



Renouvellement des cotisations avant le 25.12.82 (page 3)

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 24

NOVEMBRE 1982

PRIX : 40FB

BULLETIN DU GTF asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numero 24 - Novembre 1982

Activités du GTF asbl	
renouvellement des cotisations	3
nos éditions de l'année	5
Nouvelles de la SNCB	
du nouveau sur le plan de restructur.	6
une nouvelle organisation des marchandises	11
la SNCB par ligne	21
le matériel	29
plan de secours HPS de la SNCB	35
incidents-accidents	37
trains spéciaux-circulations except.	39
divers	40
décisions du Conseil d'Administration	42
Nouvelles de la STIB	44
un plan de restructuration à la STIB	46
Nouvelles de la SNCV	
groupe du Hainaut	53
à propos de l'historique des lignes 85/86	57

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont collaboré à la cration de ce numéro

Rédaction : P. Auguste, H. Arden, J. Braive, F. Beckers, Cicéron, G. Debra, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, F.G. Maral, R. Marganne, Rixi, M.Mme Ch. Van de Voorde

Coordination : H. Arden et R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Tirage : 1200 ex.

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

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



A.S.B.L.

* Renouvellement des cotisations *

GTF, asbl

Nous souhaitons cette année procéder à un renouvellement des cotisations un peu plus hâtif de façon à le réaliser avant les encombrements postaux de fin d'année et faciliter le travail administratif de notre association.

Nous comptons sur chaque membre pour qu'il veuille bien alléger ce travail au maximum en suivant scrupuleusement les indications ci-après pour renouveler au plus tôt son adhésion. Nous les en remercions bien sûr chaleureusement d'avance. Nous croyons pouvoir demander ce petit effort dans la mesure où le GTF a essayé de remplir au cours de l'année 1982, son "contrat" à l'égard de chacun:

Quatre Trans-fer totalisant près de 220 pages ont été offerts à chaque adhérent tandis que 2 Trans-fer hors série ont été publiés. Côté voyages, nous sommes allés à Anvers en automotrice électrique spéciale, à Chimay et Anor, à Beloeil et dans les Ardennes flamandes, et deux fois sur la Vennbahn en autorail spécial.

Le montant de la cotisation.

Une fois de plus, nous devons procéder à une adaptation du taux minimum. En effet les tarifs postaux ont augmenté après la fixation de la cotisation 1982 et il est projeté de les augmenter à nouveau le 01.01.83. D'autre part, par l'affiliation du GTF à Febelrail, sur laquelle nous reviendrons, nous devons payer une cotisation par membre inscrit. Un petit décompte de la cotisation 1982 : 100F

6% TVA	6
Timbre pour l'envoi de la carte de membre	94
	7
	87
Frais postaux pour 4 périodiques	8
	79F disponibles pour le GTF !

Nous essayons à tout prix de garder des prix "démocratiques" pour rester à la portée de tous. Rappelons que la cotisation donne droit à l'envoi de Trans-fer et à des réductions substantielles en cas de participation à nos activités.

Taux de cotisation pour l'exercice 1983

Membre adhérent : habitant en Belgique au Grand Duché aux Pays-Bas	} <u>120F Minimum (*)</u>
autres pays : <u>170F minimum</u> (vu les coûts postaux)	

Membre protecteur : 400 F minimum (inchangé) quelque soit le pays de résidence.

Les autres années, de nombreux membres ont voulu nous encourager en "arrondissant" leur cotisation à un taux supérieur. C'est à cet effet que nous indiquons des tarifs "minimum" laissant à chacun la latitude de nous manifester de façon tangible ses encouragements.

Notre association, c'est la vôtre. D'avance merci de votre soutien.

(*) Ces taux sont valables en cas de réaffiliation avant le **25.12.82**

Comment payer votre cotisation ?

Si vous étiez membre en 1982 et que l'adresse figurant sur la couverture du présent Trans-fer est exacte.

- a) Si vous habitez la Belgique ou le Grand Duché : Versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF, asbl à 4000 Liège. Indiquez en communication : cotisation 1983- votre no (figurant sur l'étiquette adresse de ce Trans-fer) et vos nom et prénom. Ces indications sont indispensables. Attention : le no de compte est réservé EXCLUSIVEMENT aux cotisations.
- b) Si vous habitez en France, le paiement est à effectuer chez Mr. Jacques Bazin, rue J.A. Chévrier, 13, Veneux-les-Sablons, F-77250 Morét sur Loing (France) soit par chèque bancaire barré à son ordre, soit par chèque postal barré trois volets à son ordre, à expédier directement à son destinataire et non transmis via les chèques Postaux.
Somme à verser : adhérent : 23FF minimum - Protecteur 54FF
- c) Si vous habitez un pays étranger autre que le Grand Duché ou (1) la France : Mandat international, adressé à GTF, asbl, c/o Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 à B-6110 Montigny le Tilleul.
Montants : adhérents : 170 fb Protecteur : 400FB minimum

Dans tous les cas, mentionnez bien en communication "cotisation 1983" votre no de membre, vos nom et prénom surtout si le donateur d'ordre n'est pas la même personne que le membre.

Si vous étiez membre en 1982, et que l'adresse est inexacte, ou pour une affiliation d'un nouveau membre.

Avant le 15.12.82 :

- écrivez à GTF, asbl c/o Mr Jean Laterre Rue de Marchienne, 68 à B-6110 Montigny le Tilleul en demandant une nouvelle fiche d'affiliation. Joignez une enveloppe timbrée au tarif-lettre (ou coupon réponse international) et portant vos nom et adresse.
- Renvoyez cette fiche (dont les 3 volets auront été complétés par vos soins) accompagnée du paiement par chèque bancaire ou billets de banque à Mr Laterre si vous habitez en Belgique ou Luxembourg. Pour les autres pays, mode de paiement indiqué au § 1. Attention, le paiement doit figurer dans la même enveloppe que la fiche d'identification.

1. Si vous renouvelez votre cotisation après le 25.12.82

Les taux sont les suivants :

Belgique	: 200FB	minimum	membre	adhérent
Etranger	: 250FB	"	"	"
France	: 34FF	"	"	"

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

- Affiliez-vous donc avant le 25.12.82
- Respectez scrupuleusement les instructions ci-avant pour éviter toute erreur toujours désagréable pour vous et pour nous et surtout pour NOUS faciliter la tâche. N'oubliez pas que les animateurs du GTF consacrent bénévolement une partie de leurs loisirs pour votre satisfaction.

Merci pour votre compréhension.

(1) N.B. : pour les Pays-Bas, les montants sont respectivement de 120 et 400 francs.

NOS EDITIONS DE L'ANNEE 1982

En plus de notre périodique Trans-Fer distribué gracieusement à tous nos membres, notre service éditions a procédé, cette année, à la parution de deux numéros hors série :

Trans-Fer hors série - Tous les chemins mènent à Anvers

Une brochure de 60 pages brochée et illustrée de 10 plans, cartes ou photos. On y trouve l'historique et l'exploitation actuelle de toutes les lignes SNCB de la région d'Anvers qui ont été récemment électrifiées : Anvers - Aarschot - Louvain, Anvers - Boom, Anvers - Gand, Bruxelles - Termonde - Lokeren. En fin de brochure se trouve une notice technique sur la nouvelle automotrice double "Break" que la SNCB vient de mettre en service.

M.R.H. de Bruxelles nous propose quelques corrections au texte de cette brochure :

- p. 10 : en fait, les vitesses de référence d'Anvers-Louvain sont actuellement les suivantes : 90km/h sur la ligne 15 Mortsel-Lier, 90 km/h sur la ligne 16 Lier-Aarschot, 90km/h sur la ligne 35 Aarschot-Louvain en voie B. La voie A de cette même ligne est autorisée à 120km/h.
- p. 37 : les Am Breaks sont équipées du frein à récupération, et non rhéostatique
- p. 42 : accélération : 0,75 m/sec²
- p. 43 : le shuntage (deux taux) est tachymétrique, donc mis en oeuvre sans intervention du conducteur.

Cette brochure est disponible par versement de 60FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl Editions à 4000 Liège (étranger : 75FB selon le mode de paiement en 3e page de couverture)

Trans-Fer hors série - Histoire des Moyens de Transport dans la vallée de l'Ourthe

Suite au succès inattendu de cette édition, nous avons procédé à un second tirage de ce numéro hors abonnement. Sur papier couché semi-mat 100 gr, avec finition brochée professionnelle, cette brochure compte 60 pages. Au sommaire, on y trouve tout d'abord l'historique au canal de l'Ourthe, première tentative de création d'un moyen de transport moderne, avant la création du chemin de fer. Ensuite, l'historique complet de la "ligne de l'Ourthe" (ligne SNCB 43 Liège-Rivage-Jemelle) est illustré entre autres de reproductions de cartes postales représentant toutes les anciennes gares de la ligne, anciens sémaphores... datant parfois du début du siècle. D'autres photos représentent l'aspect actuel de la ligne. On trouve aussi une évocation de la ligne vicinale à voie normale Poulseur-Sprimont-Trooz, illustrée de photos historiques. Enfin, un petit aperçu de la CIWL rappelle que Georges Nagelmackers était né dans la vallée de l'Ourthe. En tout, 40 illustrations, plus des fac-similé d'anciens horaires.

Cette brochure est disponible contre versement de 100FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège (étranger 115FB selon le mode de paiement en 3e page de couverture)

A propos de l'ouvrage de DAGANT, Houffalize-Bourcy :

L'ouvrage a été envoyé courant octobre à tous les souscripteurs GTF. Il nous en reste encore quelques exemplaires en vente au prix de 320FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions. Si l'ouvrage vous intéresse, commandez-le maintenant, car nous ne comptons pas le tenir en stock.

nouvelles de la SNCB

LE PLAN DE RESTRUCTURATION DE LA SNCB (SUITE).

Depuis la parution dans *Trans-fer* de la synthèse du nouveau plan de restructuration à la SNCB (voir Tf n° 23 de juillet 82), des réactions en sens divers (!) se sont fait jour, notamment auprès de la presse, du ministère, et même ... des réseaux de chemin de fer étrangers.

En conséquence, le projet a déjà subi pas mal de modifications, qui vous seront détaillées ci-dessous.

De plus, comme le plan tel que décrit dans le Tf n° 23 est rigoureusement inapplicable tel quel en 1984 - certaines relations prévues n'étant pas encore électrifiées à ce moment, ou le matériel nécessaire pas encore commandé ...-, une première mise en vigueur partielle du plan aura lieu en mai 84, grâce à des adaptations provisoires, la réalisation finale du plan ne devant avoir lieu qu'en ... 1987 !

1. Services des trains IC

N.B. Seuls les services de trains modifiés sont repris ci-dessous.

Relation	Contrainte rencontrée	Adaptation provisoire pour mai 1984
A. Bruxelles - Amsterdam	Pas de nouveau matériel Bénélux avant 1986	Matériel Bénélux actuel conservé
B. Ostende - Aix-la-Chapelle	La DB refuse l'accès des voitures M4 à Aix ! (gabarit trop généreux)	Service limité à Ostende - Verviers-C.
C. Anvers-C. - Lille	Pas de locos bicourant série 12 avant 1986	Service limité à Anvers-C. - Mouscron; Autorails SNCF entre Mouscron et Lille
D. Anvers-C. - Cologne	Ligne à reconstruire entre Bilzen et Maastricht	Service limité à Anvers-C. - Hasselt
F. Knokke/Blankenberge - Genk/Maastricht	Maastricht - Visé Non électrifié en 84	Branche Landen - Maastricht limitée à Liège-G.; Autorails NS entre Liège-G. et Mt.
G. Ostende - Brux-Nord via Courtrai	Bruges - Courtrai - Zottegem Non électrifié en 84	Traction diesel (comme actuellement)
H. Brux-Nord - Lills	Brux-Nd - Tournai - Lille Non électrifié en 84	Traction diesel (comme actuellement)
J. Mouscron - Liège-Palais	Impossibilité de réaliser des têtes-à-queues à Liège-Palais (sic !)	Service prolongé jusqu'à Liège (comme actuellement)

2. Services des trains IR

N.B. les services IR 1 à 14 ont été renumérotés de a → q, avec adjonction de trois nouveaux services. Le classement a également été modifié.

Relation	Contrainte rencontrée	Adaptation provisoire pour mai 1984
a. Anvers-C. - Cherleroi-S	-	-
b. Grammont - Anvers-C.	Grammont - Hal Non électrifié en 84	Trains électriques Anvers - Hal + trains diésels Hal - Grammont
c. Anvers-C. - Louvain	-	-
d. Anvers-C. - Neerpelt	Herentals - Neerpelt Non électrifié en 84	Traction diésel (comme actuellement)
e. Renaix - Esklo	-	-
f. Ypres - Turnhout	Ypres - Courtrai Non électrifié en 84	Trains électriques Turnhout - Courtrai + trains diésels Courtrai - Ypres
g. Gand-St-P.- Dinant via Bxl	Namur - Dinant Non électrifié en 84	Trains électriques Gand - Namur + trains diésels <i>Namur-Dinant</i>
h. Lokeren - Binche via Bxl	Problème d'itinéraires cisailants à Bruxelles et à Lokeren	Service modifié en relation Lokeren - Bruxelles - Alost, via lignes 60 - 0 et 50 (voir aussi IR "o")
i. La Panne - Grammont	-	-
j. Alost - Mons	Horaires incompatibles avec la nouvelle relation IR "g"	Service limité à Mons - Denderleeuw
k. St-Nicolas - Louvain	-	-
l. Louvain - Hasselt	-	-
m. Eupen - Charleroi-S.	Horaires incompatibles avec la relation ic B entre Liège-G. et Welkenraedt	Service limité à Charleroi - Liège.
n. Charleroi-S. - Manage Tournai	Vives réactions locales suite au manque de des- serte des localités concernées (sic !)	Service prolongé jusqu'à Mouscron. Arrête supplémentaires à : Jemappes - Quarignon - Peruwelz Antoing et Herseaux
NOUVEAU : o. Bruxelles - Binche	voir relation "h"	Scindage de la relation Lokeren - Binche.

Relation	Contrainte rencontrée	Adaptation provisoire pour mai 1984
NOUVEAU : p. Liège-G. - Namur via Gouvy, Bertrix et Dinant	Réactions régionales suite à la désaffectation initialement prévue du réseau ferré ardennais	Service d'un train toutes les 2 heures dans chaque sens. Arrêts à : Angleur - Rivage - Aywaille - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Bastogne S - Libramont - Bertrix - Carlsbourg - Gedinne - Beauraing - Houyet - Anseremme - Dinant - Yvoir - Godinne - Lustin et Jambes Nd.
NOUVEAU : q. Liège-G. - Luxembourg	idem	Service d'un train toutes les 2 heures dans chaque sens. Arrêts à : Angleur - Rivage - Aywaille - Trois-Ponts - Vielsalm et Gouvy

3. La desserte omnibus.

Le tableau ci-dessous ne reprend que les tronçons modifiés par rapport à la situation exposée dans le Trans-Fer n° 23 de juillet 82.

Contrairement aux relations IC et IR, ces modifications ne sont pas la conséquence de contraintes rencontrées au cours de l'étude du plan, mais constituent les contre-propositions du Ministère des Communications.

On constatera aisément que celles-ci vont dans le sens d'un démantèlement encore plus accentué de l'offre de transport omnibus...

Pour rappel : CADENCE = un omnibus par heure et par sens ;

NAVETTE = des trains aux heures de pointe, complétés par des autobus aux heures creuses ;

AUTOBUS = transfert intégral de la desserte omnibus à l'autobus.

Ligne/Tronçon	Modification de desserte proposée	P.A. désaffectés
26 Schuman - Halle 26A Etterbeek - Vilvorde	inchangée (CADENCE)	-
* Fusion des 2 services en une relation Hal - Vilvorde - Malines, avec correspondances métro à Delta et à Nérods. Un billet "Train + métro" est à l'étude à cet effet...		
31 Liere - Ans	cadence → NAVETTE	-
36 Louvain - Wareme	cadence → AUTOBUS	Tous (10), sauf ; Tillemont et Landen
36 Liège-G. - Pepinster	cadence → AUTOBUS	Tous (8) sauf : Angleur
36 Pepinster - Welkenraedt	inchangée (CADENCE)	-
* Ce service est intégré dans une relation Spa - Eupen (voir IR "m")		
43 Angleur - Rivage	CADENCE	Sauheid, Hony Souverain Pré et Chanxhe
* tronçon oublié dans la nomenclature du Tf n° 23		

Ligne/Tronçon	Modification de desserte proposée	P.A. désaffectés
43 Rivage - Marlois * tronçon oublié dans la nomenclature du Tf n° 23	CADENCE	Marenne
50 Bruges - Ostende	cadence → NAVETTE	-
54 Malines - Willebroek	cadence → <u>AUTOBUS</u>	Tisselt Blasseveld
58 Gand St-P. - Eeklo	Navette → <u>AUTOBUS</u>	Sleidinge Waarschoot
78 Mouscron - Mons	Cadence → <u>AUTOBUS</u>	Tous (12), sf : Jemappes, Quaregnon, Perulwalz, Antoing et Herseaux (voir IR "n")
86bis Renaix - Blaton	Navette → <u>AUTOBUS</u>	Tous (10), sf Leuze
108 La Louvière - Binche * La desserte des P.A. intermédiaires de Cronfestu, Leval et Renaix était prévue pour la relation IR 2, tandis que le nouveau service IR 0 est rendu direct entre La Louvière-Sud et Binche.	Cadence → <u>AUTOBUS</u>	Tous (4)
163 Gouvy - Bastogne Sd	Navette → <u>AUTOBUS</u>	Limerlé, Tavigny, Bourcy et Bastogne Nd
166 Beauraing - Bertrix	Navette → <u>AUTOBUS</u>	Tous (10), sf : Gedinne et Carlsbourg (voir IR "p")
167 Arlon - Athus	cadence → <u>AUTOBUS</u>	Autelbas, Turpange, Messancy et Athus

N.B. Au vu de ces nouvelles propositions, il faut ajouter à la liste des lignes qui seront entièrement désaffectées au trafic voyageurs, car non parcourues ni par un service intervalles, ni par un service omnibus :

- Renaix - Blaton (86bis) : 30 km
- Autelbas - Athus (167) : 11 km

ce qui porte le total à ± 200 km de lignes désaffectées.

4. Vers une application anticipée du plan ?

Suite au blocage depuis des mois de tout recrutement à la SNCB, et au non-remplacement des agents pensionnés ou malades - mesures imposées par le ministère pour raisons d'économie -, on prévoit d'ores et déjà une réduction d'environ 300 unités dans l'effectif des conducteurs pour 1983.

A cet effet, des directives ont été données récemment aux services intéressés pour "adapter" le service des trains prévu pour mai 1983 à cette diminution de l'effectif.

En clair, le trafic voyageurs SERAIT DÉJÀ SUPPRIMÉ - si nécessaire - à partir de mai 1983; sur les lignes suivantes :

- Winterslag - Eisden M (21 A);
- Clabecq - Ecaussinnes C (106);
- Mons - St-Ghislain (98);
- Piéton - Roux (112A)

Si cette mesure s'avérait encore insuffisante à combler le déficit, le service des trains OMNIBUS sur les lignes suivantes serait à son tour supprimé :

- l. 31 Liège-G. - Am via Liers;
- l. 21 entre Hasselt et Genk;
- l. 15 entre Mol et Hasselt;
- l. 94 entre Hal et Ath;
- l. 82 entre Alost et Bursel;
- l. 75 entre Courtrai et Mouscron !

Décidément, le démantèlement du réseau a bel et bien déjà commencé ...

CICERON 10/82

Quelques remarques complémentaires

Après examen par l'administration des transports du Ministère, il apparaît : ligne 125 : Statte n'est plus repris comme point d'arrêt des trains IR

ligne 132 : le service des trains ne sera pas cadencé.
La physionomie du service des trains établi en mai 1982 resterait inchangée.

ligne 34 : les trains Liège-Hasselt ne feront plus d'arrêt à Liers

ligne 37-44-49 : établissement d'un service de trains cadencé entre Géronstère (Spa) et Eupen.

Pour le trafic des marchandises, on prévoit d'appliquer aussi rapidement que possible les conclusions des rapports relatifs à la nouvelle organisation de ce trafic dans les provinces de Namur et de Flandre Orientale (voir par ailleurs dans Trans-Fer).

 * LE PROJET DE REORGANISATION DE LA DESSERTE EN MARCHANDISES PAR *
 * WAGONS COMPLETS. *

Le conseil d'administration a chargé il y a quelques temps un groupe de travail de réaliser deux études pilotes sur ce thème dans les groupes de Namur et de Gand. Il nous paraît intéressant d'évoquer les grandes lignes de l'étude relative à la province de Namur. Toutes les informations ne doivent pas être prises au pied de la lettre. Il s'agit en effet d'intentions non encore concrétisées.

Objectif de l'étude.

Si on observe que la province de Namur est insérée entre des régions de fortes concentrations urbaines et industrielles, alors qu'elle-même déploie ses ressources et sa population d'une façon très ouverte et variée à souhait, on pressent que le trafic des marchandises doit y être beaucoup plus dispersé que dans les provinces voisines. Néanmoins, la proportion étonne lorsqu'on constate que les gares ouvertes au trafic des marchandises traitent, en moyenne, environ six wagons par jour dans la province de Namur alors que, pour l'ensemble du réseau, cette moyenne dépasse 20 wagons par jour. Les chiffres deviennent question si on remarque qu'entre les années 1954 et 1978, la part du trafic des marchandises (nombre de wagons à l'arrivée et au départ) de la province de Namur dans l'ensemble du réseau est passée de 5,3% à 3,61% soit une chute relative de 32%, alors que la proportion du nombre de gares de marchandises glissait seulement dans le même temps de 11,71% à 10,77%, soit une perte relative de 8%.

Il semble donc que l'on ait conservé, dans la Province, une infrastructure excédentaire par rapport au trafic à assurer. Si, à cette réflexion sur le nombre de points de desserte à conserver pour le trafic des marchandises, on ajoute le projet d'améliorer au maximum l'acheminement de ce trafic, c'est-à-dire le mode de desserte de cette région, tout en maintenant ou si possible en élargissant le service à la clientèle, on situe bien l'objectif pour lequel le groupe de travail a été constitué et qui peut s'exprimer : "Optimalisation de la desserte en marchandises par wagons complets dans la province de Namur".

L'infrastructure ferroviaire actuelle.

Pour traiter le trafic des marchandises par wagons complets, la région prise en considération pour la présente étude, dispose de 53 gares ouvertes au trafic commercial, dont 44 ont une cour à marchandises et auxquelles sont greffés 54 raccordements. Ces installations qui comportent 242 Km de voies accessoires, sont réparties sur 715 Km de voies principales formant un réseau de 430 Km de lignes à simple ou double voie ; 130 Km des lignes à simple voie ne sont exploitées que pour le trafic des marchandises. L'ensemble comprend environ 1500 appareils de voie : branchements, traversées ordinaires ou jonctions, etc... Près de 1200 appareils de voie concernent plus particulièrement le trafic des marchandises. Environ 1000 appareils sont situés en voie accessoire (cours aux marchandises, voies de triage et faisceaux) et près de 200 sont des branchements en voie principale donnant accès à ces installations. Cette infrastructure correspond globalement à environ 10% de l'ensemble du réseau.

Situation commerciale.

En 1979, le trafic commercial total "wagons complets" de la S.N.C.B. s'est élevé à la moyenne journalière de 10.552 wagons chargés (1). Pour la région étudiée, ce trafic s'est élevé à une moyenne journalière de 324 wagons chargés (1), soit 3,07% du trafic du réseau. La répartition de ce trafic entre les cours à marchandises et les raccordements est très inégale ainsi que le montre le tableau ci-après.

Niveau de trafic (en wagons-jours) (arrivée + départ)	Installations	% région	Moyenne journalière wagons traités	% région
Supérieur à 4 wagons-jours	3 cours aux marchan- dises	3,1%	15,9	4,9%
	14 raccordements	14,3%	250,1	77,2%
Sous-total :	17	17,4%	266,-	82,1%
Compris entre 1 et 4 wagons-jours	6 cours aux mar- chandises	6,1%	12,9	4,-%
	10 raccordements	10,2%	20,9	6,5%
Sous-total	16	16,3%	33,8	10,5%
Inférieur à 1 wagon-jour	35 cours aux marchan- dises	35,7%	8,5	2,6%
	30 raccordements	30,6%	5,2	1,6%
Sous-total	65	66,3%	13,7	4,2%
Réexpéditions sans rompre charge	survenant dans les gares de Ronet et de Heer Agimont		10,5	3,2%
Totaux	98	100%	324,-	100%

Ces quelques données démontrent que :

- la part du trafic "cours aux marchandises" se limite à 12,5% du total
- 82,1% du trafic sont générés par 17% des installations
- 4,2% du trafic proviennent de 66,3% des installations

(1) Sont assimilés aux wagons chargés, les wagons vides de particuliers dont le transport est payant (ces wagons représentent 18,67% de l'ensemble pour le réseau et 14% du trafic pour la zone étudiée).

Proposition de réorganisation.

1. Principes.

L'analyse de la situation actuelle ouvre les sillons dans lesquels doit s'inscrire une réorganisation du trafic des marchandises par wagons complets dans la province de Namur.

On obtiendra une meilleure efficacité et ainsi d'ailleurs un progrès certain dans la rentabilité du service en s'appuyant sur les lignes de forces qui suivent :

- 1.1 proportionner les dépenses à consentir pour les dessertes aux réalités et potentialités commerciales, en sauvegardant :

- les intérêts économiques et sociaux des régions ressortant notamment des vœux exprimés par le C.E.R.W. ;
- les intérêts des clients ;
- les intérêts de la S.N.C.B. qui en définitive traduisent les intérêts de la communauté.

1.2 regrouper les acheminements par fer, tant à l'arrivée qu'au départ, pour éviter la dispersion des moyens. Dans cette optique, il faut veiller à :

- fermer au plus tôt les installations reconnues non rentables et sans avenir commercial ;
- ne conclure à la non-rentabilité définitive d'une installation qu'après avoir épuisé tous les moyens en matière de rationalisation de la desserte et/ou constaté son manque d'attrait pour la clientèle ou l'absence de cette dernière.

1.3 restructurer et si possible améliorer la desserte des installations à maintenir ; par exemple, il convient d'assouplir les modes de desserte en les adaptant aux besoins réels du trafic moyen des installations et de grouper les moyens en personnel et matériel en vue d'une meilleure utilisation.

1.4 utiliser au maximum la complémentarité des transports ferroviaires et routiers et favoriser les transferts d'un mode de transport à l'autre par la mise en place, si nécessaire d'équipements adéquats.

2. Mise en application.

2.1 Structure de la nouvelle organisation.

Des principes dégagés ci-devant et des résultats d'expériences tentées sur d'autres réseaux en vue de la rénovation de la desserte en marchandises de régions agricoles faiblement noyautées d'industries très diversifiées (*), résulte le projet d'une nouvelle structure de desserte qui s'articule sur quatre types d'installations :

- les gares centres,
- les cours annexes,
- les cours autonomes,
- les raccordements.

La concrétisation de cette nouvelle desserte de la province de Namur fait l'objet du tableau présenté en annexe.

2.1.1 Les gares centres.

Les gares centres constituent l'ossature du nouveau système de desserte des cours à marchandises par wagons isolés complets.

Le statut de "gare centre" offre plusieurs atouts ;

- cour à marchandises ouverte à tout trafic,
- relèvement direct à une gare de triage,
- desserte (dépôt + retrait) au moins une fois par jour ouvrable (sauf le samedi).

Le choix des gares centres s'appuie sur des critères précis :

a) aspects géographiques

- implantation centrale par rapport à une région,
- accès routiers faciles ;

b) aspects économiques

- niveau actuel du trafic de cette cour,
- potentiel de trafic offert par les activités économiques de la région ;

c) aspects ferroviaires

- équipement existant ou projeté sur le plan des voies, de la signalisation, des possibilités d'évolution, de la capacité de garage des wagons,
- présence sur place du personnel d'exploitation apte à couvrir les besoins de la desserte de l'installation elle-même et des dessertes des cours annexes,

- équipements existants ou projetés en matière de manutention. Possibilités d'installer de nouveaux équipements ou de développer ceux qui existent,
- proximité d'un centre d'activités ferroviaires important présentant des possibilités non encore entièrement exploitées (centre routier, gare à voyageurs, rattachement ou cours avec trafic par trains complets).

2.1.2 Les cours annexes.

Les cours annexes constituent les antennes de desserte des gares centres.

Elles resteront ouvertes aux seuls clients qui auront passé (ou qui souhaiteront passer) un contrat avec la SNCB pour une certaine programmation de leurs envois ou de leurs réceptions.

Ce contrat garantit au client une desserte ferroviaire qui peut être adaptée à ses besoins et procure à la SNCB des conditions de desserte plus économiques.

Les clients qui ne souhaiteront pas s'engager dans les liens d'un tel contrat pourront avoir recours aux services offerts par la gare centre (celle-ci n'étant jamais très éloignée).

2.1.3 Les cours autonomes.

Les cours autonomes complètent la structure de desserte constituée par le réseau des gares centres et de leurs cours annexes.

Le statut de "cours autonome" est attribué aux cours à marchandises dont le trafic propre ou dont le trafic du ou des raccordements qui y sont greffés, a une importance suffisante que pour justifier une desserte "autonome", journalière et directe à partir d'une gare de triage.

- (*) Rénovation de l'offre ferroviaire de la SNCF à Château-du-Loir en juillet 1979, étendue à la région du Mans et à tout le département de la Sarthe, depuis janvier 1980.
Cfr. l'article "Rénovation de l'offre terminale marchandises en trafic diffus" - Revue générale des chemins de fer, février 1981.

2.2 Politique commerciale.

Dans le contexte de l'organisation proposée, la SNCB assure le transport aux conditions de ses tarifs généraux et spéciaux et aux conditions d'accords particuliers dans les cours aux marchandises des gares centres et des cours autonomes et aux conditions de seuls accords particuliers dans les cours annexes.

L'objectif est d'accélérer la tendance naturelle à la concentration du résidu du trafic diffus dans les gares centres.

Dans ce but, les cours aux marchandises des gares centres pourront être équipées en fonction des besoins réels de la clientèle afin de les rendre plus attrayantes et plus efficaces.

Dans ce but également, les transports vers les cours annexes ne seront acceptés que sur base d'un accord particulier comportant des prix et conditions à déterminer cas par cas par la SNCB, compte tenu du coût global de la prestation à effectuer.

La politique commerciale sera évidemment revigorée avec campagne d'information de la clientèle et de sensibilisation du personnel.

Répartition des cours aux marchandises dans les diverses catégories.

A) Cours aux marchandises dont le maintien est proposé.

1. Gares centres

Gedinne, Mariembourg, Marloie (Jemelle), Namur (Ronet), Tamines, Walcourt.

2. Cours autonomes

Andenne, Ciney, Dinant, Gembloux, Moustier.

3. Cours contractuelles

Beauraing, Chimay, Couvin, Floreffe, Florennes-Est, Graide, Jambes-Nord, Jamioulx, Marche, Mazy, Naninne, Paliseul, Sombrèffe, Vonêche, Warnant.

- B) Cours aux marchandises dont la fermeture est proposée (Entre parenthèse, le nombre de wagon-jour en 1980).
Aisement (0,14), Anhée (0), Auvelais (0,03), Carlbourog (0,093), Flawinne (0), Florennes-Central (voie réservée) (5,05), Hamois-en-Condroz (0,08), Heer-Agimont (0), Jemelle (0,01), Marche-les-Dames (0,01), Merlemont (0,01), Momignies (0,16), Namèche (0,04), Offagny (0,11), Philippeville (0,09), Rhisnes (0,04), Seloignes (0,21), Thy-le-Château (0,02), Villers-le-Gambon (0).

Groupe de Gand, répartition des cours aux marchandises dans les diverses catégories.

A) Cours aux marchandises dont le maintien est proposé.

1. Gares centres

Alost, Bruges, Deinze, Denderleeuw, Termonde, Dixmude, Courtrai, Menin, Merelbeke, Roulers, Saint-Nicolas-Waes, Wondelgem, Zottegem, Zeebrugge.

2. Cours autonomes

Bruges Maritime, Gand-Est, Gand-Saint-Pierre, Ypres, Langerbrugge, Lokeren, Ninove, Ostende, Audenarde, Renaix, Zelzate, Waregem.

3. Cours contractuelles

Aalter, Balgerhoeke, Beveren-Waes, Bissegem, Deerlijk, Eeklo, Erembodegem, Gavere-Asper, Grammont, Harelbeke, Herzele, Ingelmunster, Izegem, Knokke, Lauwe, Lichtervelde, Lochristi, Maldegem, Okegem, Poperinge, Sint-Eloois-Vijve, Scheldewindeke, Schoonaarde, Staden, Tamise, Terdonk, Tielt, Furnes, Vichte, Westrozebeke, Wetteren, Wevelgem, Zedelgem, Zele, Zwevegem.

B) Cours aux marchandises dont la fermeture est proposée.

(Entre parenthèse, le nombre de wagon-jour en 1980).
Aarsele (0,37), Anzegem (0,30), Beernem (0,30), Beervelde (0,36), Blankerberge (0,33), Boezinge (0,01), Comines (0,10), La Panne (0,02), Desselgem (0,35), Ironchiennes (0,23), Ertvelde (0,20), Gand Rabot (1,77), Haaltert (0,20), Hamme (0,51), Heule (0,50), Kortemark (0,94), Langemark (1,49), Le Touquet (0,09), Leupegem (0,27), Marke (0,07), Meulebeke (0,38), Moerbeke-Waes (0,95), Olsene (0,29), Poelkapelle (0,78), Rumbeke (0,34), Schellebelle (0,30), Sinaai (0,22), Sint-Denijs-Boekel (0,36), Sint-Maria-Lierde (0,10), Stasegem (0,18), Zarren (0,36), Baasrode-Nord (0,42).

(d'après Doc. SNCB - 1981)

Bilan escompté pour l'ensemble du réseau.

L'économie envisageable à la fin de la réforme est de 250 millions par an pour l'ensemble du réseau.

Annexe. Structure de la nouvelle desserte de la province de Namur.

- Cours autonomes 5
- Gares centres 7
- Cours annexes 15
- Points de desserte de raccordements 26 dont 3 uniquement pour le service.

Cours autonomes	Gares centres	Cours annexes (2)	Dessertes de rac- cordements
Gembloux			Mont-St-Guibert
Andenne			Namèche
	NAMUR	Jambes-Nord Naninne	Jambes-Nord Rhisnes
	RONET (4)	Warnant Floreffe	Marche-les-Dames Tailfer-Yvoir (3) Warnant Anhée Hastière Flawinne Floreffe-Franière
Moustier		Mazy	Mazy
Ciney			Spontin (3)
	JEMELLE- Marloie (1)	Marche	Marche
Dinant			Dinant
	GEDINNE	Graide Paliseul Vonêche Beauraing	Graide
	TAMINES		Auvelais Jemeppe S/Sambre Aisemont
	WALCOURT	Florennes-Est Jamioulx	Florennes-Est Merlemont Berzée Thy-le-Château
	MARIEMBOURG	Couvin Chimay	Boussu-en-Fagne
	(5)	Sombreffe	

(1) Une seule cour aux marchandises, à Marloie.

(2) Réexamen du maintien chaque année, en fonction du trafic des 3 années antérieures.

(3) Desserte uniquement pour les services techniques de la SNCB.

(4) A Ronet il n'y a pas de cour à marchandises, la cour se trouve à Namur.

(5) La gare de Lodelinsart se situe dans la province de Hainaut.

Il nous paraît intéressant de conclure cet article par l'avis donné par le conseil économique régional de Wallonie le 05 juillet 1982.

AVIS INTERIMAIRE DU BUREAU SUR L'ETUDE-PILOTE DE LA S.N.C.B.
RELATIVE A LA REORGANISATION DE LA DESSERTE DES MARCHANDISES
PAR WAGONS COMPLETS DANS LA PROVINCE DE NAMUR

Répondant à une demande formulée par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. ainsi qu'au souhait de celui-ci d'être saisi d'un avis avant le 15 août, le Bureau du C.E.R.W. a adopté le 5 juillet 1982, sous la forme d'un "Avis intérimaire", le texte suivant.

x

x x

Dans ses prises de position antérieures en matière de transport ferroviaire de marchandises, le C.E.R.W. a considéré - en accord d'ailleurs avec les principes énoncés à la p.l. du document soumis à consultation - que "le transport des marchandises s'inscrit dans un cadre concurrentiel entre les divers modes de transport" (Avis du 30 juin 1980 sur les principes directeurs d'une restructuration de l'exploitation ferroviaire).

Ce même Avis du C.E.R.W. a toutefois souligné la nécessité pour les pouvoirs publics de mener une politique globale des transports, et dans ce cadre, d'égaliser entre les divers modes de transport les "conditions de concurrence, notamment celles qui correspondent aux charges d'infrastructures et au coût de leur fonctionnement ainsi qu'aux obligations d'ordre social".

Autrement dit, la structure concurrentielle du transport de marchandises doit être exempte de discrimination quant aux interventions et charges, directes et indirectes, de la collectivité publique.

Ce contexte concurrentiel appelle naturellement de la part de la S.N.C.B. un impératif de réduction des coûts ainsi que la recherche permanente d'une amélioration de la qualité des prestations.

Cela étant, le C.E.R.W. a revendiqué dans cet Avis du 30 juin 1980 que le principe de concurrence ainsi défini devait pouvoir être tempéré par l'établissement d'une obligation publique d'assurer une desserte minimale de la totalité du territoire, et plus concrètement, sous la forme de la présence "d'au moins une cour à marchandises par arrondissement ou secteur d'aménagement du territoire".

Le transport de marchandises par chemin de fer peut donc avoir un caractère résiduel de service public, cette notion prenant son sens essentiellement dans les sous-régions de faible potentiel économique pour lesquelles l'existence d'une desserte ferroviaire des marchandises demeure un facteur important de développement.

Par ailleurs, dans sa prise de position à l'égard du "programme d'action" de la S.N.C.B. de 1979 (Avis du 30 octobre 1979), le CERW avait particulièrement regretté en raison même de la forte dispersion géographique des activités économiques sur la plus grande partie du territoire wallon et des besoins des P.M.E., que le plan de restructuration de 1979 ait été axé essentiellement sur le "train complet" tandis que le "wagon complet" était traité de telle sorte que son avenir apparaissait assez précaire.

x

x x

Eu égard à ces diverses prises de position, le C.E.R.W. estime que l'étude - pilote présentée pour la desserte "marchandises" de la province de Namur va de manière générale dans le sens des principes qu'il a défendus.

C'est le cas de la méthodologie utilisée, qui accorde une grande place à la collaboration avec les instances locales et qui ménage des possibilités d'adaptations spécifiques.

Sur le fond également, le projet fait droit à certaines préoccupations essentielles du C.E.R.W.

- 1° L'étude-pilote témoigne du souci de la S.N.C.B. d'être présente de la même façon dans l'ensemble du territoire de la province de Namur. Cette règle de conduite devrait évidemment présider le moment venu à la restructuration intégrale de l'exploitation "marchandises".

Avec les cinq cours autonomes de Gembloux, d'Andenne, de Moustier, de Ciney, et de Dinant et les six gares-centres de Namur-Ronet, de Tamines, de Jemelle-Marloie, de Gedinne, de Walcourt et de Mariembourg, on peut considérer que l'ensemble des sous-régions de la province de Namur bénéficieront dans l'ensemble de conditions de desserte équivalentes. Les cas de Walcourt et de Mariembourg sont particulièrement illustratifs du concept de service public, lequel ressort de la faiblesse actuelle des trafics des cours à marchandises dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.

- 2° Le C.E.R.W. se réjouit que l'étude de la S.N.C.B. mette l'accent sur les wagons complets, considération qui doit normalement elle aussi entraîner un quadrillage de l'ensemble du territoire wallon par le nouveau service ferroviaire de marchandises, tandis que l'option pour le train complet et le raccordement risquait fort de conduire à la désertification ferroviaire de vastes zones de la région wallonne.
- 3° Enfin, - au-delà même du bilan financier qui en dépit de son intérêt porte en fin de compte, même à long terme, sur des montants relativement faibles, - le C.E.R.W. constate et se félicite que le système proposé correspond à une amélioration marquée du service à la clientèle, tant en ce qui concerne le degré d'équipement des gares-centres que la réduction des délais de livraison.

x

x x

De manière générale, le C.E.R.W. est donc d'accord avec la philosophie du système proposé par la S.N.C.B. dans son étude-pilote, notamment dans les pages 11 à 16 du document : stratégie de concentration et si possible de développement des trafics de wagons complets dans des points forts bien équipés et assurant un service rapide.

Sur le détail, le C.E.R.W. estime toutefois que la distinction entre gares-centres et cours autonomes devrait être effacée, d'une part parce qu'elle ne paraît guère justifiée fonctionnellement, d'autre part en raison de l'intérêt qu'il y a à présenter une image simplifiée et attrayante du nouveau système à la clientèle. A cet égard, on peut s'étonner que Dinant ne soit pas reprise comme "cour autonome" dans le tableau de desserte constituant les annexes 9.1. et 9.7, en contradiction avec le contenu des annexes 7 et 8.

Dans un ordre voisin d'idées, sur la question posée page 19 du maintien ou non de la cour à marchandises de Séloignes, le C.E.R.W. suggère que cette question soit débattue entre la S.N.C.B. et le C.E.R.W. en collaboration avec l'Intercommunale de développement INTERSUD.

x

x x

Quoiqu'il en soit, présenté, p.1 du document comme une étude-pilote pour l'optimisation du trafic "marchandises" des autres provinces ou groupes de la S.N.C.B., ce projet de réorganisation, édifié de la sorte sur le pur plan théorique et financier, devrait selon le C.E.R.W., être expérimenté en réel avant de faire éventuellement l'objet d'une application généralisée à l'ensemble du territoire.

D'autre part, cet essai "sur le terrain" devrait tenir compte des conditions ou observations qui suivent :

- 1° L'expérimentation devrait se dérouler simultanément dans le groupe de Gand et dans la province de Namur (avec les prolongements techniques nécessaires).
- 2° Le nouveau système d'exploitation - avec ses avantages et ses inconvénients (en fait la suppression de certaines cours à marchandises) pour les usagers, devrait préalablement à sa mise en oeuvre être proposé à l'appréciation de la clientèle actuelle des cours à marchandises et bien entendu éventuellement amélioré en conséquence. Cette enquête devrait en particulier mettre en évidence les équipements souhaités dans les cours autonomes ou gares-centres, dans le cadre d'une complémentarité technico-économique, - hautement souhaitable et d'ailleurs recherchée par le projet (p.13, III, 1.4), - du wagon et du véhicule routier.

D'autre part, les éléments essentiels des contrats qui constituent la condition du maintien à terme des cours-annexes devraient être soigneusement précisés lors des contacts avec leur clientèle.

A cet égard, le C.E.R.W. s'interroge sur la manière de concilier le statut purement contractuel des trafics des cours-annexes avec l'engagement de garantir un programme de desserte régulière dans la phase transitoire (p.18, 1.2 du document).

- 3° L'expérimentation devrait comporter dès le point de départ une ou deux "gares-vitrines" bénéficiant du maximum d'équipements susceptibles d'être mis à la disposition de la clientèle dans les gares-centres ou cours autonomes ainsi que d'une documentation détaillée expliquant le fonctionnement du système d'exploitation
- 4° La fermeture des cours à marchandises désignées dans le projet ne devrait pas intervenir tant que les gares-centres ou cours autonomes qui s'y substitueront n'auront pas été dotées de tous les équipements adéquats.
- 5° Enfin l'expérimentation devrait s'accompagner d'une intense campagne d'information et de promotion auprès de la clientèle potentielle.

x

x x

La généralisation éventuelle du système à l'ensemble du territoire devrait évidemment tenir compte des enseignements à tirer des expérimentations réalisées dans les régions de Namur et de Gand.

En outre, à supposer que le système de concentration des trafics sur des points forts se révèle suffisamment concluant, il y aurait lieu encore de l'adapter aux caractéristiques de chacune des autres sous-régions du pays, et cela sur la base d'études spécifiques qui peuvent d'ailleurs être entamées dans l'immédiat ou poursuivies dans le même cadre d'une collaboration poussée avec les Intercommunales de développement.

D'autre part, la mise en oeuvre d'un système d'ensemble devrait, comme le plan expérimental lui-même, être accompagnée d'un effort important d'information et de publicité auprès de la clientèle actuelle et potentielle.

Ce devrait sans doute être aussi l'occasion d'introduire de nouveaux principes tarifaires, compatibles avec les règles du marché mais mieux modulés sur les caractéristiques des trafics et dès lors plus attractifs.

De manière plus générale encore, c'est l'ensemble de la politique commerciale qui mériterait sans doute d'être repensée dans un sens plus dynamique, et au-delà en tout cas des quelques indications fournies à la p.16 du document.

Accessoirement, le C.E.R.W. pose la question de l'affectation finale des cours à marchandises et des lignes-marchandises, -ou même des cours-annexes- qui se seraient abandonnées dans le cadre d'une restructuration. Etant donné qu'il s'agit d'installations largement amorties et qu'il ne faut pas exclure complètement l'hypothèse d'un retour à une exploitation dispersée, le C.E.R.W. estime que ces infrastructures et équipements devraient demeurer dans le patrimoine de l'Etat et bénéficier d'un entretien minimum de manière à faciliter leur remise en service éventuelle.

LA SNCB PAR LIGNE

Le démantèlement de la Vennbahn a commencé...

Dans Trans-Fer n°23, nous avons fait état de rumeurs alarmantes concernant l'avenir des lignes 48 section Waimès-St-Vith
45 Trois-Ponts - Waimès
45A Wévercé - Losheimergraben

Les décisions qui viennent de tomber, sous l'impulsion du Ministre De Croo, viennent hélas de confirmer les bruits les plus pessimistes qui avaient été entendus...

Jugez-en plutôt :

Ligne 45A section Bullange - Losheimergraben

Rappelons tout d'abord que cette section fait partie de l'ancienne ligne germano-belge Wévercé - Losheimergraben - Jünkerath. Celle-ci avait déjà été démantelée côté allemand : en effet (voir Trans-Fer n° 20 page 10), la Deutsche Bundesbahn avait "supprimé jusqu'à nouvel avis" tout trafic de marchandises sur la section allemande de la ligne le 1er août 1981. Elle en avait alors officiellement avisé la SNCB en date du 12 octobre 1981. Dès le 8/10/1981, la SNCB décidait de supprimer le poste de block de Losheimergraben (block /45A) et la ligne 45A était exploitée au départ de Wévercé sous le régime des lignes industrielles (un seul train en ligne à la fois, franchissement du signal fermé de Wévercé sous couvert d'un "bon de dépassement"). La gare de Losheimergraben jouissait cependant toujours d'un certain trafic local : entre autres des entrepreneurs allemands qui y chargeaient du bois,

La suppression "en catimini" du trafic frontalier à Losheimergraben-Losheim n'avait cependant pas fait l'unanimité côté allemand. En effet, dans la revue "Deutsche Verkehrszeitung" n° 87 du 24/7/82, on pouvait lire : "A propos de la fermeture du point de passage frontière de Losheim : des recherches ont été faites quant à savoir si cette fermeture contrevient au traité germano-belge qui a été publié au Moniteur Fédéral de 1958, partie II pages 262sq. (NDLR : il s'agit du traité du 28 août 1958 relatif à la rectification de la frontière belgo-allemande et au règlement de divers problèmes concernant les deux pays).

Il y est précisé qu'il faut conserver la possibilité, dans un cadre fixé concrètement, de faire rouler aussi bien des trains de voyageurs (trains spéciaux) que des trains de marchandises passant par Kalterherberg en direction de Losheim. Comme Losheim se trouve en territoire allemand, on doit pouvoir franchir le point frontière belgo-allemand du même nom.

Entretemps, le Ministère Allemand des Affaires Etrangères a diffusé ce qui suit : "Le point frontière n'est pas -comme vous l'avez supposé en son temps- fermé définitivement. Il s'agit plutôt d'une suspension provisoire du trafic. Le problème de Losheim fait d'ailleurs l'objet de consultations entre les administrations ferroviaires des deux pays."

De l'avis du Ministère des Affaires Etrangères Allemand, il n'y a donc aucune violation du traité." Fin de citation, trad. R.G.

Concluons que les Allemands soutiennent que la suppression du trafic entre Losheimergraben (frontière) et Jünkerath n'est que provisoire (vu le mauvais état des voies). Mais en Belgique, où ce genre d'argument est très utilisé, nous savons trop bien ce que ce genre d'argument veut dire...

Côté belge en tous cas, les événements viennent de se précipiter. Alors qu'on avait décidé récemment de renouveler l'infrastructure de la section Büllange-Losheimergraben, on vient d'enlever les rails qui avaient été déposés le long de la section à rénover. Les travaux ne seront pas exécutés.

Au contraire, par note du 24 août 1982, le tronçon Büllange-Losheimergraben a été mis hors service pour les besoins de la SNCB.

Le dernier train vers Losheimergraben a circulé en fait le 24/9/1982. A l'aller, il portait le n°64748 et était composé de 2 wagons vides. Au retour, il portait le n° 64749 : le wagon plat (K) était chargé de deux poteaux pour le service ES. Le wagon fermé (G) était chargé du matériel et du mobilier de la gare de Losheimergraben (service E).

La gare de Büllange est désormais desservie par les trains de la ligne 48 (voir plus loin).

Ligne 48 section Waimès - St-Vith

Cette branche vient aussi d'être abandonnée (interruption de trafic n°70/82 de la Direction Générale section 62-25) à la date du 27.9.1982. Cette section meurt ainsi faute de trafic. En fait, peu de choses ont été accomplies pour sauver cette section. Faut-il rappeler qu'il y a quelques temps, un nouveau client avait été "décroché" et qu'il a finalement été... refusé, une bonne manière sans doute de justifier l'absence de trafic... Une méthode hélas bien connue de ceux qui assistent au démantèlement du réseau ferré belge.

Par note du 24/8/82, cette section a donc été déclarée hors service pour les besoins de la SNCB.

En fait, contrairement à ce que d'autres revués ont publié, il faut noter que les deux derniers trains desservant St-Vith ont été : le 74484 du 23/9/82 (12 wagons d'engrais - 449 tonnes, double traction série 82) et le 74484 du 28/9/82 (à l'aller, 3 wagons d'engrais - 111 tonnes, au retour les 15 wagons vides amenés les 23 et 28/9, charge 219 tonnes).

On retiendra donc, pour la postérité, qu'un point final a été mis à l'abondante histoire ferroviaire de St-Vith le 28 septembre 1982. Trans-Fer rendra prochainement hommage à l'histoire ferroviaire de cette région.

Ligne 48 Raeren - Waimès et 45 Waimès - Trois-Ponts

La nouvelle exploitation de cette ligne au 01/10/82 se déroule comme suit :

*Le tronçon Raeren-Sourbrodt-Wévercé-Büllange est exploité N67 c-à-d par un train régulier de marchandises tous les jours ouvrables de la semaine. La traction est normalement assurée par une locomotive série 84 de Montzen. Cependant, la desserte de Konzen et Montjoie est supprimée (interruption de trafic décidée au 1/9/82). La gestion comptable de Sourbrodt est supprimée et incorporée à celle d'Herbesthal. Il s'agit sans doute du premier pas vers la suppression du caractère autonome de cette gare.

*Le tronçon Wévercé-Malmédy n'est plus exploité. Waimes n'est donc plus desservi : c'est la fin de cette gare originale située dans le triangle formé par les lignes 45 et 48.

*Le tronçon Malmédy-Trois-Ponts est exploité deux fois par semaine (traction par locomotive série 82 de Gouvy). Mais cette desserte reste temporaire, car la fermeture de la cour à marchandises de Malmédy est annoncée...

Une des conséquences de cette "restructuration" est l'impossibilité pour les trains militaires de rejoindre Sourbrodt au départ de Trois-Ponts. Pourtant, une telle possibilité était exploitée pour les unités stationnées à Bastogne ou à Marche en période de manoeuvres. On fera désormais le tour par Montzen !

Notre Association a donc assuré, le 16 août dernier, le dernier tour ferroviaire des Cantons de l'Est, dans le dernier autorail série 49 à circuler en service commercial. Maigre consolation...

Henri Arden - Roland Marganne

Étalement du programme d'électrification en région wallonne

Suite à la décision du Ministre De Croo d'étaler le programme des électrifications au-delà de 1985, tous les projets d'électrification en région wallonne ont été adaptés comme suit :

- * Parachèvement prévu jusqu'en 1985 pour les lignes : 118/116 Mons-La Louvière-Manage, 112 Marchienne-Piéton-La Louvière, 78 St-Ghislain-Tournai, 75 Tournai-Mouscron, 90 Ath-Jurbise et 94 Tournai-Ath-Hal (pour cette dernière ligne, il est prévu que l'aménagement des gares d'Enghien, Ath et Leuze sera simplifié, tandis que la courbe de Havinnes ne sera pas rectifiée).
- * L'électrification Tournai-Lille sera reportée après 1985.
- * Pour la ligne 40, Bressoux-Visé, aujourd'hui sous tension, le budget a été étalé vers 1984 et 1985.
- * Pour la ligne 24 Glons - Visé - Montzen - Aachen West, on attend une décision de la Deutsche Bundesbahn pour la partie de la ligne qui les concerne (électrification en 15 kV 16 2/3 Hz entre la sortie de Montzen et Aachen). L'aménagement de Montzen sera postposé.
- * Ligne 125bis Flémalle - Kinkempois : les montants prévus seront plus élevés après 1985.
- * Ligne 39 Welkenraedt - Montzen : l'électrification sera postposée
- * Ligne 140 Ottignies-Fleurus-Charleroi : l'aménagement des gares de Fleurus, Lodelinsart et Ransart sera réduit. Le montant prévu sera presque triplé pour après 1985.
- * Ligne 167 Arlon-Athus : montant presque triplé pour après 85.
- * Ligne 108 tronçon Haine-St-Pierre - Binche : fin des travaux de parachèvement en 1985 au lieu de 1984.
- * Ligne 154 Namur-Dinant : électrification retardée et simplifiée
- * Ligne 43 Angleur-Marloie : électrification simplifiée
- * Ligne 113 Manage-Piéton : fin des travaux en 1984.
- * Ligne 97 St-Ghislain-Quévrain : électrification postposée

S.N.C.B. --- Communications avec les Pays-Bas. Le point ministériel

Le 14.08.81, un parlementaire posait la question suivante au ministre des communications :

Nous constatons qu'au sein du Benelux, les communications ferroviaires avec la France sont abondamment desservies. Quatre possibilités s'offrent à l'utilisateur pour se rendre en France et trois pour gagner le Luxembourg. Celui qui souhaite se rendre aux Pays-Bas doit, en revanche, passer par Anvers-Essen ou faire un long détour par Liège - Maastricht.

Il n'existe, en effet, qu'une seule communication directe pour voyageurs entre la Flandre et les Pays-Bas.

Monsieur le Ministre pourrait-il me faire savoir comment il sera remédié à cette lacune dans le programme de la S.N.C.B., également en ce qui concerne le transport de marchandises ?

Le Ministre songe-t-il à rendre accessible aux voyageurs et aux convois de marchandises la ligne Anvers-Merentals-Geel-Neerpelt-Pays-Bas-Allemagne ? En sera-t-il de même pour la ligne Anvers-Aarschot-Hasselt-Bilzen-Maastricht ? Des études concrètes ont-elles été effectuées ? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats ?

Voici la réponse parue le 15.09.81 dans le bulletin des questions et réponses de la Chambre.

En ce qui concerne le trafic voyageurs sur la ligne Anvers-Neerpelt la S.N.C.B. est prête à prolonger ce service jusqu'à Weert (Pays-Bas). Cette ligne devrait (NdI, on doit sans doute lire "devant") être électrifiée à court terme, la S.N.C.B. souhaite attendre la fin de ces travaux avant d'entreprendre de nouvelles démarches auprès des "NS" pour l'organisation d'un tel service.

D'autre part, pour des raisons aussi bien commerciales que techniques d'exploitation, la S.N.C.B. s'oppose à la prolongation des trains de voyageurs belges en territoire néerlandais, en direction de Mönchengladbach. Par contre, à l'heure actuelle, cette dernière met tout en oeuvre dans le cadre d'un groupe de travail N.S.-D.B.-S.N.C.B. pour réaliser une relation Anvers-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle-Cologne.

Ce groupe de travail déposera un rapport concernant la possibilité d'une réalisation de ce projet probablement à la fin de l'année prochaine.

Pour le trafic marchandises avec les Pays-Bas, il existe pour l'instant cinq points-frontière ouverts, à savoir : Zelzate (Sas van Gent) -Essen (Roosendaal)-Hamont (Weert) - Lanaken (Maastricht) et Visé (Maastricht).

Des wagons de marchandises sont échangés journalièrement par tous ces points.

En ce qui concerne spécialement l'axe Anvers - Neerpelt - Pays-Bas - Allemagne, il faut tenir compte du fait qu'à l'avenir une partie du trafic marchandises vers l'Allemagne pourrait transiter par cette ligne.

En effet, l'axe Anvers - Aix via Aarschot - Visé devra faire face, en plus du trafic marchandises vers l'Allemagne et le bassin liégeois, à un important trafic voyageurs (Anvers - Hasselt, éventuellement Maastricht et Louvain - Hasselt). Par conséquent, le point de saturation de cette relation pourrait être atteint assez vite.

En outre, le trafic combiné rail-route vers l'Allemagne s'effectue déjà actuellement via Neerpelt - Weert - Mönchengladbach, et on peut s'atten-

dre à ce que son importance s'accroisse.

Le trafic marchandises Belgique - Pays-Bas via Maastricht est actuellement peu important. En dehors de quelques wagons du trafic local, un train de charbon roule journellement de Merkstein à Zolder et un autre de Zolder vers Alsdorf.

La S.N.C.B. ne prévoit pas d'augmentation sensible du trafic marchandises sur cette ligne.

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

La politique de restrictions "tous azimuths" du Ministre De Croo a évidemment des restrictions sur le secteur des voies ferrées

Note E n°6 du 5/6

Ligne 126 Hamois - Ciney antérieurement (2) devient (3)
147 Landen - Orp " (2) " (3)

Ligne 127 il y avait : Landen - Hannut (3)
Hannut - Statte (2)
il faut : Landen - Moha gare privée (3)
Moha - Statte (2)

Ligne 212 Y Glain - Espérance : supprimée

Note E du 6/7 publiée le 5/8

Ligne 57A Grembergen - Hamme antérieurement (2) devient (4)
73A Meulebeke - Tielt " (2) " (4)

Note du 24/8 publiée le 5/9

Ligne 45A il y avait : Losheimergraben - Wevercé (2)
il faut : Losheimergraben - Bullange (3)
Bullange - Wévercé (2)

Ligne 48 il reste : Raeren - Sourbrodt (1)
il y avait : Sourbrodt - St-Vith (2)
il faut : Sourbrodt - Waimès (2)
Waimès - St-Vith (3)

Ligne 111 il y avait : Berzée - Gourdinne (2)
il faut : Berzée - Thy-le-Château (2)
Thy-le-Château - Gourdinne (3)

Ligne 115 Clabecq - Sart Moulin antérieurement (2) devient (4)

rappel des renvois

- (1) circulation exceptionnelle de trains de voyageurs autorisée sans accord préalable de la direction Voie
- (2) circulation exceptionnelle de trains de voyageurs NON autorisée sans accord préalable de la direction Voie
- (3) ligne hors service pour les besoins de la SNCB
- (4) (nouvelle catégorie) : ligne hors service pour raisons techniques

Travaux d'électrification sur la ligne 125A Flémalle-Kinkempois

Fin septembre 1982, on relevait la situation suivante :

- la gare du Val-St-Lambert est totalement abandonnée. Le bâtiment sera prochainement démoli.
- les poteaux pour supports caténaires ont été placés entre Y Flémalle Hte et Y Val-St-Lambert (y compris sur le pont), ainsi que sur la ligne 125/1 entre Y Général Leman et Y Borgnet
- entre Val St-Lambert et Kinkempois, les travaux députeront le 1er octobre 1982.

H.A.

Ligne 94 - pourparlers avec la France pour l'électrification entre Tournai et Lille

Cette question est toujours en suspens, la France semblant hésiter à électrifier le tronçon français de cette ligne. Dans une réponse à un Parlementaire, le Ministre belge des Communications signalait le 02.02.82 qu'il était en pourparlers avec son homologue français pour l'électrification de cette artère. Il a été proposé de mettre le coût d'électrification du parcours français entre Lille et Blandain pour 2/3 à charge du département belge des Communications. La proposition est à l'étude côté belge.

L'avenir de la desserte entre Ypres et Poperinge (ligne 69)

Précisions données le 02.02.82 par le Ministre des Communications en réponse à une question parlementaire.

1. Aucune modification n'est actuellement décidée quant à la desserte de la ville de Poperinge. Quoique le nombre de voyageurs soit relativement réduit (570 voyageurs par jour pour les deux sens réunis), l'électrification du tronçon Ypres-Poperinge peut être envisagée comme prolongement de la ligne Courtrai - Ypres. Cette électrification n'est cependant pas reprise au plan d'investissement 1981-85 et ne pourrait être programmée qu'après 1985. D'autre part, la desserte de la cour à marchandises de Poperinge sera maintenue.

2. Les investissements consécutifs à l'électrification de la ligne sont estimés à 150.000.000FB.

Projets d'équipement des lignes 94 et 96

Réponses du Ministre à une question parlementaire (02.02.82) :

1. projets à court terme : relèvement de 90 à 140 km/h de la vitesse sur la 3e voie existante de la ligne Bruxelles-Hal. Cet investissement équipera cette section de 3 voies principales équivalentes, et adaptation de la gare de Hal en vue de réaliser un meilleur écoulement du trafic empruntant les lignes 94 et 96. Délai d'exécution de ces projets : 4 ans - 508.000.000FB

2. A long terme : amélioration de l'infrastructure de pénétration de la ligne 96 jusqu'à la gare de Bruxelles Midi, augmentation à 160 km/h de la vitesse entre Bruxelles et Hal, établissement d'une 4e voie entre Bruxelles et Hal. Les études ne sont pas encore assez poussées pour chiffrer ces travaux et donner des délais.

Le point sur les travaux ferroviaires dans le Centre (sept. 82)

LIGNE 108 tronçon La Louvière - Binche

L'électrification est entièrement terminée sur la double voie entre Hayettes et Binche, à l'exception des voies accessoires en gare de Leval.

Entre Hayettes et La Louvière (Sud), les travaux de voies sont terminés, les poteaux et traverses implantés, et le pont de fer de la route Nationale complètement démonté. Entre La Louvière (Sud) et La Louvière, les travaux de voies sont terminés, sauf la bifurcation vers Mons qui n'est pas encore raccordée (travaux en cours). Quelques fondations pour poteaux caténaïres sont réalisées voie A. Enfin, un point d'arrêt est en cours de construction à Haine-St-Pierre. Par contre, le bâtiment de la gare de La Louvière (Sud) est à peine commencé...

Au delà de Binche vers Erquelinnes, la situation est la suivante : la vitesse de référence de la section Binche - Peissant a été ramenée à 20 km/h. