

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 22

MAI 1982

PRIX : 40 FB

BULLETIN DU GTF asbl

GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



S O M M A I R E · D E · C E · N U M E R O

Numéro 22

Mai 1982

Editorial au présent et au passé	3
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	5
nouveaux horaires au 23 mai : suppressions	12
matériel roulant	13
incidents-accidents	22
trains spéciaux-circulations exception.	23
à propos des conseils d'administration	24
Nouvelles de la SNCV	
un nouveau tarif zonal	28
groupe du Hainaut	34
groupe des Deux Flandres	36
Transports Urbains	
Nouvelles de la STIB	37
Evocation historique : un centenaire	
célèbre : le tram à vapeur Liège-Seraing [®]	40
Les Touristiques	45
Corrections et compléments à Trans-Fer	49

SUPPLEMENTS ENCARTES AU CENTRE DU NUMERO

- Notre deuxième voyage de la saison 1982
- Horaires du CFV3V

Le GTF asbl remercie tous ceux qui ont collaboré à l'édition de ce numéro.

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Tirage : 1250 ex.

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

Edit.Resp. R. Marganne, rue Bois l'Evêque 27, Liège.

EDITORIAL AU PRESENT ET AU PASSE

● Actualité : réduction des prestations à la SNCB

La Presse a largement fait écho à la décision de la Direction de la SNCB de procéder à une réduction des services offerts à la clientèle voyageurs. Sous réserve d'adaptations - survenant d'ici fin mai, nous donnons par ailleurs dans ce numéro les grands axes des décisions prises.

C'est l'impérieuse nécessité de réduire les dépenses publiques qui a incité le Ministre des Communications, M. De Croo, à exiger de la SNCB une réduction des dépenses en vue de réduire le montant de l'intervention de l'Etat. Quoi de plus normal dans les circonstances que nous traversons actuellement !

Un examen tant soi peu approfondi des mesures décidées doit cependant remettre quelques vérités à la lumière du jour.

La concurrence entre les différents moyens de transport (route, eau, fer, air) n'est pas sagement établie, et pour cause. Le chemin de fer assure un transport collectif, donc social. La SNCB doit faire face à des prestations qui lui sont imposées par l'Etat, sans que la rémunération correspondante soit vraiment établie : savez-vous que six millions de Belges ont droit, à des titres divers, à une réduction lors de l'achat du billet SNCB ? De plus, la SNCB doit supporter un lourd héritage légal : pension, régime spécial et particulièrement favorable d'assurance maladie-invalidité...

Le Rail est un service public au service du public ! La réduction de l'intervention financière de l'Etat pour couvrir le déficit d'exploitation doit avoir plusieurs origines :

- l'accroissement des recettes, dont l'augmentation des tarifs n'a pas le monopole. Pourquoi ne pas songer à une meilleure promotion de la SNCB, une amélioration de son image de marque, un meilleur dynamisme commercial. Une meilleure politique d'accueil des groupes - plus particulièrement scolaires - devrait être recherchée. Est-il normal que certains organes ferroviaires encouragent, par leur attitude, les groupes à recourir aux services d'autocars.
- la réduction des dépenses dans laquelle la suppression ou la réduction des services ne devrait intervenir qu'en très faible pourcentage. L'assouplissement de certaines contraintes, la réduction des frais généraux, la modernisation des installations devraient être retenues. Pourquoi ne pas remplacer systématiquement les week-ends les rames tractées circulant sur les lignes les moins fréquentées par des autorails par ailleurs disponibles ? On contribuerait simultanément à la nécessaire économie d'énergie. Ne convient-il pas par ailleurs de reprendre l'étude d'autorails et automotrices légers ?

Ces quelques réflexions doivent nous encourager dans les solutions sortant des sentiers battus. Est-il normal de fermer le dimanche la ligne 52 Anvers-Boom, très récemment électrifiée ? Sa faible fréquentation actuelle n'est-elle pas due à sa coupure actuelle à Boom, interrompant les relations avec Malines et Paars ? Est-il normal de fermer Charleroi-Mariembourg le dimanche, ligne où l'on a investi des sommes considérables il y a une dizaine d'années pour la construction du barrage de l'Eau d'Heure, alors qu'une rationalisation des transports en commun dans l'Entre-Sambre-et-Meuse est indispensable pour la rentabilisation de la ligne ? Est-il normal de constater que certains trains supprimés par mesure d'économie fin mai roulent tout de même ... à vide !

Faisons donc appel à l'imagination !

L.P.

● Histoire

Une Centenaire, ça se fête !

Le 28 mai 1884 avait lieu la promulgation de la loi créant la SNCV. Il y a près de 98 ans !

C'est donc seulement 24 mois qui nous séparent du centenaire de la création de la SNCV.

On ne peut que formuler l'espoir que cet anniversaire sera fêté dignement dans toutes les régions du pays pour contribuer à une meilleure connaissance par le grand public de cette société qui a rendu d'excellents services à la nation et aussi pour mieux faire connaître à la jeune génération l'histoire prodigieuse des transports publics.

Mais un anniversaire aussi prestigieux pourrait prendre un éclat plus particulier dans deux régions du pays où les services ferrés de la SNCV sont toujours existants : il serait possible d'y faire une rétrospective intéressante en grandeur réelle des différentes techniques utilisées. En partageant judicieusement l'année (en ce compris la saison d'été) les mêmes véhicules pourraient être utilisés pendant plusieurs semaines sur les deux réseaux du Littoral et du Hainaut.

Il existe suffisamment de véhicules à Schepdael, dans le Hainaut (ASVI) au Littoral (TTO), à Erezée (TIA qui possède en particulier une magnifique machine à vapeur bi-cabine) qui pourraient figurer, moyennant une restauration adéquate, dans une rétrospective vivante.

Leurs possibilités d'utilisations ultérieures seraient le gage d'une continuité dans l'action.

De nombreuses associations d'amateurs ferroviaires contribueraient certainement avec enthousiasme à la fête du centenaire de la SNCV.

LP.

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 40 - Liège - Visé - Maastricht

En service voyageurs, cette ligne est actuellement desservie par des autorails NS DE 1, construits entre 1953 et 1954, à la limite de l'amortissement. Le seul train express à long parcours (296/297) Maastricht (Amsterdam en Été) - Milan - est remorqué par une locomotive diesel série 55 de Jemelle équipée d'une génératrice pour chauffage électrique, afin de desservir les voitures internationales FS et CFF dépourvues de conduite de chauffage vapeur. Enfin, le train Liège-Visé de pointe (3237 - départ 17.23) est assuré par une locomotive diesel série 55, remorquant ... 1 voiture RIC de 2e classe.

A partir du changement d'horaire, les changements de matériel suivants pourront être observés :

- les NS retireront du service les autorails DE 1 à caisse unique. Ceux-ci seront remplacés par des autorails NS doubles DE 2 modernisés. En fait, ces autorails à deux caisses sur trois bogies, construits en 1954, avaient déjà assuré ce service à l'origine. L'augmentation de capacité ne sera pas refusée : certains parcours devaient être assurés par des jumelages d'autorails DE 1 aux heures de pointe.

- le train Liège - Visé (départ 17.23) sera probablement assuré par une automotrice électrique, puisque la ligne 40 sera sous tension jusque Visé au changement d'horaire.

- en haute saison, un nouveau train Maastricht - Liège Guil. - Luxembourg sera mis en marche les samedis et dimanches. Le matériel remorqué sera fourni par les Nederlandse Spoorwegen : deux voitures B, une voiture A et une voiture BDR de type ICR.

essais : - l'autorail 185 (DE 2 modernisé) a effectué une

 parcours d'essais Maastricht - Liège - Maastricht
 le 31/3/82
 - une rame de voitures NS ICR a stationné à Liège
 Guillemins les 20 et 21 avril pour initiation du
 personnel SNCB.

Ligne 42 - Liège - Gouvy

P.A. R.M.

Au 23 mai prochain, modifications suivantes :

- création d'un train Maastricht - Luxembourg (198/199) en matériel NS (voir ligne 40)
- les trains 132/135 Liège - Luxembourg, assurés par des voitures CFL "Wegmann" seront assurés en voitures SNCB. Les trains 133/134 gardent leur matériel CFL.
- sur les trains 296-297, la voiture couchettes de 2e classe Liège-Gênes sera immatriculée à la SNCB. Actuellement, les FS (Italie) fournissaient ce matériel.

P.A.

Ligne 34 - gare de Liège Palais

La gare de Liège (Palais), enserrée entre les tunnels de St-Martin et de Pierreuse, était, jusqu'il y a dix ans, une simple gare de passage, comportant deux voies principales à quai.

Elle offre l'indéniable avantage d'être située à deux pas du centre urbain de Liège ... et des interminables travaux de la place St-Lambert, où les autorités promettent un ensemble intégré pour les transports en commun.

Dans le cadre de ces travaux, et de l'électrification de la ceinture de Liège, la SNCB a décidé de construire à Liège (Palais) un nouveau bâtiment de gare (souterrain) et de porter le nombre de voies à quai à quatre. Ces travaux, qui ont nécessité l'élargissement de la tête nord du tunnel de St-Martin, sont en cours d'achèvement.

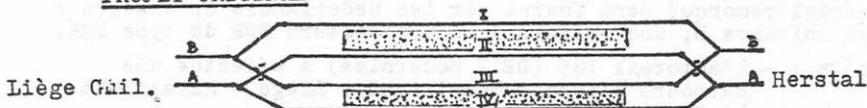
Dans les plans originaux, le plan de voies de Liège (Palais) prévoyait une traversée-jonction-double reliant les voies A et B aux voies II et III côté Liège Guillemins comme côté Herstal, afin d'ériger Liège (Palais) en terminus intermédiaire. Cependant, les angles d'aiguillage imposés par cette solution auraient empêché des parcours simultanés voies B-I et A-IV. Ces incompatibilités semblèrent plus gênantes que les avantages à retirer de la traversée-jonction-double.

Il a été décidé de supprimer la traversée-jonction-double côté Liège Guillemins, et de la remplacer par deux aiguillages de dédoublement voie B/1-2 et voie A/3-4. Côté Herstal, la traversée-jonction-double sera maintenue, mais légèrement reculée côté Liège Guillemins, afin que les angles des aiguillages ne provoquent plus d'incompatibilité. Les deux voies centrales seront ainsi légèrement plus courtes que les voies extérieures.

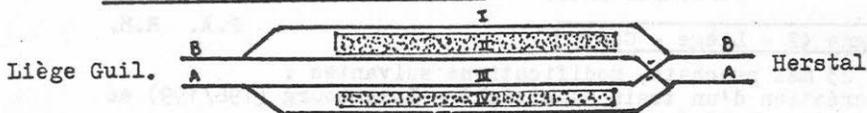
Si cette décision est suivie d'effets, Liège Palais ne pourra constituer un terminus intermédiaire. Les trains devront continuer vers Herstal, où deux voies en cul-de-sac reçoivent les automotrices. Rappelons que les trains tractés, eux, vont à Liers où la machine change de front.

Ces travaux sont prévus cette année encore.

PROJET ORIGINAL



VERSION ACTUELLEMENT DECIDEE



Ligne 156 - Mariembourg - Momignies frontière

Le samedi 3 avril dernier, un important groupe de membres de notre Association a parcouru cette ligne en autorail série 45 de la remise d'Haine-St-Pierre. Les participants eurent même la surprise d'un petit voyage en France, puisque la SNCF avait donné son autorisation pour parcourir la section Momignies (Frt) - Anor. L'autorail SNCF série 45 a donc côtoyé pendant quelques minutes en gare d'Anor l'artère Valenciennes - Thionville électrifiée en 25 kV 50 Hz. Cette situation a même permis aux nombreux photographes de fixer sur la pellicule, pratiquement côte-à-côte, le matériel SNCF et une rame inox banlieue dernier cri de la SNCF, appartenant à la Région Nord - Pas-de-Calais, et assurant une relation omnibus Hirson - Aulnoye.

L'avenir de cette section internationale Momignies - Anor est cependant hypothéqué. La direction régionale de la SNCF à Lille a entamé courant janvier 1982 une procédure visant à supprimer cette section. Elle motive sa demande sur la nécessité d'engager des frais importants dans la reconstruction d'un viaduc entre la frontière et Anor. Par ailleurs, on sait qu'en Belgique, la SNCF se pose la question de l'entretien de la ligne 156.

Ce point frontière n'est plus ouvert que pour le trafic local, avec une restriction : depuis le 1er janvier 1982, les wagons isolés n'y sont plus admis. Seuls franchissent encore ce point frontière les trains complets de pierre-à-chaux extraite dans les carrières de Boussu-en-Fagne à quelques kilomètres de Mariembourg, et qui sont destinés aux sucreries du Nord de la France.

Il est envisagé de détourner ces trains via Mariembourg - Charleroi et Erquelinnes (lignes 132-130bis).

Notre Association publiera prochainement une brochure complète sur la ligne 156. Sa parution sera annoncée dans un prochain Trans-Fer.

H.A. R.M.

Ligne 37-relations Welkenraedt - Aachen (Hbf)

Au changement d'horaire de 1981, la SNCF avait "densifié" cette relation, en intercalant, entre les trains Ostende - Köln, des parcours directs Welkenraedt - Aachen Hbf, assurés par des automotrices électriques de service intérieur de la SNCF. A cet effet, la Deutsche Bundesbahn avait autorisé l'incursion à Aachen Hbf des automotrices série 00 (051 à 270), 05 (503 à 539), 06 (601 à 782) et 08 (801 à 844) (liste 46B du tome III LST).

Tous ces trains assurés par automotrices seront supprimés à la date du 23 mai prochain. On a constaté que ces rames circulaient pratiquement à vide : il est vrai que ces rames n'offraient à Welkenraedt aucune correspondance vers Verviers - Liège, ce qui limitait fort leur clientèle potentielle. Dans la région, on avait bien demandé la réouverture des points d'arrêt de Astenet et Hergenrath, et l'arrêt des automotrices à ces endroits, mais en vain...

Rixi - H.A. - R.M.

lignes 39 : Montzen - Welkenraedt
37 : Liège Guill - Welkenraedt

Parcours autorails réservés au personnel de la SNCB (variables jusqu'au 22.05.82).

	5176	5170	5173	N67 5177	N67 5100	5174	5175	N67 5154	N7 5180	N67 5179	5178	5145
Montzen	02.31	05.20	06.15	07.50	08.39	13.01	14.20	15.31	16.14	17.06	21.19	22.17
Welkenraedt	02.41	05.30	06.25	08.00	08.49	13.11	14.30	15.41	16.24	17.16	21.29	22.27
Pepinster	02.43											22.30
	03.03											23.02
Liège Guill												03
												23.21
	5187	5171	5181	N67 5189	N67 5101	5182	5185	N67 5184	N 7 5179	N67 5183	5188	5186
Liège Guill.												
Pepinster	03.11											0.45
Welkenraedt	03.32	05.34	07.08	08.08	09.13	13.33	14.52	15.44	16.28	17.32	21.32	01.30
	34											35
Montzen	03.44	05.44	07.18	08.18	09.23	13.43	15.02	15.54	16.38	17.42	21.42	01.45

N67 : ne circule pas samedi, dimanche et jour férié
N7 : ne circule pas dimanche et jour férié

Horaire donné sans garantie : Il n'engage pas la responsabilité du GTF.
Ces parcours, assurés par autorail série 49, sont ou seront progressivement pris en charge par autorail série 43.

(HA)

- mise en service le 07-08-1876
- voie unique de bout en bout
- ouvrages d'art établis au gabarit de la double voie
- gares de croisement : Naast - Roelux
- service voyageurs supprimé le 30-09-1959, remplacé par autobus SNCV n°134 Morlanwelz-La Louvière-Roelux-Soignies (ex-ligne électrique n°34 Carnières-La Louvière-Roelux, supprimée le 31-08-1959, à peine un mois plus tôt!)

1) Section SOIGNIES - SOIGNIES(Carrières)

- voie unique subsistant de la bifurcation de Soignies, à la sortie de la gare de Soignies sur la ligne 96, jusqu'au-delà de la halte de Soignies(Carrières) - électrifiée de la bifurcation (Km 13,15) au Km 12,8, en prolongement du faisceau marchandises partiellement électrifié de la gare de Soignies - à l'origine posée sur assise de cendrées, mais légèrement rehaussée sur nouvelle assise de pierrailles en 1971
- section non-électrifiée (Km 12,8 - Km 11,35) inutilisée depuis 1978 ou 1979 suite à l'abandon du raccordement des Carrières Perlonjour (actuellement desservies par route!), embranché à Soignies(Carrières) sur une voie d'évitement permettant le rebroussement des convois marchandises - toutefois, réutilisation de bout en bout depuis quelques mois (début 1982) comme voie de service pour le train de barres longues du Dépôt Central de la Voie à Schaarbeek, avec entreposage de rails neufs ou usagés tout au long de la section de voie
- le quai de la halte voyageurs à Soignies(Carrières) est intact, mais totalement envahi par la végétation

2) Section SOIGNIES(Carrières)(Km 11,35) - ROELUX

- initialement maintenue pour la desserte de l'Usine Colinet au Roelux, hors service en 1967 ou 1968
- démontée fin 1970, début 1971
- au Km 10,3 peu avant la gare de Naast, ancien embranchement ferroviaire d'un kilomètre environ, disparu depuis longtemps, desservant jadis une carrière à la limite des communes de Soignies et d'Ecaussinnes
- Naast : jadis gare de croisement, avec cour à marchandises - voie de croisement et voies de débord disparues depuis longtemps - bâtiment de gare et maison du garde-barrière (Km 9,85) subsistent et sont habités
- de l'ex-PN du Km 10,65 à celui du Km 9,55 (ancienne gare de Naast inclus) : assiette ferroviaire réutilisée comme route locale et asphaltée, s'appelle "Avenue du Chemin de Fer"
- au-delà, du Km 9,55 au Km 6,05 (ancienne halte de Petite-Hollande inclus) : assiette accessible comme chemin de campagne et bordée d'une double haie de jeunes arbres - le revêtement n'est autre que l'ancienne assise de cendrées
- le modeste bâtiment de la halte de Petite-Hollande (Km 7,4) subsistait en 1971
- au Km 4,9 ancien embranchement ferroviaire des Ateliers du Roelux, jadis célèbres pour la construction de matériel ferroviaire (remorques vicinales)

- Roeulx : jadis gare de croisement, avec cour à marchandises - voie de croisement disparue depuis longtemps - voie de chargement en impasse subsistant jusqu'au démontage - vers 1971, bâtiment de gare (Km 4,55) abandonné et pillé - pont enjambant la voie (route de Mignault) démolí, tranchée comblée à cet endroit
- au Km 4,25 raccordement des Usines Colinet, avec heurtoir sur la voie principale interdisant l'accès vers Houdeng

3) Section ROEULX (Km 4,25) - TRIEU-A-VALLEE (Km 2,2)

- voie hors service probablement depuis l'arrêt du trafic voyageurs (1959) et démontée entre 1965 et 1969
- interruption totale et définitive de la ligne au Km 2,2 (pont enjambant l'ancienne route Houdeng-Ecaussinnes) par les travaux de l'Autoroute de Wallonie, à partir de 1965

4) Section TRIEU-A-VALLEE (Km 2,2) - HOUDENG-GOEGNIES (Km 0)

- voie hors service probablement depuis l'arrêt du trafic voyageurs (1959) - non entretenue, totalement envahie par une végétation très dense, et donc inutilisable
- maintien de cette section de ligne en prévision d'un nouveau raccordement ferroviaire à établir le long de l'autoroute entre le Km 2,2 de la ligne 114 et le Zoning Industriel de Strépy-Bracquagnies (à l'intersection de l'autoroute et de la N55 La Louvière-Roeulx-Soignies) - terrassements entièrement achevés, y compris l'élargissement d'un ouvrage d'art autoroutier et l'établissement d'un passage inférieur sous la N55 - la voie ne fut jamais posée!
- abandon du projet, démontage effectué au plus tard début 1980, sauf une très courte portion de voie subsistant entre le Km 2,2 et le Km 2 - assiette de la ligne totalement interrompue par de nouveaux travaux d'infrastructure (nouveau Canal du Centre?) entre le Km 2 et le Km 1,8
- quai de la halte de Trieu-à-Vallée (Km 1,55) intact, ainsi que le pont surplombant l'assiette à cet endroit - abri pour voyageurs démolí depuis de nombreuses années (contrairement aux indications du PSS du 5-11-1980)
- utilisation de l'assiette comme sentier piétonnier du Km 1,55 à l'ancien PN du Km 1
- aiguille de la bifurcation subsistant à la sortie de la gare de Houdeng-Goegnies (côté nord)

P.J.

Ligne 155 - Virton - St-Mard - Lamorteau (frontière)

Cette ligne n'est plus parcourue par des trains de voyageurs. Cependant, elle assure un important trafic de marchandises entre la Belgique (par Dinant - Betrix - Florenville) et le triage français frontalier d'Ecouvieuz.

Le journal "L'Avenir du Luxembourg" annonce que la gare frontière de Lamorteau a été définitivement fermée le 15 mars 1982.

