.01 Ostende, arrivée au dépôt (anciennes voies) de la I0046 Extra Dienst "Renbaan", 31/7/65
- 02 idem: train se terminant par 2 fourgons, 31/7/65
- 03 Hippodrome: 98I7 standard "Renbaan", 31/7/65
- 04 Parc: 9948+rem. "Oostende Direct", 31/7/65
- 05 Gare: S 9846 "Oostende-Bredene", 11/8/69
- 06 idem: I0005+rem. "Oostende-Westende" sur boucle, 31/7/65
- 07 idem, ancien peigne: I00I9, "Oo.-Westende", "Oo.Direct"
- 08 Château d'eau: tram de service à deux essieux 9952 avec wagon échelle, toujours même date.
- 09 Duinbergen Kerk: SO 9008/1 manoeuvre sur aiguille, 13/7/71
- 10 Knokke: S 9112 "Extra Dienst" dépassée par SO 9005/1, 5/7/78.

Le GTF n'intervient pas dans ce service.

Petite annonce

Marcel VLEUGELS, de Tichel 162, NL-6417 RD HEERLEN (Pays-Bas) recherche des photos ferroviaires noir-et-blanc qualité supérieure prises en Belgique en 1980 ou 1981 pour le livre "Benelux Rail '2" actuellement en préparation. Lui écrire pour propositions.

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 1982, 100FB pour le Benelux, 150 FB 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.

Le rail et la route se croisent en de nombreux endroits où la sécurité des deux modes de transport pose souvent des problèmes. La Société a donc remplacé les passages à niveau les plus fréquentés par des ouvrages d'art. Ailleurs elle a amélioré sensiblement la sécurité par une signalisation automatique. Au total, 11 passages à niveau ont déjà été supprimés, la suppression de 5 autres est en cours, pour 9 l'Arrêté Royal a été promulgué et pour 19 il a été sollicité. Il restera finalement 9 passages à niveau pour lesquels une solution n'a pas encore été trouvée.

La nouvelle ligne électrifiée reliant Hasselt et Aerschot constitue un maillon important dans le plan intercity que la SNCB étudie. En effet, l'électrification permettra de faire circuler des trains directs entre Hasselt d'une part, Anvers et Louvain d'autre part. Le chef-lieu du Limbourg se trouve ainsi intégré dans le réseau électrifié du pays. Et lorsque le tronçon Hasselt - Tongres sera électrifié en mai 1982, la corsaire flamande sera réalisée.

La pénurie actuelle en matière de locomotives et d'automotrices électriques ne permettra pas encore d'améliorer sensiblement le confort mais des horaires cadencés seront néanmoins appliqués. Cela signifie pour la liaison Anvers - Hasselt e.a. 15 trains directs par jour et par direction, renforcés le soir par quelques trains offrant à Aerschot la correspondance vers Anvers - Hasselt ou Diest.

Durant les week-ends, les trains directs Anvers - Hasselt seront prolongés de Hasselt à Genk, mais avec une relation toutes les deux heures.

En attendant la fourniture du matériel de traction électrique, le service Hasselt - Louvain sera encore assuré par des locomotives diesel. Durant les week-ends les trains entre Louvain et Hasselt seront assurés par des automotrices électriques. Des voitures modernes seront mises en ligne à fur et à mesure de leur fourniture.

Quelques informations statistiques :

Longueur des voies électrifiées :

| | |
|-------------------|---------|
| doubles voies | 37,6 km |
| voies accessoires | 8,1 km |
| faisceaux | 6,3 km |

Matériaux utilisés pour les caténaires.

| | |
|---------------------|---------------------|
| pylônes | 1475 |
| fondations en béton | 4746 m ³ |
| caténaires compound | 72.5 km |
| " simples | 17,2 km |

(Doc.SNCB)

3. Les étapes de la mise en servicea) mise sous tension (bulletin E du 25/9/81, rectifiant celui du 18)

Ligne 35, section Aaschot - Hasselt : le 25/9/81 à 9h

Ligne 16, bif. Aarschot : le 19/8/81.

b) inauguration

Un train ministériel a été mis en marche le mercredi 7 octobre 1981 de Bruxelles Midi à Bruxelles Nord, Vilvorde, Y Hever, Aarschot, Diest, Hasselt et retour. La composition prévue au départ de Bruxelles Midi était loco. 2223 + 1 B(M4) + 2A (M4) + 2B(M4) + loco 2221.

c) mise en service commerciale

La mise en service commerciale a eu lieu le 27 septembre 1981.

H.A. P.A.

Ligne 38 Chênée - Battice

La SNCB a entrepris la rénovation complète de la section Fléron (PN 14) - gare de Mélen de cette ligne. La voie est équipée de nouvelles traverses, de barres longues de 52 m ou 27 m (au lieu de 18 m). Les passages à niveau sont (enfin) correctement conditionnés.

R. Radermecker

La fin des autorails série 49 à Montzen

Dans Trans-Fer 19a, nous annonçons la fin de la circulation de ces autorails à Montzen, et leur mise à la réforme pour la fin septembre 1981. En fait (contrairement à ce que certaines de nos consocieurs ont annoncé un peu hâtivement), les autorails série 49 roulaient toujours en octobre 1981. Notre membre R. Radermecker les a vus à l'oeuvre sur la ligne 39 entre Welkenraedt et Montzen. D'après ce qu'on lui a dit à Welkenraedt, ces autorails circuleraient jusqu'au mois de novembre en attendant l'arrivée des autorails série 43, libérés de la région de Gand-Courtrai suite aux électrifications. Et de fait, le premier autorail série 43 est arrivé à Montzen le lundi 19 octobre dernier. Deux de ses congénères suivront à brève échéance.

R.M.

Ligne 49 Herbesthal - Ræren

Fin octobre 81, on relevait le placement des câbles de signalisation ainsi que le début du terrassement des fondations de la nouvelle gare d'Eupen.

On apprend aussi que la ville d'Eupen a obtenu la construction d'une gare d'autobus, qui ne sera pas située à proximité de la gare SNCB. On croit rêver.

Rappelons que la section Welkenraedt - Eupen de la ligne 49 sera électrifiée en 1984. On prévoit actuellement une desserte d'Eupen par automotrices au départ de Welkenraedt. Il n'est pas envisagé en tous cas de prolonger à Eupen tous les trains faisant actuellement terminus à Welkenraedt, et surtout pas les trains Ostende - Liège - Welkenraedt, dont les 11 voitures M4 ne trouveraient pas de quai suffisant à Eupen.

H.A. R.M.