

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 23

JUILLET 1982

PRIX : 50FB

BULLETIN DU GTF asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Nouvelles de la SNCB	
La SNCB au 23-5-82	3
Haaselt-Liège, Hasselt-Visé et Visé-Liège électrifiés	4
Denderleeuw-Zottegem sous caténaires	10
réorganisation des services sur la ligne 132	13
circulation des trains	16
nouveau plan de restructuration à la SNCB	21
nouvelles diverses	44
le point sur le matériel moteur	46
trains spéciaux-circulations exceptionnelles	51
incidents-accidents	52
décisions du conseil d'administration	54
Nouvelles de la SNCV	56
groupe du Hainaut	63
groupe des Deux Flandres	65
Les Touristiques	

Supplément 1 : quatrième voyage de la saison : Venmbahu
 Supplément 2 : cinquième voyage de la saison : Beloeil-
 Ardennes Flamandes

Nouvelle édition : Trans-Fer hors série "Histoire des moyens
 de Transport dans la vallée de l'Ourthe : voir Page 27

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, R.L.M., M. Lanbou
 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 1.

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

LA SNCB ³ AU 23.5.82

Les mesures de modernisation par l'électrification progressive des lignes diésélisées continuent à apparaître dans le rubrique "Nouveau" page 26 du nouvel indicateur officiel de la SNCB pour l'exercice 1982/83 qui prend cours au 23 mai.

On nous annonce par exemple la mise en service d'automotrices sur la ligne 34 Hasselt-Liège, sur le tronçon Denderleeuw-Zottegem de la ligne 89 et l'amélioration du service sur la ligne 132 de Charleroi à Mariembourg.

L'électrification de la ligne 40 Liège-Visé, également en service depuis le 23 mai est passée sous silence, puisqu'aucune mesure n'a été prise pour l'aménagement des quais dans les gares intermédiaires afin d'y organiser un service omnibus beaucoup plus rapide que la liaison actuelle par autobus, qui est d'autant plus inutile qu'elle est entièrement parallèle à la voie. Citons également dans la même région l'électrification du tronçon Tongres-Visé de la ligne 24 pour trains de marchandises, ce qui permettra l'acheminement des trains de minerais de Kinkempois à Anvers en traction électrique continue, sans empiéter sur la ligne 36 surchargée par le trafic voyageurs.

Si, sur la ligne 89, un service omnibus est organisé en cadence (toutes les heures), par contre l'électrification de la ligne 34 n'a apporté aucune modification dans les horaires. Nous aurions pu croire que c'était l'occasion de prolonger vers Liège les trains rapides Anvers-Hasselt, en créant ainsi une nouvelle liaison directe entre les deux métropoles belges. Il s'agit peut-être d'une pénurie de matériel qui doit être comblée, comme on le sait par la mise en ligne toute prochaine des nouvelles automotrices (break) de la série 300 et l'utilisation complète des nouvelles locos type 27.

Malheureusement toutes ces innovations sont fortement compromises par les mesures d'économie imposées par le Ministère.

A la lecture des nouveautés annoncées, l'on se rend compte que ce texte a été rédigé dans l'ignorance de ces mesures impopulaires.

Sinon, pourquoi avoir annoncé que le nombre de trains était augmenté sur la ligne 132, alors que le nouvel indicateur en annonce la suppression complète le dimanche?

Cette restriction était tellement aberrante qu'un premier supplément annonça le rétablissement de 8 trains cadencés toutes les deux heures. Sinon, comment promouvoir le tourisme dans la "botte" du Hainaut si l'on enlève aux touristes toute possibilité d'y accéder?

Et quelles contradictions avec, d'autre part, les annonces parsemées tout au long de l'indicateur pour faire connaître les liaisons intéressantes vers la Côte ou les Ardennes!

Quant aux mesures "locales" qui consistent à supprimer par-ci par-là quelques trains le samedi ou le dimanche, l'on peut se poser la question de savoir dans quelle mesure vont s'élever les économies réalisées, s'il appert que dans un certain nombre de cas, il faut recourir à la mise en ligne de parcours à vide pour disposer du matériel le lundi matin?

Nous nous demandons sur quelle base tel train plutôt que tel autre a été radié du service. Certes, les derniers départs du dimanche ne rassemblent pas les foules, mais ils constituaient pour certaines classes de citoyens, le seul moyen de passer la soirée en ville.

S'il était indispensable et inévitable de procéder à des coupes sombres, pourquoi ne pas avoir choisi le nombre de kilomètres-trains à économiser vers les onze heures du matin ou vers les quatre heures de l'après-midi, lorsque les usagers sont rendus à destination ou loins d'être prêts à rentrer à leur domicile?

Comment les Ardennais de la Province de Liège pourront-ils encore, en été, aller passer "un beau jour" à la côte, s'il faut qu'ils quittent Ostende avant 19 heures?

Ces mesures restrictives, prises, dirait-on, en catastrophe, devraient être redressées au plus vite, si possible pour les horaires d'hiver 82 sinon la SNCB risque de perdre auprès de sa clientèle, l'image de marque qu'elle s'efforce d'améliorer d'année en année, et nous serions parmi les premiers à en être contrits.

HÄSSELT - LIERS - LIEGE ET HASSELT - VISÉ - LIÈGE

SOUS CATÉNAIRE À PARTIR DU 23 MAI 1982

Par la loi de 1834, le Pouvoir Législatif approuva l'établissement en Belgique de deux grands axes ferroviaires, allant d'est en ouest et du nord au sud.

En 1843, la frontière allemande fut atteinte lorsque la ligne reliant Liège à la Prusse fut achevée. Elle avait rendu nécessaire le creusement de 20 tunnels et la construction de nombreux ponts dont celui de Dolhain comptant vingt arches de dix mètres.

La construction de ces lignes fut financée par l'Etat Belge, ce qui représentait une lourde charge financière pour la jeune nation.

Les milieux industriels connaissaient à cette époque un rapide épanouissement. Très vite ils témoignèrent de beaucoup d'intérêt pour le mode de transport révolutionnaire que représentait le chemin de fer. De toutes parts, des demandes visant à obtenir des concessions pour l'établissement de lignes privées furent introduites auprès du Gouvernement. Celui-ci y répondit favorablement et une première concession fut accordée en 1842. Dès cet instant, les choses se précipitèrent. La structure embryonnaire du premier réseau ferroviaire du continent européen se développa rapidement pour constituer, telle une toile d'araignée, le réseau le plus dense du monde.

Les lignes de chemin de fer de la partie nord-est du pays furent créées de cette manière par des compagnies privées. Une première concession fut accordée en 1853 à la Compagnie Néerlandaise de Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht pour la création d'une ligne reliant Hasselt à la frontière hollandaise-belge. La compagnie fut enregistrée en Belgique sous le nom de "Cie du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht".

La ligne devait constituer un des chaînons de la liaison directe entre le port d'Anvers et la Rhénanie. En 1856, le tronçon Hasselt - Munsterbilzen - Lanaeken - frontière hollandaise fut mis en exploitation.

Un second concessionnaire commença de manière plus modeste en sollicitant une concession pour une ligne de chemin de fer de 11 km devant relier Tongres et Bilzen. Elle fut accordée en 1861 à la Société des Chemins de fer Liégeois - Limbourgeois et réalisée en 1862. Entretemps la même société avait obtenu une concession complémentaire pour le prolongement de sa "mini" ligne de Tongres à Ans via Glons avec un embranchement de Liers à Liège Vivegnis.

La construction de cette ligne se fit à vitesse accélérée puisque déjà en 1864 les trains circulaient entre Ans et Bilzen et un an plus tard vers Liège via Liers. Afin de promouvoir la fluidification des transports, les deux concessionnaires : "Compagnies du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht" et la "Société des Chemins de fer Liégeois - Limbourgeois" obtinrent une concession pour l'établissement en commun d'une liaison ferroviaire entre Hasselt et la frontière hollandaise et la ligne Bilzen - Ans - Liège. Ainsi, les chefs-lieux des provinces de Liège et du Limbourg furent reliés directement par le rail.

La liaison Liège - Maestricht fut construite par la Compagnie des "Chemins de fer de Liège à Maestricht" et extensions. Elle fut mise en service en 1861 et reprise par les chemins de fer de l'Etat en 1978.

C'est quasi une ironie du sort que d'écrire que la création de la ligne Tongres - Visé - Gemmenich - Montzen, d'une longueur d'environ 50 kilomètres, est un cadeau de guerre. La ligne fut créée, en effet, par l'occupant allemand entre 1915 et 1917 essentiellement par des prisonniers de guerre russes. Les nombreuses tombes, tout le long de la ligne, sont autant de souvenirs de malheureuses victimes qui perdirent la vie lors de sa création.

La nature accidentée du sol et les circonstances particulièrement difficiles pour l'époque firent de cette entreprise une tâche particulièrement lourde. Le viaduc de Moresnet, d'une longueur de 1300 m et d'une hauteur de 68 m, constitue encore toujours un des ouvrages d'art les plus imposants du réseau ferroviaire belge.

Les trois relations internationales créées de la sorte (Hasselt - Maestricht - Liège - Maestricht et Hasselt - Montzen - Aix-la-Chapelle) connurent des fortunes diverses. La ligne vers Aix via Montzen s'est muée en artère principale pour les relations ferroviaires entre la région portuaire anversoise et la Rhénanie et la Ruhr. A Montzen, on trouve une des plus grandes gares de formation du réseau. Sur la liaison Hasselt - Maestricht il y a encore un trafic "marchandises" limité. Elle fait l'objet d'une étude internationale pour la réalisation d'une liaison rapide entre Anvers et l'Allemagne par Hasselt et Maestricht. Sur la liaison Liège - Maestricht, un service cadencé a été instauré. Moyennant changement de train à Maestricht, la liaison avec le service "Intercity" des chemins de fer néerlandais est assurée.

Le 23 mai 1982, ce n'est pas seulement la liaison électrique entre Hasselt et Liège via Glons et Liers qui sera réalisée. La liaison "marchandises" en traction électrique entre Hasselt et Liège via Glons et Visé sera également rendue possible. Par la même occasion, le dernier tronçon de l'artère à trafic intensif entre le port d'Anvers et la région industrielle liégeoise sera mis sous caténaire.

Aussitôt que la liaison Visé - Montzen sera réalisée (en 1984), les trafics importants de marchandises entre Anvers et Montzen et Liège et Montzen seront rendus possibles en traction électrique.

Lorsque en 1985, l'électrification Liège - Visé sera prolongée en territoire hollandais jusqu'à Maestricht, un service voyageurs Liège - Maestricht en traction électrique en prolongation d'un service intérieur sera également rendu possible.

L'électrification d'une liaison ferroviaire va quasi toujours de pair avec d'importants travaux d'infrastructure et de superstructure de la ligne ainsi que de la signalisation. La conséquence de l'électrification se traduit presque toujours par une augmentation de la vitesse et d'une modernisation fondamentale de la ligne en question.

L'électrification des trois lignes qui deviendra effective à partir du 23 mai 1982, ne fait pas exception à la règle.

Déjà en gare de Hasselt, le tracé des voies fut profondément modifié et un viaduc fut construit. De plus, la bifurcation entre les lignes Landen - Hasselt - Genk et Hasselt - Liège fut adaptée.

A Bilzen aussi des travaux d'infrastructure sont prévus mais ils ne seront exécutés qu'après l'électrification. Il s'agit essentiellement de l'adaptation des voies qui permettront un accroissement de la vitesse dans la courbe vers Tongres. Lors de l'implantation des mats de caténaires, il fut déjà tenu compte de ces travaux. A Tongres même, les installations de la gare furent adaptées afin de pouvoir porter la vitesse de 80 à 120 km/h. Trois longues voies de garage furent établies; en lieu et place des quais hauts, des quais bas furent aménagés afin de permettre des transports spéciaux de marchandises. Le pont Henis existant fut remplacé par un autre, adapté au gabarit plus grand requis par les trains électriques. La même mesure fut prise à Nerem où l'assiette de la ligne fut améliorée.

Egalement en ce qui concerne les bâtiments, la ligne Hasselt - Liège a pris le chemin de la modernisation et du renouveau. A Hasselt, la sous station de traction existante, affectée à l'alimentation des caténaires des lignes électrifiées a été adaptée et à Tongres une nouvelle sous-station a été créée, tandis que des postes de sectionnement furent réalisés à Glons et à Bilzen.

En pleine voie, toute une gamme de travaux d'infrastructure était au programme. Les voies, les traverses et le ballast ont été renouvelés en prévision d'une élévation de la vitesse maximum autorisée à 120 km/h.

La signalisation a été adaptée à l'exploitation avec du matériel électrique. Un système de signalisation automatique permettant la circulation à voie normale et à contrevoie a été mis en place. Il permet, en cas de besoin, d'organiser le service des trains sur chacune des voies et dans les deux directions.

Le long de la ligne de Glons à Visé, la bifurcation entre les lignes Hasselt - Liège et Hasselt - Visé a été améliorée. Une sous-station de traction est en construction à Visé ainsi qu'un poste d'entretien des caténaires. Dans le tunnel de Geer, les voies ont été abaissées afin d'être mises au gabarit de la circulation en traction électrique.

L'électrification de la ligne de Liège à Maestricht via Visé, à nécessité moins de travaux d'adaptation parce que le tronçon Liège - Bressoux avait déjà été électrifié. Les installations ferroviaires de Visé ont été améliorées.

Un nouveau bâtiment de gare y a été construit et de nouveaux quais ont été aménagés. La nouvelle gare de Visé se trouve ainsi mieux intégrée dans la ville. Le tracé des voies a été amélioré à Argenteau. Sur cette ligne, la signalisation automatique a également été aménagée. Des cabines de signalisation télécommandées ont été construites à Glons, Bassenge et Cheratte.

Le croisement aux passages à niveau des deux types de transport, le trafic ferroviaire aussi bien que le trafic routier, constitue un problème primordial pour la sécurité des deux systèmes. Dans ce but, la SNCB s'est toujours efforcée, lors des travaux d'électrification, de supprimer les passages à niveau pour les remplacer par des passages supérieurs ou sous voies.

Les autres passages à niveau ont été équipés d'une protection optimale soit au moyen d'une signalisation automatique et de barrières ou remplacés par des déviations. Les résultats les plus spectaculaires ont été obtenus à Hasselt où, grâce au relèvement des voies, cinq passages à niveau ont été supprimés. Le plus spectaculaire des travaux est incontestablement le viaduc long de 630 m surplombant la chaussée de Liège et l'ancienne route du même nom. Entre Liège et Visé, quatre passages à niveau furent également supprimés. Les autres travaux, visant à supprimer ou à moderniser les passages à niveau, sont prévus après l'électrification.

L'électrification des trois lignes ferroviaires ouvre de nouvelles perspectives aussi bien pour les voyageurs que les marchandises, non seulement pour la partie nord-est du pays mais aussi pour une région beaucoup plus vaste. En ce qui concerne les trains de marchandises, il est dorénavant possible d'assurer la traction électrique depuis en la région industrielle liégeoise jusqu'aux ports belges et inversement, plus spécialement entre la gare de formation de Kinkempois et le port d'Anvers via Hasselt et Visé et ce, dans les deux directions.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, les perspectives se limitent provisoirement à la mise en circulation d'automotrices électriques, à l'exception de quelques trains circulant aux heures de pointe et durant les week-ends qui continueront à être assurés en traction diesel.

Les automotrices électriques mises en ligne ici, présenteront indubitablement un confort accru augmenté encore par une infrastructure améliorée. Lorsque tous les travaux prévus auront été réalisés, la vitesse maximum autorisée pourra être portée de 90 à 120 km/h ce qui permettra naturellement d'améliorer le service des trains.

L'électrification de ces lignes met un point final à la modernisation des grandes axiales du réseau. La dorsale du nord part de Mouscron. Elle passe par Courtrai, Gand, Anvers, Hasselt et Liège où elle rejoint la dorsale du sud qui a les mêmes points terminus mais passe par Namur, Charleroi, Mons et Tournai.

Cette nouvelle structure du réseau ferré peut constituer la base d'une conception entièrement renouée de relations ferroviaires nouvelles, plus confortables et plus sûres, comme il sied pour une exploitation ferroviaire digne de notre époque.

Données statistiques.

Pour l'électrification de la ligne Hasselt - Liège :

- 30 km de double voie électrifiée
- 7,2 km de voies unique électrifiées
- 2,8 km de voies accessoires électrifiées.

Matériaux utilisés pour la caténaire :

- nombre de pylônes : 1350
- fondations en béton : 4500 m³
- caténaire compound : 67,2 km
- caténaire simple : 2,8 km

Pour l'électrification de la ligne Glons - Visé :

- 13,5 de double voie électrifiée
- 5,5 km de voie unique électrifiée

Matériaux utilisés pour la caténaire.

- nombre de pylônes : 691
- fondations en béton : 2420 m³
- caténaire compound : 27 km
- caténaire simple : 5,5 km

Pour l'électrification du tronçon Bressoux - Visé

- 12,1 km de double voie électrifiée
- 10,5 km de simple voie électrifiée

Matériaux utilisés pour la caténaire :

- nombre de pylônes : 648
- fondations en béton : 2270 m³
- caténaire compound : 24,2 km
- caténaire simple : 10,5 km

Lors de la cérémonie officielle à Zottegem, un citoyen ayant la parole clama sans ambages son hostilité envers le chemin de fer: "C'est avec le plus grand mécontentement que nous constatons la suite donnée actuellement au projet de création par le gouvernement d'un embranchement ferroviaire destiné au transport des personnes et des marchandises, de Gent à Braine-le-Comte en passant par Zottegem...". L'allocution ne laissait aucun doute sur son opinion: "au diable le chemin de fer".

Le développement de la technique n'avait que faire des allocutions et récriminations, et comme partout ailleurs, le train devint rapidement un élément inséparable de la vie quotidienne. Cent ans plus tard, en 1968, Zottegem commémorait l'arrivée du premier train. Ce fut cette fois une fête sans protestations. Pendant ce siècle, Zottegem comme Denderleeuw évoluèrent pour devenir des noeuds ferroviaires vitaux du réseau belge. La ligne Bruxelles - Kortrijk passant par Denderleeuw, croise à Zottegem la première ligne de l'Etat: Gent - Braine-le-Comte, avec embranchement à Geraardsbergen vers Ath. Denderleeuw, par son emplacement, est devenu un important centre ferroviaire du trafic voyageur. Situé sur la ligne à circulation dense Bruxelles - littoral en passant par Gent et Brugge, Denderleeuw n'eut pas à souffrir de la création en 1933 d'une nouvelle ligne directe sans la moindre gare, halte ou passage à niveau entre Bruxelles et Gent. L'électrification de la liaison Denderleeuw - Zottegem qui sera d'application au nouvel horaire du 23 mai 1982, sera un nouveau fait historique de cette ligne. La mise sous caténaires fut prévue dans le plan décennal 1976-1985 de la SNCB et l'exécution des travaux de la partie Denderleeuw - Zottegem fut planifiée pour le printemps 1982. La section Zottegem - Kortrijk que l'électrification Bruxelles - Kortrijk doit mener à terme, sera mise en service en 1985.

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE.

L'électrification d'une ligne implique toujours une refonte de l'infrastructure ayant comme corollaire une modernisation. Il ne suffit pas toujours pour mettre une ligne sous tension de placer des fils au-dessus des rails pour assurer une exploitation souple, sûre et efficiente et permettre un entretien adapté. Des adaptations et des améliorations sont souvent nécessaires, aussi bien pour l'assiette de la voie que pour la signalisation. Ce fut le cas pour la section Denderleeuw - Zottegem. A Welle par exemple, le tracé de la courbe fut modifié, permettant ainsi une hausse de la vitesse de 90 à 120 km/h. En gare de Burst, les installations de voies furent modernisées et à Leeuwergerm, deux ponts furent détruits et remplacés par un seul.

L'amélioration des installations en gare est également importante. A Denderleeuw, un nouveau passage sous voies, partiellement achevé permet aux usagers du nouveau parking communal d'avoir accès aux quais. L'achèvement du souterrain est prévu pour cette année encore.

A Burst, un passage sous voies et une nouvelle gare sont en construction et seront mis en service en 1983 tandis qu'une partie des bâtiments de service sera bientôt terminée. A Zottegem, on attend l'achèvement de la nouvelle gare pour le printemps 1983.

De nouvelles sous-stations de traction furent construites et mises en service à Denderleeuw et Zottegem tandis qu'à Burst, on termina un poste de sectionnement.

Les points de croisement de deux moyens de transports différents, c.-à-d. les passages à niveau (PN) sont toujours une source de danger et de risques d'accidents. Avec le relèvement de la vitesse et l'augmentation de la fréquence des trains, suite logique d'une électrification, les problèmes deviennent encore plus ardues. C'est pourquoi chaque nouvelle mise sous tension provoque une importante suppression de PN et une modernisation de ceux restant en place. Pas moins de 12 PN seront supprimés entre Denderleeuw et Zottegem, et dans la moitié des cas remplacés par des tunnels ou des ponts, des couloirs souterrains ou des passerelles. Dans les autres cas, les routes seront déviées. La réalisation de ces divers travaux s'étalera de 1982 à 1985.

Suite à l'électrification Denderleeuw - Zottegem, un service de trains omnibus est prévu au nouvel horaire du 23 mai 1982.

La liaison Bruxelles - Kortrijk via Denderleeuw et Zottegem n'étant que partiellement achevée, le service ne peut donc être assuré par des automotrices ou des locomotives électriques sur toute la longueur du parcours. Provisoirement, le service omnibus entre Denderleeuw et Zottegem est assuré par des automotrices chaque heure et dans les deux sens. Ces omnibus suivent les trains directs dans la direction de Zottegem, mais les précèdent dans la direction opposée afin de permettre une correspondance rapide à Denderleeuw aux voyageurs se dirigeant vers Bruxelles.

Les trains directs reliant Bruxelles à Kortrijk sont provisoirement assurés en traction diesel dans l'attente de la mise sous tension de la section Zottegem - Kortrijk. Les locomotives électriques assurent la traction des trains de banlieue aux heures de pointe, trains ayant comme point de départ ou terminus: Zottegem ou Bruxelles. Cette solution permettant la mise en service de matériel plus moderne et plus confortable.

DONNEES STATISTIQUES.

=====

Longueur des voies électrifiées:

-doubles voies: 20,2 km
 -voies simples: 2,6 km
 -faisceau ; 12 km

Matériel employé pour la ligne aérienne:

-nombre de poteaux: 780
 -béton pour fondations: 2300 m³
 -ligne aé. compound : 39,6 km
 -ligne aé. simple: 10,6 km

LA REORGANISATION DES SERVICES VOYAGEURS
SUR LA LIGNE 132 CHARLEROI - MARIEMBOURG.

La SNCB a étudié, en collaboration étroite avec la SNCV et le Bureau Economique de la province de Namur, une réorganisation du transport des voyageurs dans la région parcourue par la ligne 132 Charleroi - Mariembourg, le seul axe ferroviaire encore exploité en service "voyageurs" dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Cette réorganisation s'est appuyée sur une enquête visant à mieux connaître les besoins de déplacements des habitants et réalisée auprès des ménages de la région concernée. La SNCB a bénéficié, à cette occasion, de l'appui et de la participation financière de la Société Intercommunale d'Aménagement et de l'Equippedement économique de l'Entre-Sambre-et-Meuse et des communes namuroises intéressées.

Afin de mieux répondre aux besoins ainsi exprimés par la population de la région, l'offre ferroviaire a été réexaminée afin d'éliminer certaines faiblesses, et les services d'autobus de la SNCV réorganisés en conséquence.

Les faiblesses de l'offre sont de plusieurs ordres :

- desserte voyageurs limitée à la relation Charleroi - Walcourt - Philippeville - Mariembourg, les deux localités parmi les plus importantes de la région, Couvin et Florennes, n'étant plus desservies alors qu'elles sont encore accessibles par chemin de fer, les lignes Walcourt - Florennes et Mariembourg - Couvin étant toujours exploitées pour les besoins du transport des marchandises ;
- vitesse commerciale des trains sur la ligne 132 relativement faible, alors que la route nationale no5 Charleroi - Philippeville - Couvin entièrement modernisée, permet des relations rapides avec Charleroi, principal pôle d'attraction de la région considérée ;
- offre ferroviaire matinale et de fin d'après-midi particulièrement déficiente pour la clientèle habitant au sud de Walcourt.

Les améliorations.

Voici les améliorations qui seront apportées aux services voyageurs à partir du 23 mai 1982 :

- Mise en service de nouveaux trains semi-directs réduisant le temps de parcours entre Charleroi et Walcourt à 22 minutes, au lieu de 29 minutes pour les omnibus.
- Trains plus rapides grâce à une réduction du nombre d'arrêts, réduction touchant essentiellement ceux dont la fréquentation était particulièrement faible.
- Meilleure desserte ferroviaire en semaine aux heures d'affluence au sud de Walcourt. Actuellement, treize trains dans chaque sens circulent au-delà de Walcourt. A partir du 23 mai, on en comptera 17.
- Mise progressive à la disposition des voyageurs de voitures sensiblement plus confortables que celles circulant actuellement sur cette ligne, qui compteront bientôt un demi-siècle d'existence. Il s'agira de voitures M2, les plus confortables du parc de la SNCB pouvant circuler sur une ligne non électrifiée.
- En collaboration avec la SNCV, coordination optimale entre les services trains et autobus pour assurer les meilleures correspondances possibles. A noter que les points d'arrêt supprimés sur la ligne de chemin de fer seront desservis par des autobus de façon à offrir, au moins, les possibilités actuelles à la clientèle.

Le dimanche, des trains semi-directs circuleront dans chaque sens toutes les deux heures et seront assurés exclusivement par du matériel moderne.

L'avenir.

L'avenir devrait réserver d'autres améliorations des transports en commun dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, dont la plus spectaculaire sera la remise en service voyageurs du tronçon Mariembourg - Couvin, pour laquelle le Conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord. Cette remise en service suppose toutefois un renouvellement complet de l'infrastructure, tant de la voie que de la signalisation.

La SNCB a, d'autre part, envisagé l'étude d'autorails modernes qui contribueront aussi à l'amélioration des services, dans de meilleures conditions de rentabilité.

(Communiqué SNCB).

Présentation à la presse.

Pour présenter la nouvelle organisation de l'exploitation de la ligne 132, la SNCB a mis en marche, le jeudi 13.05.82, un train spécial de Charleroi-Sud à Walcourt et retour composé de voitures type M2.

Nos commentaires.

- on sait que lorsque l'on crée une nouvelle section de ligne de métro à Bruxelles, les lignes d'autobus sont modifiées de façon à rabattre la clientèle vers les nouvelles stations. Il ne paraît pas que la SNCV ait procédé de la même manière dans le cas qui nous occupe. Il existe toujours des relations directes vers Charleroi telles que la 451 Couvin - Philippeville - Charleroi, 138b Florennes - Charleroi !... Pourquoi donc ne pas dégager Charleroi en rabattant toutes les lignes d'autobus de cette zone sur les gares de Mariembourg - Philippeville - Walcourt et Berzée.

Les voyageurs et les horaires.

On ne peut que féliciter tous ceux qui ont agi très activement pour que cette ligne ne soit pas désertifiée le dimanche. Après une suppression totale, on a vu réapparaître au supplément à l'indicateur quelques trains. Deux choses sont cependant incompréhensibles :

- 1- Pourquoi cette relation n'est-elle pas assurée le dimanche par des autorails disponibles à Haine-Saint-Pierre : il en résulterait une sérieuse économie d'énergie ! Mais d'autres facteurs n'entrent-ils pas en ligne de compte ?...
- 2- Le choix des horaires est absurde et engendrera irrémédiablement une grande faiblesse de la clientèle. D'où une nouvelle offensive prévisible en faveur de la suppression.

Examinons ensemble :

A Charleroi-Sud, les trains en provenance de ... arrivent à ...	
Bruxelles (124)	09.36
Liège G. (125)	09.08 ou 10.10
Mons (118)	09.55
Ottignies (140)	09.03
Piéton (112)	09.40

Les trains de la ligne 132 vers Mariembourg quittent la gare de Charleroi-Sud à 08h00 - 10h00 - 12h00 etc.. c'est dire que hormis la direction de Mons, ils n'assurent aucune correspondance favora-

ble aux voyageurs excursionnistes.
Dès lors, la conclusion est évidente !...

Côté trafic marchandises on notera que bien qu'aucune économie de personnel ne soit engendrée, on envisage très sérieusement de supprimer le trafic par wagons complets au départ ou à l'arrivée des cours à marchandises suivantes (entre parenthèses, le nombre de wagons - jour en 1980)

Philippeville (0,09) - Thy-le-Château (0,02) - Villers-le-Gambon (0)
Merlemont (0,01) - Florennes-Cal (5,05) en notant dans ce dernier cas que Florennes-Est, tout proche, resterait ouvert.

(H.A.)

A la SNCB : Ne renversons pas les rôles !

Notre revue a fait écho, dans une livraison précédente, à la suppression du contrôle d'accès aux quais dans les gares importantes. Cette mesure était devenue inéluctable si l'on songe que le contrôle était devenu plus symbolique qu'efficace.

Une nouvelle politique d'accueil a été annoncée :

- un tract a été mis à la disposition des voyageurs.
- l'instauration de brigades d'accueil a été projetée : rien n'a cependant encore été fait. L'exemple SNCF pourrait cependant être suivi à ce sujet.

Si toutes les mesures figurant sur le tract paraissent être logiques, il en est une qui nous semble totalement abusive.

En effet, la SNCB exige, dans le cas où un voyageur embarque dans un train dans un des 344 points où l'on ne délivre pas de billet, que ce voyageur courre signaler sa présence au personnel de train.

On voudrait rappeler une chose très importante pourtant bien connue dans les milieux commerciaux traditionnels :

le voyageur est un client, la SNCB et ses agents sont les vendeurs. Et jusqu'à preuve du contraire, il appartient au vendeur de faire la démarche, de se déranger...

Tous ceux qui voyagent fréquemment en Suisse sur les trains omnibus savent qu'il est pratiquement impossible de ne pas voir le contrôleur de train entre 2 arrêts. En effet, celui-ci se déplace constamment pour détecter les voyageurs qui n'ont ainsi aucune formalité à effectuer si ce n'est de signaler leur présence lors de son passage.

Là est toute la différence ! En Suisse, le voyageur embarque dans la voiture qu'il souhaite par la porte qu'il souhaite. Il s'installe confortablement où il le souhaite et fait signe au contrôleur lors de son passage. Et ce contrôleur passe très fréquemment...

En Belgique, on propose au client de se déranger, de chercher le garde avant embarquement - et il faut souvent bien chercher -.

A partir de cet instant vous pouvez peut-être vous installer. Malheur à vous si vous avez des colis dans chaque main.

La différence : le sens de la promotion et le sens commercial.

Qu'on y prenne garde, le chemin de fer doit "se vendre" c'est sa seule chance de survie.

Et ce qu'on lit actuellement par exemple dans l'hebdomadaire "le Liqueur" n'est pas réjouissant pour ceux qui s'intéressent au rail !

H.A.

Depuis certain temps, la SNCF se pavane d'améliorer sensiblement l'information à la clientèle, en l'occurrence les voyageurs. Le nouvel indicateur, truffé d'erreurs et d'absurdités, suite à ce qu'on sait, est un exemple frappant du contraire. De plus, si est particulièrement instructif de savoir comment la SNCF s'y est pris pour informer le client ignorant les "mesures d'économie" le concernant en premier lieu. Une visite des lignes 98 et 106, durement touchées par ces mesures, et ce le vendredi 21 mai, donc à l'avant-veille du "grand nettoyage", fut des plus rassurantes.

A Mons, comme à St-Ghislain, aucune information concrète ou visible, si ce n'est la mise en vente du nouvel indicateur. Pas plus d'information en ligne, dans les gares desservies par du personnel (Flénu et Pâturages), si ce n'est à Pâturages, où un modeste avis annonçait la fermeture de la gare le samedi, à partir du 23 mai 1982, sans autre commentaire. A Wasmes, où 12 (douze!) voyageurs prirent la micheline de 13.28 (supprimée dès le surlendemain), et à Warquignies, on trouvait encore l'horaire du jour, mais sans aucune information complémentaire. Par contre à Boussu-Route, modeste point d'arrêt, figurait déjà le nouvel horaire rétréci, mais sans aucune trace de l'ancien, toujours en vigueur!

Pas la moindre information aux points d'arrêt de la ligne 106, mais là on est habitué à ce genre de choses : il ne faut pas chercher l'horaire sur le quai, mais dans le voisinage, comme à Oisquercq, où il est accroché aux bornes du passage à niveau, afin que le voyageur occasionnel ne puisse en aucun cas le consulter. Pas la moindre information non plus dans la boue des grands travaux en gare de Tubize, où l'on a apparemment d'autres soucis. Enfin, en gare de Clabecq, un avis annonçait que dès le 23 mai suivant, "le service des trains serait supprimé les samedi et dimanche", en y ajoutant cyniquement que le service des jours ouvrables subirait "d'importantes modifications", se renseigner au guichet.

P.J.

Ligne 123 - "Services" du week-end.

C'est avec ahurissement que fut accueillie la nouvelle de suppression totale des trains du week-end sur la ligne 123 Enghien - Geraardsbergen (Grammont). Les réactions furent vives, puisque la SNCF se vit pratiquement contrainte à réinstaurer certains trains. Ce "service" hybride, quelques trains le samedi après-midi et le dimanche soir, est quasi inutilisable. S'étonnera-t-on donc que dans un avenir rapproché la SNCF le supprimera définitivement, avec l'argument classique : "Que voulez-vous, il n'y a plus de voyageurs!"

En tout cas, de nouvelles réactions de plus en plus vives ne se sont pas fait attendre, puisque le samedi 29 mai, donc moins de huit jours après l'application du nouvel horaire, plusieurs centaines de personnes, conduites par un député et les trois bourgmestres de la ligne, ont bloqué tout trafic sur la ligne 94 pendant plus d'une heure en gare d'Enghien, réclamant des améliorations immédiates. Celles-ci tombent sous le sens : les trains de la ligne 122, cadencés toutes les deux heures le week-end, poireautent pendant plus d'une heure en gare de Geraardsbergen. Il suffit de leur faire parcourir un aller-retour (45 minutes) sur la ligne 123, ce qui permet non seulement de supprimer le "service" actuel, superflu, mais d'assurer de bonnes correspondances à Enghien et à Geraardsbergen. Que faut-il de plus? Enfin, les manifestants ont annoncé des actions plus dures si leurs revendications et leur proposition diablement rationnelle restaient lettre morte. Affaire à suivre!

P.J.

Chacun aura savouré les substantielles "économies" appliquées par la SNCB depuis ce fatidique 23 mai 1982. On appréciera spécialement le geste magnanime de cette même SNCB de bien vouloir maintenir "quelques" services de pointe sur une ligne en tout cas condamnée, la ligne 106 Tubize - Clabeq - Ecaussinnes.

En toute logique, on pouvait donc s'attendre au maintien des trains faisant au moins 20 voyageurs : le matin, les trains partant d'Ecaussinnes à 5.58 (travailleurs) et 7.10 (écoliers et quelques travailleurs), le soir, les trains partant de Tubize à 16.34 (écoliers et quelques travailleurs) et 18.16 (travailleurs), ainsi que quelques trajets retour.

Et c'est ici que rien ne va plus!

Car le matin on n'a gardé qu'un seul train, celui des écoliers (Ecaussinnes 7.10), et le soir il ne reste que... le train des travailleurs (Tubize 18.16). Et puis, comprenez qui pourra, il reste aussi la micheline quittant Tubize à 8.20, circulant quasi à vide. Notons enfin qu'aucun service de substitution n'a été prévu, la SNCV, elle-même prise de court par de nouvelles restrictions de budget, n'ayant apparemment pas été consultée.

Résultat? L'aller ou le retour par la ligne 106 étant devenu impossible pour l'un et pour l'autre, il ne reste que le bus "de complément" Tubize-Fauquez (n°474) dont l'horaire -inchangé!- arrange quelque peu les écoliers, mais pas les navetteurs, qui n'ont d'autre recours que la voiture individuelle. Au-delà de Fauquez, c'est le néant...

Faut-il dès lors s'étonner que le trafic voyageurs de ce qui reste de la ligne 106 soit tombé à presque zéro? Ainsi, le train de 18.16 à Tubize qui faisait récemment encore 20 à 25 voyageurs n'en comptait plus que... 4 le 21 juin dernier! Franchement, n'aurait-il pas mieux valu de supprimer le tout en une seule fois, plutôt que de maintenir une caricature de service, inutilisable pour les derniers clients fidèles de la ligne, et qui de toute façon sombrera aux prochaines coupes sombres destinées non à rationaliser le chemin de fer, mais à le liquider en douce en le rendant quasi inutilisable.

Enfin, la gare de Clabeq reste ouverte du lundi au vendredi TOUTE LA JOURNÉE pour la réception de... 4 (quatre!) trains, dont trois circulent à peu près vides (où est l'économie?). Le quatrième, l'automotrice électrique de 6.26 pour Bruxelles, faisait encore une bonne cinquantaine de voyageurs, et parfois plus, du temps où elle relevait la correspondance de la micheline quittant Ecaussinnes à 5.58 (transbordement d'une bonne quinzaine de voyageurs), mais c'est là tout ce qui reste comme clientèle ferroviaire à Clabeq depuis le 23 mai dernier.

P.J.

Ligne 51A - Bruges-Knokke

La nouvelle ligne Bruges-Knokke via Damme est raccordée ainsi que la caténaire un peu avant Lissewege. La double voie est en cours de pose entre Heist et Knokke. Le passage sous voies en gare de Duinbergen est terminé. La section Zeebrugge-Heist actuelle serait dès lors abandonnée.

J. Mech.

A la SNCB. Quelques particularités de la circulation des trains.

- Ligne 34 Hasselt - Liège.

Malgré l'électrification récente de cette ligne, les trains suivants resteront assurés en traction diesel.

Départ Liège G. :	06.14	no 9556	N67	(HL série 62)	
	17.40	8566	N67	(HL série 62)	(1)
	19.50	3568	R67	(HL série 62)	(2)
Tongeren :	12.53	9562	R3	(HL série 65)	
Herstal :	15.20	9590	N167	(HL série 62)	
Hasselt :	07.43	9507	N67	(HL série 62)	
	08.41	3538	R67	(HL série 62)	(2)
	12.20	9537	R3	(HL série 65)	
	16.12	9539	R45	(HL série 62)	
	17.04	6483	N67	(HL série 65)	
	19.08	9519	N67	(HL série 60)	

- (1) : relation Jemelle-Hasselt.
- (2) : train saisonnier "Ourthe-Famenne" Louvain-Jemelle et retour.

- Ligne 40 Liège - Visé.

Malgré l'électrification récente de cette ligne, tous les trains restent assurés par traction diesel, en principe des autorails double NS (voir Trans-fer no22). Une seule exception : le parcours automotrice E 3237 N67 Liège G. 17.23 - Visé 17.43.
Le retour s'effectue à vide avec un chef garde !

- Ligne 75 section Kortrijk - Lille.

Les parcours ci-après sont assurés par rame réversible SNCB (HL série 62)

- Z8406 R67 : Kortrijk 06.15 - Tourcoing 06.33
- Z8431 R7 : Tourcoing 08.10 - Kortrijk 08.51 vers Oostende
- Z8486 R67 : Kortrijk 20.09 - Tourcoing 20.27 (le 14.07:autorail)
- Z8495 : Tourcoing 20.35 - Kortrijk 20.51 vers Brugge (le 14.07 par autorail)

Les parcours ci-après sont assurés par autorail SNCB

- M8432 Kortrijk 10.09 - Tourcoing 10.27
- M8456 Kortrijk 15.09 - Tourcoing 15.27
- M8474 Kortrijk 18.10 - Tourcoing 18.35
- M8439 Tourcoing 11.03 - Kortrijk 11.22
- M8469 Tourcoing 17.31 - Kortrijk 17.56
- M8485 Tourcoing 19.04 - Kortrijk 19.23

Tous les autres parcours sont assurés par autorail SNCF.

- Ligne 78 section Tournai - Mouscron.

Photographes à vos postes : voyez donc les parcours

- 9876 : Mouscron 07.13 - Tournai 07.40
- 9807 : Tournai 07.49 - Mouscron 08.16

Un autorail triple accouplé à un autorail simple ! (Période e)

- Ligne 89 section Denderleeuw - Zottegem.

Trains assurés par traction électrique (en principe AM).

Départ Denderleeuw	06.54	no 6706	R67	Départ Zottegem	05.33	3875	N67*
	07.42	6707	N67				
	07.54		R67				
	08.54	6708			05.42	6755	R6
	09.54	6709			05.55	3885	N67
					06.26	3876	N67*

Départ Denderleeuw			Départ Zottegem		
10.54	6710		06.36	3886	N67*
11.54	6711		07.15	3877	N67*
12.54	6712		07.43	6757	
13.54	6713		07.50	3887	N67*
14.54	6714		08.43	6758	
15.54	6715		09.43	6759	
16.33	3826		10.43	6760	
16.54	6716	R67	11.43	6761	
17.00	3848	N67	12.43	6762	
17.04	3836	N67*	13.43	6763	
			14.43	6764	
17.08	3846	N67*	15.43	6765	
			16.26	6786	N67
17.47	3842	N67*	16.43	6766	R67
			17.43	6767	
17.53	6717		18.43	6768	
18.17	6738	N67	19.43	6769	
18.54	6718		20.43	6770	
19.54	6719		21.43	6771	
20.54	6720				

* rame remorquée par HLE série 22

- Ligne 106

Clabecq est déservi par un seul service voyageurs assuré en automotrice électrique

E 6693 N67 venant de Landen : Lembeek 06.17 Clabecq 06.20

E 6996 N67 vers Ottignies via JNM Clabecq 06.26 Lembeek 06.29

- Ligne 150 : les petits restes.

Section : Jemelle - Rochefort - Houyet : Hors service

Totalement à l'abandon.

Les signaux lumineux sont hors service

La voie a été démontée sur le PN de Villers-sur-Lesse.

Section : Tamines - Ermeton-sur-Biert

Tamines à Aisemont : exploitation simplifiée

Aisemont à Ermeton : hors service

Section : Ermeton-sur-Biert à Anhée

Ermeton à Haut-le-Wastia : hors service

Haut-le-Wastia à Anhée : exploitation simplifiée

Le trafic marchandises est insignifiant

Carrières Carmeuse à Haut-le-Wastia : trafic inexistant

Dépôt RTT (bobines de câble) en gare de Warnant : mouvement sporadique.

Raccordement usine de cuivre à Warnant : en voie de suppression.

Voie de débord de ce raccordement : chargement de bois.

Anhée : 2 raccordés.

Le raccordement de la ligne 150 sur la 154 est réalisé en direction d'Yvoir.

La branche 154/1 en direction de Dinant est hors service et l'aiguillage de raccordement sur la ligne 154 (à proximité du PN113) a été démonté.

H.A. (mai 1982)

Les voyageurs et les horaires : "Autant Savoir".

Ligne 73 Gent - De Panne (le dimanche)

train 807	Liège C.	07.41
	Brux. Nord	08.48
	Gent	09.30
	Oostende	10.14

Si vous souhaitez vous rendre à De Panne, vous constaterez ceci :

	<u>3729</u>	<u>3709</u>
Bruxelles Nord	08.45	08.58
Gent	09.29	09.54
De Panne	10.34	11.15

C'est-à-dire que le train direct part de Bruxelles quelques minutes avant l'arrivée du 807, tandis qu'avec le 3709 vous attendrez 24 minutes à Gent pour arriver à De Panne une heure plus tard que si vous étiez allé à Oostende. Durée totale du trajet 3h35'. Il est manifeste que devant de tels horaires, vous vous rendrez plus aisément à De Panne... en voiture automobile !

Ligne 94 et 78 : Relation Ath Tournai Mouscron.

Afin d'éviter aux voyageurs la possibilité d'obtenir à Tournai des correspondances immédiates, plusieurs trains de la ligne 94 ont reçu dans l'indicateur une heure d'arrivée plus tardive que celle qui est effectivement prévue (trains 4356-7734-7715-2717).

UN NOUVEAU PLAN DE RESTRUCTURATION A LA SNCB

INTRODUCTION

Début 1979 apparaissait le premier "plan de restructuration de la SNCB" (voir Transfert spécial n° 9 de novembre 79).

Accueilli par un tollé général, car ... dévastateur, il ne dépassa pas le niveau des bonnes (?) intentions.

Pour rappel, il était notamment question de supprimer :

- 343 gares et points d'arrêt pour voyageurs (sur 820);
- 240 gares de marchandises (sur 500);
- 6 gares de formation (sur 13);
- 650 km de lignes (sur 4 000).

Si la réalisation du plan à l'époque ne fut pas suivie dans les faits -entre autre grâce à de vigoureuses campagnes de presse et de sensibilisation de l'opinion publique- l'idée de restructuration fit néanmoins son chemin et apparut alors le fameux projet de fusion SNCB - SNCV, un peu comme "antidote" à la première mouture.

En effet, ce dernier plan, loin de supprimer des lignes ou des triages, allait même jusqu'à rétablir l'exploitation ferroviaire sur 11 lignes désaffectées au trafic voyageurs !

Dans le contexte de crise de l'époque -plus que jamais d'actualité aujourd'hui- cet optimisme fut jugé provocateur et ce projet subit à son tour les outrages de la poussière des archives de la rue de Louvain ...

Tenant compte des observations suscitées lors de la parution des deux plans précités (du moins l'espère-t-on ...) et faisant suite à la décision du Conseil d'Administration de la SNCB du 27 février 1981, un groupe de travail composé des organisations syndicales et de la direction de la SNCB examina à nouveau la possibilité d'organiser un service de trains Intercity sur le réseau belge, ainsi que la réforme des services omnibus qui en dérive directement.

Ce groupe de travail a déposé ses conclusions fin septembre 81, consignées dans une brochure intitulée "Réorganisation de l'exploitation de la SNCB", sorte de plan de restructuration "Nouvelle génération". Jamais deux sans trois ... Mais sera-ce le dernier ? ...

C'est le teneur de ce plan que nous nous proposons de vous résumer succinctement dans les pages qui suivent.

N.B. Il existe également un plan de restructuration du trafic marchandises. Celui-ci sera détaillé dans une prochaine édition.

PLAN DE SYNTHESE

L'offre de transport voyageurs propose 4 catégories de trains :

1. Les trains internationaux : cités pour mémoire. Le service actuel, relativement satisfaisant, ne sera pas profondément modifié.
2. Les trains navetteurs : également inchangé. Malgré la baisse récente constatée dans la fréquentation de ces trains, conséquence de la conjoncture économique défavorable, le nombre de trains-km reste inchangé. Cependant, certaines acquisitions sociales récentes telles que la réduction du temps de travail, l'adaptation du temps de travail variable ainsi qu'une certaine diminution de la navette à longue distance, provoquent d'autres besoins de déplacements, auxquels le service devra s'accommoder avec souplesse. Ces besoins peuvent également être profondément modifiés par les projets de régionalisation.
3. Les trains "Intervilles", qui constitueront l'ossature du futur réseau.
Il semblerait que le type de déplacement "interville" soit promis à un bel avenir, à condition qu'une offre de transport simple, rapide, cadencée et bien organisée soit instaurée. C'est le futur "cheval de bataille" de la SNCB ...
4. Les trains omnibus, qui feront indiscutablement les frais de l'opération.
De nombreux transferts de services ferrés omnibus vers une exploitation par autobus sont prévus.
Certains partiellement -les trains de navetteurs continueraient à s'arrêter dans les petites gares matin et soir- d'autres complètement : plus aucun train n'y arrêtant, ces points d'arrêt seront supprimés...

CHAPITRE I - LA DESSERTE INTERVILLES

L'évolution historique de l'offre de transport intérieur composée de trains omnibus, semi-directs et directs, apparaît peu cohérente.

Déjà, rien que la dénomination des trains ne permet pas, dans beaucoup de cas, de déterminer s'il s'agit de trains régionaux, intervilles, de navetteurs ...
Il en va de même pour les arrêts de trains qui ne sont pas toujours très bien définis en fonction du type de train.

Imitant certains réseaux voisins, la SNCB se propose de revaloriser, à son tour, les liaisons intervilles.

Elles seront assurées désormais par 2 catégories de trains :

- les trains IC (Intercity);
- les trains IR (Interrégionaux).

Les trains IC et IR seront en principe équivalents; il s'agira dans les 2 cas de trains "qualifiés".

Les trains IR se différencieront des IC uniquement par une vitesse commerciale moins élevée, conséquence due notamment au nombre d'arrêts intermédiaires plus importants.

1. Objectifs du plan.

Les principes retenus lors de la conception du plan IC - IR furent les suivants :

1^{er}/ réaliser une vitesse commerciale plus élevée.

La vitesse commerciale des trains peut être relevée par une augmentation de la vitesse de référence de la ligne et par l'utilisation d'un matériel roulant adapté à des vitesses élevées (140 - 160 km/h). Dans cette optique, les travaux nécessaires sont déjà pris en considération dans le plan quinquenal de la SNCB.

Pour des raisons financières et techniques, ces mesures sont toutefois limitées aux grandes lignes du réseau.

Dans le cadre des relations interville, il existe toutefois d'autres possibilités pour relever considérablement la vitesse commerciale :

- limitation du nombre d'arrêts de train.

Un bon transport interville n'est possible que si un même service de trains dessert des localités de même importance.

Il s'agit donc, avant tout, de faire un choix justifié en matière d'arrêts de train;

- amélioration du système des correspondances;

- augmentation de la fréquence sur les sections de ligne au trafic important.

2^{er}/ simplicité dans la définition de l'offre de transport.

La structure trop complexe de l'offre de transport dissuade souvent l'utilisateur potentiel des transports en commun.

L'information nécessaire aux voyageurs non expérimentés peut être limitée au strict minimum par les mesures suivantes :

- plus de régularité dans l'offre de transport.

En donnant tout au long de la journée une même origine et une même destination à un même service de trains, il devient plus aisé de mémoriser la géographie du réseau ferroviaire;

- le cadencement horaire.

Faire partir les trains d'un même service toujours à la même minute, facilite chez le voyageur la mémorisation des horaires et lui donne la garantie qu'il pourra disposer toute la journée d'au moins un train par heure.

3^{er}/ améliorer le service à la clientèle

Notamment :

- par l'amélioration de l'information aux voyageurs entre autre par la diffusion d'annonces dans les trains;

- par une extension des services annexes offerts à la clientèle.

2. Réalisation pratique

Les trains faisant partie de l'offre de transport interville sont répartis en services de trains cadencés, soit 12 services IC désignés par les lettres A à L, et 14 services IR numérotés de 1 à 14.

La fréquence minimale de base d'un service cadencé est celle d'un train par heure. Sur plusieurs sections de lignes, une fréquence plus élevée est toutefois nécessaire; ceci peut être obtenu par une combinaison de plusieurs services de trains parcourant les mêmes sections de ligne.

Le matin très tôt et le soir très tard, une offre de transport composée de plusieurs trains interville par heure est certainement trop élevée; il s'indiquera dès lors d'élaguer ce service à ces moments de la journée. Il en sera de même pour le week-end.

Les relations IC et IR prévues sont détaillées dans les deux tableaux suivants.

A noter que le réseau IC sera entièrement assuré en traction électrique tandis que le réseau IR le sera à 94 %, après l'achèvement des travaux d'électrification en cours.

TRAINS IC		
N°	Relation	Points d'arrêt
A	Bruxelles - Amsterdam	Bruxelles-Midi - Central - Nord - Malines - Berchem - Anvers C. - Roosendaal - (...) - Amsterdam
B	Ostende - Aix-le-Chapelle	Ostende - Bruges - Gand-St.-P. - Bruxelles-Midi - Central - Nord - Louvain - Liège-G. - Verviers - Aix-le-Chapelle - (Cologne : *)
C	Anvers C. - Mouscron	Anvers C. - Berchem - Saint-Nicolas - Lokeren - Gand Dampoort - Gand-St.-P. - Courtrai - Mouscron - (Lille : *)
D	Anvers C. - Hasselt	Anvers C. - Berchem - Hasselt - Maastricht - Aix-le-Chapelle - (Cologne : *)
E	Ostende - Roosendaal	Ostende - Bruges - Gand-St.-P. - Gand Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers C. - Roosendaal
F	Knokke/Blankenberge - Genk/Maastricht	<u>Knokke - Duinbergen - Heist</u> - Blankenberge - Bruges - Gand-St.-P. - Denderleeuw - Bruxelles-Midi - Central - Nord - Louvain - Tirlemont - Landen - <u>St-Trond - Hasselt - Genk</u> Waremmes - Ans - Liège-G. - Visé - Maastricht.
G	Ostende - Bruxelles-Nord	Ostende - Bruges - Torhout - Roulers - Izegem - Courtrai - Audenarde - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles-Midi - Central - Nord
H	Bruxelles-Nord - Tournai	Bruxelles-Nord - Central - Midi - Enghien - Ath - Leuze - Tournai - (Lille : *)
I	Bruxelles-Nord - St-Ghislain	Bruxelles-Nord - Central - Midi - Braine-le-Cte - Soignies - Mons - St-Ghislain
J	Mouscron - Liège Palais	Mouscron - Tournai - Mons - La Louvière Sud - Charleroi - Namur - Huy - Liège-G - Liège Palais

* : toutes les 2 heures seulement.

TRAINS IC (SUITE)

N°	Relation	Points d'arrêt
K	Anvers-C. - Charleroi	Anvers-C. - Berchem - Malines - Bruxelles-Nord - Central - Midi - Marchienne-au-Pont - Charleroi
L	Bruxelles-Midi - Luxembourg	Bruxelles-Midi - Central - Nord - Schuman - Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Arlon - Luxembourg

Chaque service est repris ci-dessous et commenté.

IC A : Bruxelles - Amsterdam

Ce service existe déjà : il assure entre Bruxelles et Anvers C., avec trois autres services (IC K, IR 6 et 8), une desserte au quart d'heure.

IC B : Ostende - Aix-la-Chapelle

Ce service de trains existe partiellement à l'heure actuelle bien qu'il ne soit pas tout à fait cadencé et qu'il soit la plupart du temps limité à Welkenraedt.

Dès que les voitures M4 seront autorisées à circuler sur le réseau DB, il sera prolongé jusqu'à Aix-la-Chapelle. Actuellement déjà, le service est assuré toutes les 2 heures jusqu'à Cologne au moyen de locomotives polycourant et de rames Eurofima.

L'arrêt des trains en gare de Welkenraedt (conséquence des anciennes formalités de douane) n'est plus justifié, Welkenraedt étant desservi par le service de trains IR 12.

La correspondance de et vers la dorsale wallonne (IC J) sera assurée à Liège-G, en venant d'Ostende.

IC C : Anvers - Mouscron

Après l'électrification de la ligne entre Mouscron et Lille, le prolongement des trains rapides Anvers - Courtrai devient réalisable.

Par la combinaison de ce service avec IC E, une fréquence d'un train par demi-heure est réalisée entre Gand et Anvers.

IC D : Anvers - Hasselt

Ce service serait complètement nouveau, et nécessiterait d'ailleurs la construction d'une nouvelle ligne entre Beverst et Maastricht.

Ce projet est actuellement étudié par un groupe de travail NS - DB - SNCB.

Aussi longtemps que la liaison avec Maastricht et l'Allemagne ne sera pas réalisée, le clientèle potentielle sera trop faible pour justifier des trains rapides entre Anvers et Hasselt. En attendant, ce service sera détourné vers Liège-G., avec arrêts à Bilzen, Tongres et Liers.

IC E : Ostende - Roosendaal

Ce service de trains a été créé en mai 1980 et connaît un succès important.

Les NS examinent même la possibilité de le prolonger jusqu'à Utrecht.

Provisoirement et aussi longtemps que ce projet ne sera pas réalisé, les trains s'arrêteront à Essen.

IC F : Knokke/Blankenberge - Bruxelles -
Genk/Maastricht

- La branche Bruxelles - Côte Est du service des trains actuel "Ardenne - Côte" et la branche Bruxelles - Limbourg/Liège du service des trains actuel Limbourg/Liège - Mons, ont une densité de trafic mieux équilibrée que celle des combinaisons existantes (Limbourg - Liège/Mons et Ardenne - Côte). Dès lors, la nouvelle combinaison sera retenue.
- Ce service de trains sera prolongé de Liège à Maastricht à condition que les NS y acceptent les automotrices "break" (AM 80).
- Côté Genk, ce service pourrait être prolongé jusqu'à Maasmechelen, via une nouvelle ligne, à condition que le plan d'aménagement des infrastructures nécessaires soit approuvé.
- Les trains Bruxelles - Côte Est passeront systématiquement par Denderleeuw afin d'assurer les correspondances avec les lignes 90, 89 et 50 bis.

Cette solution n'est toutefois pas idéale car le centre régional adéquat serait plutôt Alost. On envisage donc la possibilité de détourner le service F par Alost, via la ligne 50, avec un minimum de temps.

IC G : Dstende - Bruxelles-Nord (via Courtrai)

Ce service assure successivement les fonctions commerciales suivantes :

- liaison de toutes les grandes villes de Flandre Occidentale entre elles et avec le Nord de la France grâce à une correspondance à Courtrai avec le service IC C ;
- liaison directe entre Roulers et Bruxelles ;
- reprise du service existant entre Courtrai et Bruxelles.

IC H : Bruxelles - Tournai

Ce service sera prolongé toutes les deux heures jusqu'à Lille et assurera à Tournai en direction de Lille, les correspondances de et vers la dorsale Wallonne (service IC J).

IC I : Bruxelles-Nord - St-Ghislain

Les trains vers Mons seront prolongés systématiquement jusqu'à St-Ghislain, point de concentration principal du Borinage. De plus, la ligne 97 devrait être électrifiée afin d'assurer le prolongement de ce service jusqu'à Valenciennes.

IC J : Mouscron - Liège-Palais

Ce service assure la principale relation interville de Wallonie. Afin de réaliser la vitesse commerciale la plus élevée possible, le nombre d'arrêts de trains a été restreint et les services IR 12 et 14 desserviront également ces lignes. Prolonger cette relation à l'Ouest jusqu'à Lille et à l'Est jusqu'à Verviers n'a pu être réalisé pour les raisons suivantes :

- 1- Le prolongement vers Lille nécessiterait un nombre important de locomotives polycourants dont l'utilisation aurait un faible rendement.
- 2- La SNCF n'accepterait pas un troisième service cadencé en gare terminale de Lille, car fort étriquée, et devant déjà recevoir les services Bruxelles-Lille et Anvers - Lille.

IC J : Mouscron - Liège-Palais (suite)

- 3- La prolongement de ce service jusqu'à Verviers nécessiterait un tête-à-queue à Liège-G., ce qui n'est possible que moyennant l'utilisation d'automotrices ou de rames réversibles.
Le dorsale wallonne sera en effet, au égard à la distance considérable, parcourue par des rames tractées.
- 4- Liège-Palais, le centre de Liège, ne serait pas directement relié à la dorsale wallonne, ce qui rendrait la liaison interville moins attractive.
- 5- En contre-partie, les horaires seront conçus de telle façon qu'à Tournai, les services H et J soient en correspondance dans les deux directions et qu'à Liège-G., les services J et B le soient aussi.

IC K : Anvers-C. - Charleroi

Ce service existe déjà pratiquement à l'heure actuelle.

IC L : Bruxelles-midi - Luxembourg

Il est devenu malaisé de vouloir associer ce service de trains long et difficile à exploiter avec d'autres services.

La situation actuelle occasionne beaucoup de retard sur l'ensemble du réseau, et ne peut continuer.

En plus des arrêts indiqués au tableau, la question de l'arrêt à Marbehan a été soulevée.

La direction ne peut accepter vu le nombre trop peu important de voyageurs en cette gare.

Toutefois, elle accepterait un arrêt entre Libramont et Arlon à condition qu'il soit considéré comme point de concentration pour l'ensemble du transport SNCV du Sud-Luxembourg.

Etant donné la configuration du réseau routier, la gare d'Habay semblerait la plus indiquée.

Une exposition, et une nouvelle édition du GTF asbl

Du 7 au 16 août 1982, l'Action Culturelle Tilffoise asbl présente une exposition intitulée "Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe".

Au centre Amirauté, quai de l'Ourthe, 1 à TILFF (à 200 m de la gare, que l'on peut rallier avec réduction par chemin de fer en demandant un billet "un jour en Ardennes" pour Tilff).
L'exposition est ouverte du 7 au 16 août de 14 à 20 heures.

Le GTF participe à cette exposition par des documents divers, mais aussi par :

Trans-Fer hors-série, août 1982, Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe.

Une édition de 60 pages, avec 35 photos historiques (anciennes cartes postales des gares de la ligne, matériel...), réalisée par imprimeur professionnel.

Au sommaire : histoire du canal de l'Ourthe, notice historique sur la ligne de l'Ourthe (Liège-Rivage-Jemelle), évocation du vicinal à voie normale Poulseur-Sprimont-Trooz.

En vente sur place à l'exposition ou par versement de 100FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège.

Envoi à l'étranger : 115 FB par Eurochèque garanti ou mandat international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 Belgique
Livraison courant septembre 1982.

TRAINS IR

N°	Relation	Points d'arrêt
1	Renaix - Eeklo	Renaix - Audenaerde - De Pinte - Gand-St.-P. - Gand Dampoort - Eeklo
2	Lokeren - Bruxelles - Binche	Lokeren - Zele - Termonde - Bruxelles-Nord - Central - Midi - Halle - Tubize - Braine-le-Cte - La Louvière - Central et Sud - Cronfestu - Level - Ressaix - Binche
3	Ypres - Turnhout	Ypres - Menin - Courtrai - Hazelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gand-St.-P. - Wetteren - Termonde - Malines - Lier - Herentals - Tielen - Turnhout
4	La Panne - Grammont	La Panne - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - Gand-St.-P. - Zottegem - St.-Maris-Lierde - Grammont
5	Alost - Mons	Alost - Denderleeuw - Ninove - Grammont - Lessines - Ath - Jurbise - Mons
6	Grammont - Anvers-C.	Grammont - Enghien - Hal - Bruxelles-Midi - Central - Nord - Vilvorde - Malines - Malines Nekkerspoel - Berchem - Anvers-C.
7	St-Nicolas - Louvain	St-Nicolas - Temse - Bornem - Puurs - Willebroek - Malines - Louvain
8	Anvers-C. - Charleroi S.	Anvers-C. - Berchem - Malines-Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - Bruxelles-Nord - Central - Midi - Braine-l'Alleud - Nivelles-Est - Luttre - Marchienne-au-Pont - Charleroi-S.
9	Anvers-C. - Louvain	Anvers-C. - Berchem - Lierre - Heist-op-den-Berg - Aerscot - Louvain
10	Anvers-C. - Neerpelt	Anvers-C. - Berchem - Lierre - Herentals - Geel - Mol - Lommel - Neerpelt - (Weert)
11	Louvain - Hasselt	Louvain - Aerscot - Diest - Hasselt
12	Eupen - Charleroi S.	Eupen - Welkenraedt - Verviers C. - Pepinster - Angleur - Liège-G. - Flémalle-Haute - Huy - Statte - Andenne - Namur - Auvelais - Tamines - Châtelet - Charleroi S.
13	Gand-St.-P. - Bruxelles - Dinant	Gand-St.-P. - Wetteren - Alost - Denderleeuw - Bruxelles-Midi - Central - Nord - Schuman - Quartier Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant.
14	Charleroi-S.- Manage - Tournai	Charleroi-S. - Marchienne-au-Pont - Chapelle-lez-Herlaimont - Manage - La Louvière Central - Mons - St-Ghislain - Blaton - Tournai

Chaque service est repris ci-dessous et commenté si nécessaire.

Remarque :

Au moment du choix des arrêts des trains IR, il a été tenu compte du fait que certaines dessertes de lignes par trains omnibus deviennent tout à fait superflues si un ou deux points d'arrêt supplémentaires étaient intégrés aux trains IR.

Un résumé de ces particularités sera exposé plus loin lors de l'examen des services omnibus (Chapitre II).

IR 1 : Rengix - Eeklo

Cette combinaison d'itinéraires est justifiée par la nécessité de relier les dernières lignes diésel entre elles.

IR 2 : Lokeren - Bruxelles - Binche

La liaison avec le centre (La Louvière), par la courbe de raccord de Bois-d'Haine, suit un mauvais tracé.

L'établissement de la nouvelle gare au Sud de la Louvière sur la dorsale wallonne permettrait de reprendre l'ancienne ligne 107 d'Ecaussinnes à Houdeng dont le tracé est bien le meilleur.

Compte tenu du considérable gain de temps que la réouverture de cette ligne occasionnerait, cette variante d'itinéraire sera étudiée.

IR 3 : Ypres - Turnhout

Une relation Malines - Turnhout est, de l'avis du groupe de travail, une solution plus réaliste que celle demandée par certaines instances à savoir Turnhout - Aarschot - Louvain (via lignes 29 et 35).

La liaison ainsi proposée permet de relier directement, sans modifications de l'infrastructure, le Campine avec les noeuds importants de Malines et Gand.

Cette région obtient ainsi un accès non seulement à Bruxelles, mais aussi à l'ensemble du réseau.

L'étude insiste pour prolonger ce service jusqu'à Poperinge; cela ne serait possible qu'après l'électrification fort aléatoire du tronçon Ypres - Poperinge.

IR 4 : La Panne - Grammont

Cette combinaison d'itinéraires est justifiée par la nécessité de relier les dernières lignes diésel entre elles.

IR 5 : Alost - Mons

Lessines entre ainsi en liaison aussi bien avec Ath qu'avec Grammont.

Ninove obtient un meilleur accès à tout le réseau via Denderleeuw et Alost.

IR 6 : Grammont - Bruxelles - Anvers-C.

Entre Anvers et Bruxelles, ce service de trains assure une fréquence d'un quart d'heure avec les services IC A, K et IR 8; sur le tronçon Bruxelles - Hal, il assure une fréquence d'une demi-heure en combinaison avec le service IR 2.

IR 7 : Saint-Nicolas - Louvain

IR 8 : Anvers-C. - Charleroi-S.

IR 9 : Anvers-C. - Louvain

Quoique la relation Anvers - Louvain se réalise aisément grâce à une correspondance à Malines, ce service de trains est intéressant car il intègre au reste du réseau IC, quelques centres régionaux (Lierre - Aarechot - Heist-o/d-Berg).

IR 10 : Anvers-C. - Neerpelt

Ce service de trains existe déjà.

Le groupe de travail insiste pour qu'il soit prolongé jusqu'à Weert (Pays-Bas), ce qui n'est possible que moyennant l'électrification du tronçon Neerpelt - Weert.

IR 11 : Louvain - HasseltIR 12 : Eupen - Charleroi-S.

Ce service étoffe la cadence sur la dorsale wallonne et cela de deux manières:

- il assure la desserte des centres secondaires qui ne peuvent pas être desservis par le service rapide IC;
- il prolonge la dorsale wallonne jusqu'à Eupen, ce qui n'était guère réalisable par ce même service IC J.

IR 13 : Gand-St-P. - Bruxelles - Dinant

La plupart des services de trains passant par Bruxelles ne compte pas de trafic en transit.

Ce service fait exception; les relations Gand/Alost - Quartier-Léopold et Dinant - Gand sont commercialement intéressantes.

IR 14 : Charleroi-S. - Manège - Tournai

Ce service est comparable au service des trains IR 12, car également un complément au service IC J de la dorsale wallonne.

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB
--

*circulaire E du 5/5-note du 28/4

lignes nouvelles : 285:Y Val St-Lambert - zoning d'Engis et 286:Y Frasnes - zoning de Mariembourg.

*note du 11/5 - circulaire E n° 6 du 5/6

126 Hamois-Ciney était (2) et devient (3)

147 Landen-Orp était (2) et devient (3)

(2) circulations extraordinaires de trains de voyageurs non autorisées sans accord Dir. V

(3) hors service pour la SNCB

*note ES Charleroi du 8/7 - à titre de régularisation, la ligne 249 (antenne SUD) est désaffectée de BK 0 à BK 1 où un heurtoir est placé. Les 1000m de ligne désaffectés sont hors service pour la SNCB

Les tableaux suivants donnent la longueur du réseau IC/IR :

LONGUEUR DU RESEAU IC :

N°	Relation	Longueur sur réseau SNCB (Km)
A	Bruxelles - Amsterdam	81,2
B	Ostende - Aix-la-Chapelle	261,2
C	Anvers-C. - Mouscron	123,7
D	Anvers - C. - Hasselt	132,4
E	Ostende - Roosendaal	160,4
F	Knokke / Blankenberge - Genk / Maastricht	310,5
G	Ostende - Bruxelles-Nord	165,1
H	Bruxelles-Nord - Tournai	93,5
I	Bruxelles-Nord - St-Ghislain	79,9
J	Mouscron - Liège-Palais	220,6
K	Anvers-C. - Charleroi-S.	103,4
L	Bruxelles-Midi - Luxembourg	212,8
TOTAL :		1 944,7
Moyenne par service :		162

LONGUEUR DU RESEAU IR :

N°	Relation	Longueur (Km)
1	Renaix - Eeklo	64
2	Lokeren - Bruxelles - Binche	107,8
3	Ypres - Turnhout	160,5
4	La Panne - Grammont	121,3
5	Alost - Mons	75,4
6	Grammont - Anvers-C.	92,8
7	St-Nicolas - Louvain	57,5
8	Anvers-C. - Charleroi	110,3
9	Anvers-C. - Louvain	57,4
10	Anvers-C. - Neerpelt	77,6
11	Louvain - Hasselt	53,6
12	Eupen - Charleroi-S.	140,4
13	Gand-St-P. - Bruxelles - Dinant	148,7
14	Charleroi S. - Manage - Tournai	96,4
TOTAL :		1 363,7
Moyenne par service :		97,4

Des voitures K pour le Maroc

La SNCB a vendu diverses voitures à voyageurs de type K déclassées (voitures à portières d'extrémités manuelles) aux Chemins de Fer Marocains. Les participants GTF à l'excursion du 5 juin ont pu en voir 3 en instance de départ au port d'Anvers.

4. Matériel roulant.

Les tableaux suivants donnent un projet d'affectation du matériel roulant pour chaque relation IC et IR.

TRAIN IC

Relation	Composition min	Composition max
A Brux - Amsterdam	HLE 11 + 5 HV (NS)	6 HV (NS)
B Ostende - Aix-la-Chapelle - Köln	HLE 27 + 7 HV M4 HLE 16 + 7 HV I6	11 HV M4 11 HV I6
C Anvers-C. - Mouscron - Lille	2 AM 80 HLE 12 + 7 HV I 10	4 AM 80
D Anvers-C. - Hasselt - Köln	HLE 27 + 6 HV M4 HLE 13 + 6 HV I 10	
E Ostende - Roosendaal	2 AM 80	4 AM 80
F Knokke / Blankenberge - Genk / Maastricht	2 AM 80	4 AM 80
G Ostende - Bru-Nord	2 AM 80	4 AM 80
H Brux-N - Tournai - Lille	HLE 27 + 6 HV M4 HLE 12 + 6 HV I 10	8 HV M4 8 HV I 10
I Bru-N - St-Ghislain	2 AM 80	4 AM 80
J Mouscron - Liège-G.	HLE 21 + 5 HV M4	7 HV M4
K Anvers-C - Charleroi-S.	2 AM 80	4 AM 80
L Bru-M - Luxembourg	2 AM 80	4 AM 80

TRAINS IR

Relation	Composition min	Composition max
1. Rensix - Eeklo	HLD 62 + 4 HV M2	-
2. Lokeren - Binche	1 AM 08 (Quadruple)	2 AM 08
3. Ypres - Turnhout	1 AM 06 (double à thyristors)	3 AM 06
4. La Panne - Grammont	HLD 62 + 5 HV M2	-
5. Alost - Mons	1 AM 06	3 AM 06
6. Grammont - Anvers-C.	1 AM 08	2 AM 08
7. St-Nicolas - Louvain	1 AM 06	3 AM 06
8. Anvers-C. - Charleroi-S.	1 AM 08	3 AM 08
9. Anvers-C. - Louvain	1 AM 06	3 AM 06
10. Anvers-C. - Neerpelt	1 AM 06	3 AM 06
11. Louvain - Hasselt	1 AM 06	3 AM 06
12. Eupen - Charleroi-S.	2 AM 06	3 AM 06
13. Gand-St-P. - Dinant	1 AM 08	2 AM 08
14. Charleroi-S. - Tournai	2 AM 06	3 AM 06

CHAPITRE II : LA DESSERTÉ OMNIBUS

1. Principes retenus.

1/ Concernant la desserte omnibus (ou régionale), le principe du cadencement par heure et par sens a également été retenu, avec toutefois les réserves suivantes :

- 1 - un seuil minimal de 50 voyageurs montants par jour par point d'arrêt a été fixé; sous ce seuil, LE POINT D'ARRÊT A ÉTÉ DESAFFECTÉ;
- 2 - une densité minimale de 200 voyageurs par km doit être atteinte sur la ligne; sous cette densité, LE SERVICE CADENCE OMNIBUS A ÉTÉ SUPPRIMÉ.

2/ Sur certaines sections situées généralement en bout de ligne, bien que les 2 conditions énoncées plus haut soient remplies, le service omnibus à cadence horaire sera remplacé par le service de trains IC ou IR desservant la ligne, qui sera dégradé en train omnibus, par ajout d'arrêts supplémentaires. Ce sera le cas des services :

- IC F entre Bruges et Knokke avec arrêts suppl. à HEIST et DUINBERGEN;
- IR 2 entre Lokeren et Termonde " " à ZELE;
- " Binche et La Louvière " " à CRONFESTU, LEVAL et RESSAIX;
- IR 3 entre Herentals et Turnhout " " à TIELEN;
- IR 4 entre La Panne et Tielst " " à COXYDE, DIXMUDE, KURTEMARK et LICHTERVELDE;
- " Zottegem et Grammont " " à ST. MARIA-LIERDE;
- IR 7 entre St-Nicolas et Malines " " à TEMSE, BOORNEM et PUURS
- IR 13 entre Namur et Dinant " " à JAMBES, LUSTIN, GODINNE et YVOIR
- IR 14 entre Marchienne-au-Pont et Manage " " à CHAPPELLE-LEZ-HERLAIMONT

3/ Pour les sections de ligne ne satisfaisant pas aux conditions énoncées sous le point 1/ et n'entrant pas dans les exceptions reprises sous 2/, 2 cas pourront dès lors se présenter :

- si la demande reste importante aux heures de pointe, des trains de navetteurs y feront arrêt; aux heures creuses, la desserte sera reprise en autobus par la SNCV;
- si le trafic aux heures de pointe est peu important, la desserte omnibus sera intégralement assurée par autobus.

2. Conséquences pratiques.

A. du point de vue "Lignes" :

L'ensemble de la desserte omnibus actuelle sera remplacée par :

- des trains omnibus cadencés sur 1 850 km;
- des trains de navetteurs complétés d'autobus sur 350 km;
- uniquement des autobus sur 300 km.

Conséquence immédiate : \pm 160 km de lignes SERONT ENTIÈREMENT DESAFFECTÉS au trafic voyageurs, car non parcourues, ni par un service intervilles, ni par un service omnibus.

Il s'agit des tronçons suivants :

- Winterslag - Eisden M (1. 21 A - B)	: 20 km
- Yverdon - Puurs (52)	: 16 km
- Ypres - Poperinge (69)	: 10 km
- Cuesmes - St-Ghislain (98)	: 15 km
- Clabecq - Ecaussinnes C (106)	: 21 km
- Piéton - Roux (112A)	: 11 km
- Bertrix - Virton - Athus (165)	: 71 km

B. du point de vue points d'arrêt :

- 419 points d'arrêts seront desservis par trains omnibus cadencés;
- 70 points d'arrêts seront uniquement desservis par trains de navette;
- 216 points d'arrêts SERONT DÉSAFFECTÉS.

3. Détail par ligne

Le tableau ci-dessous reprend, par ligne, les points d'arrêt désaffectés et le type de desserte prévue, à savoir :

- CADENCE : un omnibus par heure et par sens;
- NAVETTE : des trains de navette aux heures de pointe, complétés par une desserte autobus aux heures creuses;
- AUTOBUS : transfert intégral de la desserte voyageurs à l'autobus.

Eventuellement, une particularité propre à la ligne ou à un point d'arrêt est commentée brièvement.

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés	Desserte
12 Anvers C. - Essen	-	CADENCE
* une future gare à Schijnpoort, en correspondance avec le métro, permettrait la suppression d'Anvers-Est et Dam		
14 Berchem - Lier	-	CADENCE
15 Lier - Herentals	-	CADENCE
15 Herentals - Turnhout	-	(voir IR 3)
15 Mol - Hasselt	Beringen Houthalen	NAVETTE

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés	Desserte
16 Lier - Aerschot	Malkouwen	CADENCE
21 St-Trond - Hasselt	-	NAVETTE
21 Hasselt - Genk	Kiewit Boksbergheide	<u>AUTOBUS</u>
* Bokrijk sera desservi par train IC en période touristique		
21 A/B Winterslag - Eisden	Winterslag Zwartberg Waterschei As Eisden	<u>AUTOBUS</u>
25 Bruxelles- Anvers-C.	-	CADENCE
26 Etterbæk - Vilvorde	-	CADENCE
* sera prolongé de Vilvorde à Malines en omnibus via l. 27 et 27A (par Muizen); le 2e service par heure actuel entre Brux et Malines via l. 25 étant supprimé.		
26 Schuman - Halle	-	CADENCE
28 Brux-M. - Jette	-	?
* Pas de desserte prévue pour l'instant. Certains trains omnibus Brux - Gand-St-P via Jette et Denderleeuw pourraient être détournés via l. 28		
31 Liège-G. Liers	Liège-Vivegnis Jolivet La Préalle Milmort	CADENCE
* fusionné avec Liers - Hasselt - voir l. 34		
31 Liers - Ans	Rocourt clinique Alleur Ans-Est	CADENCE
* Intégré dans le service Waremme - Liers - Liège-G. - Bressoux - voir l. 36		

Ligne / Ironçon	P.A. désaffectés	Desserte
34 Hasselt - Liers	Hasselt Vreren-Nerem Glons	CADENCE
* fusionné avec Liers - Liège-G. - voir l. 31		
35 Aarschot - Hasselt	Langdorp	CADENCE
35 Louvain - Aarschot		NAVETTE
36 Brux- Wareme		CADENCE
36 Wareme - Liège-G.	Montagnée Liège-Ht-Pré	CADENCE
* sera détourné via l. 31 entre et Liège-G. et prolongé jusqu'à Bressoux (l. 40)		
36 Liège-G. - Welkenraedt	Henne-Chèvremont Le Brouck Trooz Fraipont Goffontaine Ensival Verviers-Est	CADENCE
42 Rivage - Gouvy	Martinrive Remouchamps Nonceveux Lorcés-Chevron Stoumont La Gleize	Coo Grand-Halleux Rencheux Salm-Château Cierreux Bovigny
44 Pepinster - Géronstère		Pepinster-Cité Marteau
50 Gand-St-P. - Bruges		Halewijn
50 Bruges - Ostende		Varsenare Zandvoorde
50 bis Brux - Gand-St-P.		CADENCE
* sera éventuellement détourné entre Brux et Jette via l. 28		

51 A

Bruges -
Zeebruges?
(voir aussi IC F)

* par suite de l'extension du nouveau port méthanier, la ligne Bruges - Knokke sera détournée entre Lisswege et Heist, abandonnant la desserte des P.A. Lisswege, Zwanendamme et Zeebruges, pour lesquels rien n'a encore été prévu.

52

Anvers-C. -
BoomHemiksem-werkplaatsen
Schalle
Krekalenberg

CADENCE

* prolongé jusqu'à Malines via Willebroek (l. 54)

52

Boom -
Puurs

-

NAVETTE

52

Puurs -
TermondeOppuurs
St-Amands-Puurs
Beersode-NoordAUTOBUS

53

Malines -
Gand-St-P.

-

CADENCE

53 bis

Malines -
LouvainBiststraat
Hambos

CADENCE

54

Malines -
Willebroek

-

CADENCE

* fusionné avec Anvers-C. - Boom - voir l. 52

54

Willebroek -
St-Nicolas

-

(Voir IR 7)

58

Gand-St-P. -
EekloGand-Muide
Wondelgem

NAVETTE

59

Anvers-C. -
LokerenHaesdonk
Westakkers

CADENCE

59

Lokeren -
Gand-St-P.Zevensken
Beervelde
Lochristi
Destelbergen
Westveld
OostakkerAUTOBUS

60

Brux -
Termonde

-

CADENCE

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés		Desserte
60 Termonde - Lokeren	-		NAVETTE (voir aussi IR 2)
66 Bruges - Courtrai	Beveren		CADENCE
69 Courtrai - Ypres	Houthem		CADENCE
69 Ypres - Poperinge	Vlamertinge Brandhoek Poperinge		<u>AUTOBUS</u>
* Dans les cas -bien improbable- où l'électrification ne serait pas décidée ...			
73 Gand-St-P. - Lichtervelde	St-Denys-Westrem Deurle Astene Grammene	Woutergem Aarsele Pittem Ardoois-Koolskamp	<u>AUTOBUS</u>
73 Lichtervelde - La Panne	-		(voir IR 4)
75 Courtrai - Mouscron	Marke Lauwe Aalbeke		<u>AUTOBUS</u>
78 Mouscron - Mons	Herseaux-Place Templeuve Vaulx		CADENCE
82 Alost - Burst	-		NAVETTE
86 De Pinte - Audenaerde	-		CADENCE
86 Audenaerde - Renaix	Leupegem Etikhove Louise-Marie		<u>AUTOBUS</u>
86 bis Renaix - Blaton	Dergneau Ellignies-lez-Frasnes Grandmetz Tourpes Thumside Basècles		NAVETTE

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés	Desserte
89 Denderleeuw - Audenaerde	Roborst Welden	CADENCE
89 Audenaerde - Courtrai	Petsgem Elsagem Sterhoek Deerlijk Stasegem	NAVETTE
90 Denderleeuw - Grammont	-	CADENCE
91 Ath - Grammont	Rebaix Le Cavée Overboelare	NAVETTE
92 Ath - Jurbise	-	NAVETTE
93 Brux - Hal	-	CADENCE
94 Hal - Blendain (via Tournai)	Tous (!) sauf : Leuze et Tournai	<u>AUTOBUS</u>
■ seul Bassilly justifierait un arrêt. Mais comme on n'y passerait plus lors de la nouvelle ligne en projet entre Ath et Enghien ...		
96 Hal - Braine-le-Cte	Stéhoux	CADENCE
96 Soignies - Mons	Nimy-Maisières	NAVETTE
96 Mons - Quévy	Blaregnies	CADENCE
97 St-Ghislain - Quiévrain	Hainin	CADENCE
■ lorsque St-Ghislain - Quiévrain sera électrifié, le service IC I Brux - St-Ghislain sera prolongé en omnibus jusqu'à Quiévrain. Mais lorsque Quiévrain - Valenciennes sera électrifié (?), le service omnibus sera dissocié du service-IC.		

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés	Desserte
98 Cuesmes - St-Ghislain	Flénu Pâturages Weemes Warquignies Bousseu-Route	<u>AUTOBUS</u>
106 Clabecq - Ecaussinnes	Clabecq Disquercq Fauquez Ronquières Ecaussinnes-Nord	<u>AUTOBUS</u>
108 Braine-le-Cte - Manage	-	CADENCE
108 Manage - La Louvière	Bois-d'Haîne La Croÿère	<u>AUTOBUS</u>
108 La Louvière - Binche	Hayettes	(voir IR 2)
112 A Piéton - Roux	Forchies Trazegnies Courcelles-Centre Wilbeaurox	<u>AUTOBUS</u>
112 La Louvière - Charleroi-S.	Marienton	CADENCE
113 Piéton - Manage	Bascoup Bellecourt	(voir IR 14)
118 Charleroi-S. - Mons (via Manage)	Bois-du-Luc	CADENCE
122 Gand-St-P. - Zottegem	Landskouter	CADENCE
122 Zottegem - Grammont	-	(voir IR 4)
123 Braine-le-Cte - Enghien	Rognon	<u>AUTOBUS</u>
123 Grammont - Enghien	-	CADENCE

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés		Desserte
124 Brux - Charleroi-S.	La Chaussée		CADENCE
125 Liège-G. - Charleroi-S (via Namur)	Aigremont Hermalle-sous-Huy Jave Beez		CADENCE
130 Charleroi-S. - Erquelines	-		CADENCE
132 Charleroi-S. - Mariembourg	-		CADENCE
139 Ottignies - Louvain	-		CADENCE
140 Charleroi-S. - Ottignies	Dampremy Bois Noël Ransart Wangenes	Merbaix Marbisoux Mellery Faux	CADENCE
144 Gembloux - Tamines	Vichenet-Bossière		CADENCE
154 Namur - Dinant	Velsine Deve-Nord Tailfer Houx Bouvignes		(voir IR 13)
154 Dinant - Givet	-		NAVETTE
161 Brux - Namur	Limelette-Buston		CADENCE
162 Namur - Arlon	Braibant Hogne Aye Lesterny Mirwart Hatrival Hamipré	Coustermont Lavaux Mellier Rulles Houdemont Hachy Fouches	CADENCE

Ligne / Tronçon	P.A. désaffectés	Desserte
162 Arlon - Sterpenich	Weyler Autelbas Bernich Sterpenich	<u>AUTOBUS</u>
163 Gouvy - Bastogne-S.	-	NAVETTE
163 Bastogne-S. - Libramont	Sibret Wideumont	CADENCE
165 Bertrix - Athus (via Virton)	Orgéo St-Médard Straimont Lecuisine Florenville Pin Izel Jamoigne St-Vincent Bellefontaine Meix-devant-Virton	Houdrigny Virton Chenois-Latour Ruelle Signeulx Baranzy Musson Hellenzy Aubange <u>AUTOBUS</u>
165 Libramont - Bertrix	Recogne Neuvillers	CADENCE
166 Dinant - Beauraing	Gendron-Celles Wiesme	
166 Beauraing - Bertrix	Louette-St-Denis Bièvre Merny Offange Glaumont	NAVETTE
167 Arlon - Athus	Turpange Messancy	CADENCE

CONCLUSION

Voici ce qui pourrait bien constituer -à quelques modifications de détail près- la future organisation du trafic voyageurs à la SNCB pour fin 1984. Puisse le lecteur y réfléchir ...

NB : Les commentaires de l'association que pareil plan a suscités paraîtront dans le prochain Transfer, eu égard à l'abondance des matières traitées ce mois-ci.

Quelques premiers commentaires du GTF asbl sur ce nouveau plan

- Ce plan ne paraît pas être fondamentalement différent du premier plan présenté. Il donne l'impression de se distinguer par un "nouvel emballage" peut-être pour mieux convaincre certains interlocuteurs ?
- Il n'est pas certain que l'étude ait été basée sur une optique commerciale exclusive. N'aurait-on pas cédé à des facteurs de pression non commerciaux ? Certaines relations ne paraissent pas reposer sur de réels courants de déplacement. Combien d'enquêtes commerciales sous-tendent-elles ce plan ?
- La désertification du Luxembourg - par la suppression du service voyageurs sur la ligne Betrix - Virton - Athus - est confirmée, d'autant plus que seuls des trains de navetteurs seront maintenus entre Beauraing et Bertrix.
- Pour le choix du terminus des relations IC ou IR, la SNCB prend les lignes électrifiées comme critère. Si le point terminal de la ligne considérée n'est pas électrifié, on assure la desserte par autobus. C'est un peu rapide... On pourrait, en attendant les crédits d'investissement correspondants, exploiter par autorail et en rupture de charge, exemple Ypres - Poperinge.
- Malgré la saturation actuelle de la jonction nord-midi à Bruxelles, on semble tracer de nouveaux trains par cet itinéraire. Exemples : IC n°6 Ostende - Bruxelles Nord ou IC n° L : Bruxelles Midi - Luxembourg.
- Nous doutons de la rentabilité du trafic frontalier à Roosendaal, Lille, Aachen, Valenciennes, Maastricht ou Weert.
- La SNCB paraît aujourd'hui prendre en considération la demande "pressante" de certains de réouvrir la ligne 20 Hasselt-Lanaken pour assurer un service IC Anvers - Maastricht - Aachen direct.
- Pour assurer la rentabilité des trains omnibus, on compare diverses compositions de trains : locomotives série 60 + 3 voitures, ou autorail X2100 SNCF de 68 places (?) et l'on constate que le nombre moyen de voyageurs par train:km doit être respectivement de 48 et 27 voyageurs. Concluons immédiatement qu'il y a intérêt à envisager au plus tôt le rééquipement de la SNCB en autorails légers. Or, dans ses conclusions, la SNCB retient 50 voyageurs:km comme limite inférieure. C'est à dire qu'elle considère que le trafic omnibus doit avoir lieu par rame tractée ! De plus, l'exploitation mixte (trains aux heures de pointe, autobus aux autres moments) ne diminue en rien les frais fixes ferroviaires (voie, signalisation...). L'autorail léger pourrait donc assurer une desserte de qualité à des prix avantageux. Mais la SNCB calcule l'économie de son plan de restructuration sur le statu-quo au niveau des km/trains. Comme la réalisation des réseaux IC et IR provoque une augmentation des km parcourus, on réduit dès lors d'autant les km parcourus par des trains omnibus. On reporte dès lors ce trafic sur des lignes SNCV, quitte à en créer de nouvelles.
- la suppression de certains points d'arrêt ne coûtera-t-elle pas plus cher que leur maintien, puisqu'il faudra dévier sinon créer des lignes d'autobus pour les desservir (ex. Marenne, l. 43, Java, l. 125, Langdorp, l. 35, Halewijn l. 50...)
- le plan ne fait pas mention de l'unification des tarifs trains et autobus, pourtant bien nécessaires.

Sombre avenir pour les lignes à exploitation simplifiée

Il apparaît que la politique de restrictions du Ministre des Communications pèse de plus en plus sur la SNCB et va provoquer un nouveau démantèlement du réseau ferré. Ainsi apprend-t-on que les lignes à exploitation simplifiée (voir annexe 2 de la carte des voies ferrées de Belgique publiée par le GTF) ne bénéficieront plus de crédits d'investissement et d'entretien. Lorsque la sécurité des circulations sera compromise, le service des trains sera suspendu. Une des premières lignes à "bénéficier" de cette politique est la ligne 127 Statte-Hannut, où, après plusieurs déraillements au nord de Moha, la circulation fut suspendue entre cette dernière gare et Hannut. Le client utilisant la gare de Hannut fut prié de rechercher un autre point de chargement.

Ces dispositions officieuses seront accentuées par la réforme du trafic marchandises actuellement étudiée : on y prévoit la suppression d'un grand nombre de cours à marchandises. Nous y reviendrons dans une prochaine livraison.

Les rumeurs les plus alarmantes circulent actuellement au sujet de la Vennbahn (lignes 48, 45 et 45A). Outre la suppression attendue du trafic entre Waimes et St-Vith, on envisage la suppression de tout trafic entre Bullange et Losheimergraben. D'autres mesures sont aussi prises, sans que nous ayons pu obtenir une confirmation officielle. Il est question de neutraliser la section Sourbrodt - Wévercé parcourue actuellement par les seuls trains de voyageurs et marchandises extraordinaires : cette section permet par exemple le détournement des trains de chars soumis à des restrictions de circulation sur certaines lignes. On prévoit aussi de fermer définitivement la section Waimes - Malmédy - Trois-Ponts, pour raison d'économies.

Aussi, nous permettons-nous d'insister pour que les membres qui aiment ces lignes participent à notre excursion du 16 août annoncée dans le corps de la présente brochure. C'est peut-être la dernière dans la région : on ne nous autorise déjà plus à parcourir la section Bullange-Losheimergraben...

Ligne 43 - Liège-Rivage-Jemelle

Début juillet, on pouvait lire dans le quotidien "La Meuse" une déclaration du Directeur de la société TCM (société d'autobus fermière des services omnibus entre Liège et Visé et Liège - Esneux - Comblain) à l'occasion d'une manifestation de sympathie en l'honneur de décorés de Comblain-au-Pont. Il annonçait avoir proposé à la SNCB la suppression du service voyageurs par train entre Rivage et Marche et la reprise de celui-ci par les autobus de sa société. On ne sera pas surpris par de tels propos si l'on sait que les exploitants de lignes d'autobus de substitution n'assument quasi aucun risque. Les horaires sont imposés par la SNCB ou la SNCV qui paye au prorata des km parcourus par les autobus, indépendamment du nombre de voyageurs transportés !

H. A.

Rappelons que le GTF vient de publier une brochure historique sur cette ligne. Elle est annoncée en page 27.

NOUVEAUX TRAFICS MARCHANDISES SUR LES LIGNES 92 ET 141.

La S.A. Raffinerie Tirlemontoise a décidé dernièrement de confier au rail le transport du sucre blanc cristallisé destiné à l'exportation.

Le trafic, organisé par rames complètes de 22 Hg soit 1 474 t (dont 1 000 nettes), sera assuré 3 fois par semaine pendant toute l'année au départ des raccordements privés des raffineries de Brugellette (sur la ligne 92 Ath - Mons), vers Anvers-Bassins (départ vers 17.00 h en R 246) d'une part, et de Genappe (sur la ligne 141 Eaulers - Ottignies), également vers Anvers-Bassins, via Ottignies (départ vers 17.00 en R 135) d'autre part. Des travaux d'appropriation des raccordements existants ont été réalisés.

L'exploitation débutera au début août.

Estimation globale du trafic : 140 000 t nettes par an, avec possibilité d'extension à 200 000 t, dans l'avenir.

BRUXELLES-CENTRAL : SURVEILLANCE DES MOUVEMENTS DES VOYAGEURS PAR CIRCUIT TV.

Sur le réseau SNCB, la transmission de l'information "Opérations terminées" donnée par le chef-garde au conducteur du train, et valant ordre de départ, est assurée par l'allumage de la "marqueterie", signal constitué par un ensemble de 4 ou 6 petits feux blancs disposés en carré ou en cercle, appelé "I.O.T" (Indication d'Opérations Terminées). Depuis le 15 février, une installation prototype est en fonction à la voie 5 (sens Midi - Nord) de la gare de Brux-Central : un agent de l'Exploitation observe au moyen de 8 récepteurs TV, l'embarquement et le débarquement des rames filmées par 8 caméras couvrant l'entièreté du quai.

Quand cet opérateur a l'assurance que ces opérations sont terminées - grâce à l'observation des écrans - il commande l'allumage du feu rouge de l'I.O.T.

Cette action déclenche un buzzer (signal sonore semblable à celui des voitures M4 lors de la fermeture des portes) qui retentit sur le quai via les haut-parleurs, signalant l'imminence de la fermeture des portes. En effet, dès l'audition du buzzer, le chef-garde ferme les portes automatiques de la rame. Ceci fait, et après un dernier contrôle de l'opérateur aux vidéos, celui-ci fait apparaître les feux blancs de l'IOT, constituant l'ordre de départ. Si par contre, l'opérateur constaterait une anomalie à ce moment (par ex : voyageur coincé dans les battants d'une porte), il pourrait lancer l'information "Alarme", en faisant clignoter le feu rouge de l'IOT.

A la vue du clignotement de ce signal, le conducteur doit immédiatement déverrouiller les portes, s'il s'agit d'automotrices, ou le chef-garde, s'il s'agit d'une rame tractée à portières automatiques (voitures M1, M2, M3 et M4).

Cette dernière information constitue une nouveauté appréciable, car jusqu'à présent, rien n'était prévu pour libérer immédiatement les battants d'une portière coincant un voyageur.

Cette installation originale n'est provisoirement en service que du lundi au vendredi, de 6 à 22 h. En dehors de ces heures, l'indication "opérations terminées" est transmise par le chef-garde de la manière classique.

Une nouvelle édition : **Trans-Fer hors série - juin 1982**

RAPPEL

Tous les chemins mènent à Anvers

En vue ^{du} voyage du 5 juin, notre service "Editions" a publié un numéro hors série et hors abonnement de Trans-Fer. On y trouve l'historique et les données d'exploitation actuelle des lignes SNCB Anvers - Aarschot - Louvain, Anvers - Boom, Anvers - St-Nicolas - Gand, Bruxelles - Termonde - Lokeren. On y trouve aussi la présentation complète des nouvelles automotrices Break série O3 de la SNCB, dont les premières unités entrent en service.

Une édition de 50 pages, avec une dizaine de cartes, schémas, photos.

PRIX : *envoi en Belgique ou au Grand-Duché : 60FB envoi compris à verser au compte 240-0380489-59 de GTF asbl Editions, Liège

*envoi à l'étranger : 75FB envoi compris à verser par

Eurochèque garanti ou mandat postal à GTF asbl. BP 191, B -

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR (d'avril à juin 82)

1/ SORTIES D'ATELIER

Cette rubrique reprend chronologiquement toutes les sorties d'Atelier Central du 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'avaries graves, incendies, tamponnement, etc...)

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

2231 - 7.4 - GR	621 - 1.4 - RI	703 - 28.4 - RA (**)	225 - 26.5 - GR
1602 - 7.5 - RA (m)	213 - 2.4 - GR	217 - 30.4 - GR	087 - 27.5 - RI
2205 - 10.5 - GR	011 - 5.4 - RI	072 - 30.4 - RI	696 - 28.5 - RI
1601 - 18.5 - RI	631 - 7.4 - RI	080 - 30.4 - RI	647 - 3.6 - GR
	212 - 8.4 - GR	650 - 6.5 - GR	633 - 3.6 - RI
	693 - 9.4 - RI	092 - 10.5 - RI	609 - 8.6 - RI
(*) : Collision à Këin	219 - 14.4 - GR	679 - 10.5 - RI	230 - 10.6 - GR
Dtf le 4.9.81	065 - 15.4 - RI	204 - 11.5 - GR	027 - 11.6 - RI
(**) : Accident du 1.03	177 - 21.4 - GR	095 - 16.5 - RI	644 - 17.6 - GR
à Anvers C.	630 - 22.4 - RI	953 - 18.5 - RI	082 - 17.6 - RI
(***) : Incendie du 5.02	262 - 23.4 - GR	028 - 18.5 - RI	695 - 21.6 - RI
à Limelette	135 - 23.4 - RA (***)	746 - 18.5 - RA (***)	238 - 24.6 - GR
	681 - 26.4 - RI	224 - 19.5 - GR	

De l'AC Salzinnes (HLE + HLD + HLR)

N.B.: GR uniquement, les RI étant effectuées dans les ATD.

2619 - 19.4 - GR	6296 - LK - 9.4	8273 - FNDM - 1.4	8236 - FNDM - 24.5
1802 - 14.6 - GR	5314 - MUT - 26.4	7344 - NK - 9.4	9206 - Ser.V - 24.5
	6236 - FKR - 19.5	6447 - GT - 21.4	8059 - FSR - 10.6
	5316 - MUT - 2.6	7310 - LNC - 26.4	7504 - FNDM - 16.6 (m)
	6224 - LK - 7.6	8219 - FGH - 7.5	7852 - NK - 21.6
	5137 - LK - 17.6	8316 - LNC - 7.5	5522 - NK - 28.6
			6209 - FKR - 30.6

(*) HLR 7504, ex HLD 6504 (FHS), loco diesel-hydraulique de route, considérée désormais comme machine de manœuvre et mutée à Anvers-Dam (voir rubrique 3/).

2/ MUTATIONS

6022 - FGH - mutée à Monceau (Date écritures : 1.06) suite à l'électrification 1. 78
 6024 - FGH - mutée à Monceau (Date écritures : 1.06) suite à l'électrification 1. 78
 5166 - FDN - mutée à Anvers-Dam (Date écritures : 1.06) suite à l'électrification 1. 60.
 4323 - LK - muté à Montzen (Date écritures : 25.6.82) suite de classement AR 49 de Montzen.

3/ TRANSFORMATIONS

6504 → HLR 7504 (mutée de Hasselt vers Anvers-Dam) Date écritures : 1.05.

6506 → HLR 7506 (" " " ") Date écritures : 1.06.

6081 → HLR 6081 X (reste à Hasselt) Date écritures : 1.06.

Quoi qu'il en soit, ayant atteint le kilométrage justifiant une Grande Rév., ces HLD seront plutôt retirées du service normal des HL de ligne et affectées uniquement à la desserte des trains de route ou aux manœuvres. La chaudière de chauffage a été déposée et la vit. max. ramenée à 80 km/h. Dès la moindre avarie grave, ces HLR seront radiées. Afin d'éviter toute équivoque, les HLD série 65 concernées changent de classe et deviennent engins de manœuvre (série 75), tandis que les HLD de la série 60 voient leur chiffre complété d'un X peint sur les longs-pans. Pour rappel, circulent déjà sous le régime "X" : 6078 X (Kinkempois);

: 6103 X (Merselbøke - radiée au 1.07).

4/ MISES HORS-SERVICE - RADIATIONS.

- 6103 X - FKR - constr. 1965 - état général à la limite d'usure - PV de l'AC Salzinnes n° 20 du 18.05
- 6084 - FHS - constr. 1965 - suite au bris du vilbrequin moteur - PV de l'AC Salzinnes n° 21 du 8.06
- 6402 - FHS - constr. 1962 - par suite de l'usure prématurée de la transmission hydraulique - PV n° 22 du 8.6
- Date Hors-Ecritures pour les 3 engins : 1.07.82.

5/ REPARATION DE L'ENTRETIEN DU MATERIEL MOTEUR ELECTRIQUE

Les modifications suivantes sont intervenues le lundi 24 mai dans la répartition de l'entretien des automotrices, à l'occasion du nouveau service d'été :

- ATSE Schaerbeek assure l'entretien des AM type 80 au fur et à mesure de leur mise en service
- ATE Ostende assure l'entretien des 26 AM type 79, venant de Schaerbeek;
- ATSE Kinkempois assure l'entretien des 24 AM type 74, venant d'Ostende;
- ATD Hasselt assure l'entretien de 26 AM type 62, venant de Kinkempois.

Ci-dessous, le tableau récapitulatif de l'entretien de tout le matériel moteur électrique.

Atelier d'entretien	HLE	AM/Type
Schaerbeek ATD (= l'atelier diesel)		010 à 049 (50/53) 595 à 600 (SABENA) 951 à 958 (POSTE)
Schaerbeek ATSE (= l'atelier électrique)		301 à 335 (80) 665 à 676 (70 JH) 801 à 844 (QUADRUPLES)
Ostende ATE		502 à 539 (55) 677 à 706 (73) 731 à 782 (78/79)
Kinkempois ATSE	1801 à 1806	051 à 128 (54) 151 à 184 (62) 251 à 270 (65) 707 à 730 (74)
Stockem ATE	2339 à 2368	234 à 250 (63) 601 à 664 (66/70 JH)
Haine St-Pierre ATD		129 à 150 (56)
Hasselt ATD		185 à 210 (62)
Ronet ATSE	2001 à 2025 2301 à 2338 2601 à 2635 2903 à 2913 2920	211 à 233 (63)
Bruxelles-Midi ATE	1501 à 1505 1601 à 1608 2201 à 2225 2369 à 2383 2501 à 2514 2551 à 2558 2701 à 2730 2801 à 2803	

M 80.

Le vice de fabrication dont question à la page 13 du Tf N° 22 de mai 82 n'effectuait pas les timoneries de frein comme indiqué erronément, mais les boulons fixant les disques de frein sur les flasques des roues, et dont les têtes de fixation étaient trop grosses, venant ainsi buter contre les carters d'engrenages.

A ce jour, ces gros boulons ne sont plus qu'un mauvais souvenir ...

Les premières marche "à blanc" eurent lieu à partir du mercredi 21 avril :

aux fins d'initiation du personnel (la conduite de ces engins est en effet tout à fait différente des AM classiques), deux AM 80 ont circulé simultanément chaque jour - à vide - l'une de Bruges vers Ottignies, l'autre d'Arlon vers Ottignies, où avaient lieu les essais d'accouplement. Les 2 AM accouplées accomplissaient ensuite l'aller-retour vers Namur. Enfin, après découplément, chaque AM retournait d'où elle était venue.

Ces parcours de rodage durèrent jusqu'au lundi 24 mai, date où le première rame de 5 AM type 80 fut mise en service commercial.

Il s'agissait des AM 303 - 305 - 308 - 309 et 312 aux trains 907 - 963 et 918 (voir ci-dessous). Depuis ce jour, une rame de 5 ou 6 AM 80 est journalièrement en service sur l'axe Côte - Ardennes, selon le roulement à alternement journalier suivant :

N 67 (sauf samedis et dimanches) :

groupe 1 : 907 (5) LK - LL / 963 (5) LL - C / 918 (5) C - LL
 2 : 957 (5) LL - C / 913 (5) C - LL / 968 (5) LL - C
 3 : 909 (6) C - LL / 965 (5) LL - C / 920 (5) C - Lxbg
 4 : 958 (6) LL - C / 914 (3) C - LL /
 / 915 (3) C - LL / 970 (4) LL - C
 5 : 955 (4) FBN - C / 910 (4) C - Lxbg / 966 (6) Lxbg - C / 921 (5) C - LL
 6 : 960 (5) LL - C / 916 (5) C - LL / 971 (5) Lxbg - FBMZ

R 6 (samedis) :

groupe 1 : 909 (4) C - LL / 964 (4) LL - C / 919 (4) C - LL
 2 : 911 (4) C - Lxbg / 967 (5) Lxbg - C / 922 (4) C - LL
 3 : réserve (5) FSR ATSE
 4 : 957 (4) LL - C / 912 C - LJ / 965 (4) LJ - C / 920 (4) C - Lxbg
 5 : 963 (3) LJ - C / 918 (3) C - LL
 6 : 958 (4) LL - C / 913 (4) C - LL / 970 (4) LL - C

R 7 (dimanches et fêtes) :

groupe 1 : 909 (4) C - LL / 964 (4) LL - C / 919 (4) C - LL
 2 : réserve (5) FSR ATSE
 3 : 961 (4) LJ - C / 916 (4) C - LJ
 4 : 960 (4) LL - C / 915 (4) C - LJ / 969 (4) LJ - C
 5 : 958 (5) Lxbg - C / 914 (2) C - LL
 6 : 967 (4) Lxbg - C / 922 (4) C - LL

- Légende : () = nbre d'AM

LK = Courtrai LL = Arlon C = Côte Lxbg = Luxembourg FBMZ = Bruxelles-Midi
 FBN = Bruxelles-Nord FSR = Schaerbeek LJ = Jemelle

- Explication : Ce roulement - le plus élaboré du réseau - est basé sur 6 groupes de 3, 4, 5 ou 6 AM circulant simultanément, et est donc conçu pour l'utilisation effective d'une trentaine d'AM environ. Comme actuellement (fin juin), seules ± 12 à 15 AM en moyenne sont journalièrement en service (dont 2 en réserve), seuls 2 groupes sont assurés en AM 80, les autres l'étant d'office par des AM doubles classiques. Et chaque jour, ces groupes varient !.. Aux dires d'un expert en roulement, "un chat n'y retrouverait pas ses jeunes !" Bonne chance aux Répartiteurs M ...

Ici aussi, tout baigne dans ... l'huile. Le lundi 5 avril, les premières HLE 27 apparaissent (enfin !) en tête d'un train voyageurs : les 2705 et 2707 remorquaient le 806 entre Welkenraedt (5.18) et Ostende (9.14).

Circulant généralement par deux (celle de tête en service, la seconde en planton comme véhicule), elles sont depuis lors engagées sur la ligne entre Ostende et Welkenraedt, selon le roulement suivant, en fonction de leur disponibilité et en semaine uniquement, pour l'instant :

- 1 - 806 GWK - FSD / 717 FSD - GWK
- 2 - 713 FSD - FL / 815 FL - FSD / 29162 FSD (19.52) - FBMZ (23.25)
- 3 - 51989 FBMZ (1.20) - FSD (4.32) / 758 FR - FSR / 859 FSR - FR
- 4 - 708 FSD - GWK / 811 GWK - FSD / 718 FSD - GWK / 15412 GWK (20.48) - FBMZ (23.40)
- 5 - 51498 FBMZ (0.45) - GWK (5.15) / 888 GWK - FBMZ / ER 886 FBMZ (9.08) - FL (10.55)
- 6 - 807 GWK - FSD / 716 FSD - FL / 817 FL - FSD

GWK = Welkenraedt FSD = Ostende FL = Liège G. FBMZ = Brux. Midi FR = Bruges
FSR = Schaerbeek

HLE 2911

Cette vaillante HLE, desservie par DCE Bru.-Midi, assure depuis près de 2 ans l'acheminement des rames à vide des voitures climatisées entre Forest voitures et Brux-Midi.

Il s'agit des RE 284 (FBMZ : 12.48 h), RE 432 (FBMZ : 15.21 h) et RE 484 (17.28 h).

L'alimentation constante de la rame en haute-tension est ainsi garantie, permettant une climatisation non-stop, la 2911 restant au train jusqu'à la mise en tête de la HLE polycourant. Un élargissement notable (!) de ses prestations s'est produit au nouveau service :

elle assure désormais également l'acheminement de fourgons porte-autos (DD) entre Schaerbeek et Brux-Midi (et vice-versa), parfois même renforcée d'une ou deux HV !

Il s'agit de Trains Autos-Couchettes Hollande - France (et retour), dont une tranche de véhicules est ajoutée ou différée au passage à Brux-Midi.

Voici les dates et heures de ces circulations très insolites :

- R1 : 5, 12, 19 et 26/7 - 2, 9, 16, 23 et 30/8 - 6 et 13/9
E 13185 Brux-Midi (9.50) - Schaerbeek (10.02) HV + DD
RE 16080 Schaerbeek (19.26) - Brux-Midi (19.36) DD uniquement
- R4 : 1, 8, 15, 22 et 29/7 - 14, 19 et 26/8 - 2, 9 et 16/9
RE 16686 Schaerbeek (19.26) - Brux-Midi (19.36) - DD uniquement
- R6 : 3, 10, 17, 24 et 31/7 - 14/8
E 13289 Brux-Midi (7.51) - Schaerbeek (8.03) HV + DD
ER 13289 Schaerbeek (8.30) - Brux-Midi (8.41) HV uniquement
- R6 : 21 et 28/8 - 4, 11 et 18/9
E 13689 Brux-Midi (7.07) - Schaerbeek (7.18) HV + DD
ER 13689 Schaerbeek (7.41) - Brux-Midi (7.52) HV uniquement

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS

Cette rubrique, classée par série d'engin, renseigne celui d'entre eux qui a effectué le parcours le plus important au cours du mois considéré, avec le kilométrage exact. Il ne s'agit donc pas de la MOYENNE des km parcourus par série d'engins.

MARS 82

AVRIL 82

N° HLE/Nbre Km

N° AM/Type/Km

N° HLE/Nbre Km

N° AM/Type/Km

1503 - 15 849
1605 - 19 581
1805 - 21 951
2012 - 18 565
2214 - 15 174
2372 - 16 045
2512 - 18 317
2551 - 21 979
2604 - 13 588
2704 - 1 091
2803 - 7 081
2904 - 7 205

1505 - 17 050
1604 - 20 630
1805 - 22 956
2020 - 19 195
2247 - 13 622
2372 - 16 208
2508 - 16 425
2556 - 20 370
2611 - 15 758
2706 - 5 596
2802 - 6 692
2904 - 8 301

032(50) - 10 709
046(53) - 9 482
098(54) - 15 945
143(56) - 14 807
165(62) - 19 042
250(63) - 16 932
269(65) - 16 015
309(80) - 3 324
512(55) - 14 533
598(SABENA)11 866
603(66) - 16 109
658(70) - 16 281
706(73) - 14 384

N° AR/Km

N° AR/Km

4004 - 5 982
4307 - 12 398
4402 - 10 352
4503 - 8 102
4609 - 10 075
4906 - 5 818

4005 - 6 142
4303 - 12 056
4406 - 8 786
4506 - 8 245
4602 - 10 740
4906 - 5 319

712(74) - 15 658
731(78) - 15 897
770(79) - 15 741
826(QUADR) 19 613
902(NS) - 8 034
952(POST) - 11 918

N° HLD/Km

N° HLR/Km

N° HLD/Km

N° HLR/Km

5169 - 13 216
5210 - 9 622
5304 - 14 551
5408 - 7 983
5508 - 12 501
5914 - 10 912
6020 - 11 354
6107 - 10 861
6245 - 14 031
6401 - 6 415
6501 - 7 800

7002 - 3 450
7101 - 2 727
7214 - 2 886
7369 - 3 178
7410 - 3 592
8001 - 3 729
8265 - 3 307
8311 - 2 021
8405 - 2 609
8514 - 2 854
9150 - 1 250

5181 - 13 159
5206 - 11 053
5305 - 14 028
5407 - 9 688
5506 - 13 896
5933 - 11 012
6026 - 10 888
6104 - 10 354
6253 - 13 131
6402 - 4 586
6503 - 6 884

7001 - 2 584
7102 - 2 247
7213 - 3 244
7343 - 4 844
7410 - 3 602
8001 - 3 306
8231 - 4 139
8309 - 2 190
8423 - 2 828
8503 - 2 780
9129 - 1 245

MAI 82

N° HLE/Km

N° AM/Type/Km

N° HLD/Km

N° HLR/Km

1505 - 18 679
1606 - 25 264
1804 - 21 518
2022 - 19 040
2246 - 14 667
2372 - 15 406
2503 - 14 776
2558 - 19 848
2620 - 13 522
2704 - 9 105
2803 - 4 106
2906 - 6 541

030(50) - 8 475
037(53) - 8 022
069(54) - 16 377
130(56) - 14 732
162(62) - 15 103
211(63) - 14 748
252(65) - 17 772
309(80) - 7 821
517(55) - 15 608
597(SABENA) 10 974
612(66) - 15 711
653(70) - 17 517
705(73) - 16 922
710(74) - 15 466
754(78) - 15 758
773(79) - 14 218
819(QUADR) 21 270
904(NS) - 7 992
954(POST) - 7 757

5126 - 11 730
5211 - 10 955
5312 - 13 547
5404 - 11 093
5530 - 13 631
5937 - 9 874
6008 - 10 842
6110 - 8 695
6319 - 13 513
6401 - 3 823
6505 - 6 082

7003 - 3 027
7102 - 2 002
7201 - 2 596
7340 - 4 861
7410 - 3 395
8027 - 2 762
8231 - 3 372
8309 - 2 040
8424 - 2 445
8514 - 2 625
9129 - 1 226

N° AR/Km

4002 - 6 593
4303 - 11 395
4403 - 8 914
4507 - 8 646
4603 - 9 229
4906 - 5 409

- Période d'avril à juin 82 -

Mercredi 14 avril

Un HK de pèlerinage Maldegem - Louvain, composé de 4 HV M2 et remorqué par la HLD 6114 (FKR) emprunte la l. 58 à exploitation simplifiée entre Maldegem et Eeklo - c-à-d à trafic marchandises uniquement - et classée en catégorie 2, pour laquelle les HKEV doivent faire l'objet d'une autorisation exceptionnelle. Retour du HK le soir.

19, 20, 21 avril

Présentation à la presse et au public en gare du Quartier Léopold, de 4 HV ex-CIWL restaurées, destinées à assurer le nouveau train nostalgique "Venise Simplon Orient-Express" devant relier Boulogne à Venise via Paris pendant la belle saison.
Étaient exposées : 2 WR (n° 4095 et 4110)

2 WL du type LX (n° 3543 et 3544).

La HLE 2920 (pour rester dans le style 7...) assurait l'alimentation de la rame en haute-tension. L'affluence du public le dernier soir fut telle - le service d'ordre fut rapidement débordé par ± 10 000(!) visiteurs envahissant les installations de la gare en pleine heure de pointe, traversant les voies à niveau par les passages de service, s'égayant dans les voies de garage ... -que tous les HK entrant en gare le furent sous le régime de la "marche à vue", et ce, pendant 2 heures durant !

Lundi 17 mai

Visite des chantiers d'électrification des l. 24 (Hasselt - Aix Ouest) et 40 (Maastricht - Liège G.) par des membres du Cabinet des Communications. 2 AM doubles (774 et 780) acheminaient les participants de Bruxelles à Hasselt via Landen. Le relais était assuré par une rame de 4 HV M2 (2 A + 1 BD) remorqué par la HLD 5189 (FHS), qui parcourut les lignes 24 entre Hasselt et Visé-Ht, et 40 de Visé-Bas à Liège-G. Le HK fut bloqué pendant une heure en pleine voie à la bif. Glons par des manifestants hostiles au plan d'économie "De Croo"; manque de pot : "il" n'était pas du voyage ...

Mardi 18 mai

Déjeuner annuel des membres du SKAL-Club (professionnels du tourisme) à bord d'une rame TEE inox PBA effectuant un voyage circulaire de Brux-Midi via l. 96, 117, 130, 144 et 161, par Braine-le-Cte, Challeroi-Sd, Jemeppe-s-Sambre et Gembloux.
Remorque : HLE 2025 Tout arrive !

Mercredi 19 mai

Présentation officielle au Ministre et à la presse des nouvelles automotrices du type 80. Les 2 AM 308 et 301 effectuèrent à cette occasion un bref galop d'essai entre Brux-Midi et Braine l'Alleud, l'ère des visites aux usines de montage semblent résolue, depuis les incidents que l'on sait ... (voir Tf n° 22, page 23).
Au retour, le Ministre tint à assurer lui-même la conduite du convoi, sous l'œil poli mais soucieux (!) de tout le staff SNCB. L'histoire ne dit hélas pas s'il fit l'heure ...

Samedi 22 mai

Inauguration officielle de la traction électrique sur la l. 89 entre Denderleeuw et Zottegem. Un HK ministériel composé de 2 AM doubles (679 -avec drapeaux- et 681) assura le parcours aller-retour en omnibus entre ces deux villes.

Abréviations utilisées :

HK : train
HV : voiture
HLD : loco diesel de route
FKR : Merelbeke
HKEV : train spécial voyageurs
WR : voiture-restaurent

WL : voiture-lits
HLE : loco électrique
AM : automotrice
FHS : Hasselt
bif.: bifurcation
PBA : Paris-Brux-Amsterdam

Mardi 8 juin

On ne l'attendait plus ... Retour fracassant du général US, commandant les forces OTAN en Europe, et de son fameux "Command Car" : l'autorail double DB 608801, issu d'une transformation d'un VT 08 en Q-G sur rails ...

Partit la veille de Berlin Lichterfelde, il vint mourir à ... Welkenraedt, - à la frontière, tout un symbole... - en détresse par avarie au générateur. Il fut ensuite remorqué comme véhicule jusqu'à Mons par la HLE 2623.

Le retour vers la mère patrie se déroula le surlendemain aussi peu glorieusement, avec la HLE 2346.

Question : Reviendra-t-il encore, après pareil affront ? ...

RiXi

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période d'avril à juin 82.

Samedi 3 avril - 9 h 00 - l. 19 - Neerpelt - Déraillement d'un train voyageurs.

Lors de l'entrée voie 1 du Z 3007 (Anvers C - Neerpelt), composé de la HLD 6245 (FRST) + 4 HV M2, les 2e et 3e HV déraillent d'un bogie, par suite du bris d'un bandage lâché à la 2e HV. Il n'y a pas de blessés. La remise sur rails du matériel déraillé sera terminée à 18 h 15.

Lundi 24 mai - 23 h 42 - l. 27 A - Anvers Schijnpoort - Tamponnement d'un train marchandises.

A l'approche du Z 2928U Merelbeke - Essen (22 Hg divers - 1 820 t, remorqués par la HLD 6078 de FKR), le signaleur trace erronément l'itinéraire vers une voie du faisceau déjà occupée par la rame du 55222 (minerai). Lors de l'entrée du Z 2928U, le CTD remarque au dernier instant qu'il est dirigé vers une voie occupée. Le tamponnement est inévitable. La HLD est gravement avariée, mais reste sur rails. Le 1er Hg est réduit en ferraille. Le 2e Hg, chargé d'un conteneur, se renverse. Le 3e Hg est assez endommagé. Le CTD est indemne. Le relevage des Hg prend fin le lendemain vers 12 h 50.

Samedi 29 mai - 12 h 24 - l. 96 - Bif. Soignies - Collision de trains marchandises.

Par suite probablement d'un freinage tardif, le E 21898 Schaerbeek Form. - Quévy (25 Hg - 1770 t, remorqués par les HLE 2631 + 2350 en UM) dépasse le signal de la bifurcation à l'arrêt et heurte le Z 88841 St-Ghislain - Haine St-Pierre, remontant en sens inverse de Soignies vers Ecaussines. Le CTE du 21898 s'étant réfugié dans la salle des machines, est indemne.

La HLE 2631, dont la cabine AV est aplatie, déraile, ainsi que les 7 derniers Hg du 88841. Tous les HK sens Bxl-Mons sont détournés via l. 108 et 118 entre Braine-le-Cte et Mons via la Louvière.

La circulation est rétablie le 30, à 15 h 20.

Mercredi 2 juin - 1 h 43 - l. 50 - Denderleeuw - Déraillement d'un train marchandises.

Lors de l'entrée en gare du Z 39843 Gand Sifferdok - Leval (20 Hg chargés de charbon : 1 500 t, remorqués par la HLD 6057 de FKR), le 18e Hg fait bivoie sur un aiguillage manœuvré intempestivement sous le train et déraile.

Cause : libération intempestive de l'itinéraire. La sortie vers la ligne 89 (Zottegem - Courtrai) est obstruée. Des détournements auront lieu via l. 50 et 82 par Alost et Burst, tandis qu'un service de bus SNCV était instauré dès 5 h entre Denderleeuw et Burst. A 7 h 20, la circulation était rétablie.

Jeudi 3 juin - 5 h 35 - L. 40 - Montzen - Déraillement d'un train de munitions.

Lors du départ du Z 85460 Zeebrugge - Aix W (25 Hg - 630 t transportant des munitions diverses pour le compte de l'Armée anglaise) remorqué par le HLD 6062 de Kirkempois, le signaleur renverse intempestivement un levier d'aiguillage, provoquant le "bivoie" du train. Les 7e et 10e Hg déraillent des 2 essieux, sans se renverser. Pas d'autres dégâts à signaler.

Mercredi 16 juin - 0 h 47 - L. 50A - Beasnen - Déraillement d'un train marchandisé.

É 69423 Brugge - Merelbeke (24 Hg divers - 757 t remorqués par la HLE 2239), limité à 60 km/h par la présence d'un wagon-grue de 75 t de la firme Engema spécialisée dans les travaux d'électrification. Par suite du non-respect de cette limitation de vitesse - le CTE n'en n'ayant pas été informé - le wagon-grue et son pofte-flèche déraillent en pleine voie et obstruent les 2 sens de marche, en labourant 200 m de voie. Mais le déraillement sera plus spectaculaire que grave : non seulement le gabarit de la voie adjacente ne sera pas engagé, permettant l'accès aisé des grues de secours, mais il eut lieu à hauteur d'un évitement, mis à profit pour le détournement local des circulations. Le service normal à double voie sera rétabli vers 16 h 00.

Abréviations utilisées :

HLD : locomotive diesel de route
 FRST : Aereschot
 HV : voiture
 Hg : wagon
 FKR : Merelbeke
 CTD : conducteur de traction diesel
 HLE : locomotive électrique
 CTE : conducteur de traction électrique
 HK : train

Ri Xi

Nouvelles du Groupe de Liège

* Fourgons-générateurs

Suite aux nombreuses avaries dont ils sont victimes, les fourgons générateurs dont la SNCB se sert pour fournir l'énergie électrique de chauffage sur la ligne Liège - Luxembourg doivent être garés à l'abri dans un atelier lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

En conséquence, il est question de ne plus les considérer à l'avenir comme véhicules à voyageurs, mais comme véhicules de traction annexes (avec modification de la numérotation).

On étudie aussi la possibilité de modifier les graphiques d'inter-pénétration CFL/SNCB pour faire assurer les trains internationaux 296 et 297 entre Liège et Luxembourg, non plus par une locomotive diesel CFL série 18 démunie de génératrice de chauffage électrique, mais par des locomotives SNCB diesel série 55 "bleues" (càd équipées pour le chauffage électrique des trains). Les générateurs-fourgons ne seraient plus mis en circulation qu'en cas de défaillance de ce type de locomotive, actuellement uniquement basé à Jemelle.

Conseils d'administration de la SNCB

vendredi 30 avril 1982

Sous réserve de la ratification ministérielle, il a approuvé l'exécution de quelques travaux, notamment : en vue d'accroître la sécurité aux points de croisement du rail et de la route, l'établissement et l'aménagement de la signalisation routière à divers passages à niveau aux groupes de Liège et de Charleroi; les travaux d'équipement électrique de la sous-station de traction de Charleroi; l'aménagement de locaux et la construction d'une annexe au centre routier de Huy; l'installation d'un poste à haute tension et d'une sous-station de signalisation à la nouvelle cabine de Bruxelles Midi; l'équipement de 9 voies au faisceau de réception et la pose d'une voie de circulation au sud de la darse Delwaide au port d'Anvers; l'établissement sur la ligne Denderleeuw - Courtrai d'un poste de signalisation "tout-relais" provisoire à St-Denijs-Boekel; la fabrication d'un nouveau câble téléphonique destiné aux liaisons entre Denderleeuw et Grammont.

Il a décidé la réorganisation, à titre d'essai, de l'acheminement des marchandises par wagons complets aux groupes de Namur et de Gand, visant l'amélioration du service rendu à la clientèle, tout en rationalisant la répartition des installations de desserte et en organisant le transport combiné.

vendredi 28 mai 1982

Afin d'assurer le fonctionnement des aiguillages dans les grandes gares, en cas d'intempéries hivernales rigoureuses, il a décidé de renforcer la puissance des dispositifs de chauffage avant l'hiver prochain. Sous réserve de la ratification ministérielle, il a approuvé, à cet effet, en une première phase, la pose de 320 rampes de chauffage au gaz aux aiguillages prioritaires de la gare de Bruxelles Midi et des principales gares de correspondance.

Il a marqué son accord aussi sur l'aménagement des installations de chauffage dans divers bâtiments à Arlon et à Stockem, en vue de réduire la dépense énergétique; l'établissement d'une installation d'éclairage et de force motrice à l'atelier de traction diesel de Haine-St-Pierre; l'installation et le câblage de tableaux de contrôle optique dans diverses cabines de signalisation; la sonorisation des points d'arrêt de Meiser, Mérode, Delta, Boondaal, St-Job, Moensberg, Beersel et Huizingen situés sur la ligne Vilvorde - Etterbeek - Hal; l'installation d'appareils de télécommande et de signalisation à Groenendaal en vue d'améliorer la desserte de la ligne Bruxelles - Namur; l'achèvement du nouvel atelier des moteurs à Wondelgem.

Le Conseil a pris acte d'un rapport sur l'état de la pierre de façade du bâtiment d'Anvers Central dont la restauration s'avère coûteuse et de longue durée. Afin de rouvrir dans le plus bref délai les entrées du côté de l'"Astridplein", il a décidé de faire construire deux puits en béton d'environ 15 m offrant toutes garanties de sécurité aux voyageurs, et a désigné l'entrepreneur pour exécuter ce travail.

vendredi 25 juin 1982

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, quelques travaux, notamment la pose d'un nouveau revêtement pour la toiture du bâtiment du centre routier de Mouscron; l'exécution des travaux de soudure aluminothermique des rails, le placement de tableaux de contrôle optique dans les cabines de signalisation; l'établissement d'un équipement de chauffage aux aiguillages et d'installations d'éclairage dans trois faisceaux au bassin Rodenhuisse à Gand Maritime; la réalisation du système de bloc automatique sur la ligne Bruges - Torhout.

+

Comme suite aux informations parfois contradictoires parues ces derniers jours dans la presse, au sujet de la situation de trésorerie de la S.N.C.B., celle-ci tient à répondre aux questions que sont en droit de se poser aussi bien les créanciers de la Société que le public.

La Société a été contrainte, en effet, de différer certains paiements à des fournisseurs et à des entrepreneurs parce qu'elle ne disposait pas encore des autorisations d'emprunts qu'elle avait sollicitées pour le financement des travaux d'investissement qui sont à sa charge. Ces autorisations d'emprunts doivent être approuvées par le Parlement.

Ces investissements, qui ont une durée de vie de 30 ans et plus, ne sont normalement pas financés par les recettes courantes et ils doivent l'être, comme c'est le cas généralement dans les entreprises, par la voie d'emprunts.

La Société a appris avec satisfaction que le projet de loi portant autorisation d'emprunt pour un montant de 5,6 milliards figurait à l'ordre du jour de la séance de la Chambre des Représentants aujourd'hui. Il est donc permis d'espérer que ce projet de loi sera également soumis prochainement au Sénat.

Dès que ces capacités d'emprunt auront été votées, la Société s'emploiera à contracter les emprunts, ce qui lui permettra de reprendre le règlement des factures dont le paiement était resté en souffrance.

 * SNCV - Groupe du Hainaut *

* EXPLOITATION

1. Modifications afférentes au réseau ferré
 a. 19 avril 1982 : réouverture de la ligne 90

Après deux années d'exploitation par autobus, le tronçon Anderlues - Binche de la ligne 90 est à nouveau desservi par des tramways.

C'est en effet le mardi 8 avril 1980 que la ligne fut fermée au trafic ferré afin de permettre la reconstruction intégrale des installations fixes. Plusieurs soumissionnaires se partagèrent les travaux de voie, tandis que la société Fabricom fut chargée de la pose de la nouvelle ligne aérienne.

En général, le nouveau tracé des voies suit scrupuleusement l'ancien, ce qui a entraîné le maintien de certains passages à contre-sens de la circulation automobile, notamment dans les traversées de Binche et La Louvière. On trouve là le souci d'agir vite, sans procédures administratives dilatoires. Le plan des voies n'a heureusement pas été abusivement simplifié, et des voies de garage ont été reconstruites à Trivières (deux!), et à St Vaast, tandis que l'évitement d'Anderlues qui servait autrefois de voie de garage pour remorques a été reconstruit tel quel, c'est-à-dire sans la signalisation qui permettrait de s'en servir comme évitement (de toute façon, l'évitement d'Anderlues (Monument) est à deux pas!)...

Si l'une ou l'autre courbe n'est pas tout-à-fait exempte de reproche et ne se laisse pas approcher à grande vitesse sans rappeler sans existence, il est bien sûr superflu d'essayer de comparer la nouvelle voie et l'ancienne. La ligne aérienne, quant à elle, est d'une légèreté et d'une élégance dont bien des cités balnéaires belges peuvent être jalouses!

Après un voyage inaugural destiné aux autorités locales le 16 avril, le tronçon rénové fut ouvert au service voyageurs le lundi 19. Comme les articulées ne peuvent circuler sur le Viaduc à Charleroi, le ligne 90 resta coupée en deux tronçons: La Louvière-Anderlues exploitée par motrices 6100 et Anderlues-Charleroi par type "S". Le premier jour de circulation vit rouler les voitures 6122, 6129, 6130, 6135, 6136 et 6139. Bien entendu, il ne fut guère possible d'offrir tout de go une grande régularité aux usagers: la plupart des conducteurs devaient toujours être accompagnés de moniteurs, et l'ahurissement des passagers (surtout sur la section Anderlues-Binche, la moins longtemps utilisée pour les écolages) allongeaient les arrêts. Toutefois, la population fit preuve d'une étonnante compréhension à l'égard des premiers retards, visiblement consciente des aléas d'une première journée d'exploitation. Que n'eût-elle d'ailleurs pas accepté pour échapper au calvaire des autobus de substitution. L'inconfort et la lenteur de ces derniers, même par rapport à n'importe quelle "S" avaient en effet entraîné une forte chute de trafic sur le 90, et il était grand temps que les articulées viennent contre-attaquer!

Dès le lendemain de l'inauguration, la plupart des convois respectaient scrupuleusement les horaires.

En fait, il faudra attendre la réinstauration d'un 90 direct entre La Louvière et Charleroi pour que la ligne atteigne enfin sa dimension ultime: celle du principal axe de métro léger à l'Ouest de Charleroi! Du nouveau à l'Ouest d'Eden...

A l'occasion de cette remise en service, la SNCV a édité un tract publicitaire "couleurs" comportant photos et horaires, ainsi qu'une description succincte du matériel.

On ne peut que marquer son étonnement sur le caractère confidentiel qui a marqué cette remise en service. En effet, le voyage dit inaugural ci-avant fut réduit à sa plus simple expression. La SNCV avait invité les autorités locales, mais ne paraît pas avoir sollicité le Ministre des Communications. Or, c'est la présence de celui-ci ou d'une haute personnalité qui peut entraîner les réactions de la presse. Fallait-il être gêné de la remise en service d'une ligne de tramway entièrement modernisée, après 2 ans d'inactivité?

Il s'agissait pourtant d'un événement non négligeable puisque c'était la toute première fois dans la région.

Au total même le nouveau matériel n'a pas été présenté.

Tout ceci est d'autant plus étonnant qu'à la même époque, on inaugurerait à grand renfort de publicité une petite section de l'autoroute Verviers-Prüm.

Il est vrai que l'on avait à faire à une autre administration.

On ne comprend pas non plus pourquoi une journée "portes ouvertes" n'a pas été organisée. C'est sans doute la meilleure méthode pour faire découvrir un nouvel investissement aux autochtones. L'opération est coûteuse? Peut-être, mais tout est relatif! Le tout est de savoir si on veut assurer une promotion.

Au cours de cette journée "Portes ouvertes" l'intérêt du public aurait pu se marquer sur une rétrospective bien menée du matériel vicinal par une association heureuse de motrices articulées, de motrices S, SJ et d'anciens matériels de l'ASVI par exemple.

La fréquentation des transports publics passe par la promotion!

Il faut donc l'assurer.

(H.A.)

L'organisation du service au 23 mai 1982.

Par suite des restrictions imposées par le ministère des communications, la ligne 90 est exploitée comme suit le dimanche :

Toutes les 2 heures : une motrice articulée sur la section La Louvière - Binche.

Toutes les 2 heures (en alternance avec la précédente) : une motrice type S ou SJ sur la section La Louvière - Binche - Anderlues - Charleroi (sans transbordement).

(H.A.)

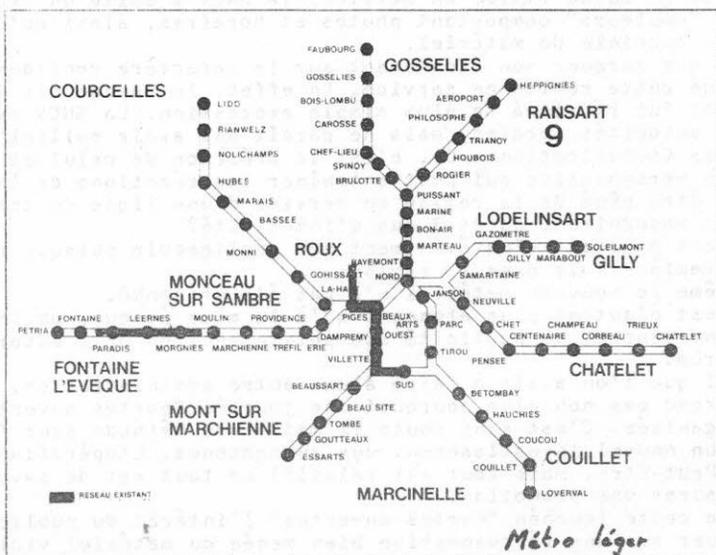
Signalétique nouvelle des motrices articulées

Les motrices articulées sont équipées de films qui reprennent les mêmes mentions que les films "90" les plus récentes (type 1978)

(bleu)	CHARLEROI	90	BINCHE	(brun)
	ANDERLUES		LA LOUVIERE	

Le numéro est à nouveau placé en position centrale. La SNCV ne semble donc pas poursuivre dans la voie des numéros à gauche, type "film de bus", qu'elle avait introduits fin 1981 sur les motrices articulées desservant la ligne 62. Par contre, le numéro apparaît en chiffres noirs sur fond blanc, alors que c'était jusqu'ici toujours l'inverse. A la mi-juin, seuls les derniers exemplaires livrés (6141 et 6142) n'avaient pas encore été équipés de films.

== L'exploitation complète de la ligne 90 entre Charleroi et La Louvière ne sera donc possible que lors de la mise en service de la section de métro Charleroi (Beaux-Arts) - Dampremy (Pont du Canal), prévue pour septembre prochain.



23 mai 1982 : suppression de la ligne électrique 85/86

Outre l'usure avancée des installations fixes mentionnée dans le précédent Trans-Fer, se posait le problème de l'absence de raccordement de cette ligne au réseau métro lors de l'inauguration prochaine de la section Dampremy (Pont du Canal) - Charleroi (Beaux-Arts). Cette ligne devait donc être busifiée au plus tard dans quelques mois. Des travaux routiers qui doivent incessamment débiter à La Docherie ont amené la SNCV à avancer cette décision et à la faire entrer en vigueur au changement d'horaires.

Les bus 85 et 86 suivent le même parcours que les trams qu'ils remplacent, sauf bien entendu à Charleroi, ainsi que dans la traversée de La Docherie, où ils suivent par la Rue de Jumet, un parcours parallèle à celui que les trams empruntaient. Ils circulent sous film blanc et avec une large plaque de parevent verte avec inscriptions rouges pour le 85, l'inverse pour le 86.

" Ainsi donc la boucle de Jumet 85/86 a été supprimée au soir du samedi 22 mai 1982. De bonnes et de moins bonnes raisons ont été évoquées pour justifier cette suppression. Quoiqu'il en soit, il restera que l'on construit à très grands frais des ouvrages d'art de prémétro pour soustraire les trams à la circulation générale et que dans le même temps on supprime des trams au profit de bus qui eux ne pourront évidemment utiliser les mêmes ouvrages! Le nombre d'autobus parcourant l'axe Charleroi-Dampremy-Jumet ne fait aussi qu'augmenter... Il existe ainsi une certaine incohérence que l'on pourrait peut-être contrecarrer en faisant preuve d'imagination. Deux suggestions - il en existe sans doute d'autres -

- pourquoi ne pas maintenir les tramways entre Charleroi et Jumet dépôt et conduire les autobus 85/86 à Jumet dépôt ?
- ou encore pourquoi ne pas fusionner la ligne 85/86 avec la ligne 48 de Ransart en créant un point de correspondance à la Chaussée de Gilly.

Ce type de solution permettrait de rentabiliser tous les ouvrages d'art et matériel roulant moderne. Encore faut-il en avoir la volonté ! "

S'il fallut attendre 1935 pour voir circuler sur le réseau carolorégien les trams 85 et 86, l'histoire de ce qui sera un jour la boucle de Jumet commence en fait le jour même de l'implantation de la SNCV en Hainaut. C'est en effet le 3 juin 1887 qu'on inaugure les lignes vapeur de Charleroi (Prison) à Lodelinsart (St Antoine) et de Charleroi (Viaduc) à Marchienne et Montigny-le-Tilleul. Ces lignes furent électrifiées en avril et mai 1901; toutes les sections ouvertes ultérieurement conurent directement la traction électrique.

Le 15 mai 1906, ouverture d'une section d'environ 4 km qui vient se greffer à la sortie ouest de Charleroi sur la ligne Charleroi - Marchienne et atteint Jumet (Heigne) par Dampremy (Place), Lodelinsart (Ouest) et Jumet (Gohyssart). On envisagea dès lors de relier cette ligne à la ligne Charleroi - Lodelinsart (St Antoine) et la réalisation du projet se fit en deux étapes: de Lodelinsart (St Antoine) à Jumet (Rue de la Station) le 12 août 1912, de Jumet (Rue de la Station) à Jumet (Heigne) le 11 avril 1913. Ainsi donc, à la veille de la première guerre mondiale, les principaux quartiers commerçants de Jumet étaient reliés entre eux et à Charleroi par une ligne circulaire desservie par des trams roulant sous plaque J. Un service intercalaire de renforcement circulait en adjonction entre Charleroi et Gohyssart.

Il convient de noter que le terminus de Charleroi était établi à la Prison pour les trams qui montaient la chaussée de Bruxelles, mais à la Rue Turenne (actuellement: Charleroi Eden) pour ceux vers Gohyssart. Ce n'est qu'en 1930 qu'une boucle fut construite autour de la Prison, augmentant de ce fait la capacité de ce terminus, et dès lors les trams de la boucle de Jumet partirent de là, quel que soit leur sens. Pour éviter toute confusion quant au sens de rotation, on décida d'attribuer des numéros différents suivant le sens. Le J fit ainsi place aux services 65 (sens des aiguilles d'une montre) et 66 (sens inverse). Cette tendance allait par la suite se généraliser sur le réseau carolorégien, chaque fois qu'il y aurait possibilité de confusion; que l'on pense entre autres aux lignes 47/87, 53/81, 54/55, 57/58, 59/63, 61/64, 85/86. De son côté, la navette Charleroi - Gohyssart se vit attribuer le n° 67. Ce 67 disparut automatiquement lors de la création de la ligne 41 Charleroi - Roux le 1er août 1932; le numéro allait être réaffecté par la suite aux lignes de Ransart.

Les années trente furent marquées par l'ouverture de deux nouvelles sections qui allaient littéralement dédoubler la boucle de Jumet et donner aux boucles de Jumet leur aspect définitif.

Le 20 juillet 1935, on inaugure une section partant de Gohyssart (Rue de Marchienne) descend en ligne droite à travers le quartier de La Docherie à Marchienne et rejoint la ligne Charleroi-Marchienne à proximité de la Providence via une écluse sur le canal Charleroi-Bruxelles et la rue de la Docherie. La desserte du quartier de La Docherie s'était fait si impérieusement sentir que depuis le début des années trente un service public d'autobus avait été organisé entre Gohyssart et Marchienne. L'ouverture de cette section permet la création de deux nouvelles relations:

- la relation n° 83 Marchienne (Place) - Providence - La Docherie - Jumet (Gohyssart)
- la relation circulaire n° 85/86 Charleroi (Prison) - Providence - La Docherie - Jumet (Gohyssart-Heigne-Brulotte) - Bon Air - Charleroi (Prison).

Le 28 octobre 1939, on inaugure une nouvelle section qui de Jumet (Gohyssart) se dirige vers Jumet (Coupe), rejoint la ligne existante au Pont Wattelaer, s'en détache à nouveau à la Place de la Mallavée pour desservir Jumet (Chef-Lieu) et rejoint la ligne Charleroi - Gosselies peu avant le dépôt de Jumet. Les trams 65/66 seront dès lors déviés par cette nouvelle section.

A la fin de 1938, le terminus des trams 65/66/85/86 avait été déplacé de la Prison à la Gare du Sud. Jusqu'à ce moment-là en effet, il y avait à la Ville Basse 2 terminus bien distincts; uniquement reliés par une voie de service: la Prison pour les lignes du Nord (60,61,62,65,66,81,85,86) et la Gare du Sud pour les lignes de Marcinelle et de Mont-sur-Marchienne (50,51,52,54,70,71). Toutefois, la destruction des ponts sur la Sambre au cours de la deuxième guerre mondiale contraindra la SNCV à réutiliser le terminus de la Prison.

Les travaux d'élargissement du canal Charleroi - Bruxelles entrepris vers le milieu des années cinquante vont entre autres provoquer la suppression du pont de l'écluse qu'empruntaient les lignes 83 et 85/86 entre La Docherie et Marchienne Providence. Le 27 juillet 1955, le tram 83 est supprimé et remplacé par le bus 172 prolongé de Marchienne (Etat) à Jumet (Gohyssart), tandis que le 85/86 est dévié depuis La Docherie (Fond Béghin) par un nouveau parcours qui suit le canal jusqu'à Dampremy (Pont du Canal).

C'est également à cette époque que l'on voit apparaître la relation partielle n° 45 Charleroi (Sud) - La Docherie - Gohyssart. Cette relation circula de manière tout à fait occasionnelle (une ou deux fois par jour) jusque vers le milieu des années septante.

Depuis 1955, le tracé de la ligne 85/86 ne variera plus, si ce n'est sur le territoire de la ville de Charleroi. Le 11 août 1968, la boucle terminale de Charleroi (Sud) est abandonnée et un terminus provisoire est établi autour de la Prison. Ce terminus sera à son tour désaffecté lors de la mise en service du premier tronçon du métro carolorégien le 22 juin 1976 et les trams feront leur réapparition devant la gare du Sud. L'ouverture du deuxième tronçon de métro léger le 30 juin 1980 permit aux trams 85 au retour et aux trams 86 à l'aller de desservir les stations OUEST et PIGES.

Un mot sur le matériel roulant. Les Standard métalliques à boîte à film firent leur apparition sur la ligne 85/86 au début des années quarante. De 1949 à 1956, la ligne fut principalement exploitée au moyen de matériel unidirectionnel: Braine-le-Comte et Standard unidirectionnelles à portes pneumatiques. Les motrices Standard modernisées en type Eugies y firent un bref passage à partir de 1956 et cédèrent la place aux types S dès la fin des années cinquante. Les SJ y furent fréquentes à partir de fin 1979. Les services avec remorque y furent fréquents jusque vers le milieu des années septante, et un ultime service matinal avec remorque sur la ligne 86 y a circulé pratiquement jusqu'à la date de suppression de la boucle le 23 mai 1982. Il s'agissait là du tout dernier service à remorque sur les lignes urbaines de Charleroi.

Situation à fin mai 1982.

L'infrastructure.

La ligne aérienne est en cours de renouvellement entre Oostende (Y dépôt) et Mariakerke

La voie est entièrement renouvelée de Mariakerke à Westende.

D'une façon générale, la voie et la ligne aérienne sont renouvelées entre Westende et Koksijde sauf à Nieuwpoort Monument Albert, station et dans la traversée des agglomérations. Les appareils de voie ne sont pas remplacés (sans doute un manque d'approvisionnement).

On sait d'autre part qu'à la limite de Westende (côté De Panne), la voie quitte la Koninklijke baan pour longer un camping et se diriger vers Lombardzijde village. On constate aujourd'hui qu'à partir du premier endroit cité une nouvelle voie est construite dans l'axe de la Koninklijke baan, jusqu'à hauteur de la Zeelaan, où elle traverse la chaussée pour rejoindre l'ancien tracé à hauteur de l'arrêt de Lombardzijde Base militaire.

Il semble que cette modification de tracé a pour cause la présence de part et d'autre de l'ancien site propre d'un lotissement dont on voudrait réunir les deux parties. Il est assez piquant de constater que la ligne aérienne avait été renouvelée entièrement sur ce site propre. Un investissement à fonds perdu !...

L'Exploitation.

Motrices articulées de Oostende quai à Knokke.

Trains classiques Motrices SO + remorques de Oostende à De Panne.

Services de renforts de De Haan à Westende en motrices articulées (dont la triple caisse 6102).

Les motrices articulées sont munies d'un petit poste émetteur récepteur radio amovible raccordé à une antenne de toiture.

Divers.

A Oostende quai, on clôture actuellement les voies de garage ainsi que le site propre vers Knokke.

Matériel déclassé. (ce matériel est visible à Ostende quai)

Motrices SO : 9020-9021-9001-9002-9023 : de nombreuses pièces ont été prélevées.

Remorques Oostende : 9522.

Remorques type N : 9451-9459-9462-9456-9448

Il est assez piquant de relever le nombre de remorques type N déjà déclassées alors que des trains composés de 2 remorques Oostende (donc sans portes automatiques) sont toujours en service.

Accueil.

- Bien que tous les points de vente des cités balnéaires ne soient pas ouverts, les receveurs n'assurent pas la vente des cartes de tourisme.
- Il est fait application du tarif zonal à la côte, mais la publicité est confidentielle. Comment le public de vacances peut-il en prendre connaissance alors qu'il y a eu inflation des prix ? Il y a là une lacune commerciale grave.

Passage à niveau.

Peu de progrès dans la signalisation. Il nous semble que si l'on veut augmenter tant la vitesse commerciale que la sécurité, les passages à niveau principaux devraient être munis de feux rouge et blanc sur

fûts type SNCB ainsi que d'une sonnerie. Celle-ci est primordiale car elle attire l'attention. Les contacteurs de mise en fonctionnement devraient être placés de telle sorte que les premiers automobilistes aient le temps matériel de réagir. Quelques PN devraient en plus être munis d'une barrière.

Sans doute s'agit-il au global d'un investissement, il peut cependant être fractionné : De toute façon il est négligeable par rapport à l'ensemble du renouvellement de l'infrastructure qu'il compléterait cependant avantageusement.

Nous pensons que ces réflexions sont également valables pour le réseau de Charleroi - La Louvière.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons de M. J. MECH que la nouvelle voie Niauxport-ville - Lombarzijde est en service. La section ancienne en site propre est donc abandonnée. Toutefois, une voiture-échelle était sur place fin juin pour le démontage de la ligne aérienne.

A propos des plans de restructuration de la SNCB...

Une solution originale pour éviter la suppression de nombreux points d'arrêts des trains de voyageurs.

On sait que les différents plans de restructuration de la SNCB envisagent la suppression de nombreux points d'arrêts des trains de voyageurs.

Cette mesure, dont la justification réside dans la faible fréquentation de ces arrêts, est destinée à promouvoir la régularité des trains directs, à réduire l'usure du matériel et à favoriser l'économie d'énergie. Elle suppose cependant que les populations seront abandonnées à leur sort ou que des autobus seront mis en service sur de nouveaux itinéraires.

Il apparaît cependant que, tout en maintenant les mêmes objectifs, on pourrait proposer de remplacer la suppression annoncée par la décision de rendre les mêmes arrêts facultatifs, à savoir effectifs lorsqu'un voyageur descend ou monte réellement dans le train. Cette méthode, en vigueur en Suisse depuis plusieurs années, donne toute satisfaction.

La procédure est très simple : ces arrêts sont annoncés comme facultatifs dans l'indicateur-horaire. Les voyageurs qui veulent descendre du train doivent en avertir le Chef-garde au plus tard à la dernière gare d'arrêt précédente. Ceux qui veulent monter s'adressent à l'agent de service à la gare.

Dans les gares non gardées, ils attirent l'attention du mécanicien du train en actionnant un signal lumineux spécial dont l'interrupteur est placé en façade du bâtiment de la gare, conformément aux instructions qui s'y trouvent. Dans ce dernier cas, l'investissement à consentir est réduit : on peut même évoquer l'idée d'une participation de la collectivité locale (commune).

Le temps de parcours du train est basé sur une observation statistique qui démontrera que tous les arrêts ne seront jamais effectués par le même véhicule.

Cette solution ne peut certes être appliquée qu'aux lignes secondaires ou aux arrêts à faible fréquentation d'autres lignes.

Toutefois, elle permet de réduire les temps de parcours, les immobilisations du matériel, les pertes d'énergie aux démarrages et les ralentissements inutiles. Elle permet aussi d'éviter l'organisation de services complémentaires d'autobus, qui seraient évidemment non rentables. En bref, elle répond à l'objectif du plan sans en entraîner des inconvénients.

 * Les touristiques. *

Chemin de fer à vapeur des 3 vallées - CFV3V

- Dans le Trans-fer no22 de mai 1982 page 45, nous évoquions le transfert de 3 voitures ex prussiennes ex SNCB. Nous venons d'apprendre que ces véhicules ont été dirigés vers le ITZ (Zolder) dont il est question en page 47 du même numéro. Ils doivent permettre la mise en exploitation de ce réseau.
- Le 16 avril les "GCI" ont servi toute la journée à des prises de vues pour un film cinématographique hollandais ; en gare de Treignes transformée pour la circonstance en gare de Calais.
- Avec la disparition des voitures prussiennes, on ne trouvera plus sur la ligne CFV3V "que" les voitures GCI et "L" pour représenter le matériel remorqué typiquement belge. On n'oubliera pas les magnifiques machines à vapeur industrielles originaires des ateliers prestigieux de notre pays. Côté autorail, une très importante représentation étrangère : Allemagne, Pays-Bas et France (Schienenbus, Talbot, Picasso, etc...) qui donne à l'exploitation un caractère irréel dommageable. Ceci est d'autant plus regrettable que des matériels semblables sont présents sur des lignes touristiques très estimables de leurs pays respectifs.
- Le traditionnel festival de la vapeur du CFV3V à Mariembourg avec circulation non stop de plusieurs locomotives vapeur - vente de revues ferroviaires, de jouets et de souvenirs, - exposition - buvette etc... aura lieu les samedi 25 et dimanche 26 septembre 1982.

Bruxelles - réseau STIB.

Circulations de tramways électriques touristiques de Woluwe à Tervuren sur la ligne 44, tous les samedis, en principe jusqu'au 25 septembre, de 14 à 18 heures. Informations : STIB, relations publiques
02/512.17.90

Rappelons également que le "Musée du transport urbain bruxellois" de Woluwe sera également ouvert.

(H.A.)

 * AVEZ-VOUS le livre "Les Tramways au Pays de Liège" *

Tome 1. Les Tramways urbains ?

Non, alors voulez-vous l'examiner avant de l'acheter ?

Rendez-vous dans ce cas dans les librairies :

à Liège : Bellens, rue de la régence

Halbart, rue des Carmes

Gothier, rue Bonne fortune

Beranger, rue cathédrale

à Bruxelles : LIBRIS, avenue de la Toison d'or, 29

Le Tramway Touristique de l'Aisne (TTA asbl)

- * L'exploitation a repris sur le tronçon habituel entre Erezée et Forge à l'Appez avec prolongation de certains services jusque Bergister. On a appris que d'importants travaux de voie (renouvellement complet) ont été exécutés au delà de Bergister en direction de Dochamps Station. Le tronçon n'étant toutefois pas en exploitation, on s'interroge sur le motif de ces travaux d'autant plus que l'état de la voie du tronçon en exploitation inspire les plus vives inquiétudes des connaisseurs ... et des autres.
- * La voiture royale A165 qui a été acquise à l'état de caisse sans roues est progressivement remise en état. Les plaques de garde ont été refaites, ce qui a permis de remettre cette voiture sur train de roues avec interposition de ressorts classiques.
- * On sait qu'au début de l'exploitation de cette ligne, un fourgon figurait dans la composition des trains tractés par une locomotive à vapeur. Cette formule conforme à la réalité historique a dû être abandonnée en raison de l'état des véhicules. Un fourgon a pourtant subi une grande restauration. On formule l'espoir qu'il soit rapidement remis en service pour la plus grande joie des photographes.
- * La remorque vapeur A1208 n'est plus sur le réseau
- * La rame diesel-électrique composée des motrices 38 et 82 (ex-STIV) et du fourgon A2402 a été "désintégrée". Le fourgon a été dissocié. On se rappelle que ce premier tramway électrique de la province du Luxembourg, réalisé grâce à un subside du Commissariat Général au Tourisme, a connu un très grand succès lors de la journée du 27.07.75, qui a vu la célébration du 10e anniversaire de l'exploitation touristique.

H.L.

ASVi

Dans Trans-Fer 22 bis, nous évoquions la fréquence de desserte de la ligne de tram 92 les week-ends. D'après un supplément à l'horaire 82/83 de la SNCV, nous apprenons que la fréquence de 60 minutes a été restaurée sur la ligne Charleroi-Thuin. De plus, l'ASVi annonce la remise en service à partir du 1er août 82 de la remorque A2121 qui a été restaurée patiemment depuis de nombreux mois par ses soins.

H.A.

Chemin de fer touristique étranger

Le Train des Pignes (circulation vapeur sur la ligne à voie métrique Digne - Nice en France section Puget - Théniers - Annot et retour) roulera les dimanches 1, 11 et 22 août, 5 et 19 sept, 3 et 17 octobre 82. GEGP, Villa Camille, 23, av. Bellevue à F-06000 NICE. Joindre coupon-réponse international ou tél. (98) 88.28.56 Chemins de Fer de Provence.

RECTIFICATION - TRANS-FER 21x page 10 - Ligne 132

Sur la foi d'informations disponibles à l'époque, nous avons annoncé que les autorails série 40 rouleraient sur la ligne. Or, il n'en rest rien. Dont acte.

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.



Quatrième voyage de la saison en Belgique
 Un voyage "BIS" sur la Vennbahn, destination
 LOSHEIMERGRABEN, le lundi 16 août 1982 !

Notre voyage du 23 juillet sur la Vennbahn en autorail série 49 a eu un énorme succès. Nous avons dû refuser toute une série de membres, vu la capacité limitée de l'autorail série 49 encore en service à Montzen. Pour ne pas décevoir ceux-ci, et pour permettre aux membres en vacances en juillet de participer tout de même à cette "dernière" (hélas), nous vous proposons la même excursion le lundi 16 août prochain. Nous espérons ainsi satisfaire tout le monde.

Ne tardez cependant pas à vous inscrire, car le nombre de places reste très limité...

Le 1er octobre 1971, notre délégué "Voyages", avec une "foi qui soulevait des montagnes", organisait son premier voyage sur la Vennbahn vers Losheimergraben, en autorail série 49. Le voyage qu'il vous propose aujourd'hui est son ... 38e, mais aussi le dixième sur cette ligne si pittoresque qu'est la Vennbahn.

Pourquoi retourner à nouveau dans cette région? D'une part, de nombreux membres l'apprécient pour sa diversité ferroviaire, qui a d'ailleurs suscité l'étude de notre service Editions (voir Trans-Fer spécial n°1 et d'autres éditions en préparation). D'autre part, cet été verra la disparition totale et définitive des autorails série 49 de la province de Liège et probablement de toutes les lignes de la SNCB. Or, ce type de matériel était typique des Cantons de l'Est, desservis en voyageurs après la guerre par des autorails 551, dont la physionomie était très proche des ex-553 (49 actuels). Enfin, la DB ayant supprimé la desserte de Losheimergraben au départ de Jünkerath, le Ministre des Communications a estimé que le trafic de la section Wévercé - Losheimergraben ne justifiait pas un entretien approfondi de la voie. Le trafic voyageurs sur cette section sera donc de plus en plus problématique à l'avenir.

C'est en quelque sorte un voyage d'adieu à la ligne 45A Wévercé - Losheimergraben, au point frontière de Losheimergraben, et aux autorails série 49 que nous vous proposons. Espérons que ce ne sera pas le dernier voyage organisé par notre Association : la charge de travail liée à la préparation de ce type d'activité est de plus en plus lourde...

TSTF →

PETITES ANNONCES (réservées aux membres GTF asbl)

- *A vendre 5 années complètes de la revue "Elektrische Bahnen" - München, 1928, 29, 33, 34, 59. 120FB chaque année, l'ensemble pour 500FB. Contacter Jean René Lejeune, rue de l'Arbre Ste-Barbe, 366 à 4420 Rocourt, tel 041/633619 après 19h.
- *Au correspondant bruxellois anonyme m'ayant répondu en 1981 : comment vous remercier ? Possédez-vous l'affectation par dépôt des HL vapeur en 1958 ? Michel SAUSSEZ, rue E.Doyen 68 à 7301 WASMUEL.
- *Yves SCHOEVAERTS, 32, rue de la Source à 6270 LOVERVAL recherche des informations sur la gare de Charleroi Nord.

Venez donc participer avec nous à ce pèlerinage le
lundi 16 août 1982

Départ de Liège Guillemins vers 8h35. Parcours vers Trois-Ponts, Waimes - Wévercé - Losheimergraben - Wévercé - Sourbrodt - Montjoie - Raeren - Eupen - Welkenraedt. L'autorail est limité à cette gare, et donnera correspondance au train régulier vers Liège. Il est possible que le voyage se fasse dans l'autre sens, selon possibilités de la SNCB. Notre circulaire de confirmation en fera état. En tout état de cause, nous rentrerons à Liège vers 19h45, correspondances garanties dans toutes les directions.

Dîner : pour ceux qui le souhaitent, nous organisons un repas collectif facultatif. Deux menus sont possibles :

- menu à 450FB avec entrée, potage, plat principal, dessert
 - menu à 325FB avec potage, plat principal et dessert.
- TVA et service compris, boissons en sus dans les deux cas.
La réservation pour ce repas (avec menu au choix à indiquer) est requise sur le bulletin de participation ci-après.

Prix : comprenant le voyage en autorail spécial de Liège à Welkenraedt, les frais et la TVA :

- adulte membre du GTF asbl, épouse, enfant ou parent habitant sous le même toit 525FB
- adulte NON membre 580FB
- enfant de moins de 12 ans (pas de place personnelle, limitation à ceux qui accompagnent parents ou grands-parents, sous leur responsabilité) 300FB
- supplément Welkenraedt - Liège (train régulier), l'autorail étant limité à Welkenraedt 75FB

Comment rejoindre Liège le jour du départ : au départ de toute gare belge, il suffit d'utiliser la formule "Un beau jour à" qui donne d'importantes réductions sur le parcours en train régulier. Toutes explications utiles seront données dans notre circulaire de confirmation que les participants recevront quelques jours avant le départ

Inscription : dès que possible et au plus tard avant le 10 août 82 en renvoyant le bulletin de participation ci-après à l'adresse qui y est indiquée, et en suivant les indications qui y sont formulées.

Remarques

- beaucoup d'arrêts-photos seront prévus comme toujours
- la région parcourue est magnifique et n'est pas accessible par route
- le voyage a lieu en semaine : la ligne n'est pas ouverte le samedi. Demander son ouverture pour nous grèverait d'autant le prix du voyage, déjà élevé à la suite de la faible capacité de l'autorail série 49.
- nous n'éditerons pas de documentation pour ce voyage, puisqu'elle existe déjà ! Relisez l'article sur l'histoire de la Vennbahn dans Trans-Fer spécial n°1 (que l'on peut obtenir par versement de 200FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à Liège)

DERNIERE MINUTE : au moment de mettre sous presse, la SNCB nous communique qu'elle ne nous autorisera pas (pas plus que le 23/7, à parcourir la section Bullange - Losheimergraben de la ligne 45A (6km), à cause de l'état des voies !

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Losheimergraben- 16.8.82

Bulletin à renvoyer avant le 10 août 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 10FB 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° _____

* inscrits pour le voyage du 16 août 1982

inscrire le nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 525FB	_____
	Adulte non membre à 580FB	_____
	Enfant - de 12 ans à 300FB	_____
	Dîner à 450 FB (avec entrée)	_____
	Dîner à 325 FB (sans entrée)	_____
	supplément Welkenraedt-Liège, train régulier à 75FB	_____

→ TOTAL _____

- biffer inutile {
- Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE
 - Je joins un chèque bancaire garanti (mode de paiement souhaité)
 - 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)



VOIE ETROITE n°71 (82/4) août / septembre 1982

Savez-vous que les Cosaques ont attaqué le train des pignes à Saint-André des Alpes, début juin ? Ou que le CFBS a posé une voie sur le quai de Morlay ? Découvrez 9 machines à vapeur arrêtées depuis 16 ans dans leur superbe rotonde (en voie de 60 !), faites un accompagnement de Saint-Georges de Commiers à La Muré, visitez les voies de 0,76 de Ceylan, complétez votre documentation sur les chemins de fer stratégiques (photos de constructeur des Baldwin USA de 1917, et description d'un locotracteur prototype de 1931). Et en prime, de la couleur !

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les deux mois. Le numéro: 18FF dans les principales Maisons de la Presse et gares, ou auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens-Cédex (franco 19FF). Abonnement 95FF pour 6 numéros (étranger: +15FF).

L'Association pour la Sauvegarde du Vicinal asbl vous propose une série de 9 cartes postales en couleurs, de format 10,5 x 15cm, comprenant des vues des tramways qu'elle a préservés dans le Hainaut (ART 89, motrices 9888, 9924, 10284, fourgon 2354) et aussi de l'ART 300 sur le "Leerbeek" et d'un "30" sous la neige à Mariemont. Prix: 140 FB franco, à verser au compte n° 034-0195365-69 d'ASVi-publications, 91 rue Belliard, 1040 Bruxelles. Envoi immédiat

Le fonds pour la restauration de la remorque ASVi 1936 vous offre les plans de voie complets (avec indication des moindres liaisons, des dépôts, raccordements etc...) dressés par J.C.Gillham, des principaux réseaux de tramways belges en 1949. Cette série comprend les plans pliés suivants: Anvers (TAO & SNCV, deux plans de 20x30 et 30x40cm), Bruxelles (TUAB & SNCV, 75x75cm), Knokke (SNCV, 20x20cm), Liège (TULE & SNCV, 55x75cm), Liège-Seraing (20x20cm), Malines (SNCV, 20x20cm), Namur (SNCV, 20x20cm), Ostende (SNCV, 35x52cm, état 1957), Verviers (TV & SNCV, 25x40 cm).

Prix: 600 FB franco, à verser au compte n° 001-1100744-64 de R. Dussart Desart, av. E. Mesens, 63, 1040 Bruxelles. Délai de livraison: 2 mois.

NDLR : la série de 9 cartes-vues couleurs est de très belle facture et donc à conseiller. On regrettera cependant que les photos ne soient pas datées. On peut espérer que l'ASVi réparera volontiers cet oubli.

Dernier voyage de la saison 1982

A la découverte de la région de Beloeil et des Ardennes
Flamandes le samedi 18 septembre 1982

Nous avons le plaisir de vous convier à participer à notre dernière excursion de la saison, le samedi 18 septembre prochain, au départ de La Louvière, en autorail série 45.

* Le programme est très copieux.

Départ de La Louvière vers 8h45

Parcours des lignes suivantes :

- 118/78 : La Louvière - Mons - Blaton (récemment électrifiée)
- 81 : Blaton - Beloeil aller et retour (*)
- 86 : Basècles - Leuze - Frasnès - Renaix - Audenarde
- 89 : Audenarde - Zottegem (en cours d'électrification)
- 122 : Zottegem - Grammont - Lessines
- 87 : Lessines - Olligines (*)
- 90 : Lessines - Ath
- 94 : Ath - Bassily - Enghien
- 123 : Enghien - Braine-le-Comte
- 117 : Braine-le-Comte - La Louvière (retour vers 20h)

(*) = lignes fermées au trafic voyageurs

Cette longue journée offre un itinéraire que nous pensons diversifié et attrayant : variété des paysages (Beloeil, Ardennes Flamandes, monuments d'Audenarde...), nombreux types différents de voie ferrée (plusieurs endroits avec signalisation mécanique), tunnel de Louise-Marie, bâtiments de gare typiques comme celui de Renaix. La ligne 86 est réouverte spécialement pour nous (fermée le WE).

- * Repas de midi : pour ceux qui le désirent, nous organisons un repas de midi collectif dont la réservation est requise sur le bulletin d'inscription ci-après. Il comprend potage, plat principal, dessert, service et TVA compris, boissons en sus, au prix de 380F.
- * Parcours d'approche
Pour autant que le nombre de participants soit suffisant, nous organisons un déplacement en groupe au départ de Bruxelles (départ peu avant 8h, retour vers 20h en quittant l'autorail avant La Louvière) et de Liège (départ 6h39, retour vers 22h30).
- * Arrêts-photos
Dans la grande tradition de l'Association, ils seront multiples, partout où la chose est possible et intéressante.

* Prix

Ils comprennent le voyage en autorail spécial de La Louvière à La Louvière, les frais d'organisation et la TVA.

- adulte membre du GTF, conjoint, enfant + 16 ans ou parent vivant sous le même toit 390 FB
- adulte non membre GTF 440 FB
- enfant - de 16 ans (pas de place personnelle, participation limitée à ceux qui accompagnent parents ou grands-parents, sous leur responsabilité) 220 FB
- supplément AR Bruxelles-La Louvière train régulier 140 FB
- supplément AR Liège - La Louvière train régulier 290 FB

* Inscriptions

Le plus tôt possible et de toute manière le 6 septembre au plus tard, en renvoyant le bulletin d'inscription "Beloeil - Ardennes Flamandes ci-après" (NE VOUS TROMPEZ PAS D'EXCURSION !!!!) à l'adresse indiquée et en effectuant simultanément le versement correspondant selon les modalités indiquées. Notre membre chargé de la prise des inscriptions demande que le paiement se fasse de préférence par CHEQUE BANCAIRE OU CCP joint au bulletin de participation. Son administration en est facilitée. Merci.

* Remarque

Ceux qui seraient intéressés par la visite approfondie de Beloeil (exemple les épouses des participants) pourraient emprunter notre autorail jusque Beloeil. Après une journée libre passée à cet endroit, ils ou elles rejoindraient Ath par autobus SNCV pour rattraper notre autorail. Le forfait "autorail" reste cependant inchangé. Les personnes qui choisiraient cette formule annoteront la rubrique adéquate du bulletin de participation mais ne s'inscriront pas au dîner collectif, qui a lieu au-delà de Beloeil !

La circulaire contenant les dernières indications et les billets vous parviendra dans la semaine précédant le voyage grâce à l'enveloppe timbrée que vous joindrez à votre bulletin de participation.

Portes Ouvertes à Voroux

l'atelier des réparations et d'entretien des wagons de Voroux Coreux (près de Liège), organisera une visite continue de ses installations avec démonstrations, le samedi 11 septembre de 13 à 19 heures, et le dimanche 12 septembre de 10 à 19 heures.

Il se tiendra également une exposition permanente de wagons marchandises, et de matériel de traction. A cette occasion, l'association liégeoise des amateurs de chemins de fer (ALAF) animera de façon permanente un réseau de chemin de fer miniature à l'échelle HO, ainsi que du matériel marchandises en miniature.

Le parcours pour atteindre l'atelier des wagons sera flêché depuis la sortie BIERSET de l'échangeur autoroutier de Loncin-Liège. Bien entendu, l'entrée sera gratuite.

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Beloeil-Ardennes Flamandes
18 septembre 1982

Bulletin à renvoyer avant le 6 septembre 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 10FB 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° _____

* inscrits pour le voyage du 18 septembre 1982

inscrire le nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 390FB	_____
	Adulte non membre à 440FB	_____
	Enfant - de 16 ans à 220FB	_____
	Repas de midi à 380 FB	_____
	Supplément AR Bruxelles-La Louvière à 140FB	_____
	Supplément AR Liège-La Louvière à 290FB	_____

A compléter éventuellement ou à barrer
Je signale que personnes inscrites par moi descendent à Beloeil _____

TOTAL _____

biffer inutile

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



PHOTOS DE P. TORDEUR

Comme précédemment, ces séries peuvent être commandées par virement de 200 fr. par série (port comme lettre inclus) au compte 001-0306694-56 de Pol TORDEUR, av. Rovers 146 - 9600 RENAIX. Veuillez indiquer le ou les n° demandés. Délai pour la commande: 1 mois après parution de Trans-Fer; expédition environ un mois plus tard, de toute manière hors affluence.

Série n°18: STIB - service barrés rares ou disparus.

- 1) av. hippodrome (hors dépôt) 7139/ancien 23b., 6/2/70;
- 2) sq. Frick 7019/ancien 102b., 21/12/70;
- 3) R-F. Churchill 9011/11b., 4) idem 7041/18b. resp. 19/4/67, 13/10/68;
- 5) Jette 7117/103b. et 9068/103 3/1/69;
- 6) Boitsfort 7061/Av 21/6/63;
- 7) pl. Rogier 3476/18b "r. de Ribaucourt" 12/12/69;
- 8) Basille 1210/10 et 7095/19b. 11/1/68;
- 9) Etangs d'Ixelles 1040/32b. 23/12/70;
- 10) Uccle Globe 1149/55b. vers Gallevoet 14/8/70.

Série n°19: STIB - trolleybus, ligne 54.

- 1) sortie dép. Ch. Louvain 6016 une seule flèche 12/2/64;
- 2) m. enr. 6002 une flèche et chaîne 12/2/64;
- 3) sq. Ambiorix 6006 flèche sautée 5/3/63;
- 4) bd. Lambermont 6016 10/2/64;
- 5) av. Gillisquet 6018 10/2/64;
- 6) r. Kurth crois. 6020+6010;
- 7) ch. Haacht 6010;
- 8) r. A. Paris 6011;
- 9) pl. St. Vincent 6001 manoeuvre, 16/8/62;
- 10) pont de Haren 6005/54 16/8/62.

Série n°20: Borinage, suite.

- 1) Mons Gare "Dép. Eugies" et "Spécial" 10231, 22/8/69;
- 2) La Bouverie crois. 9780/lb. et Eugies 10343/11b. 11/11/64;
- 3) Patur. Eglise 10360/5 23/5/63;
- 4) Wasmes r. Meubeuge 10368/5 23/5/63;
- 5) Wasm. pl. Fauvieu 10492/2 rebrousse 20/3/66;
- 6) Wasm. r. Royale 10077/2b. 21/3/65;
- 7) St. Ghislain Canal 10230/lb 19/9/66;
- 8) Quaregnon 10236 Spécial 04/65;
- 9) Quar. Central 10343+3 rem. SPEC. 09/67;
- 10) Jemeppe 41006/6 "dans" la "Cavalcade" 04/65.

BIBLIOGRAPHIE

André DAGANT, La Ligne SNCV Houffalize - Bourcy. Un ouvrage format 15x23 cm de ± 100 pages avec 100 illustrations noir et blanc.

Le GTF asbl peut vous procurer cet ouvrage en souscription, au prix préférentiel de 320FB, port et TVA compris. Pour obtenir cet ouvrage, il y a lieu de verser la somme correspondante AVANT LE 31 AOÛT 1982 au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Éditions à 4000 Liège.

De l'étranger, versement de 340FB par mandat international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (ou Eurochèque garanti).

Après le 31 août, le prix sera augmenté. Nous vous expédierons le livre dès sortie de presse, en septembre ou octobre. Ne vous impatientez cependant pas et attendez le Trans-Fer de fin d'année qui paraîtra fin octobre avant de présenter une éventuelle réclamation.