"C'était une gare-frontière où l'on accomplissait toutes les formalités de douane et de TVA pour un trafic ferroviaire qui assurait, par exemple, l'acheminement du minerai vers l'ancienne usine d'Athus, mais aussi du minerai de Lorraine vers le bassin de Charleroi et encore plus vers Seraing. Jusqu'à ces derniers temps, par Lamorteau, passait tout le trafic international d'acier vers l'Italie, ainsi qu'une importante partie du trafic de bois vers l'usine de la Cellulose des Ardennes à Harnoncourt. Les activités les plus importantes de la gare furent enregistrées avant la dernière guerre, mais aussi encore dans les années soixante.

La gare de Lamorteau comporte deux voies principales et trois voies de réception. Huit personnes y travaillaient encore début 1982.

Les activités de la gare de Lamorteau seront transférées à la gare de Virton - St-Mard. L'agence en douane de la SNCB, qui s'occupait des exportations et importations de marchandises, a été transférée de Lamorteau à Virton."

Les trains de marchandises internationaux passent désormais sans arrêt à Lamorteau...

F.B.

Ligne 96 - Bruxelles - Mons

Du 4.1.82 au 22.5.82, la direction M de la SNCB réalise des marches spéciales d'essai entre Forest (Voitures) et Mons et retour avec application d'une vitesse maximale de 160 à 170 km/h entre les Bornes Kilométriques 19 à Tubize et 46 à la sortie de Masnuy -St-Pierre uniquement dans la direction capitale-province. Des précautions doivent être prises, car la ligne 96 est à commande centralisée et tous les passages à niveau automatiques doivent être gardés pendant les essais.

H.A.

Faisant suite à l'obligation faite par le ministre De Croo à la SNCB d'économiser 5 milliards dès cette année, non seulement les investissements en matériel roulant, bâtiments, etc... seront freinés, mais l'exploitation voyageurs sera fortement touchée. Dans cette optique, le conseil d'Administration a adopté le 26 mars, un plan de réduction drastique du trafic, dont voici les grandes lignes :

1ère partie : Suppression pure et simple de toute exploitation sur :

- 7 lignes le samedi (= 170 trains supprimés);
- 9 lignes le dimanche (= 251 trains supprimés).

2ème partie : Suppression complémentaire de : . 243 trains (par jour) en semaine;
 . 223 trains le samedi;
 . 207 trains le dimanche.

- Lignes dont l'exploitation voyageurs sera complètement interrompue la :

SAMEDI :

DIMANCHE :

Herentals - Turnhout (1.15)

Herentals - Turnhout (15)

Hasselt - As (21 bis)

Hasselt - As (21 bis)

Ath - Mons (92)

Ath - Mons (92)

Tubize - Ecaussinnes C. (106)

Tubize - Ecaussinnes C. (106)

Braine le Cte - Grammont (123)

Braine le Cte - Grammont (123)

Rensix - Leuze (86 bis)

Anvers C.- Boom (52) (N.B.: récemment électrifiée !)

Mons - St-Ghislain (98)

Gand St-P.- Eekloo (58)

Charleroi-S. - Mariembourg (132)

Gembloux - Tamines (144)

- Principales lignes dont l'exploitation voyageurs sera réduite en semaine :

Weraix - Blaton (86 bis)

: - 6 trains

Ath - Mons (92)

: - 6 trains

Charleroi S. - Piéton (112)

: - 6 trains

Brux - Charleroi S. (124)

: - 6 omnibus

Libramont - Virton (165)

: - 9 trains

Brux - Hal - Vilvoorde (26 - 26A)

: - 10 trains

Libramont - Gouvy (163)

: - 10 trains (sur 24)

Brux - Anvers C. (25)

: - 12 semi-directs

Gand St-P. - Anvers C. (59)

: - 13 omnibus

Landen - Genk (21)

: - 13 omnibus (N.B.: récemment électrifiée !)

Gand St-P. - Mouscron (75)

: - 13 omnibus (N.B.: idem)

Mons - St-Ghislain (98)

: - 14 trains (sur 21 !)

Brux - Tournai (94)

: - 15 omnibus (sur 26)

et ... Hasselt - As (21 bis)

: - 11 (onze) trains sur 14;

Tubize - Ecaussinnes C. (106) : - 12 (douze) trains sur 14!

Comme d'autre part, ces lignes seront fermées les samedis et dimanches (voir plus haut), seuls 2 ou 3 trains par jour ouvrable parcoureront encore la ligne; il s'agit là bel et bien d'une désaffectation camouflée...

PREMIERS COMMENTAIRES :

Il résulte de l'examen de ce plan que les suppressions de trains en semaine auront le plus souvent lieu tôt le matin ou tard le soir, ainsi que dans les périodes creuses de la journée; il n'en découlera donc globalement aucune économie de matériel roulant, le nombre de convois nécessaire aux heures de points restant inchangé.

On remarquera également que nombre de petites localités se retrouveront totalement isolées le week-end et que rien n'a été prévu en alternative (bus SNCV, par ex.).

Bien plus, des autobus SNCV continueront à desservir des gares SNCB fermées le W-End, la SNCV n'ayant pas été consultée lors de l'élaboration de ce plan....

Il faut dès lors constater une fois de plus qu'au nom du fallacieux argument de l'économie - toute relative, car immédiate, - le démantèlement à long terme du chemin de fer à savoir l'application du fameux plan de restructuration "en douce", se poursuit et s'emplie, en parfaite contradiction par ailleurs avec les déclarations officielles, tant de fois renouvelées...

AM 300

Alors que la mise au point et le rodage des AM type 80 dites "Break" battaient leur plein, à la satisfaction plus ou moins (!) générale, mis à part quelques problèmes de fabrication, l'AM 300 à vitesse élevée, a subi l'arrêt inattendu vient de tomber à la mi-mars : l'interdiction TOTALE de circulation pour toute la série !

On aurait en effet constaté un vice de fabrication pour le moins ... gênant : les timoneries de frein sous le châssis fixées à certains endroits trop près des boggies, provoquaient des chocs violents avec les transmissions "moteur-essieu", endommageant celles-ci, surtout lors des mouvements importants des boggies, dans les grill des gares, par ex.

L'ATSE Schaerbeek (atelier d'entretien de la série) sera donc chargé de déplacer les timoneries afin d'assurer un jeu convenable et de réparer les transmissions endommagées. Inutile de préciser que la mise en service commercial de 8 rames sur l'axe Côte - Ardennes au nouveau service (le 23 mai) comme initialement prévu semble pour le moins compromis ...

Rappel sommaire des précédents parcours d'essais :

- du 7 au 11 déc.: Essais du frein à récupération entre Luttrix et Marchienne-Est (AM 301)
- du 19 au 22 janv.: Essais de freinage entre Jette et Denderleeuw (AM 301)
- le 1er févr.: Essais à 170 km/h entre Forest et Mons (AM 301 + 303 + HV de mesures n° 13)
- du 2 au 5 mars : Navette entre Bruges et Ostende pour détection des vibrations des boggies (AM 301 + HV 13)

HLE 27

Ici, la tendance à l'optimisme semble plus marquée, après des débuts forts ... pigmentés. La self de lissage des 3 premiers engins livrés ayant été calculée au plus juste, il s'ensuivait un échauffement fatal vers 70 km/h, qui nécessitait l'isolement d'un des 2 hacheurs, réduisant la puissance de la locomotive de moitié, et nécessitant surtout la présence à bord permanente d'un 2e homme, l'isolement du hacheur s'effectuant en marche au moyen d'un interrupteur situé ... dans la salle des machines ...!

Cette particularité disparaissant lors de la livraison de la 2704, apparurent alors des déclenchements du DUR (disjoncteur) dont la fréquence - et surtout la cause - rendirent plus d'un perplexe. Actuellement d'ailleurs, ce problème n'est pas encore résolu.

Malgré tout, les essais se poursuivent, et c'est à la 2704 que reviendra l'honneur de remorquer pour la première fois un train de marchandises. Cela se passait les 12, 15 et 16 mars entre Schaerbeek-Form. et Merelbeke (E 51900 et E 59 100).

Le lundi 22 mars, la 2704 réitérait l'exploit entre Ronat et Stockem avec 800 t, dont la 2707 attelée en 2e position comme véhicule, pour "si en cas", comme on dit en Ardennes ...

Chronologie des principaux parcours d'essais :

- le 21 janv.: réglage des pantos entre Brux. et Eruges (HLE 2701 + 3 HV K1)
- le 11 févr.: essais à 170 km/h entre Forest et Mons (HLE 2701 + HV 601 + HV 13 + 2 HV M4)
- du 22 au 25 févr.: mesures de l'influence des hacheurs sur les dispositifs de compteurs d'essieux installés entre Aix Süd et Aix Hbf, sur le réseau DB; la 2702 remorquait à cet effet un train de mesures de la DB
- les mêmes tests avaient eu lieu le semaine précédente avec la 2018, entraînant une interdiction TOTALE de circulation des HLE série 20 sur le réseau DB, mesure toujours d'application actuellement ...

Aperçu général de la locomotive électrique série 27

Cette nouvelle série de locomotives a été commandée en 60 exemplaires par la SNCB : la fourniture s'échelonnera jusqu'au mois de novembre 1983. Elle est construite, pour la partie mécanique, par les usines de Nivelles et de Bruges de BN, et pour la partie électrique, par les ACEC (Charleroi).

Ce nouvel engin, d'une puissance nettement supérieure à la majorité des locomotives SNCB actuellement en service, sera, dans un premier temps, affecté essentiellement à la traction des express lourds sur l'axe Ostende - Bruxelles - Aachen. Actuellement, le service sur cette ligne est assuré par des locomotives série 22-23, d'une puissance de 1.880 kW (2.560 ch), utilisées à l'extrême limite de leurs possibilités : leur vitesse ne peut excéder 130 km/h, alors que l'Axe Ostende - Ans a une vitesse de référence de 140 km/h, que l'on envisage de porter prochainement à 160 km/h.

Avec une puissance de 4.150 kW (5.650 ch) et une vitesse maximale de 160 km/h, la nouvelle locomotive série 27 pourra tracter sans problème des trains de voyageurs de 600 tonnes (soit l'équivalent de 13 voitures internationales) à la limite des vitesses permises, et renforcer le parc des locomotives quadricourant série 16 et 18, aptes, elles aussi, au 160 km/h, qui resteront bien entendu en service sur l'axe précité.

Cependant, pour optimiser l'utilisation de cette locomotive, et pour répondre à tous les besoins du trafic intérieur belge, cette locomotive est étudiée en version "mixte", c-à-d qu'elle peut aussi être affectée au trafic marchandises. Dans cette hypothèse, elle pourra tracter des trains de 2000 tonnes (800 tonnes sur la ligne du Luxembourg Namur - Luxembourg suite au profil sévère).

La mise en service de ces nouveaux engins permettra d'affecter les locomotives moins puissantes (série 22-23) à des lignes nouvellement électrifiées, où les conditions de trafic sont moins exigeantes.

Dernière particularité : ce nouvel engin est équipé d'origine pour circuler en "unités multiples", et en réversibilité avec des voitures M4 de service intérieur équipées à cet effet, et dont la transformation est à l'étude. Cette formule, étudiée dans Trans-Fer n° 20, est développée par la SNCB afin de faciliter et de rationaliser la remise en service de la rame au terminus du train, en supprimant les manœuvres de remise en tête.

PARTICULARITES

Caisse : 18,650 m de long, 4,220 m de haut pantos baissés, 84 t.

Tension : 3000 volts courant continu, encore que l'engin pourrait fonctionner à mi-puissance sur le réseau néerlandais (1500 volts), sur les courtes sections de Essen (frontière) à Roosendaal et de Visé (frontière) à Maastricht (électrification en projet).

Livrée : bleu, avec bandes jaunes

Bogies : type BoBo, soit deux essieux par bogie, commandés individuellement par quatre moteurs de traction d'environ 1.050 kW, entièrement suspendus dans le châssis des bogies et munis chacun d'une transmission élastique. Ils sont équipés de graisseurs agissant sur le boudin de chaque roue afin de réduire leur usure et de faciliter l'inscription dans les courbes.

Partie électrique : l'effort de traction et de vitesse est réglé par des blocs hacheurs à thyristors. Il s'agit de convertisseurs de courant continu au silicium, qui ont détrôné le rhéostat de démarrage. La SNCB a essayé cet équipement en janvier 1969, avant de le généraliser dès 1972 sur tout son nouveau matériel électrique (locomotives série 20, automotrices doubles et quadruples). En fait, la locomotive série 27 est directement dérivée des locomotives série 20 de 1975 (5.280 kW, 7000 ch).
Un dernier détail : l'appareillage électrique et électronique de la locomotive série 27 permet, par sa conception, au conducteur d'intervenir facilement en cas de panne.

Freinage : - frein direct agissant sur la locomotive seule
- frein automatique (locomotive et rame)
- frein rhéostatique ("frein moteur")
- robinet de secours sur la conduite automatique
- frein antipatinage
- dispositif électronique combinant frein pneumatique et frein rhéostatique.

Cabines de conduite : elles ont été étudiées sur des bases ergonomiques : insonorisation, chauffage à air pulsé, siège réglable, vue bien dégagée, pare-brise en verre trempé avec dégivrage, frigo, chauffe-plats, ceinture paratélescopique pour atténuer un choc frontal...

Descendance : de cette locomotive seront dérivées :

- 30 locomotives série 21, de puissance moindre
- 12 locomotives série 11, bitension 1500/3000 volts pour les relations avec les Pays-Bas
- 12 locomotives série 12, bicourant 3000 v = 25 kV 50 Hz alternatif pour les relations avec la France.

R.M. d'après documentation BN et SNCB.

- * La présentation officielle de la HLE 2701 au Ministre des Communications et à la presse a eu lieu à Nivelles le 24.02.82 (usine BN). La visite des ACEC à Charleroi a dû être annulée suite aux événements sociaux. (HA)
- * La première locomotive a été livrée à la SNCB le 04 novembre 1981. Après un passage aux A.C. de Luttre et de Salzinnes pour pesage et réglage, cette machine a été acheminée comme marchandise roulante vers Bruxelles-Midi (atelier propriétaire) afin d'être mise sous tension et de procéder aux différents essais de réglage et mise au point. Le premier parcours de rodage à 50 km/h s'est effectué le 12.11 entre Bruxelles-Midi et Braine-le-Comte. La 2701 doit être affectée au roulement des CTE d'Oostende tandis que la 2702 sera affectée à Liège Guillemins.
- * Il est prévu en première phase que seuls les conducteurs des dépôts d'Oostende, Liège Guill. et Welkenraedt seront aptes à assurer la remorque de trains avec HLE série 27. Les conducteurs de Bruxelles-Midi peuvent effectuer le déplacement des HLE entre atelier et gare. Ultérieurement il est prévu d'écoler : Tournai - Mons - Charleroi - et Namur.
- * Pendant la première semaine d'utilisation, la présence de 2 agents M (CT) est indispensable.
- * Jusqu'à nouvel avis, la présence d'un deuxième agent est nécessaire sur chaque HLE affectée à la remorque d'un train. Pendant la première semaine d'utilisation, la HLE série 27 sera accouplée à une locomotive classique de façon à disposer d'un engin de secours si nécessaire.
- * Actuellement les HLE ne sont pas autorisées à circuler sur les réseaux NS, DB et SNCF.
- * Dates de livraison : 2701 le 04.11
2702 le 08.12

Les locomotives électriques série 20.

- On a constaté le 03.11.81, que 23 machines (sur 25) étaient hors service pour avaries diverses.
- En janvier 82, 18 machines étaient toujours à l'entretien ou en panne.
- Les HLE série 20 en ordre de marche sont réservées aux services strictement nécessaires à la régularité du service et à la connaissance du matériel par les agents.
- Il résulte de cette situation (qui durera probablement jusqu'en juin 82) que les engins diesel de Latour et de Bertrix sont mis à contribution au maximum.

(Rixi, un correspondant occasionnel)

I/ SORTIES D'ATELIER

Cette nouvelle rubrique reprend chronologiquement toutes les sorties d'Atelier Central de matériel moteur révisé.

GR = Grande Révision (tous les 1 200 000 à 1 350 000 km d'après le type d'engin)
 RI = Révision Intermédiaire (tous les 300 000 à 400 000 km d'après le type d'engin)
 RA = Révision Accidentelle (lors d'avarie grave, incendie, tamponnement, etc...)

De l'A.C. Malines (HLE + AM + AR)

2383 - 29.1 - GR	088 - 15.1 - RI	147 - 26.2 - GR
2557 - 29.1 - RI	202 - 20.1 - GR	216 - 26.2 - RI
1606 - 15.2 - RI	109 - 25.1 - RI	162 - 2.3 - GR
2333 - 24.2 - GR	627 - 25.1 - RI	150 - 4.3 - RI
2246 - 9.3 - GR	146 - 29.1 - GR	207 - 5.3 - GP
2552 - 25.3 - GR	632 - 1.2 - RI	619 - 10.3 - RI
	155 - 4.2 - GR	100 - 10.3 - RI
4605 - ATH - 26.1 - GR	233 - 4.2 - RI	125 - 12.3 - RI
	157 - 11.2 - GR	227 - 15.3 - GR
	220 - 12.2 - RI	139 - 17.3 - RI
	613 - 15.2 - RI	183 - 17.3 - RA (*)
	119 - 18.2 - RI	059 - 18.3 - RA (**)
(*) : Accident du 1.03 à Spa	199 - 19.2 - GR	114 - 18.3 - RI
(**): Accident du 1.03 à Anvers C.	148 - 20.2 - RI	193 - 19.3 - GR

De l'A.C. Salzinnes (HLE + HLD + HLR)

2616 - 19.1 - GR	6212 - FKR - 15.1 - GR	8231 - FGH - 27.1 - GR
1803 - 27.1 - GR	5524 - NK - 29.1 - GR	7301 - LNC - 18.2 - GR
2635 - 1.3 - GR	6292 - LK - 16.2 - GR	8520 - FNDM - 19.2 - GR
	5213 - FED - 25.2 - GR	8256 - FNDM - 12.3 - GR
	5106 - FGH - 2.3 - GR	8429 - FR - 5.3 - GR
	6267 - FHS - 11.3 - GR	9220 - Serv.V.16.3 - GR
	6005 - FKR - 15.3 - GR (*)	8063 - FSR - 30.3 - GR
	6261 - FHS - 23.3 - GR	
	5520 - NK - 30.3 - GR	

(*) HLD 6005, équipée d'un nouveau moteur ABC de 1800 ch, entraînant un alternateur permettant la chauffe électrique des rames voyageurs. A l'essai pour l'instant à l'ATD Merelbeke, à la remorque de trains marchandises entre Schaerbeek Form. et Zeebrugge.

2/ MISES HORS-SERVICE - RADIATIONS

6226 - FKR - construct. 1963 - HS suite à une collision à Merelbeke-Form. le 14.11.81
 Radiée par P.V. n° 16 de l'A.C. Salzinnes du 6.1.82
 Date Hors-Ecritures : 1.2.82

5165 - LK - construct. 1963 - HS par collision au P.N. 51 à Wervik(1.69) avec 1 camion
 le 23.12.81
 Radiée par P.V. n° 17 de AC FAZ du 12.2.82
 Date Hors-Ecritures : 1.3.82

5915 - FKR - construct. 1955 - HS par collision à ATD Merelbeke le 12.1.82 avec HLD 5201
 Radiée par P.V. n° 18 de AC FAZ du 17.2.82
 Date Hors-Ecritures : 1.4.82

3/ MUTATIONS

6026 - FGH - mutée à Monceau (15.1.82) suite à l'électrification l. 78
 6058 - FGH - " Kinkempois (15.1.82) " " "
 6313 - FTY - " Courtrai (15.1.82) " " "
 6053 - FGH - " Monceau (8.3.82) " " "

Radiations d'engins moteur.

- * Par PV no 14 de AC. FAZ du 20.10.81, la locomotive 5942, (mise en service le 19.07.55) accidentée à Mol le 25.09.81, est mise à mitraille pour l'atelier d'Antwerpen-Dam. Certaines pièces en bon état seront récupérées.
La mise hors écriture intervient le 01.11.81 (approbation Directeur M le 01.11.81).
- * Par PV no 15 de AC FAZ du 03.12.81, La locomotive 5405, (construite le 18.01.55) accidentée le 09.10.81, est mise à mitraille par l'ATD Ronet après enlèvement du moteur diesel et de la génératrice principale. La récupération des moteurs de traction et d'autres pièces est prévue. La mise hors écriture est réalisée au 01.01.82 (approbation Directeur M:14.12.81).
- * Par PV no 16 de AC FAZ du 06.01.82, la locomotive 6226 (mise en service le 30.01.63) accidentée le 14.11.81 à Merelbeke (F), est mise à mitraille après récupération des pièces non endommagées.
La mise hors écriture est réalisée le 01.02.82 (approbation Directeur M : 19.01.82)
- * Mise hors service définitive des autorails 4901 et 4911.
L'autorisation de déstandardisation des autorails 553 (act. 49) a été donnée par le document du conseil d'administration du 26.06.64.
Les services actuellement effectués par ces engins peuvent être envisagés par des autorails série 43. En conséquence, le 25.01.82, la direction M a décidé de retirer définitivement du service les AR 4901 et 4911.
Cette opération a été effectuée par le PV no 2 du CW Mechelen du 10.02.82. La mise hors écriture est effective au 01.04.82 (approbation du directeur M le 18.02.82).

(Rixi - HA)

*
* LE SAVEZ- VOUS ? *
*

- Répartition des crédits d'investissements en 1980 :
 - en faveur de la route : 72%
 - du chemin de fer : 13%
- Pour la route et la voie d'eau, les investissements d'infrastructure sont intégralement supportés par l'Etat, ce qui n'est pas le cas des Chemins de fer, la SNCB devant imputer une partie importante sur son budget d'exploitation.

(source " La Tribune ").

Recherche pour illustrer un article à publier dans le prochain Transfer spécial

- remorque standard bois littoral en version originale 1930/32;
- convoi standard homogène même époque ;
- remorque sans intercirculation n° 19549 ou 19653 à 55 lors de leur séjour au littoral (+ 1960/66).

faire offre BP ou P AUGUSTE, rue Pierluise 74, 4400 Herstal -

Projets d'affectation du matériel roulant à moyenne échéance et sur base du plan "intercité".

- Les AM break vont entièrement et exclusivement au service des trains Intercités (IC)

(*) On évoque :

- Antwerpen - Mouscron - Lille
- Oostende - Roosendaal
- Knokke (Blankenberge) - Genk - (Visé - Maastricht)
- Oostende - Kortrijk - (Leuven)
- St-Ghislain - Bruxelles
- Mouscron - Liège
- Bruxelles-Nord - Luxembourg

- Les trains IC qui ne peuvent être assurés par ces AM recevront des M4 sauf les relations dépassant les frontières (en effet ces voitures ne sont pas admises sur les réseaux étrangers).

- Le service des trains Inter-régionaux (IR) est assuré de préférence par des AM 140 Km/h ou des rames remorquées M4 (ou M2 en traction Diesel).

- Les AM restantes vont au service des trains omnibus.

- Les trains "navetteurs" sont assurés de préférence par des rames remorquées.

L'ensemble de ces dispositions ne pourraient être adoptées que si les AM peuvent être réparties suivant le service des trains et non suivant la répartition géographique des centres d'entretien.

Vu la fréquence horaire adoptée, le principe des rames planton pourrait être abandonné : en cas d'avarie, le train serait supprimé (on croit rêver ! NDLR)

- On retrouverait des AM quadruples (800)

en IC : - Oostende - Roosendaal et extensions
- Antwerpen - Charleroi

en IR : - Lokeren - Bruxelles - Binche
- Grammont - Enghien - Bruxelles - Antwerpen
- Antwerpen - Bruxelles - Charleroi
- Gent - Bruxelles - Dinant

- Les rames remorquées par HLE série 27 pourraient rouler sur

en IC : - Oostende - Aix-la-Chapelle
- Antwerpen - Aix-la-Chapelle
- Oostende - Kortrijk - Leuven
- Bruxelles - Tournai
- St-Ghislain - Bruxelles
- Mouscron - Liège
- Antwerpen - Mouscron

(H.A., Rixi)

FLASH - FLASH - FLASH - FLASH - FLASH - FLASH -

MODIFICATIONS AUX ROUEMENTS DES HLE POLYCOEURANTS A PARTIR DU 23.5.82.

1/ Série 15 : Service 001 : TEE 82 Amst→Bru/776→FL/à vide→Bru/TEE 85→Amst.
 002 : TEE 81 Bru→Amst/TEE 88→Bru
 003 : 232 Fl→Paris/233→Fl
 004 : 758 FSD→FSR/859→FSD

N.B. : Apparition des HLE 15 sur l'axe Liège-Paris.

2/ Série 16 : Service 011 : 313 Bru→Köln/312→FSD/IC 429→Köln
 012 : IC 428 K→FSD/325→K/IC 318→FSD
 013 : 321 FSD→K/322→FSD/219→Aix
 014 : planton à Brux.Midi
 015 : Après 219→Aix/IC 430→Fl/à vide→Aix/224→FSD/225→Aix
 016 : 242 Aix→Fl/243→Aix/218→FSD/323→K/326→FSD

N.B. : Suppression du 722 FSD 20.53 → Bru Nd 22.20, seul train du service intérieur.

3/ Série 18 : Service 021 : 235 Fl→Aix/234→Fl/IC 430→Paris/287→Bru
 022 : 319 Bru→Köln/IC 432→Paris/TEE 89→Bru
 023 : 482 Bru→Aulnoye/281→Bru/TEE 86→Paris
 034 : TEE 81 Paris→Bru/TEE 82→Paris/IC 431→Fl

N.B. : Suppression du 777 Bru Midi 17.04 → GWK 19.00, seul HK du service intérieur.

<u>En résumé</u> :	<u>Devient poly</u> :	<u>Devient Mono</u> :
	219 FSD→Aix	722 FSD→Bru.Nd
	224 Aix→FSD	777 Bru.Midi→GWK
	225 FSD→Aix	233 Fl→Aix

N.B. - Par la suppression des 2 seuls trains du service intérieur (722 et 777), les HLE 16 et 18 assureront désormais exclusivement la remorque de trains internationaux.

- Au service 022, le IC 432 sera assuré de Köln à Paris (via Brux) de bout en bout avec la même machine (soit 550 km !). Il est à remarquer en effet, que depuis longtemps, aucune HLE polycourant n'a plus remorqué un même train sous 3 tensions différentes (15 000 v DB - 3 000 v SNCB - 25 000 v SNCF); tous les services étant du type "bitension" (Bru-Amsterdam, Bru-Paris, FSD-Köln, etc...).

Un exemple : où est l'économie ? (suppressions de trains au 23/5)

Le samedi, le train 5703 Louvain-Liège supprimé roulera à vide entre Louvain et Liège sous le n° ME 5825 (afin d'assurer le train 5825 au départ de Liège).

Le train 8522 Liers - Jemelle supprimé le samedi fait place à un mouvement à vide Liège - Liers (ZR8522), un train Liers-Liège (8522), puis un parcours à vide de locomotive entre Liège et Jemelle (ZL8522).

Le dimanche, le train 8523 Liège-Jemelle est remplacé par un mouvement à vide de la rame sous le n° 85722R dans le même sillon. De même, la machine assurant antérieurement le train 8553 Jemelle-Liège, supprimé, roule à vide et haut-le-pied dans le même sillon (LZ3506).

Toujours le dimanche, le train 5800 Liège-Bruxelles-Midi supprimé, roule à vide tout de même (EM 1920)...

P.A.

Mardi 12.01 - 11 h 00 - Brux Midi - Déraillement rame TEE.

Lors du refoulement de la ER TEE 81 au faisceau de garage, 2 HV dérailent - dont 1 s'incline à 45° - en plein milieu du grill, sur une aiguille manoeuvrée intempestivement, par suite de la libération prématurée de l'itinéraire. Cet incident se situe au lendemain du fameux "lundi noir", lorsque 20 cm de neige tombèrent en une matinée sur presque tout le réseau, paralysant une bonne partie du trafic surtout autour de Bruxelles. Pas moins de 14 trains notamment restèrent bloqués pendant toute la matinée en pleine tempête de neige à l'entrée de Brux-Midi, derrière un train tombé en détresse dans le grill d'entrée, bloquant ainsi toute manoeuvre ...

Mardi 12.01 - 23 h 55 - Merelbeke - Collision de locomotives.

Lors de la sortie de l'ATD, la HLD 5915 est prise en écharpe par la HLD 6201, évoluant parallèlement sans autorisation. Sous le choc, la HLD 6201 déraille, tandis que la HLD 5915 se renverse sur le flanc, entraînant divers poteaux caténaires dans sa chute, et rendant impossible toute entrée ou sortie de l'atelier. Les dégâts à cette dernière HL seront d'ailleurs tels qu'elle sera radiée.

Vendredi 5.02 - 0 h 03 - l. 161 - Limelette-Buston - Incendie d'un train voyageurs.

Suite à un ccup de feu dans l'armoire haute-tension de l'AM de tête du E 2423 Brux-Midi - Ottignies (AM 746 + 507), une surchauffe se produit dans la caténaire, provoquant sa rupture et la chute sur le toit de la 2e AM, qui prend immédiatement feu. Les 20 voyageurs sont rapidement évacués en lieu sûr. Entretemps, l'incendie détruit complètement l'AM 507 et se communique à l'autre AM, provoquant un énorme brasier, visible à des kilomètres.

La voie A sera obstruée jusqu'à 22.00 h, pour réparations à la voie et aux caténaires. Entretemps, les HK directs seront détournés via l. 139-36 par Wavre et Louvain, tandis que les omnibus seront remplacés par des autobus SNCV.

Lundi 1.03 - 15 h 53 - Anvers Cal - Collision de trains voyageurs.

Lors du départ de la voie 6 du E 6015 Anvers C.-Louvain (AM 135 + 703 + 059), le E 8890 Anvers C - Gand St P (AM 262 + 121) démarre simultanément de la voie 7 en franchissant un signal d'arrêt fermé et prend en écharpe le E 6015 quelque 75 m plus loin. La 1ère HV du 8890 déraille et s'incline à 30°, enfonçant la caisse de l'AM 059 sur toute sa longueur; l'AM 703 déraille complètement sous le choc, ainsi que la dernière HV de l'AM 135. Il n'y a pas de blessés. Les voies à quai 4 à 8 sont inaccessibles. Les HK des lignes 15, 16, 52 et 59 sont limités à Berchem.

La circulation sera rétablie vers 21.50 h le lendemain, après les travaux de relevage et de réfection des voies et caténaires.

Lundi 1.03 - 16 h 38 - l. 44 - Spa - Tamponnement de trains voyageurs.

E 5166 Spa - Verviers C. (AM 058) stationne voie 3, prêt à l'accouplement avec le E 5141 Verviers - Spa (AM 183), reçu en marche à vue sur voie occupée.

Par suite probablement d'une déféctuosité au système de freinage, ce dernier ne peut marquer l'arrêt à temps et tamponne violemment l'AM 058 immobilisée. On dénombre 15 blessés, dont 5 seront évacués à l'hôpital.

Lors de la reconstitution vers 19 h 30, un nouvel incident se produit, lorsqu'à la faveur d'une évolution de l'AM 183 pour les besoins de l'enquête, celle-ci dérive seule dans un cul-de-sac en pente de 14 %, lors du changement de poste de conduite de l'équipe, emboutissant le heurtoir et dérailant d'un boggie.

Abréviations utilisées

ER : rame du

HV : Voiture voyageurs

ATD : Atelier de traction diésel

HLD : Locomotive diésel de route

AM : Automotrice électrique

HK : train

Mardi 19 janvier

Inauguration officielle de la traction électrique sur la l. 78 Mons - Tournai - Mouscron.
 Itinéraire du train ministériel : Brux-Midi - Mons - Tournai (et retour).
 Composition : HLE 2223 (avec drapeaux) - 2 M4 B - 2 M4 A - 1 M4 B - HLE 2224.
 Un 2e HK composé des AM 762 et 763 inaugura le tronçon entre Mouscron et Tournai.

Vendredi 5 février

A l'occasion du mariage de la Princesse Marie-Astrid de Luxembourg avec l'Archiduc Christian de Habsbourg-Lorraine, à Luxembourg-ville, S.A.R. le Roi et la Reine se sont rendus de Brux-Quartier Léopold à Arlon avec le train ic 395 (FBMZ 12.12 - Lux 14.44), qui avait été renforcé en queue à Brux-Midi des 3 voitures royales n° 1, 2 et 9 (respectivement les HV-salon, restaurant et fourgon). La traction était assurée par les HLE 2018 + 2616.

Ce déplacement étant d'ordre privé, le train n'avait pas la qualité de "Royal", bien qu'il fut accompagné comme tel et très recommandé.

A l'arrivée à Arlon, les Personnalités furent conduites en auto au G-Duché, tandis que le E 395 poursuivait son itinéraire vers Luxembourg avec la 2616 en tête, la 2018 acheminant plus tard les 3 voitures royales à vide à Luxembourg-Triage, pour virage de la rame.

Le retour eut lieu le lendemain après la cérémonie, les 3 HV étant rajoutées en queue du ic 394 (Lux. 16.59 - FBMZ 19.33) à son passage à Arlon.

Mercredi 24 février

Un train spécial, composé de 5 voitures M4 et remorqué par la HLE 2016 avait été organisé afin d'acheminer le Ministre des Communications De Croo à Nivelles, pour la visite des chaînes de montage des locomotives série 27 aux usines CFM (ex-BN).

A l'arrivée du Ministre, des manifestations contre la politique gouvernementale eurent lieu. Les ouvriers quittèrent les halls de montage et séquestrèrent les visiteurs. Comme d'autre part, il était prévu ensuite de se rendre à Charleroi-S. pour procéder au baptême de la HLE 2701, exposée avec les 2704 et 2706, et qu'à ce moment-là, 2 000 manifestants y attendaient déjà le Ministre de pied ferme, la décision fut prise d'écourter la cérémonie et le train spécial regagna directement Bruxelles après l'aventure Nivelloise ...

Mercredi 17 mars

A la demande des N.S, un train spécial a circulé de Zelzate Rive Gauche à Terneuzen (NL) à l'occasion de l'inauguration des 2 nouvelles gares de Sas-van-Gent et Terneuzen.
 Composition : HLD 6006 (FKR) + 1 AK + 2 WR CIWLT + 1 AK.

Les invités s'étant rendus en car à Sas-van-Gent, y embarquèrent à bord du train qui les amena à Terneuzen, pendant qu'il leur était servi une collation.

L'excursion s'acheva par la visite guidée du port de haute mer. A remarquer la confiance des autorités hollandaises dans le rail, en construisant pas moins de 2 nouveaux bâtiments de gare sur une ligne marchandises à exploitation simplifiée, et qui plus est, totalement isolée du réseau national NS !

N.B. La ligne NS Sas-van-Gent - Terneuzen est en effet la prolongation de la ligne SNCB n° 55 Gand-Zeehaven Formation - Zelzate, classée ligne principale bien qu'exploitée uniquement en trafic marchandises.

Abréviations utilisées

HLE : locomotive électrique
 B : 2e classe
 A : 1ère classe
 HK : train
 AM : Automotrice

HV : voiture
 HLD : locomotive diésel
 FKR : Merelbeke
 AK : voiture 1ère classe du type K1 de 1933
 WR : voiture restaurant

A propos des conseils d'administration de la SNCB.

- Séance du 18 décembre 1981 (voir Trans-fer no 21 page 14)
 Il nous revient que le conseil a approuvé le renouvellement de la voie de la ligne 45A Losheimergraben - Wevercé.

- Séance du 29 janvier 1982 (voir Trans-fer no 21 page 15).

Au cours de son intervention, Monsieur H. De Croo a déclaré qu'il estime nécessaire de rechercher l'équilibre entre les trois branches du "triangle" (dont les trois sommets sont la clientèle, l'Etat, et le personnel). Les efforts et les sacrifices doivent être répartis équitablement entre ces trois composantes. Un effort d'optimisation doit être fait par la SNCB en premier lieu par la recherche de toutes les économies et rationalisations possibles tout en conservant l'outil (!!) et en modulant les prix de transport de façon que la société conserve son trafic.

Eu égard à l'incertitude de la situation financière, les mesures conservatoires sont édictées en attendant les décisions du gouvernement dans le domaine des crédits budgétaires et des capacités d'emprunt

- de ne plus approuver de nouveaux marchés (travaux par entreprise, acquisitions de matériel de transport ou autres fournitures)
- d'adapter le volume des travaux en régie en fonction de la main d'oeuvre disponible
- de suspendre le recrutement de la main d'oeuvre utilisée aux travaux d'investissement

Ces mesures doivent réserver la priorité à la sécurité, à la régularité et à la modernisation, en particulier, l'électrification.

Sous réserve d'approbation par le gouvernement, le conseil a approuvé les travaux suivants :

- ligne 140 : Ottignies - Marcinelle.
Remplacement de la voûte d'un passage supérieur à Fleurus.
- ligne 60 : Termonde - Bruxelles.
Construction d'un passage supérieur à Asse.
- Peinture de la construction métallique des ponts sur le canal de Louvain à Malines.
- ligne 96 : Mons - Bruxelles.
Construction d'un pertuis pour le nouveau lit de la Haire à Nimy.
- Réfection de divers ouvrages d'art sur les lignes 42 - 45A et 48.
- Electrification de la ligne 140, Charleroi - Ottignies. Construction de sous-stations de traction et de postes de sectionnement.
- ligne 66 : Bruges - Courtrai.
Construction d'un poste de signalisation à Kuurne
- ligne 52 : Termonde - Anvers-Sud.
Peinture de la construction métallique du pont sur le Rupel à Boom.
- Hôtel des chemins de fer de la rue de Louvain à Bruxelles. Nettoyage des locaux.
- ligne 125A: remplacement du tunnel d'Ougrée.
- ligne 40 : Liège - Maastricht. Renouvellement des trois passages inférieurs.
- ligne 75 : Gand - Courtrai. Aménagement en gare de Mouscron, côté Tournai et Tourcoing.
- Pose des câbles 1 KV et 15 KV entre Bruxelles-Midi et Forest-Midi.
- Anvers Nord. Installation de sonorisation dans la gare de formation.

- ligne 36 : Bruxelles - Welkenraedt. Renouvellement de l'éclairage extérieur en gare de Voroux.
- Groupe de Gand. Aménagement de passages à niveau.
- Gare d'Oostende. Etablissement d'une installation de sonorisation.
- Fabrication de câbles feeders 3 KV pour les groupes de Bruxelles, d'Anvers, de Gand et de Hasselt.
- ligne 34 : Hasselt - Liège. Pose de câbles téléphoniques.
- Bâtiment administratif à l'avenue Fonsny, à Bruxelles. Adaptation des convertisseurs d'alimentation.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 26 février 1982, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Sous réserve de la ratification ministérielle, il a approuvé l'exécution de plusieurs travaux, notamment : l'établissement d'une gare d'autobus à proximité du bâtiment des voyageurs à Blaton, en vue de l'amélioration des relations avec les trains; l'aménagement des installations de voies et l'établissement de quais en gare de Charleroi Ouest, en liaison avec les travaux d'électrification de la ligne vers Ottignies; la construction d'un couloir sous voies à Ciney, entre les points d'arrêt de Leignon et de Chapois, situés sur la ligne Namur - Sterpenich, en vue de la suppression du passage à niveau n° 90; des travaux extérieurs de signalisation dans la gare de Virton et ses dépendances; l'établissement d'une fondation de machine-outil dans l'atelier central de Salzinnes; le renouvellement des escaliers de la passerelle d'accès vers les quais de la gare de Hove, sur la ligne Anvers - Bruxelles; au départ de la ligne Muizen - Anvers, l'établissement d'une ligne industrielle pour la desserte du marché aux fruits et légumes de St-Katelijne-Waver; l'exécution d'une première phase des travaux d'établissement de voies de circulation et de faisceaux à la darse Delwaide du port d'Anvers; la pose de câbles et d'appareils pour les installations de sécurité sur le tronçon Denderleeuw - Zottegem; la construction de postes de sectionnement dans les gares d'Izegem et de Courtrai en vue de l'électrification des lignes Bruges - Courtrai et Courtrai - Denderleeuw; la peinture des parties métalliques du pont sur le Canal Albert et du pont sur le canal de liaison, à Hasselt.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le 26 mars 1982, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Sous réserve de la ratification ministérielle, il a approuvé l'exécution de plusieurs travaux, notamment : l'installation de tableaux de téléaffichage des trains en gare de Braine-le-Comte; l'établissement d'une installation d'éclairage des quais et du chemin d'accès de la gare de La Louvière Sud; l'installation d'un poste haute tension, d'une sous-station de signalisation et divers travaux d'équipement électrique en gare de Piéton; le montage d'installations de signalisation et d'équipements de passages à niveau sur les tronçons de ligne Eupen - Welkenraedt - Montzen ainsi qu'en gare d'Eupen; la réfection des voûtes du tunnel du "Bois de la Cambre", situé sur la ligne Schaerbeek -

Hal, à Bruxelles; l'établissement d'un chemin latéral et l'établissement de l'assiette des voies de la ligne Lierre - Aarschot, à Begijnendijk, en vue de la suppression du passage à niveau n° 46; la première phase des travaux d'établissement d'un terminal rail-route à Anvers Schijnpoort; l'exécution de la deuxième phase des travaux de voies au nord de la darse Delwaide au port d'Anvers; l'établissement de passages à niveau dans le domaine de ce port et l'aménagement des passages à niveau situés sur les lignes Ekeren - Essen, Herentals - Turnhout, Muizen - St-Katelijne-Waver, Louvain - Termonde et St-Nicolas - Malines; la confection d'un câble téléphonique pupinisé armé destiné aux liaisons Bruges - Lichtervelde sur la ligne vers Courtrai.

Il a marqué son accord aussi, sous la même réserve, pour : l'acquisition de 24 locomotives électriques bicourant, dont 12 de 3.000 V/1.500 V pour la desserte des liaisons Belgique - Pays-Bas et 12 de 3.000 V/25.000 V en vue d'assurer les liaisons vers la France ainsi que 2 wagons-grue diesel-hydraulique de grande puissance. Il a noté que ces commandes représentent environ 1.715.000 heures de travail directes pour l'industrie nationale.

Le Conseil a décidé, d'autre part, afin de réserver l'avenir, de solliciter l'intervention ministérielle pour l'introduction d'une procédure de modification du plan de secteur en vue de l'établissement ultérieur éventuel d'un tronçon de ligne ferroviaire entre Genk et As.

En outre, dans le cadre des restrictions budgétaires, il a approuvé la suppression d'une série de trains à très faible occupation.

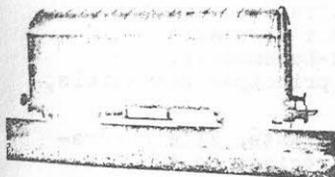
Le Conseil, dans le souci de rétablir le calme parmi le personnel et d'éviter, dans toute la mesure du possible, les perturbations de trafic dues à des mouvements sociaux, a décidé, avec l'accord du Ministre, de prendre certaines mesures internes qui, tout en maintenant strictement le niveau des économies globales décidées pour cet exercice, permettent le retrait des licenciements qu'il avait approuvés le mois précédent.

Avez-vous votre porte-clé ferroviaire ?

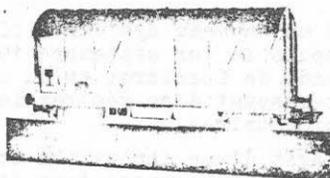
Porte-clé mis en fabrication par le GTF asbl : entièrement métallique, il se compose d'un anneau avec chafnette et d'une médaille ovale (25x35mm) portant au recto la gravure d'un autorail SNCB série 49, au verso celle d'une locomotive à vapeur.

Particulièrement adapté pour recevoir des clés de...voiture ! Une manière originale de scuténir notre Association.

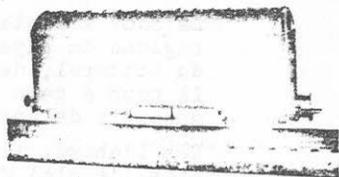
Vous pouvez l'obtenir en versant 170FB+20F (envoi)=190FB (étranger 200F tout compris) par virement au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions 4000 Liège. De l'étranger, voyez la procédure en 3e page de couverture. Délai d'envoi : 1 mois.



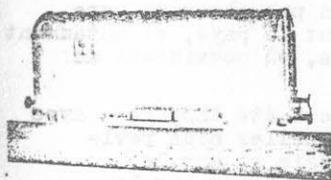
service voie - magasin
d'huile. Gris/vert.
40 88 9532367 8



service E.S. Groupe
Namur. Gris/Beige.
30 88 9472083 5



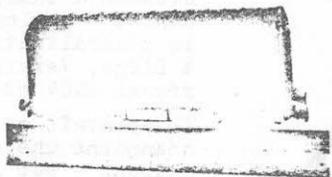
Wagon loué à la Raffinerie
de Tirlemont. Brun.
25 88 1385575 0



Wagon fermé service
ES . Gris/vert.
40 88 9572103 8

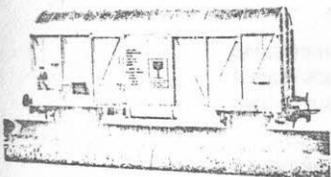


Wagon TD ST
Service Temporaire. Brun.
9581154 0



Service ES. Magasin
Direction ES 73-12. Brun
30 88 9472026 4

SERIE LIMITEE DES 6 REFERENCES N° 99 233 91 ASSORTIS AU PRIX DE 1.995 francs
Offre valable jusqu'au 30/5/82.



Service de la Voie.
Wagon de désherbage.
Argenté.
40 88 9532250 4

Collection 1/1000
dacker
8 nouvelles références

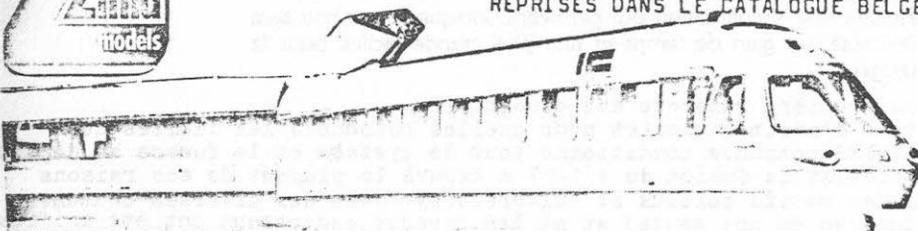


Wagon-magasin service
B .Vert clair.
30 88 9432171 7

SERIE LIMITEE DE 2 WAGONS REF. 99 233 98 au prix de 670 francs.
Offre valable jusqu'au 30/5/82.



ET 403 DISPONIBLE
AINSI QUE DE NOMBREUSES REFERENCES NON
REPRISES DANS LE CATALOGUE BELGE.



nouvelles de la SNCV

UN NOUVEAU TARIF ZONAL

La SNCV a instauré un nouveau système tarifaire dans quatre régions du pays depuis le 1er septembre 1931 : il s'agit du Littoral, de Gand, de Charleroi et du sud-Luxembourg. Il nous a paru intéressant d'en résumer les principes essentiels, assortis de nos commentaires.

Dès l'abord, il s'agit d'une innovation importante. Elle généralise l'emploi de cartes de voyages dans des régions où sur des lignes où l'utilisation en était inconnue. Il pourrait en résulter une augmentation de la vitesse commerciale par l'instauration d'un système de prévente des titres de transport.

De plus, un autre avantage est celui de la correspondance gratuite étendue à Charleroi et Gand aux sociétés MIVG et STIC présentes dans ces agglomérations. Il s'agit donc d'un pas en avant vers la généralisation souhaitée du système à tout le pays, et notamment à Liège, Verviers ou Anvers, sinon Bruxelles, où coexistent un réseau SNCV et un réseau STI-/MIV-.

Il apparaît que ce nouveau système tarifaire a été inspiré - avec néanmoins une série de restrictions sur lesquelles nous reviendrons - sur le "Nationaal Tarief" néerlandais et sur le "Verbundstariff" allemand, tous deux également basés sur la tarification zonale (Zonentarief aux Pays-Bas, Weib Tariff en RFA).

Voici l'essentiel du texte édité par la SNCV à l'intention de sa clientèle concernée.

Le principe de ce nouveau tarif est de diviser les régions en zones à l'intérieur desquelles le tarif est unique.

Les zones qui constituent les différentes régions concernées correspondent approximativement aux anciennes communes mais il peut arriver que le territoire d'une commune recouvre plusieurs zones et inversement.

Le nombre de zones que comprend un voyage est déterminé par le nombre minimum de zones parcourues sur la ligne empruntée; les zones de départ et d'arrivée sont comprises. Cela signifie, en d'autres termes, que les extensions et variantes à la ligne principale ne sont prises en considération que pour le calcul du prix d'un parcours dont l'arrêt de départ ou d'arrivée est situé sur cette extension ou variante.

POURQUOI UN NOUVEAU TARIF?

Les zones ont en moyenne un diamètre de 4,5 km. Comme le tarif est unique à l'intérieur d'une même zone quel que soit l'arrêt utilisé, il en résultera une simplification qui permettra, lorsque le système sera généralisé, un gain de temps et une plus grande facilité pour le voyageur.

Notre première remarque est essentielle.

Le fait d'avoir choisi (et pour quelles raisons?) les limites des ANCIENNES communes conditionne tout le système et le fausse au départ. En effet, si la fusion du 1/1/77 a trouvé la plupart de ses raisons dans des motifs sociaux et culturels (symbiose des diverses communes fusionnées en une seule) et si les revenus cadastraux ont été unifiés dans ces entités, l'inégalité tarifaire continue à pénaliser certains

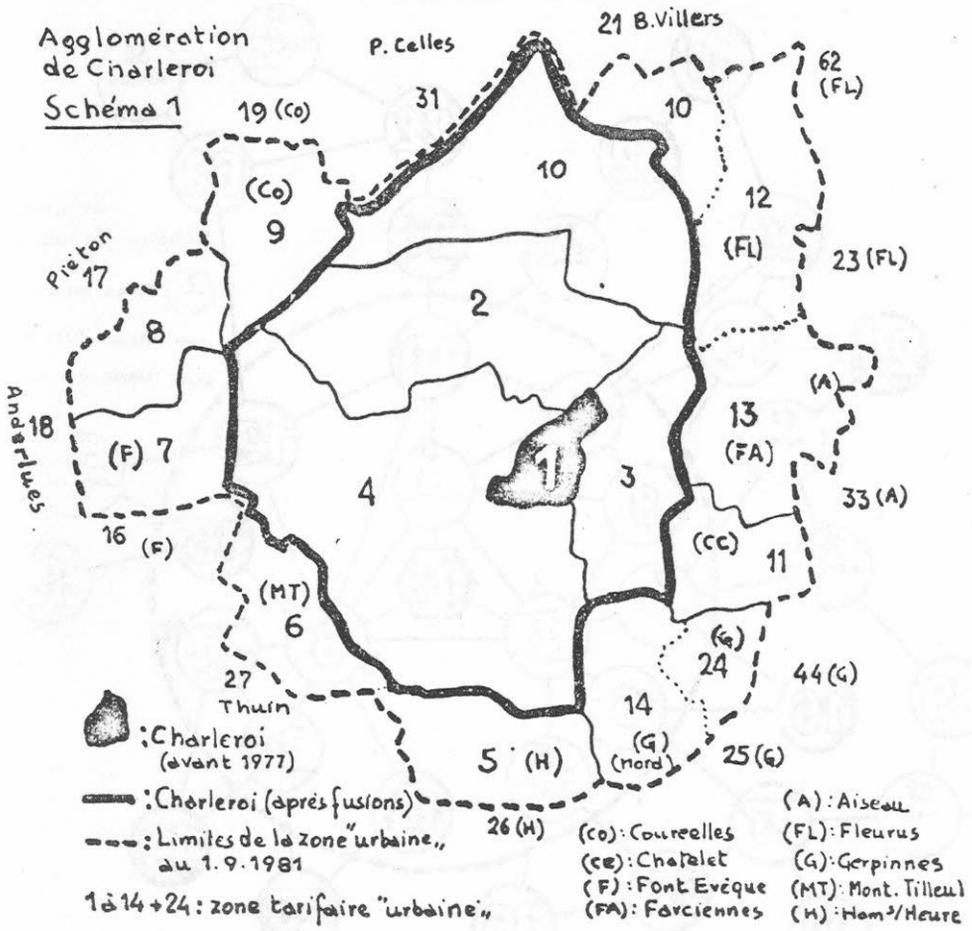
quartiers d'une même commune. Nous prendrons comme exemple la ville de Charleroi

Le schéma ci-après montre que certains usagers devront déboursier plus pour rejoindre, par exemple, le centre de Charleroi (Gilly & Ransart, Z. 1) de même que ceux de Marchienne-Z. 4 rejoignant Montignies-le-Lilleul-Z. en transit par la zone 1

Comme nous l'avions déjà fait remarquer, la zone de base aurait dû être CALQUÉE sur les limites des communes ACTUELLES, de façon à placer TOUS les habitants d'une même entité sur un même pied.

Enfin, et cela ne simplifie pas les choses, les limites de l'abonnement urbain mensuel (type "MTB") sont différentes des limites des zones limitrophes qui entourent la zone 1 de Charleroi. Cet abonnement aurait dû, lui aussi, être adapté aux nouvelles zones, et couvrir l'entièreté de la ville de Charleroi, soit les zones 1, 2, 3, 4 & 10.

En tout cas cet aspect est passé sous silence dans la brochure éditée par la SNCV (Charleroi). Par contre, la zone "urbaine" a été étendue à tous les arrêts de lignes situés dans les zones 1 à 14 + 24 (schéma 2)



LA CARTE A CASES, VOTRE NOUVEAU TITRE DE TRANSPORT.

Depuis le 1^{er} septembre 1981, les voyageurs des régions concernées peuvent se procurer en plus du billet un nouveau titre de transport: la carte à cases.

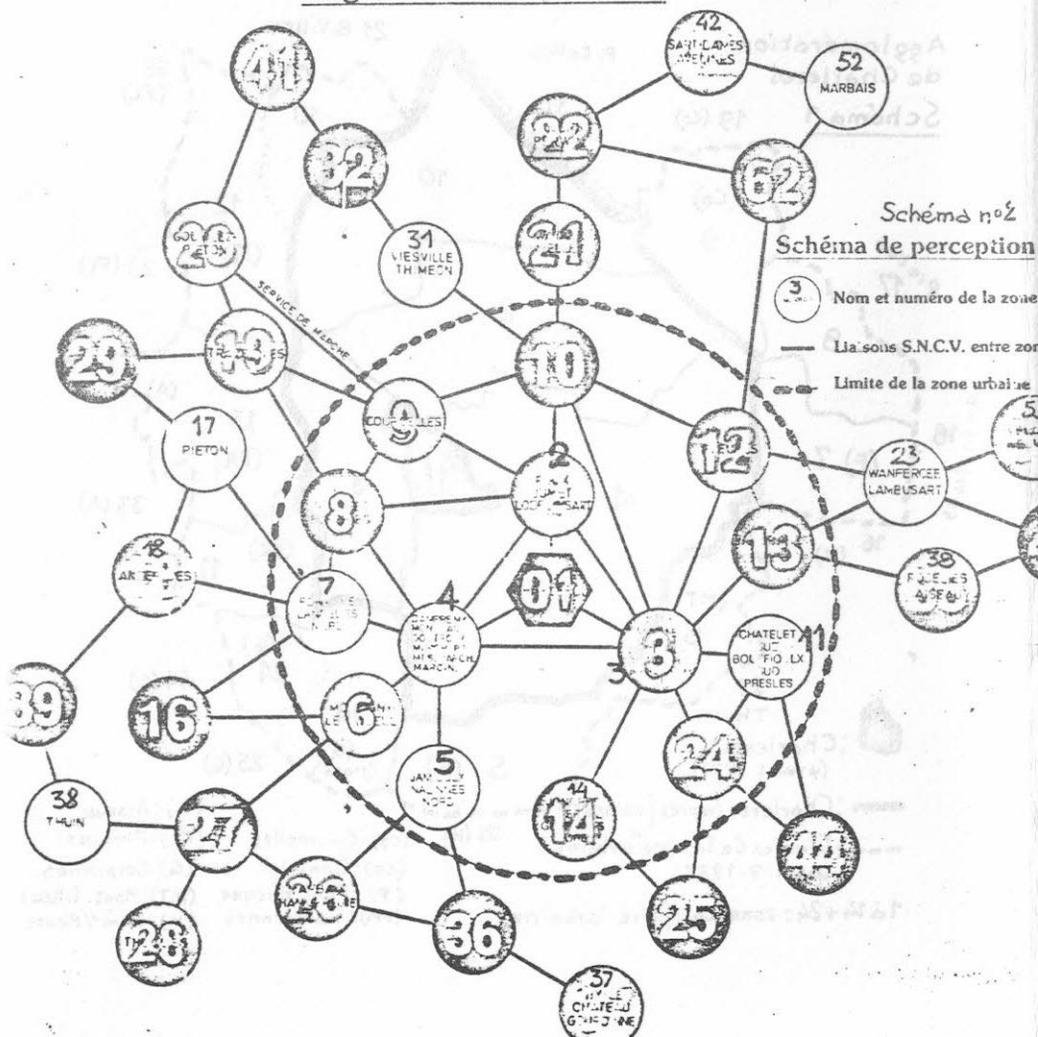
La carte interurbaine se compose de 16 cases.

Elle n'est valable que dans une région à tarification zonale.

L'oblitération d'une case au moyen d'un cachet entraîne l'annulation de toutes les cases libres précédentes.

Le nombre de cases à annuler représentant le prix d'un voyage correspond au nombre de zones parcourues plus une, à titre de droit fixe d'embarquement, sauf pour la carte urbaine à Charleroi.

Région de CHARLEROI



1. Carte interurbaine à cases « ordinaire ».

Couleur: bleue

Prix: 96 F(*)

Nombre de cases: 16 cases à 6 F(**)

Coût minimum d'un voyage: 2 cases soit 12 F(***)

(*) : 64 F avec réduction (**) : 4 F dito

(***) : 8 F dito. (enfants & titulaires de cartes
a réd. de 50 & 75%TARIFS EN
VIGUEUR au
01-01-82,
augmentés
depuis...**2-Cartes pour le TARIF URBAIN a CHARLEROI**

Pour toutes les relations comprises à l'INTERIEUR du PERIMETRE délimité par le  dans notre schéma 2 (page précédente), un traif spécial a été adopté.

-Les billets vendus au détail sont de:

19 F pour un parcours de 1 ou 2 zones(*)

25 F pour un parcours de plus de 2 zones(*)

INNOVATION: pour autant que le voyageur en exprime le désir, la correspondance gratuite est admise aussi bien entre lignes SNCV qu'entre lignes SNCV/STIC et vice versa. Le texte ne précise pas si le nombre de transits gratuits est limité à un seul ou si, selon la destination du voyageur, 2 changements de lignes sont admis.

-Les cartes de 7 cases sont vendues hors voiture au prix de 77 F et sur voiture au prix de 100 F (soit respectivement 11 F & 14,3 F la case)(*)

(*) : notre remarque relative aux habitants des anciennes communes de Gilly et Ransart est également valable pour ce tarif urbain. Ils devront oblitérer 2 cases au lieu d'une pour rejoindre Charleroi Sud.

**OÙ PEUT-ON SE PROCURER
LES CARTES INTERURBAINES A CASES?**

Les cartes interurbaines à cases peuvent être obtenues dans les régions concernées sans supplément de prix uniquement:

- aux guichets des aubettes de la S.N.C.V. ouverts au public;
- aux guichets des gares S.N.C.B.;
- dans les bureaux de poste;
- auprès des facteurs attachés à ces bureaux;
- ainsi qu'aux lieux de vente signalés par une affiche spéciale.

Pour éviter les pertes de temps, les cartes à cases, sauf celles à tarif urbain de Charleroi, ne seront pas vendues sur les véhicules par le chauffeur.

Un voyageur qui n'en disposerait pas en montant dans un de nos véhicules devra se munir d'un billet auprès du chauffeur-receveur. Toutefois, à Charleroi, les cartes à cases à tarif urbain peuvent également être obtenues sur les véhicules, mais à un prix plus élevé qu'en prévente.

Oblitération.

Présentez votre carte au chauffeur et désignez-lui clairement le nombre de zones à parcourir ou, à défaut, l'arrêt de destination.

A partir de la dernière oblitération, il sera compte un nombre de cases correspondant au nombre de zones à parcourir plus une.

Cette dernière case comportera le cachet d'oblitération.

Exception: à l'intérieur de la région à tarif urbain de Charleroi il sera oblitéré une seule case pour 2 zones ou deux cases pour 3 zones et plus.

33

28

14

18

Numéro de zone de montée

Numéro de la ligne exploitée;

Jour du mois;

Heure arrondie d'arrivée au terminus;

Peut-on voyager en correspondance sur plusieurs lignes?

Oui, c'est un des intérêts de la tarification zonale. Pour autant que vous le demandiez lors de votre montée sur le véhicule de la première ligne et que vous payiez le nombre de zones nécessaires via le point de changement de véhicule, vous pouvez voyager en correspondance sur le réseau S.N.C.V. avec une carte à 16 cases. De même à Charleroi vers le réseau STIC avec une carte à 7 cases. Pour la fixation du nombre de zones à parcourir, celle où a lieu la correspondance n'est comptée qu'une fois.

Attention. La correspondance n'est valable que pendant 1 heure après l'heure indiquée par le cachet oblitérateur. En outre, vous devez prendre la première correspondance.

Dans l'exemple ci-avant l'heure indiquée par l'oblitérateur est 18 h. la fin du voyage de correspondance doit donc avoir lieu au plus tard à 19 h. Sous la réserve précédente de validité d'une heure, le nombre de correspondances n'est pas limité.

Pour calculer soi-même le nombre de zones à parcourir (et par conséquent le nombre de cases à faire annuler), il faut procéder comme suit:

- 1° déterminer la zone comprenant l'arrêt de départ. Les pages centrales, la liste des arrêts par zone et les indications des plaques d'arrêt vous donnent ce renseignement.
- 2° déterminer de même la zone comprenant l'arrêt de destination.
- 3° en vous reportant au schéma des zones, vous comptez le nombre de zones à parcourir (y compris les zones de départ et d'arrivée) en suivant les traits correspondant à la ligne que vous allez emprunter.

Remarques:

Si la ligne exploitée cessait à certaines heures des extensions ou variantes, le nombre de zones doit être déterminé par le trajet le plus court desservi par cette ligne.

L'introduction de ce nouveau tarif zonal a été réalisée à titre expérimental. Il semble que la SNCV envisage de l'étendre à l'ensemble de son réseau à la fin de cette année 1982. Quelques problèmes seraient encore à solutionner avec les différentes sociétés de Transports Intercommunales (STI-), entre autres la délimitation des zones et la comptabilité des cartes à cases des différentes sociétés.

"Le tarif zonal, un tarif optimal" conclut la SNCV à la dernière page de ses brochures explicatives.

Nous ne pouvons souscrire d'emblée à cette assertion. Si le principe est, de fait, simple, les modalités d'application restent en effet, à notre avis, très complexes. Ainsi, à Charleroi par exemple, les types de cartes à utiliser sont trop nombreux : la carte à 50 % ne sera pas valable pour un voyage se situant exclusivement en zone urbaine, et ne permet pas de prendre une correspondance avec le réseau STIC. La carte à prix plein ne donne pas droit non plus à une correspondance gratuite avec la STIC, pour laquelle il faudra détenir une carte spéciale...

De plus, la SNCV a supprimé sans préavis la réduction à 25 % qu'elle devait accorder aux titulaires de cartes de réduction code 29, et la réduction à 75 % qu'elle devait accorder, par exemple aux enfants de 6 à 12 ans, issus d'une famille nombreuse.

Il semble aussi malaisé de se procurer des cartes en prévente (hors véhicule), particulièrement le week-end : les bureaux de poste seront fermés, les stations de pré-métro non desservies, les commerçants disposant de cet article étant par ailleurs peu nombreux...

Pourquoi l'information aux arrêts est-elle si confidentielle ? Dans les stations de pré-métro de Charleroi, l'information est peu claire, les horaires et tarifs déficients. Aux arrêts en surface, on a bien muni les anciennes plaques "autobus" ou "tram" d'un numéro de zone. Mais le schéma zonal de la région n'y est pas affiché. Pourquoi ne pas avoir profité de l'occasion pour apposer les nouvelles plaques "nationales" d'arrêt à fond rouge ?

Nous constatons un recouvrement tarifaire lorsqu'on parcourt une ligne dont une extrémité est située dans le tarif zonal, et l'autre dans le tarif sectionnel (exemple, les lignes de tram à long parcours vers La Louvière...)

Il n'est pas précisé si les cartes sont utilisables dans toute région du pays à tarif zonal quel que soit le lieu d'achat.

Enfin, le délai de correspondance d'une heure est trop réduit, compte tenu des fréquences faibles de certaines lignes et le respect ... aléatoire des correspondances. Le système hollandais est plus libéral : il prévoit la possibilité de profiter d'une correspondance pour faire quelques emplettes...

A force de vouloir restreindre les facilités du système, on finit par le compliquer, et par dérouter l'utilisateur... Dommage...

ligne 90 : section Anderlues Monument à La Louvière Gazomètre.

Cette ligne entièrement reconstruite sera mise en service voyageurs le 19 avril 1982 : les motrices articulées y seront utilisées. Il y aura donc transbordement obligatoire à Anderlues.

section Anderlues Monument à Charleroi.

Celle-ci devrait être ouverte au nouveau matériel articulé dans le courant du 3ème trimestre 82, au moment de la mise en service du site "métro" de Fontaine "Pétria" à Monceau "Rue du Moulin" et de Marchienne "Tréfilerie" à Charleroi.

Ceinture de Charleroi : la gare métro des Beaux-Arts serait mise en service dans le courant du 3ème trimestre 82 : elle reprendra l'ensemble des lignes desservant le terminus de l'Eden qui sera supprimé. Au même moment, les raccordements à la Place Albert 1er et à la rue latérale pour les lignes 41, 85-86, 65 et 66 seront ouverts.

ligne 80 : section Courcelles - Trazegnies.

Les appareils de voie nécessaires au noeud de Courcelles Trieux ayant été fournis, le parachèvement de la voie pourra être poursuivi tandis que l'électrification sera entamée incessamment.

La section devrait être ouverte le 01.09.82.

lignes 85-86 : Il est prévu que cet itinéraire disparaisse lors de la mise en service des antennes de Gosselies et Courcelles du métro, programmée dans plus de 10 ans.
Les installations fixes actuelles seraient cependant à bout de souffle : **dès le 23 mai 1982**, "suppression temporaire" du service ferré.

Motrices articulées.

Ces véhicules exigent pour circuler des voies en parfait état (en raison de la présence des patins magnétiques) et des lignes et sous-stations renforcées (hacheur de courant). Actuellement, elles ne peuvent donc circuler que sur la Chaussée de Bruxelles vers Gosselies et bientôt sur la ligne 90 (voir ci-dessus).

Des travaux commenceront cette année encore sur l'axe Nord pour permettre leur circulation jusque Trazegnies dans un premier temps, jusque La Louvière dans un second temps.

(LP)

Ligne en projet : Adinkerke - De Panne.

Le projet serait toujours "à l'étude" au ministère des Communications. Il semblerait que l'administration communale de "De Panne" s'opposerait à la pose de la voie unique à l'emplacement d'une des deux bandes de stationnement sur la route d'Adinkerke. Elle contreproposerait une voie unique en site propre derrière les maisons!... (H.A. d'après corres. occas.)

* CHANGEMENTS D'AFFECTATION

- la 9036 est passée d'Anderlues à La Louvière
- la SJ 9171 est (re)passée de La Louvière à Charleroi.
Rappelons que cette motrice était arrivée à La Louvière le 17 juin 1980 où elle effectuait principalement les services SPECIAUX ECOLIERS. Les samedis, dimanches, et en juillet/août, on la voyait également circuler sur la ligne 31 (Anderlues - La Louvière - Mauraige).

* LIVRAISON DE NOUVEAU MATERIEL

- les 6129 et 6130 ont été livrées à La Louvière les 20 et 22 janvier respectivement.
- la SJ 9178 est enfin sortie d'ateliers le 19 février 1982. Elle est affectée à Anderlues et circule sur les lignes 89 - 90 - 92.

Répartition actuelle des HM Hainaut type 6100 sqq

No	Date de livraison	Dépôt actuel	destinée à la ligne
6100	14.08.80	LL	90*
6112	06.08.81	CH	62
6113	06.08.81	CH	62
6114	01.09.81	CH	62
6115	04.09.81	LL	90*
6116	18.09.81	LL	90*
6121	01.12.81	CH	62
6122	03.12.81	LL	90*
6123	10.12.81	LL	90*
6129	20.01.82	LL	90*
6130	22.01.82	LL	90*

Situation actuelle des SJ

No	No avant Trans.	No avant 1976	date de sortie d'ateliers	Affect.
9170	9125	10000	15.11.78	AND
9171	9065	10257	15.02.80	CH
9172	9076	10287	28.02.80	CH
9173	9122	9749	17.12.79	CH
9174	9107, ex 9034	9743	18.04.80	CH
9175	9106	10057	20.06.80	CH
9176	9313 (remorque)	19727	23.01.81	CH
9177	9306 (remorque)	19720	23.03.81	CH
9178	9034, ex 9107	10061	19.02.82	AND
9179	9134	10177	19.06.81	CH

SNCV - Groupe des deux Flandres.

Inventaire du matériel qui serait réservé pour diverses associations.

(situation fin janvier 1982)

- * Toeristische Buurtspoorweg Nieuwpoort - Diksmuide, vzw
Motrices type N : 9275 - 9278 - 9281 - 9283
Motrices type S : 9097 - SE9093 - SE9098
- * TTO
Remorques : 9520 - 9530 - 9448 - 9451 - 9456 (vitres brisées) - 9459
9462
Véhicules : 3632 - 3705 - 6271 - 7206 - 7651 - 5970 - 10184 (20184) -
divers 14436 - 15790 - 17686
- * TTA
Remorques : 9516 - 9519 - 9527 (9817) - 9537
- * ASVI
Remorques : 9532 et 9534
- * AMUTRA
Remorque Standart 9526 et motrice S09028

Matériel déclassé se trouvant à Oostende dépôt et quai, et Knokke.

(fin janvier 1982)

- Motrices : 9001 - 9002 (sans bogies) - 9012 - 9020 - 9021 - 9023 -
9025
- Remorques : 9522 - 9541 - 9459 - 9462.

SNCV - Ligne du littoral. (extrait du VeBOV Koerier de février 82.).

Depuis le 04 janvier 82, le service de tram entre Westende et De Panne a été remplacé par un service d'autobus afin d'accélérer les travaux de renouvellement de cette portion de ligne. On espère pouvoir remettre toute la ligne en service pour Pâques.

En maints endroits, la mise en place des nouveaux poteaux de caténaire, est déjà commencée. Si rien ne vient entraver la bonne marche des travaux, on verra d'ici peu de grands changements.

Les nouveaux trams mis récemment en service ne donnent pas entière satisfaction, des vibrations anormales apparaissant pendant la circulation. On a longtemps cherché l'origine de ce défaut mais il semble que la cause est maintenant localisée.

La livraison des nouveaux véhicules a repris et à chaque nouvelle livraison, un véhicule de la 1ère série est retourné à l'usine de montage, où, on remédie aux vibrations.

Les véhicules du Hainaut subissent le même sort.

L'engin articulé double, qui avait, lors d'un trajet d'essai, tamponné la motrice 6103 qui le précédait, est retourné à Oostende pour réparation. Un pantographe doit encore être placé avant que le tram ne puisse reprendre du service.

Il semble que les engins "révisés" donnent actuellement entière satisfaction.

transports urbains

Nouvelles de la STIB

7 / 4 / 1982

- Le samedi 31-10-1981, circulation sur le réseau d'un spécial "20 ANS AMUTRA". Le convoi, composé de la motrice 59 et de la remorque 604, avait obtenu l'autorisation spéciale de circuler en tunnel avec voyageurs dans les axes de pré-métro 3 et 5. Rappelons que la motrice 59 (ex-Standard n° 3407) est conservée par le S.S.E. en livrée classique jaune pour travaux et inspection en tunnel. Elle est donc équipée d'un pantographe, mais ne possède aucune installation de sécurité du type freinage automatique ! Cette circulation connu un grand succès sur son passage, la réaction des voyageurs en station Bourse par exemple, en fut un témoignage concret !
- Le lundi 2-11-1981, application des horaires du samedi sur l'ensemble du réseau. Toutefois, la ligne n° 1 était exploitée en rames doubles au lieu de simples. Du mardi 3/11 au jeudi 5/11/81, exploitation suivant les horaires du vendredi, suite congé scolaire.
- Depuis le mardi 24-11-1981, la ligne 59 est prolongée depuis le Quartier Reine Elisabeth jusqu'au dépôt de Haren (Houtweg). De là, la ligne 59 pénètre dans l'enceinte du dépôt (à usage exclusif du personnel STIB, de sa famille ou de ses invités), où plusieurs arrêts permettent de desservir ce vaste ensemble (dépôt d'autobus, ateliers de réparation d'autobus, direction du service du matériel roulant autobus, restaurant d'entreprise, centre sportif et de délasserement avec club-house, école des conducteurs). En soirée, la ligne 59 ne circulant pas, seule la desserte entre Verboeckhoven et le dépôt de Haren est assurée. La navette par minibus Gare de Schaerbeek - dépôt de Haren (à usage exclusif du personnel) est donc supprimée dès ce même jour.
- Le mardi 17-11-1981, avenue du Panthéon, tamponnement sur ligne 19 entre la motrice 7583 et la motrice 7941, vers 9 h. Trois blessés furent dénombrés. Suite à cet accident, la motrice 7583 est entrée en chaîne de transformation 7700.
- Les mercredi 18 et jeudi 19 novembre 1981, suite travaux d'égoûts à la chaussée de Bruxelles, détournement des lignes 19 et 52. Voir à ce sujet, nos précédents numéros relatant les nombreux désagréments déjà encourus par ces lignes suite à divers effondrements successifs et dont les présents travaux sont une suite logique.
- Le jeudi 19-11-1981, au terminus des lignes 52-92 à l'av. de Meise, dans la boucle en ballast, déraillement de la voiture-échelle n° 422. Les difficultés de remise sur rails ont nécessité un détournement de 141 minutes (de 5h 57 à 8h 18'), les trams 52 et 92 faisant terminus à la Gare de Schaerbeek.
- Depuis le mardi 24-11-1981, création d'une nouvelle ligne de tramways n° 2 circulant entre la Porte d'Anvers (boucle Jacquain) et la Gare du Midi (place Bra). Cette ligne, exploitée du lundi au vendredi de début service à 20 h, est en fait un service de renfort de l'axe de Pe tite Ceinture. Ces voitures, du type 7000, sont équipées d'un film spécial reprenant toutes les lignes des axes 2 et 3 (Petite Ceinture et Nord-Midi) et peuvent être prélevées pour assurer des renforts ou remplacements sur ces lignes.

- Tableau des livraisons des rames de métro type 200 :

201/2	15.7.80	225/6	27.1.81	249/0	27.4.81
203/4	19.8.80	227/8	3.2.81	251/2	29.4.81
205/6	4.9.80	229/0	13.2.81	253/4	6.5.81
207/8	19.11.80	231/2	19.2.81	255/6	14.5.81
209/0	10.11.80	233/4	25.2.81	257/8	19.5.81
211/2	1.12.80	235/6	4.3.81	259/0	26.5.81
213/4	10.12.80	237/8	10.3.81	261/2	15.6.81
215/6	15.12.80	239/0	18.3.81	263/4	24.6.81
217/8	17.12.80	241/2	24.3.81	265/6	1.7.81
219/0	22.12.80	243/4	31.3.81	267/8	18.8.81
221/2	29.12.80	245/6	7.4.81	269/0	17.9.81
223/4	30.12.80	247/8	15.4.81		

- Le samedi 4 dès 19h30 et le dimanche 5-12-81 de début à fin service, suite travaux RTT av. de Schaerbeek/ch. de Buda, détournement de la ligne 58 vers la Gare de Schaerbeek et service d'autobus navette vers Vilvoorde.
- Les samedi 5 et dimanche 6-12-81, de 7 à 16 h, suite travaux RTT rue du Trône, détournement de la ligne 93.
- Le 7-1-1982, de 11h45 à fin service, suite effondrement dans le chantier métro place de l'Yser, détournement des lignes 18-19-32-101-102-103 de la manière suivante :
 - côté Porte d'Anvers : demi-tour de tous les trams à la boucle Jacquain (les trams ligne 2 ont été renvoyés à leur dépôt de manière à désengorger la dite boucle) ;
 - côté bd Léopold II : les lignes 18-19-32-103 ont été bouclés au dépôt de Molenbeek et retour vers faubourgs ; les 101 venant du Midi ont effectué terminus à la Place de Ninove par manoeuvres de "chapeau de curé" ; les 102 venant de Molenbeek sont allés effectuer la même manoeuvre à la Basilique de Koekelberg.

Une navette par autobus était assurée entre la trémie de la rampe Rogier au sommet de laquelle les voyageurs étaient débarqués et le carrefour Léopold II/Ribaucourt.

- Le lundi 8-2-1982, grève générale sur le réseau à l'exception du métro ligne 1 et du dépôt de Woluwe (lignes 39, 44 et 4 services de la ligne 62).
Les 4 motrices de Woluwe ligne 62 ont effectués une navette sous films 62 barrés entre la place Bara et la place Verboeckhoven via l'axe de pré-métro n° 3.
Un camionneur trop confiant dans le manque de trams (!) a toutefois été fortement surpris au carrefour des Quatre-Bras sur la ligne de Tervuren et a violemment collisionné la motrice 7084 de la ligne 44, d'où une interruption de 51 minutes sur cette ligne. La motrice, déraillée des deux bogies, a finalement été garée sur la chaussée de manière à permettre un rétablissement plus rapide. Au cours de la nuit, il a été procédé à sa remise sur rails !
- Le mardi 16-2-1982, prolongation de la ligne d'autobus n° 53 sur le territoire de Neder-over-Heembeek (jusqu'au "Val Maria").
- Le lundi 1er mars 1982, mise en service voyageurs des rames 200 sur la ligne n° 1 (à l'exception des essais en rames triples l'année dernière). En ce premier jour, il a été vu les compositions suivantes :
train n° 906 = 213/214-219/220
train n° 912 = 217/218-207/208
train n° 915 = 209/210-203/204, à la sortie dépôt.
Ces rames, suite avaries, ont été remplacées en cours de journée par d'autres de série 200 également.

- Les lundi 8, mardi 9 et mercredi 10-3-1982 (ce dernier jour, jusqu'à 13h30), suite travaux d'égouts avenue Josse Goffin, les trams de la ligne 19 ont effectués demi-tour à la Basilique de Koekelberg. Une navette par autobus circulait entre la Basilique et Groot-Bijgaarden.
- Le vendredi 12 mars 1982, inauguration officielle de la prolongation de la ligne 103 vers l'hôpital Erasme. Les motrices officielles furent les 7921 et 7922. La première motrice du service régulier fut la 7913.
La ligne d'autobus 74, supprimée dès le samedi 13-3-82, circula donc ce jour, uniquement, simultanément avec la ligne 103 prolongée. De violentes critiques s'élevèrent encore contre cette décision car le 74 desservait des quartiers non repris par le 103 prolongé (Parc Jean Vivès et Neerpede).
- D'autre part, de violentes levées de bouclier se font contre la prolongation envisagée à l'autre bout de la ligne 103, vers l'hôpital "A.Z.V.U.B." de Jette, déjà desservi par les lignes d'autobus 13, 53 et VJ (ligne SNCV : Vilvoorde - Jette).
Les communes de Jette et Ganshoren s'opposent en effet à la traversée de leurs territoires respectifs par une voie ferrée, d'autant plus que celle-ci couperait en deux, chaque dimanche, le fameux marché hebdomadaire de Jette se tenant sur l'avenue du même nom. Le projet de la STIB prévoit toutefois l'exploitation suivante :
 - L. 103 : Erasme - Houba
 - L. 104 : Ceria - A.Z.V.U.B. (Jette)
 - L. 104b : Gare du Midi - A.Z.V.U.B. (cette dernière ne serait exploitée qu'en soirée ainsi que les dimanches lorsque le 104 ne circulerait pas).
- Le vendredi 26 mars 1982, grève générale sur l'ensemble du réseau. Toutefois, environ 50 tramways et quelques autobus circulèrent malgré tout sur diverses lignes. La ligne de métro roula normalement, tandis que cette fois, le dépôt de Woluwe fut entièrement paralysé !
- Le 7 mai prochain, aura lieu l'inauguration de la prolongation du métro vers Alma, avec inauguration des nouvelles stations Roodebeek, Vandervelde et Alma. Dès le 8 mai, ouverture au public de cette prolongation.
Ce même jour, le réseau autobus sera modifié comme suit :
 - ligne 27 : supprimée
 - ligne 30 : limitée à la station Vandervelde (au lieu de Tomberg)
 - ligne 29 : déviée par la station Roodebeek
 - ligne 42 : déviée et prolongée vers Kraainem.
 Depuis le 5.4.1982, la ligne de métro circule déjà jusqu'à la station Alma, mais sans voyageurs de Tomberg à Alma.
- La suppression du 22 et la modification du 23 continue à faire couler beaucoup d'encre... Un des multiples projets déjà lancés était le suivant et aurait dû être mis en service en juin prochain :
 - ligne 24 (bleu/bleu) : R.P.Churchill - Flagey - Pte de Namur
 - ligne 26 (rouge/rouge) : Gare Schaerbeek - Chasse - Pte de Namur.
 Une deuxième voie aurait dû être placée dans le square du Bastin en remplacement de la voie de dépassement qui subsiste toujours dans la rue du Champ de Mars.
Ce projet aurait finalement été rejeté par les instances supérieures du Ministère.

F.G. Maral.

EVOCATION HISTORIQUE

UN CENTENAIRE CELEBRE -- LE TRAM A VAPEUR LIEGE - SERAING. ©

par Edmond Fellingue.

Depuis 1842, la région industrielle sise au sud-ouest de la ville de Liège est reliée à cette dernière par un service de bateaux à vapeur et à roues, les "Orban" de la compagnie de Navigation de Liège à Seraing. Deux lustres plus tard, le 2 mai 1851, les rails du Nord-belge atteignent les Guillemins et, quelques mois après, le 2 août, la station de Longdoz, qui leur est, d'ailleurs, propre.

C'est donc, semble-t-il, faire preuve d'une certaine témérité que de solliciter la concession d'une ligne de tramway, qui, par la rive gauche de la Meuse, atteindrait le bassin sérésien, parallèlement au fleuve et à la voie ferrée, sans jamais s'écarter de plus de quelques dizaines de mètres de l'un et l'autre.

Ainsi agira, cependant, le 07-09-1880, le bien connu James Marmont, que l'on retrouve au premier rang des demandeurs en concessions. Il est vraisemblable qu'il agit, une nouvelle fois en "homme de paille", car l'A.R. du 16 juin 1881 concède à la "Compagnie générale des Chemins de fer à voie étroite" l'exploitation d'un tramway à vapeur entre l'église de Jemeppe S/M et le bas de la rue des Guillemins, à Liège. Remarquons que la raison sociale est, dès l'abord, inexacte, la ligne devant être établie, comme ses devancières liégeoises (Tramways liégeois et Est-Ouest) à l'écartement d'un mètre 435. Rapidement, d'ailleurs, la société prend le nom de Railways Economiques de Liège - Seraing et extensions, dénomination tout aussi inexacte, puisque Seraing, sis, entièrement, à l'époque, sur la rive droite, ne sera desservi, au départ de Liège, qu'en 1905. Plus exacte sera la désignation populaire de "tram vert" qui subsistera jusqu'à la conversion en autobus et supplantera celle de "tram vapeur", appliquée en bloc, par la suite, aux lignes vicinales.

Quoi qu'il en soit, les travaux de construction seront menés rondement, puisque la ligne se trouvera entièrement armée, fin avril 1882. Le lundi 1er mai, une avant-première sera offerte à diverses personnalités du monde industriel. Le 5, le Collège échevinal de Liège se verra, à son tour, offrir le traditionnel voyage d'essai. La Presse locale, tout en s'extasiant sur les commodités du nouveau mode de traction, le premier en Belgique (les premières tentatives, à Herstal, notamment, n'ayant été que des essais sans lendemain), s'étonne du retard apporté à la mise en exploitation, mettant en cause le peu d'empressement apporté par le Département des travaux publics à donner le feu vert. Il semble cependant que, ce dernier obtenu aux environs du 21 mai, un service provisoire ait été établi, pour la mise en condition du personnel et du public, sans horaire fixe et avec de longs stationnements des trains (parfois vingt-cinq minutes), au terminus du carrefour Blondin. L'exploitation deviendra effective le 1er juin, avec service "au quart d'heure" et temps de parcours de trente-cinq minutes. Outre la locomotive, les trains comportent trois voitures, composition qui sera, pratiquement, immuable. Les prix sont fixés comme suit : Liège - Jemeppe, 35 centimes, Pont de Seraing, 30, Tilleur Eglise, 25 centimes, Petit-Bourgoigne (Sclessin) 20 centimes.

La compagnie des bateaux à vapeur, directement concernée, va immédiatement réagir en instaurant un service "accélééré", à la demi-heure, avec temps de parcours de la Fonderie des Canons au Pont de Seraing en une "petite heure" ce qui, compte tenu de la durée de l'éclusement à l'Evêché, donne une vitesse sensiblement égale à celle du tram, sur le parcours commun.

L'émulation aidant, le Nord-belge va, lui aussi, s'en mêler, en organisant, à l'instar du Liège-Maastricht, un service de "trains-tramways" avec des moyens assez primitifs d'ailleurs, au départ. Il s'en suivra, paraît-il, des matches de vitesse entre convois des deux exploitations, dans la campagne de Sclessin, soit entre Fragnée et le Petit-Bourgogne, là où la ligne 125 longe la chaussée Liège-Huy.

La ligne est à voie unique, sur tout le parcours (7 Km 800 environ) avec évitements tous les 500 mètres, approximativement, et arrêts intermédiaires, signalés par des poteaux. La voie est d'un système nouveau dit "Marsillon" en l'occurrence deux rails Vignole ordinaires, reliés par fourrures et boulons, laissant une gorge de 25 mm., le tout posé sur traverses en chêne.

Sur le territoire de la ville, le tram à vapeur suit la rue de Fragnée, côté gauche, pour atteindre son terminus sur le terre-plein de l'avenue Blondin, côté pair. Ce tracé a imposé l'abattage d'une rangée d'arbres, mutilation qui fera un certain bruit, à l'époque (il s'est trouvé des écologistes de tout temps!), et se remarquera jusqu'en ces dernières années, les arbustes replantés à la dépose n'ayant jamais rejoint, en croissance, leurs aînés.

Un urinoir en béton, destiné, sans doute, aux commodités du personnel, et affectant, pudiquement, la forme d'un tronc d'arbre, servait en quelque sorte, de butoir terminal, pratique qui ne restera pas unique à Liège sans que l'on ait jamais eu à enregistrer d'accident sinon grave, tout au moins cocasse.

Le terminus de Jemeppe était installé plus simplement, à même la chaussée, à mi-chemin entre l'église et la rue de la Station, à hauteur de l'ancien hôtel communal.

La nouvelle ligne connaîtra, d'emblée, un énorme succès : les dimanches de la foire d'octobre, 1882, notamment, les trains quitteront la ville littéralement pris d'assaut, des voyageurs s'étant juchés sur les tampons, les marchepieds et même les locomotives. Certains édiles, justement alarmés, vont crier au danger, réclamant la prompte nécessité du vote d'un règlement destiné à mettre fin à semblables abus. Le nouveau tram n'avait, d'ailleurs pas attendu cette occasion pour se signaler à l'attention de façon plutôt désagréable : dès les premiers jours d'exploitation, un enfant sera tué par un convoi, à Sclessin et un vieillard, impuissant à tenir son attelage effrayé, rue de Fragnée, passera, lui aussi, de vie à trépas!

Ces malheureux incidents, évoqués au Conseil communal vont y amener, comme on dirait maintenant, des réactions en sens divers. Certains partisans du progrès, mettent ces malheurs sur le compte d'un manque d'adaptation et les admettent comme un mal nécessaire ; ils arguent, au surplus, que le frein à vapeur équipant les machines est un système absolument sûr et que la trompe d'appel dont elles sont pourvues, à défaut du sifflet, dont l'usage est réglementé, sinon prohibé constitue un avertisseur efficace. Un respectable conseiller, éminent ingénieur, bien connu dans le monde du transport (... les grands esprits ont de ces faiblesses), avance, très sérieusement, que ce n'est pas la machine elle-même qui effraye les chevaux, mais bien la traverse de tête, peinte en rouge vermillon, selon la pratique usuelle. Il suffirait de la peindre en vert, comme le reste, pour remettre les choses en ordre.

Les points de vue divergent, également, quant au bruit occasionné par le passage des convois, provoquant, selon certains, un "tapage infernal" et roulant, selon d'autres, dans un silence tel qu'il était de nature à surprendre les autres usagers, accoutumés, d'entendre, comme dans Faust " le bruit des sabots frappant le pavé". Il eût fallu s'entendre : admettons que le bruit de machine à coudre bien huilée de la locomotive ne devait pas être bien effrayant et que le matériel,

neuf, roulant, attelages bien serrés, sur une voie en bon état, ne devait pas encore produire de ferraille qui deviendra le leit-motiv des détracteurs de tramways, en Belgique et autres lieux.

Tout ceci était évoqué en séance du Conseil du 18 août 1882, alors que se discutait la demande, introduite le 23 juin de l'année précédente, soit bien avant l'ouverture de tronçon de l'avenue Blonden, de la prolongation du Liège-Jemeppe, par les quais, jusque la place Cockerill. Nonobstant l'autorisation accordée l'année suivante, le 21 mai 1883, les trains n'y arriveront que le 15 mai 1887. Un terminus provisoire dut être établi à l'entrée du quai de l'Université (Paul Van Hoegarden), en raison de travaux de construction à l'Université, circonstance d'ailleurs prévue au cahier des charges. Une seule décision avait été prise, dans l'intervalle : la mise à sens unique de la rue du Vieux Mayeur, pour parer aux collisions entre trains et attelages, rue de Fragnée.

Durant ces palabres, la société des bateaux à vapeur avait réagi en sollicitant et obtenant l'installation d'un nouveau débarcadère, en amont de la passerelle, rive gauche, soit à proximité immédiate du terminus projeté du tram. Les escaliers d'accès, inutilisés et en mauvais état sont, d'ailleurs, toujours en place. Le débarcadère lui-même était un ponton en fer, renforcé de bois, pour parer aux accostages, de forme trapézoïdale. La cale servait d'habitation et était éclairée par les petites fenêtres, dont l'alignement, peint en blanc sur fond noir de la coque évoquait les lignes de sabords de l'ancienne marine à voile.

Du fait de son extension, la ligne mesurait environ neuf kilomètres. Le nouveau parcours était à voie unique, longeant le canal de Commerce et la Meuse, avec évitements au pont de Commerce et à l'Evêché. Entre le pont de la Boverie et la place de l'Université (du XX Août) les rails étaient parallèles à ceux des Liégeois, sur une longueur de quelque 80 mètres ; le croisement, au débouché du pont, avait nécessité l'installation d'une curieuse signalisation à palettes sémaphoriques, desservie par un gardien posté en permanence, dispositif qui allait, d'ailleurs, se révéler terriblement illusoire.

De fait, le 20 octobre 1884, déjà, le Collège échevinal rappelait la société à ses obligations, l'avisant de ce que les signaux ne fonctionnaient pas. L'interpellée, par l'organe de son Administrateur-délégué, Monsieur Dupont, rétorquait, en date du 29 décembre que la carence du système était due aux circonstances atmosphériques, justifiant la mise à l'abri et du mécanisme et de l'agent préposé. Elle sollicitait, en outre, le concours actif de la police, le signaleur ne disposant pas de l'autorité nécessaire vis-à-vis des usagers.

Avec une lenteur bien administrative, les choses resteront en l'état jusqu'au 15 juin 1891, date à laquelle une délibération du Conseil communal mettra définitivement fin aux anciens errements, imposant, simplement, la présence d'un employé à poste fixe, régulant la priorité de passage des voitures des deux sociétés.

Vu la largeur des quais, il avait été possible de poser la voie, en siège spécial, à hauteur de l'Evêché, soit sur le tracé de l'ancienne concession "Guillemins-Longdoz", déposée et hors service depuis près de dix ans. Néanmoins, les Tramways liégeois ne manqueront pas d'exploiter la situation... et les usagers!, en se faisant rétroceder une redevance de cinq centimes par voyageur pour l'utilisation de leur concession, d'ou un bénéfice, pour la seule année 1891, de 26.319 frs.

La ville de Liège avait fixé à 6.000 frs la redevance à payer annuellement pour l'occupation de la voirie urbaine, préférant ce système à la perception d'un pourcentage sur les recettes.

Le dépôt "très judicieusement conçu" selon la Presse, était sis entre la Meuse et la chaussée de Huy, à l'emplacement de l'actuelle Lainière, soit joutant la Centrale électrique, en voie de disparition.

Le matériel roulant avait été fourni par la "Métallurgique" qui restera le fournisseur attitré de la société. Les voitures sortaient de la division de Nivelles, les locomotives provenaient du département de Tubize. Il y en aura au total quatorze, soit douze livrées à l'ouverture de la ligne et les deux autres à son extension vers le Centre. A deux postes de commande et tôle de protection masquant le mécanisme, elles préfiguraient les premières séries de la S.N.C.V.. Le no 13 n'était pas attribué. Le no 9 fera, en 1885, le voyage de la capitale, pour y remorquer, sur les voies des Tramways bruxellois, la reconstitution du premier convoi de chemin de fer, Bruxelles-Malines, lors des festivités commémorant le cinquantenaire du railway national.

Les voitures étaient au nombre de trente-deux, acquises également, en deux séries. Elles aussi ont inspiré la Société nationale, avec leurs six petites glaces de front et leur plateforme ouverte. Quelques-unes avaient un aspect quelque peu plus moderne, sans qu'il soit possible de savoir s'il s'agit d'une conception d'origine ou d'une transformation: trois glaces de flanc, en anse de panier, bisautées, suppression du lanterneau de toiture, plate-forme protégée par une balustrade en fer forgé (à l'instar des Vicinaux) au lieu de simples panneaux en tôle. Toutes les remorques seront incorporées au parc "électrique", sous les nos 201 à 230, deux véhicules non immatriculés servant, l'un de wagon de secours, l'autre d'"aubette" mobile pour le personnel, au terminus du Théâtre. Peut-être, l'une ou l'autre existe-t-elle encore, convertie en pavillon ou remise à outils, en quelque coin de banlieue. Un petit wagon plat, court, portant la marque de son constructeur et le millésime de 1882, converti en voiture échelle, est préservé pour le Musée des Transports.

Le matériel était muni de tampons centraux, ronds pour les machines, rectangulaires pour le matériel tracté, et de l'attelage à vis simple ; (le palonnier fera son apparition avec la traction électrique). Les remorques étaient freinées manuellement et éclairées par deux lampes à pétrole, placées diagonalement, à l'intérieur de la voiture. Il faudra là aussi, attendre l'électrification de 1905, pour leur voir appliquer le frein Westinghouse direct et l'éclairage par séries de lampes.

Dès lors, jusqu'à cette époque, le "tram à Vapeur" fera peu parler de lui, sinon à l'occasion d'accidents plus ou moins graves, mais souvent grossis. A relever, pour le folklore, une plainte des habitants du quartier du "Chaffour" (à l'emplacement de la future poste centrale) incommodés par les duos de trompe et sifflet à vapeur auxquels se livraient mécaniciens de locomotives et chauffeurs de bateau-mouches, au terminus de la Passerelle. La seule modification apportée au matériel consistera, à la fin du siècle, en la pose de paravents vitrés à l'avant et l'arrière des machines, à l'instar des Vicinaux!

A l'invitation de l'administration communale, des kiosques à journaux-salles d'attente, en profilés et vitrages seront érigés à l'Evêché, au Pont de Commerce et au Petit-Paradis.

D'ailleurs, justifiant sa raison sociale... "et Extensions", la société s'intéressera, une des premières, à la création du réseau vicinal, obtenant l'affermage de nombreuses lignes ou groupes de lignes, notamment Anvers-Oostmalle-Turnhout, le réseau du Littoral et l'étoile de Maastricht.

Et, ayant attendu, prudemment, le résultat des travaux entrepris dans les grandes villes, en vue de l'adoption de la traction électrique

elle n'abandonnera la vapeur qu'en 1905, profitant ainsi de l'expérience acquise. Les trains pourront dès lors, atteindre la place du Théâtre (République Française), terminus longtemps convoité, et, à la faveur de la reconstruction du pont Cantilever de Seraing, se relier au réseau sérésien et justifier, ainsi, son appellation d'origine.

Et pour terminer sur une note réconfortante, relevons la distinction honorifique décernée, le 25 juillet 1900, au nommé Humblet, Pierre-François, machiniste, pour s'être dévoué, les 10 octobre 1896 et 16 avril 1899, pour sauver un homme et un enfant en passe d'être écrasés par le tram à vapeur.

© "Un centenaire célèbre - le tram à vapeur Liège-Seraing" : article sous copyright : tous droits de reproduction en tout ou en partie sont strictement réservés. GTF asbl.

Avis très important aux modélistes.

Il ne reste plus que quelques locomotives vicinales type 18 en laiton à l'échelle H0.

Pour description et commande, reportez-vous au no 19 de Trans-fer. Toutefois les frais de port sont portés à 120F, soit :

10910 + 120 = 11030F

étranger : + 160F

Anciens numéros de Trans-fer.

Quelques anciens numéros viennent d'être retrouvés :

4 - 9 - 14 - 15 : 35 FB

1) et 16 (usagés) : 30 FB

Commande par envoi de la somme correspondante en timbres-poste à GTF, asbl, BP191, 4000 Liège 1.

Le savez-vous ?

La STIL met en vente une série de cartes-vues relative au matériel roulant ancien : tramways, trolleybus et même autobus. Adressez-vous à la Maison de la STIL, Rue Sainte Gangulfe à Liège (près de la place République française).

Connaissez-vous l'amicale des loisirs du Cheminot, asbl ALC ?

Celle-ci organise des séjours individuels et des voyages en groupes en train, car et avion à des prix très étudiés vers l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, la France, l'Italie, la Hollande, la Yougoslavie, la Grande-Bretagne, la Suisse et la Hongrie.

Un catalogue de 56 pages avec photos vous donnera un aperçu des vacances organisées. Vous l'obtiendrez en écrivant au siège central : rue du cerisier, 4, 6100 Charleroi.

Des excursions d'un jour sont également organisées par les sections régionales.

les touristiques

Chemin de fer à vapeur des 3 vallées - CFV3V.

Il a enregistré 21.415 voyageurs payants en 1981.

3142 km ont été parcourus en traction vapeur et 7494 en traction diesel (HL)

L'association vient d'enrichir son matériel de 5 nouveaux véhicules dont 2 wagons de marchandises ; ces wagons seront affectés au service de la voie et marchandises (amenée vers Mariembourg du bois coupé en ligne par exemple).

Les personnes qui peuvent donner les numéros de ces wagons et voitures lorsqu'ils circulaient en service commercial adresseront les renseignements à JM Warzée, 33, Rue de Gembloux, 5002 Namur ; le CFV3V les en remercie d'avance.

- 1) wagon marchandises couvert 2 essieux
brigade 3E no 947-312
TKN 233
- 2) voiture GCI 3 essieux sans plate-forme
avec frein à commande manuelle intérieure
brigade 3E no 947-311
constructeur : "La Brugeoise" 1925
- 3) voiture GCI 3 essieux avec plate-forme et commande frein à main sur
plate-forme
brigade 3E no 947-310
- 4) fourgon GCI tôlé - 3 essieux avec plate-forme
frein manuel commande intérieure (dans compartiment gardes)
brigade 3E no 947-309
constructeur : "S.A. La Construction Manage-Belgique" 1920
- 5) wagon marchandises couvert à 3 essieux - boîtes de 1928 avec petite
plate-forme (sur laquelle existait une commande de frein manuel = à
remonter =)
ex SNCB 3088 9432227-7
service 943-303.

(JMW)

Le CFV3V vient de céder temporairement ou définitivement (?) les trois voitures ex-prussiennes et ex-SNCB n° 53688, 53123 et 53451. Celles-ci ont quitté le réseau le 28 mars 1982 de grand matin. L'inventaire du matériel CFV3V que nous avons publié dans Trans-Fer hors série "En chemin de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse" doit être modifié en conséquence. La diversité du matériel remorqué de ce réseau s'en trouve ainsi assez inexplicablement réduite.

Au cours du 1er trimestre 1982, le CFV3V a poursuivi activement l'établissement de nouvelles voies de garage derrière la remise de Mariembourg.

L.P.

Ligne des Grottes de Han (concession SNCV).

Un accident à conséquences matérielles graves a eu lieu au cours de la saison 1981.

Le premier train au départ du village s'est élancé sans vérifier la position de l'aiguille d'accès au dépôt (prise en pointe) : il est allé emboutir une rame de baladeuses qui stationnaient à cet endroit.

L'autorail et plusieurs baladeuses ont été gravement endommagés.

Par ailleurs, trois des voies du dépôt ont été allongées.

H.A.

Tramway Touristique de l'Aisne.

- L'année 1981 se termine avec 13.186 voyageurs contre 13.282 en 1980.
- Sur la cour de l'atelier de Jumet (SNCV) certains auront remarqué un curieux engin. Les perspicaces auront reconnu le châssis de la machine à vapeur 1076 du TTA.
La chaudière de la même machine se trouve à l'atelier d'Andenne SNCV. Ces deux ateliers devraient procéder à la remise en ordre de ce matériel pour permettre la remise en service actif de cette machine vicinale typique.
Rappelons que le TTA en possède deux autres exemplaires no 1075 et 1000 non en ordre de marche.
- Une partie toujours plus importante du matériel roulant paraît être mis hors service pour des raisons diverses. Les engins moteurs (autorails) paraissent être particulièrement affectés par cette situation.
- La signalisation lumineuse qui assurait la sécurité des convois sur deux sections à voie unique est toujours hors service.
- Le dépôt de Burdinne de la SNCV va retrouver, après de longues années d'absence, des véhicules sur rails. Les remises ont en effet été louées par le TTA qui pense y entreposer du matériel.

(HL)

M.S.T.B. = Museumstootrein der Twee Bruggen.

Cette association s'efforce de ranimer le souvenir de la traction vapeur industrielle sur les voies du CFI dans la banlieue bruxelloise. La ligne s'étend de Pont Buda à Pont Brule (5Km). Le point de départ est situé à Vilvoorde Houtkaai (au bout de la Vlaanderenstraat). Comment rejoindre, par les transports en commun, le point de départ de la ligne touristique ?

- par chemin de fer (ligne 25) : gare de Vilvoorde.
suivre l'itinéraire : Stationplein - Stationlei - Heldenplein - Molenstraat - Vlaanderenstraat (longueur du trajet pédestre : 1400m)
- par tramway STIB no 58 : (terminus de Vilvoorde).
trajet pédestre de 600m : Grotemarkt - Vlaanderenstraat..

Durée du trajet 1h45.

Matériel : 1 locô Tubize (1910), 1 voiture panoramique 2 essieux ex DR (1928) - un engin pousseur à essence, une voiture type 1ère classe, 2 wagons.

Circulation les dimanches et jours fériés de Pâques à fin septembre.

Départs à 14.15 - 15.00 - 16.00 - 17.00

Le MSTB organise du 11 avril au 31 mai 1982 dans le wagon buffet une exposition donnant un aperçu de toutes les lignes ferroviaires-musées de Belgique.

(HA)

Chemins de fer touristiques étrangers.

Il nous paraît intéressant de signaler à nos lecteurs l'existence du Chemin de fer touristique du Vermandois dont le point de départ est situé à Saint-Quentin (France) sur les lignes de chemin de fer Bruxelles Paris et Liège Paris. On y trouvera en particulier un ancien autorail SNCF, circulant sur une ligne départementale française !

Nouveaux projets de chemins de fer touristiques.

- Le journal " Le Soir " du 21.02.82 évoque la possibilité de réexploitation touristique de la ligne 150 entre Anhée (!!) et Ermeton sur Biert dans la vallée de la Molineée.
Le tronçon Anhée-Warnant étant toujours exploité en services marchandises, nous croyons qu'il est plus réaliste de ne retenir que le tronçon Warnant (Haut le Wastia) - Ermeton pour une exploitation par autorails touristiques.
Cette initiative prend sa source dans la mise en valeur du potentiel touristique de la vallée (Monastère, abbaye, musée de la nature, village artisanal, château, mines...)
Une asbl a été créée pour réaliser pratiquement cette initiative : elle porte le nom de " Molineée par rail ".
- (LP)
- A Sprimont, création d'une ligne touristique à voie étroite (60mm) sur l'assiette de l'ancienne ligne vicinale Poulseur- Sprimont-Trooz, en fait sur la section Sprimont - Trooz entre Damre et l'autoroute E9. Cette ligne a déjà fonctionné à écartement plus étroit et à l'état embryonnaire en août 1981. Une asbl est en cours de constitution.
- (HA)

UN NOUVEAU TRAIN TOURISTIQUE EN BELGIQUE ?

L'année passée a vu la naissance d'une nouvelle association dénommée "ITZ", c-à-d "Train Touristique de Zolder". Elle s'est fixée pour but la création d'une ligne de chemin de fer touristique dans la province du Limbourg.

Il existe en effet, pour les besoins du charbonnage de Zolder, une ligne industrielle privée à voie normale de 9 km de long qui relie le siège d'extraction au port charbonnier situé sur le canal Albert à Lummen, au lieu-dit "GENENBOS".

La particularité de la ligne est d'être en remblai sur toute la longueur; elle franchit ainsi la ligne SNCB n°15 Anvers - Hasselt sans croisement à niveau ...

De plus, elle est l'une des rares lignes privées belges à avoir été électrifiée (en 600 v continu) et -fait plus rare encore- dont l'exploitation électrique a cessé au profit de la traction diesel ! Seuls subsistent encore ça et là quelques poteaux-supports de caténaire ...

Cette ligne serait donc exploitée touristiquement les samedis et dimanches, en traction diesel et vapeur. Un parc moteur assez varié est d'ores et déjà prêt.

L'exploitation de la ligne serait combinée avec la visite guidée des installations de surface et souterraines du charbonnage. Plus tard viendra s'ajouter un service de navette par bateau (!) entre Hasselt et Genenbos...

L'inauguration est prévue le samedi 29 mai 1982 (Pentecôte) à 14 h.

Rixi - 03/82

Froissy-Dompierre

La saison 1982 du chemin de fer démarrera dès le week-end de Pâques : les trains réguliers rouleront les 11 et 12 avril, puis chaque dimanche après-midi. Jusqu'au 14 juillet, les départs de Froissy (2 km au sud de Bray sur Somme) sont cadencés à "l'heure plus 15" à compter de 14h15 (5 départs), puis le service du dimanche sera renforcé.

Les principaux travaux de l'hiver ont porté sur le confort des voitures voyageurs (une majorité d'entre elles est maintenant équipée de vitres) et sur la révision du locotracteur Billard T75D102.

DES TRAINS MINIATURES DANS LE PARC COMMUNAL DE TURNHOUT !

Au cours de l'été 1981, une attraction exceptionnelle attirait la foule des curieux à la plaine de jeu du parc communal à Turnhout.

Nes enfants -et leurs parents-! pouvaient voyager en wagons découverts, tractés par une locomotive à vapeur, sur un petit circuit de démonstration établi dans le parc. L'expérience fut à ce point concluante qu'il fut décidé d'aller plus loin.

LES PLANS POUR 1982

Une nouvelle association, la "STOOMGROEP TURNHOUT", (= Groupe vapeur de Turnhout) a été récemment fondée dans le but de créer le PREMIER CHEMIN DE FER PUBLIC MINIATURE de Belgique.

Etabli à demeure dans le parc communal, le réseau long de 600 m de voies verrait circuler des trains tractés par une authentique locomotive à vapeur remorquant 5 wagons offrants 50 places assises chacun.

Presque tout reste à faire : la voie, la gare, la remise, les aménagements des abords du circuit.

OUVERTURE DU NOUVEAU CIRCUIT

Elle est prévue le samedi 15 mai 82 à 14.00 h. Elle sera émaillée de festivités, ainsi que d'attractions rares : plusieurs locomotives sont déjà annoncées ainsi que l'exposition de machines et de tracteurs à vapeur !

Un rendez-vous à ne pas manquer !

RIXI

A propos du projet d'exploitation touristique de la ligne 62 par le BVS

Le point de la situation (extrait de BVS-Info n° 36, mars 82)

"Dès le début des pourparlers avec la SNCB et le Ministère des Communications, il s'est avéré que le noeud du problème se situait à Torhout, où subsistent trois ponts en maçonnerie sur la tranchée de Wijnendaele, datant de 1868 et construits par la "Cie du Chemin de Fer d'Ostende à Armentières", première concessionnaire de la ligne. L'état de ces ouvrages d'art à entraîné une limitation du poids autorisé, ce qui cause pas mal d'ennuis aux riverains. Une solution pourrait être le remplacement d'un de ces ponts par un passage à niveau, la réfection d'un autre, ce qui permettrait de conserver le troisième pour une circulation légère. Mais, personne n'est friand de supporter les frais de pareille opération : la ville de Torhout verrait d'un bon oeil la disparition de ces obstacles, à quelques mois des élections communales, et la SNCB ne souhaite pas engager de frais pour une ligne qu'elle abandonne. L'ASBL qui se propose d'exploiter la ligne désire à tout prix maintenir un raccordement au réseau de la SNCB, mais n'a évidemment pas les moyens... Les difficultés rencontrées rendent impossible le transfert de la ligne, ce qui hypothèque de plus en plus une exploitation en 1982. Affaire à suivre..."

** Corrections ou compléments à des articles parus dans des "Trans-fer" **
** précédents. **

No 20 - Novembre 81 - page 54 - Transports urbains - Nouvelles de la STIB

Cet article est dû à F.G. Maral, nous le prions de nous excuser pour cet oubli.

- Dossier "Les rames réversibles"

M. R.H. de Bruxelles rappelle qu'il faudrait ajouter dans l'historique des rames réversibles belges la desserte en réversibilité de la ligne 125A Liège (Longdoz) - Flémalle (Hte) par la Compagnie du Nord Belge de 1932 à 1940 par machines à vapeur type "Révolver" 53, 61 et 63, munies d'un dispositif de réversibilité pneumatique.

Matériel néerlandais entrant dans la composition des rames réversibles "Benelux" (page 29). Un lecteur d'Alost nous transmet les caractéristiques du matériel des Nederlandse Spoorwegen qui a été adapté pour ce service, d'après van WIJK-JURRIANSE, De stalen getrokken rijtuigen der Nederlandse Spoorwegen (éditions WYT, Rotterdam)

1. Voitures NS B 11

Construites en 1966 chez Werkspoor
Numéros d'origine : B 4101-4124
Numéros UIC : 50 84 21 30 401-428 (les 9/10 et 19/20 non attribués)
Transformées : 50 84 21 30 401-425 (soit 20 voitures, la 423 ayant été réformée en 1970)
Nouvelle numérotation : 50 84 21 30 451-474 (les 59/60 en 69/70 non attribués, 424 devenant 473 et 425 devenant 474).

2. Voitures NS DRS

Construites en 1951 chez Beynes
Numéros d'origine : WRD 7651-7660
Numéros UIC : 51 84 87 40 101-112 (les 9/10 non attribués)
Transformées :

ancien numéros	date	nouvelle numérotation
51 84 87 40 101-1	2.74	61 84 87 38 101-3
102-9	6.74	102-1
103-7	7.74	103-9
104-5	2.74	104-7
106-0	5.74	105-4
107-8	5.74	106-2
108-6	5.74	107-0
112-8	11.73	108-8

3. Quelques voitures postales entrent également dans la composition des rames réversibles Benelux :

Construites en 1958 chez Werkspoor
Numéros d'origine : P 7931-7943
Numéros UIC : 51 84 00 30 036-040 et 50 84 00 37 (041-043)
Transformées (dès 1974) : la 036-0 qui devient 51 84 00 30 051-4 et la 037-3 qui devient 052-2. La 051-4, réformée en 1978, a été remplacée par la 038-1 devenue 053-0

- page 27 6e alinéa 10e ligne
M. R.H. rappelle que les locomotives électriques 140.001 à 006 avaient reçu des engrenages réducteurs pour 130 km/h en 1967-68 (elles avaient été prévues à l'origine pour rouler à 140 km/h). Sous cette forme, elles avaient été renumérotées 125.101 à 106. A la renumérotation générale, les huit machines concernées étaient devenues 2515 à 1522. Elles furent transformées en machines bitension (1500/3000v) 2551 à 2558 entre le 7 janvier et le 28 juin 1974, afin d'assurer le service réversible Benelux dont question dans l'article.
- page 33 (bas)
Il n'y a pas de lampe témoin de fermeture des portes ni sur la BDx pilote, ni sur la locomotive.

No 21 - Février 82 - page 3.

- ligne 38 : Chenée - Battice - Montzen : il est essentiel de préciser que les travaux de voie évoqués ne concernent que la section Chenée - Battice. La section restante Battice - Montzen est toujours hors service.
- La Vennbahn et les lignes adjacentes :
Le voyage du 11 avril a été organisé par la SNCB avec la collaboration du GTF.
Le voyage du vendredi 29 mai Liège-Trois-Ponts-Losheimergraben-Welkenraedt a été organisé par le GTF. Notre association a également mis sur pied un voyage réservé en rame remorquée le 23.05.81 : Malmédy - Losheimergraben et retour.
La dernière ligne de cet article étant illisible, nous la reprenons :
" Mais vu certaines limitations de vitesse à 20 km/h imposées par la SNCB sur certaines sections, le train aurait mis plus de 4 heures pour arriver à destination. on espère concrétiser le projet en 1983!"
- No 21 - Février 82 - page 32 - Nouvelles de la SNCV.

Le dernier paragraphe de cette page est sans objet, en effet comme indiqué plus haut dans cet article sous la rubrique ligne 90, les travaux de ligne aérienne et de voie ne sont pas terminés comme l'auteur du dernier paragraphe semblait le faire supposer.

Locomotives à vapeur prises de guerre 1944-46.
Tableau TRANS-FER 21, p. 25 et 26.

Fautes de copie, défaut de collationnement.

HL	Il y a	Il faut
2900	5324 Brsl	Brsl (Breslau)
9012	5402 Stat	Stet (Stettin)
Renvoi K	1-050-8-784	1-050 B 784 (avec "B" de Bernard)

No Hors série - Avril 1981 - "En chemin de fer dans l'entre Sambre et Meuse".

Inventaire du matériel remorqué page 45 ;

La sixième voiture G.C.I. citée n'est pas la 96675 mais bien la 96715 (rectification grâce à la vigilance de Mr R.H.)

A. nos lecteurs.

- Nous vous 'rappelons que notre périodique "Trans-fer" est réalisé avec un minimum de frais et un minimum de travail de la part des collaborateurs bénévoles. C'est parce que nous voulons avoir le minimum de contraintes - parce que nous avons un temps limité à y consacrer - que nous n'agrafons pas la revue, que très souvent nous photocopions des textes que nous obtenons à des sources diverses, que nous donnons des nouvelles brèves.
Nous pensons en effet qu'il est plus important d'obtenir des nouvelles fraîches que de lire de grands articles sur un sujet dépassé.
- Occasionnellement, certains lecteurs constatent l'une ou l'autre erreur dans les informations que nous transmettons. Nous ne saurions trop les encourager à nous communiquer leurs rectifications. Nous nous efforçons de nous adresser aux meilleures sources, mais nous ne sommes pas à l'abri d'erreurs, d'interprétation, de compréhension ou autres. Pourquoi ne pas faire profiter les autres lecteurs de vos expériences particulières plutôt que de laisser subsister des inexactitudes. Un petit mot bref suffit à notre adresse.

(H.A.)

- Nous sommes toujours demandeurs de nouvelles fraîches relatives aux transports ferrés de toutes les régions de Belgique (trains ou trams). Vous en connaissez certainement que nous ne connaissons pas ; pourquoi ne pas en faire profiter tous les membres. Avez-vous déjà réfléchi à ce qui se passerait si quelques uns ne rassemblaient pas leurs découvertes !
Il suffit de "jeter" quelques lignes sur un morceau de papier, de le dater et de nous l'expédier.
- Si vous décidez de nous écrire, prenez la peine d'indiquer votre nom et adresse complète. Ne faites pas comme ce Monsieur de Kapellen qui nous commande un ancien numéro de Trans-fer. Nous n'avons pu lui répondre, la signature de la lettre est illisible. Seule l'enveloppe porte la rue et la commune, le tout étant altéré par les manipulations postales....
- Une série de numéros 21 de Trans-fer ont été expédié avec un double feuillet de pages 3/4 - 37/38 avec comme corrolaire un autre feuillet ... manquant. Nous prions nos lecteurs de nous excuser pour ce désagrément.
- Quelques membres se sont inquiétés du fait que l'étiquette-adresse du no 21 de Trans-fer portait un autre numéro que celui figurant sur la carte de membre. Il s'agit en fait d'un mauvais réglage de l'imprimante ordinateur, le numéro ayant été décalé et de ce fait passant d'une étiquette sur l'autre. Seul le numéro figurant sur la carte de membre est correct.
- Attention aux changements d'adresse. Lors de chaque expédition de notre revue, nous recevons des " retours " avec la mention " parti sans laisser d'adresse".
Il vous incombe de nous signaler votre changement d'adresse en nous demandant une nouvelle fiche et en joignant deux timbres-poste lettre pour la réponse. Ne pas satisfaire à cette formalité, destinée à nous faciliter la tâche entraîne des mécomptes.
Et ne perdez pas de vue qu'il nous est impossible de réagir immédiatement. Nous avons presque toujours un jeu d'étiquettes prêt d'avance. Dès lors, faites transférer tout votre courrier pendant 1 à 2 trimestres : adressez-vous à votre bureau de poste.

Sommaire

Un numéro 69 coïncidant avec le 1er avril nous vaut une "Voie Etroite" légèrement folklorique. Connaissez-vous le "Trottorail", une draine automotrice à l'usage des cantonniers, très sérieusement étudiée en 1922 par un ingénieur du PLM ? Ou les essais de graissage des boîtes à l'huile de colza et d'olive, entrepris vers 1890 par la Compagnie de l'Est ?

Parmi les sujets plus sérieux, on relève l'inauguration du chemin de fer "paysagé" du Parc départemental des Chanteraines (Hauts de Seine), l'actualité des réseaux touristiques, l'évolution du "Mongy" à Lille, et la description d'une liaison internationale "trans-Vosges" en voie métrique d'avant la guerre de 14: de Gérardmer à Münster (Alsace) par la Schlucht, en empruntant un tramway à vapeur, puis une automotrice électrique, et enfin une crémaillère pour redescendre du côté allemand (nombreuses illustrations, plans des véhicules).

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les deux mois. Le numéro: 16FF dans les principales Maisons de la Presse et . gares, ou auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens Cédex (franco: 17FF). Abonnements: 85FF (6 numéros; étranger: +10FF).

Voie étroite n°68

Revenons à ce numéro, signalé dans Trans-Fer n° 21, pour insister sur un important article de fond sur les chemins de fer à voie métrique de la Baie de la Somme (départ sur la ligne SNCF Amiens-Calais, gare de Moyelles). Après une évocation historique, l'auteur aborde l'exploitation touristique, les difficultés passées, espoirs, description de la voie, du matériel et des bâtiments.

Il s'agit d'un réseau composé de deux lignes : Cayeux-sur-Mer - St-Valéry - Moyelles et Moyelles - Le Crottoy, dont l'exploitation voyageurs fut supprimée respectivement en 1972 et 1969. On y trouve un tronçon à 4 files de rails.

Ce réseau est proche de la Belgique. L'article de 10 pages est agrémenté de nombreuses photos.

Signalons que la ligne Moyelles - St-Valéry - Cayeux desservait une râperie par embranchement particulier. Située à Lanchère, cet établissement possédait 2 locomotives à vapeur : l'un de ces engins n'était autre que la locomotive 24 Corpet-Louvet (030) conservée par le TTA. Cette machine assure depuis plusieurs années l'exclusivité de la traction vapeur sur le TTA. On espère qu'elle pourra encore le faire cette année. H.A.

LISTE DES NOUVEAUTES BELGES PRESENTEES A NURNBERG 1982.

D.J.H. : Kit de la locomotive à vapeur type 41 de la S.N.C.B.
 " " " " " " 48 de la S.N.C.B.

FLEISCHMANN: Locomotive diesel série 52 sous le n° 5201 avec livrée à large bande jaune.

Voiture Eurofima S.N.C.B. 1ère classe.

LILIPUT/DACKER: Locomotive à vapeur type 93
 Locomotive à vapeur type 64 avec petits déflecteurs.

Quelques versions supplémentaires sur base du wagon SNCB Colis.

Toute une série de versions différentes sur base d'un nouveau wagon fermé à 2 essieux type "canadien".

Véhicules de service sur base des voitures ex D.R. à bogies avec portes en bout.

Nouvelle présentation des anciennes voitures à bogies ex D.R. toiture sans lanterneau.

LIMA: Locomotive électrique CC 1805 version avec large bande jaune.

MARKLIN: locomotive à vapeur ex S 3/6 en version brun état belge sous le n° 5920. (série hors catalogue).

ROCO: Wagon à bogies à toit coulissant.

Wagon à bogies pour le transport de coils.

Wagon à bogies plat "kangourou".

(Communiqué par Jocadis, Englien)

BIBLIOGRAPHIE

Pour ceux qui souhaitent plus d'informations au sujet de la foire de Nurnberg, nous signalons le no 51 de la revue "Entrevoies" (24 pages). Ce numéro contient également la description de la réalisation à l'échelle 1/100 d'une maquette de l'ancienne gare de Welkenraedt. Commande par versement de la somme de 30FB au compte 000-0067855-52 de CFEB, rue Jardon, 4800 Verviers.

PHOTOS DE TRAMWAYS EN P.TORDEUR

Comme précédemment, les séries de photos détaillées ci-dessous s'obtiennent par versement anticipatif de 190 FB. par série, port au tarif lettre compris; veuillez virer au compte CCI-0306694-56 de P.TORDEUR, av.Royers 146, 9600 RENAIX en indiquant le ou les n° de séries demandées. Délai pour la commande: un mois après la parution de Trans-Fer; expédition environ un mois plus tard, de toute manière en dehors des périodes de congés.

15e série: la motrice n° 41011, célèbre par son n° "au sommet" au parc voyageurs des Vicinoux.

- 1) 29/12/62 rue Eloy (Spéc.)
- 2) 3/3/64 Fort Jaco (W)
- 3) 27/8/63 Vivier d'Oie (W direct)
- 4) 31/3/64 Grande Espinette (W Dernier Jour)
- 5) près La Roue, 9/4/65 (Z)
- 6) Pepingne 30/8/65 (L), 7) Pl.Roupe (L) (04/66), 8) Leerbk. (L) (04/66), 9) Dilbeek 1/4/67 (Ni), 10) Epilogue: transformation en remorque, Junet 2/12/74.

16e série: véhicules de service de la STIB

- 1) près Montgomery: croisement Dép.6 et 7 (5/11/73), puis trois états différents de la 34: 2) "standard" primitive, r.d'Enghien (17/2/69), 3) avec panto, r.de Belgrade (20/8/70), 4) autre voiture, avec autres phares, id.(10/8/71); 5) le 38 av.du Boulevard (4/6/73); services de la voie:
- 6) 46 et autres, au milieu de la r.de Birmingham (22/11/80);
- 7) ancien n°62, r.d'Enghien (24/3/69), 8) ancien 63 r.d.Birmingham (28/12/67), 9) nouv.63 bd.Gén.Jacques (4/6/73), 10) ancien 64 néanmoins repeint pl.Bara 10/12/70.

17e série: comme demandé j'aborde le Borinage et Mons.

- 1) 21/9/66 Mons bd.Britannique 2 ess.9927 "Voies"; 2) 04/63 Jemappes Grand-Route 10076/9 rebrousse; 3) 04/64 Quaregnon Central: Eugies 10368/5 barré et 10309/10; 4) idem 19/9/66 rentrée d'un Spécial; 5) idem 12/7/68 Eugies en manoeuvre avec remorques; 6) idem 04/64 l'ancien P.N. avec un 6;
- 7) Wasmes pl.E.Fauvieux Eugies 10386/5; 8) idem 10238/1 en manoeuvre 20/3/66; 9) Pâturages près pl.St.Pierre 10366/5 10) pl.St.Pierre croisement d'Eugies/5, les deux 23/5/63.

La maison d'édition Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Strassenbahn e.V. vient d'éditer un nouvel atlas (noir & blanc) reprenant la situation actuelle de tous les réseaux de tramways, métros et trolleybus d'Allemagne fédérale, avec la nomenclature du parc roulant, et les traifs en vigueur. (situation 1981)

Ce manuel (format A5) comprend 98 pages et est mis en vente au prix de 8 DM ou 8,50 florins

On peut le commander chez l'éditeur (Postfach 410167 a D-1000 Berlin 41 RFA et vraisemblablement dans les librairies spécialisées d'Allemagne et de Hollande.

Pour une commande postale, adresser son virement a Berlin West compte 4357 11-102) au nom de l'éditeur Den Haag compte 3034 732

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.



A.S.B.L.



Supplement à „Trans o Fer,, N°22.

CHEMIN DE FER

A VAPEUR

DES 3 VALLEES

STOOMTREIN DER

DRIE VALLEIEN

1982



CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES 1982
STOOMTREIN DER DRIE VALLEÏEN **Ligne-Lijn 132**

CIRCULATION DES TRAINS - VERKEERSDAGEN DER TREÏNEN

		TABLEAU TABEL ▼			TABLEAU TABEL ▼			TABLEAU TABEL ▼
AVRIL APRIL	SAM. ZAT.	10 I	JUILLET JULI	JEU. DOND.	1 I	AOUT AUGUSTUS	JEU. DOND.	12 I
	DIM. ZON.	11 III		SAM. ZAT.	3 II		SAM. ZAT.	14 II
	LUN. MAAN.	12 III		DIM. ZON.	4 IV		DIM. ZON.	15 IV
	DIM. ZON.	18 I		MAR. DÏNS	6 I		LUN. MAAN.	16 III
MAY MEI	DIM. ZON.	25 I		JEU. DOND.	8 I		MAR. DÏNS.	17 I
	SAM. ZAT.	1 III		SAM. ZAT.	10 II		JEU. DOND.	19 I
	DIM. ZON.	2 I		DIM. ZON.	11 IV		SAM. ZAT.	21 II
	SAM. ZAT.	8 I		MAR. DÏNS	13 I		DIM. ZON.	22 IV
	DIM. ZON.	9 I		JEU. DOND.	15 I		MAR. DÏNS.	24 I
	SAM. ZAT.	15 I		SAM. ZAT.	17 II		JEU. DOND.	26 I
	DIM. ZON.	16 I		DIM. ZON.	18 IV		SAM. ZAT.	28 II
	JEU. DOND.	20 III		MAR. DÏNS	20 I		DIM. ZON.	29 IV
	SAM. ZAT.	22 I		MERC. WOENS.	21 IV		MAR. DÏNS.	31 I
	DIM. ZON.	23 I		JEU. DOND.	22 I		SEPTEMBRE	SAM. ZAT.
SAM. ZAT.	29 I	SAM. ZAT.	24 II	SEPTEMBER	DIM. ZON.	5 III		
DIM. ZON.	30 III	DIM. ZON.	25 IV	SAM. ZAT.	11 I			
LUN. MAAN.	31 III	MAR. DÏNS.	27 I	DIM. ZON.	12 III			
JUIN JUNI	SAM. ZAT.	5 I	AOUT AUGUSTUS	JEU. DOND.	29 I		SAM. ZAT.	18 I
	DIM. ZON.	6 III		SAM. ZAT.	31 II		DIM. ZON.	19 I
	SAM. ZAT.	12 I		DIM. ZON.	1 IV		SAM. ZAT.	25 I
	DIM. ZON.	13 III		MAR. DÏNS.	3 I		DIM. ZON.	26 I
	SAM. ZAT.	19 I		JEU. DOND.	5 I		FESTIVAL VAPEUR STOOMFESTIVAL	
	DIM. ZON.	20 III		SAM. ZAT.	7 II			
	SAM. ZAT.	26 I		DIM. ZON.	8 IV			
DIM. ZON.	27 III	MAR. DÏNS	10 I					

TRAIN SPECIAL ECOLES : train n° 25 et 26.

SPECIALE TREÏN VOOR SCHOLEN : trein n° 25 en 26.

vendredi vrijdag 28 mai mei 82 - jeudi donderdag 17 juin juni 82

vendredi vrijdag 18 juin juni 82 - mardi dinsdag 22 juin juni 82

FESTIVAL VAPEUR : CIRCULATION NON STOP DE PLUSIEURS LOCOMOTIVES VAPEUR - VENTE DE REVUES FERROVIAIRES, DE JOUETS ET DE SOUVENIRS - EXPOSITION - BUVETTE - SNACK-BAR.

STOOMFESTIVAL : ONONDERBROKEN VERKEER VAN VERSCHIEDENE STOOMLOKOMOTIEVEN - VERKOOP VAN SPOORWEG TIJDSCHRIFTEN, VAN SPEELGOED EN VAN SOUVENIRS-TENTOONSTELLING-SNACK-BAR.



Hôtel-Restaurant
« ROLINVAUX »

Equitation

Rolinvaulisez vos week-ends

Chambres avec salle de bains.

Olloy-Sur-Viroin Tél. 060/39 90 96 et 39 91 96.



ALLER - HEEN

RETOUR - TERUG

11 TT	13 TT	19 TT	K	TRAIN n° - TREIN nr					
11.00	14.10	16.30	0	MARIEMBOURG CFVJV P ... A	↑	14	12.55	15.55	18 35
11.08	14.18	16.38	3	NISMES		11	12.47	15.47	18 27
11.17	14.27	16.47	-	A.OLLOY P		7	12.38	15.38	18 18
11.18	14.28	16.48	7SD. Olloy-rolinvaux.....	A	-	12.37	15.37	18 17
-	-	-	8	VIERVES		6	-	-	-
11.27	14.37	16.57	9	A.TREIGNES P	↓	5	12.29	15.29	18 09
11.36	14.46	17.06	14			0	12 20	15.20	18.00
						K	TT	TT	TT
				TRAIN n° - TREIN nr			12	14	20

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag

CIRCULE - RIJDT OP : mardi et jeudi du 1-7 au 31-8 ; dinsdag en donderdag van 1-7 tot 31-8-82
certains jours en avril ; sommige dagen in april.
samedi et dimanche en mai ; zaterdag en zondag in mei.
samedi en juin et septembre ; zaterdag in juni en september.

TUBORG

*World famous
Beer*

Exclusive Importer

S.A.

CAVENOR

BRUSSELS

Tél. 02 / 343.00.10

*EN DEGUSTATION DANS
NOTRE WAGON-BUVETTE*

VERKRIJGBAAR AAN
ONZE BAR-WAGEN

ALLER - HEEN

RETOUR - TERUG

ALLER - HEEN				RETOUR - TERUG						
11 TT	25 V	27 V	K	TRAIN n° - TREIN n°	14	11	7	6	5	0
11.00	14.10	16.30	0	MARIEMBOURG CFV3V P ... A	14	12.55	16.00	18.40		
11.08	14.20	16.40	3	NISMES	11	12.47	15.50	18.30		
11.17	14.30	16.50	-	A..OLLOY P	7	12.38	15.40	18.20		
11.18	14.30	16.50	7 A	-	12.37	15.40	18.20		
-	-	-	8	SD..OLLOY-rolinvaux.....	6	-	-	-		
11.27	14.40	17.00	9	VIERVES	5	12.29	15.30	18.10		
11.36	14.50	17.10	14	↓A..TREIGNES P	0	12.20	15.20	18.00		
				TRAIN n° - TREIN n°	K	TT	V	V		
					12	26	28			

TT autorail diesel - dieselmotorrijtuig.

V: traction vapeur - stoomdienst.

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.

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

POUR VOS WEEK-END

POUR VOS VACANCES D'HIVER D'ÉTÉ

QUAND VOUS EN AVEZ LE LOISIR

VENEZ VOUS REPOSER CHEZ ANDRÉ

HOTEL-RESTAURANT

Buchet André

81, Rue de la Gare — Tél. (060) 39.90.64

TREIGNES



CUISINE DU CHEF — SALLE POUR BANQUETS

PENSIÓN



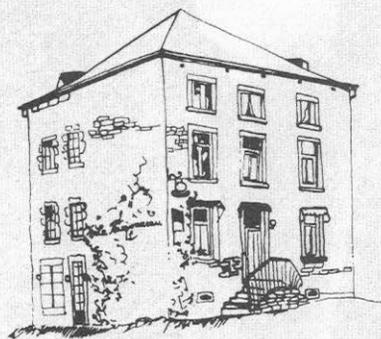
TRAIN n° - TREIN n°:		21	23	15	17	29
MARIEMBOURG CFV3V..P.....	K	V	V	TT	TT	V
NISMES.....	0	11.00	13.45	14.25	16.25	16.50
OLLOY P.....	3	11.10	13.55	14.29	16.29	17.00
	A	-	11.19	14.04	14.37	16.37
		7	11.20	14.05	14.38	16.38
Olloy-rolinvaux.....SD	8	-	-	-	-	-
VIERVES.....	9	11.30	14.15	14.43	16.43	17.20
TREIGNES P.....A	14	11.40	14.25	14.51	16.51	17.30
TRAIN n° - TREIN n°:		22	24	16	18	30
TREIGNES P.....	K	V	V	TT	TT	V
VIERVES.....	0	12.20	15.10	15.35	17.40	18.10
Olloy-rolinvaux.....SD	5	12.30	15.20	15.43	17.48	18.20
OLLOY P.....A	6	-	-	-	-	-
	7	12.40	15.29	15.50	17.55	18.29
		7	12.41	15.30	15.51	17.56
NISMES.....	11	12.51	15.40	15.59	18.04	18.40
MARIEMBOURG CFV3V..P..A	14	13.00	15.50	16.05	18.10	18.50

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

VI

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

Le Ramponneau



Restaurant

Annie & Jimmy Smid
 2, rue St Eloi
 6382 Olloy/sur Viroin
 Tel. 060/39.92.25

AUBERGE - RESTAURANT
 " AU PETIT MESNIL "

Vierves sur Viroin
 VIROINVAL
 tél: 060-399590

Salle pour 80 personnes
 Salle pour Banquet
 Menu et Carte
 Ouvert toute l'année



propriétaire: DELIZEE André

CF
3V

TARIF 1982

Par section : 25 F. (adulte) 15 F. (enfant de 4 à 12 ans)
 Aller simple : 100F. 50F.
 Aller-retour complet : 150F. 75F.
 Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes (-20% sur aller-retour)
 soit : 120F.(adulte) 60F.(enfant de 4 à 12 ans)

TRAINS SPECIAUX : (sur demande préalable: 15 jours avant l'excursion)
 toute l'année - en traction diesel: pour groupe de 50 personnes adultes (ou 100 enfants)
 soit 6.000F. minimum (réduction déduite)
 - en traction vapeur: pour groupe de 100 personnes adultes (ou 200 enfants)
 soit 12.000F. minimum (réduction déduite)

TARIEF 1982

Per sectie : 25F.(volwassenen) 15F.(kinderen van 4 tot 12 jaar)
 Enkele reis : 100 F. 50F.
 Heen en terug : 150 F. 75F.
 Groeps prijs (in normale dienst) vanaf 20 personen (- 20% op heen en terugreis)
 hetzij : 120 F.(volwassenen) 60F.(kinderen van 4 tot 12 jaar)

SPECIALE TREIN : (op aanvraag: 15 dagen vóór de excursie) gedurende gans het jaar
 - in dieseltractie : voor groepen van 50 volwassenen (of 100 kinderen)
 6.000 F. minimum (korting afgetrokken)
 - in stoomtractie : voor groepen van 100 volwassenen (of 200 kinderen)
 12.000 F. minimum (korting afgetrokken)

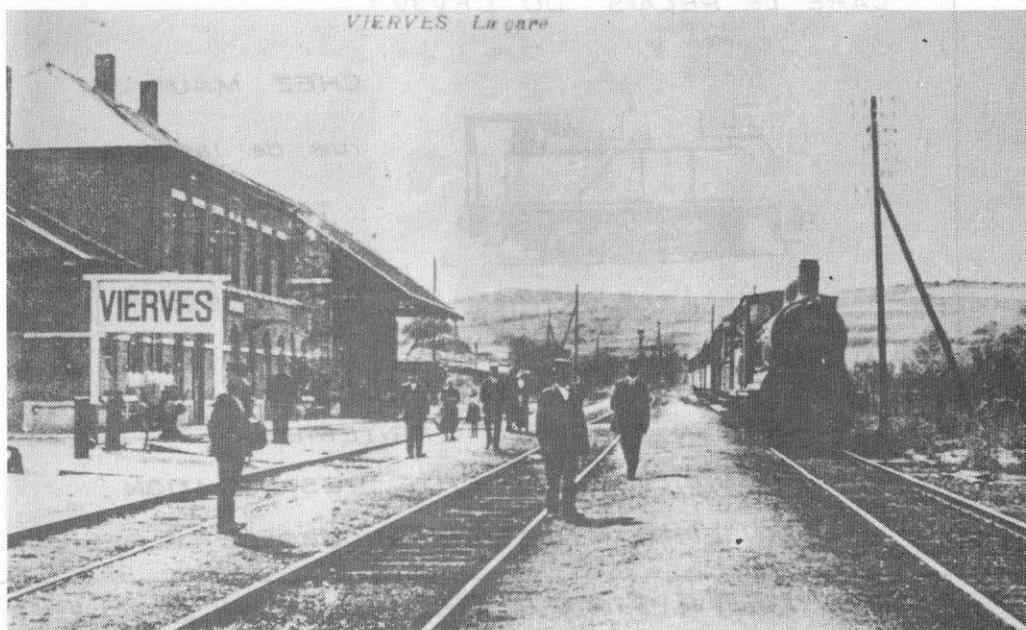
Renseignements - Réservations

Warzée Jean Marie : route de Gembloux, 33
 B-5002 Saint-Servais - NAMUR
 Tél. : (081) 71 11 22 domicile
 (081) 242414 en semaine de 9 à 17h
 Pâques Michel : 071.502057
 Ladrière Robert : 071.365772

Inlichtingen - Reservaties

(in het nederlands)
 America Marcel : Graetempoort, 32
 B-3840 BORGLOON
 Tel. : (012) 741907 thuis

Renseignements sur place : 060.399018.
 Inlichtingen ter plaatse :





EN ASSURANCES,

le bon choix c'est :

V. DEMOISY & C^{IE} S.A.
ASSUREURS - CONSEILS

depuis 1895

boulevard Tirou, 17 bⁿ 23
6000 Charleroi
tél: 071 317503

rue Deval, 17
6190 Trazegnies
tél: 071.454034

- TOUTES ASSURANCES -
- TOUTES COMPAGNIES -

... sécurité,
rendement, service !

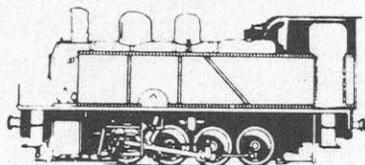


**SIÈGE RÉGIONAL
DE CHARLEROI**

boulevard Tirou, 163

Tél.: 071. 32 31 83

CAFÉ "LE RELAIS DU CFV3V"



CHEZ MAURICE

rue de la gare

TREIGNES

VIROINVAL

tél: 060. 39 90 18

- JUKE BOX
- SOUVENIRS
- CREMES GLACEES
- FRITERIE
- POSSIBILITE DE PETITE RESTAURATION
- RENSEIGNEMENTS TOURISTIQUES DE LA REGION

Ed. resp.: PAQUES M., 3, rue de la SCAVEE 6300 ACOZ - tél: 071.502057



A.S.B.L.

 Notre deuxième voyage en Belgique (!) de la saison
 en automotrice électrique sur des lignes récemment
 électrifiées et dans le port d'Anvers - 5 juin 82

Pour notre deuxième périple ferroviaire belge de la saison, auquel nous vous invitons cordialement, nous changeons de décor et d'engin de traction. En effet, c'est assez rare au GTF asbl, nous vous proposons un voyage en automotrice électrique de la SNCB : le type n'est pas encore déterminé au moment où nous mettons sous presse, mais nous choisirons évidemment l'engin disponible le plus intéressant.

Voici le programme du samedi 5 juin 1982 :

- départ de Bruxelles Midi le matin (vers 8 h 40).
- parcours des lignes suivantes :

- * 36 Bruxelles - Louvain
- * 35 Louvain - Aarschot
- * 16 Aarschot - Lier
- * 15 Lier - Anvers
- * parcours des lignes portuaires électrifiées 27A (vers faisceau Stocdra et Anvers Nord)
- * 52 Anvers (Sud) - Boom et retour
- * 53 Anvers (Sud) - St-Nicolas - Lokeren
- * 57 Lokeren - Termonde
- * 60 Termonde - Bruxelles Nord (arrivée vers 19 h 30)

L'intérêt du voyage est varié. D'un point de vue ferroviaire, les lignes 35, 16, 15, 52, 57 et 60 viennent d'être électrifiées. Certains travaux modifiant sensiblement leur aspect sont encore en cours. On y trouve divers types de signalisation mécanique et électrique (sur la ligne électrifiée 52, on trouve encore des signaux mécaniques avec anciennes cabines, à titre tout à fait provisoire). Les lignes portuaires ne sont normalement pas parcourues par des trains de voyageurs. D'un point de vue touristique, il y a la découverte de toute la région d'Anvers et de son port, vu par l'autre bout de la lorgnette.

Ce périple, d'un nombre non négligeable de kilomètres, permettra de découvrir confortablement une vaste région.

Comme d'habitude, des arrêts-photos judicieusement choisis permettront aux photographes ferroviaires d'exercer leur passe-temps favori.

A midi, nous vous proposons un repas collectif facultatif, dont l'inscription préalable est requise. Un restaurant, situé à 1600 mètres de la voie ferrée vous servira un potage, plat principal, dessert, et une boisson pour 300FB service et TVA compris.

Pour autant que le nombre de demandes soit suffisant, nous organiserons un déplacement en groupe au départ de Liège Guillemens afin de profiter du tarif préférentiel et de places réservées dans les trains réguliers. Afin de ne pas partir trop tôt de Liège, ce groupe rejoindra l'automotrice spéciale à Louvain, dans laquelle des places lui seront réservées (la section Bruxelles-Louvain, bien connue, ne demande pas d'étude spéciale...)

Prix

Il comprend le parcours en automotrice spéciale de Bruxelles Midi (matin) à Bruxelles Nord (soir), une documentation sur les lignes parcourues (remise dans le train), les frais d'organisation et la TVA.

Adulte membre du GTF ou assimilé (conjoint, enfant ou parent vivant sous le même toit)	350 FB
Adulte non membre du GTF asbl	400 FB
Enfant de moins de 14 ans	180 FB
Enfant de moins de 6 ans (participation limitée à ceux qui accompagnent leurs parents ou grands-parents, sous leur responsabilité)	gratuit
Supplément train régulier Liège - Louvain Bruxelles - Liège	210 FB

Inscription

Pour vous inscrire, il vous suffit de remplir le bulletin d'inscription ci-après et de l'envoyer dès que possible à l'adresse indiquée sur ce bulletin. Versez simultanément la somme correspondante selon le mode qui y est indiqué. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée à 10F et rédigée à vos nom et adresse : celle-ci nous permettra de vous envoyer, dans la semaine qui précède le voyage, une circulaire reprenant les derniers détails et votre billet.

Date limite des inscriptions : 28 mai. Mais n'attendez pas trop : le nombre de places est limité...

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette excursion, ce sera pour nous un encouragement à poursuivre dans cette voie.

GTF asbl

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

bulletin d'inscription

VOYAGE Région d'Anvers - 05-06-82

Bulletin à renvoyer avant le 28 mai 1982 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 10 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

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

* inscris pour le voyage du 5/6/82

inscrire le nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 350FB	_____
	Adulte non membre à 400FB	_____
	Enfant - de 1.4 ans à 180FB	_____
	Enfant - de 6 ans	gratuit
	.Dîner à 300FB	_____
	.Supplément Liège-Louvain Bruxelles-Liège à 210FB	_____

TOTAL → _____

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



* Dernière minute *

Au moment de mettre sous presse, les nouvelles suivantes nous sont parvenues :

SNCB - groupe de Liège

- Plusieurs personnes se sont émus de travaux entrepris par la SNCB sur la section hors service Battice-Montzen de la ligne 38. Selon des renseignements pris à bonne source, le service de la voie de la SNCB y a procédé à un entretien "anodin" : il s'agit surtout du remplacement de certaines traverses trop abîmées. Mais (hélas), il ne faut voir dans ces menus travaux aucune perspective prévisible de remise en état en profondeur, ou de remise en service. La ligne est déjà retournée à sa léthargie...
- le 3 mai 1982 à 0h00, le groupe de Liège annonce la mise sous tension de :
 - ligne 24 : Glons - Visé (Haut)
 - lignes 24/1 et 24/2 : Visé (Haut) - Visé (Bas)
 - ligne 34 : Glons - *Liers*
 - ligne 40 : Bressoux - Visé (Bas)

P.A.

- ligne 45A Wévercé - Losheimergraben : nous annonçons dans le corps de Trans-Fer des travaux de renouvellement de la voie sur cette ligne. Une décision de H. De Croo, ministre des Communications, vient d'annuler ces travaux pourtant prévus et approuvés par le Conseil d'Administration de la SNCB !

H.A. (26.04.82)

SNCV

Nous confirmons la suppression de l'exploitation par tramways de la boucle de Jumet n°85/86 dans la région de Charleroi. Dernier jour des tramways le 22 mai 82. Le 23, exploitation par ... ce que vous savez.

Et pour terminer....

... une déclaration du Ministre De Croo !

Dans une récente interview accordée à l'hebdomadaire d'affaires Trends, le Ministre se dit convaincu de la nécessité d'une réforme de la SNCB. La remise au jour du plan "Intercités" est très sérieusement étudiée. Toutefois, il ajoute que, étant homme politique, ceci ne peut se faire qu'après octobre 1982 (Ndlr : élections communales...). Il s'est enfin déclaré hostile à une fusion SNCB-SNCV.

H.A.

Bibliographie POSTER SNCV

La SNCV vient d'éditer un poster représentant un dessin de la nouvelle motrice marticulée mise en service à la Côte et à Charleroi (70x50 cm).

Prix : 80FB si vous vous déplacez au Service Commercial et Relations Publiques de la SNCV, rue de la Science 14 à 1040 Bruxelles

100FB (envoi en Belgique ou à l'étranger) si vous commandez au CCP 000-0003227-26 de la SNCV. Mentionnez "poster de la part du GTF"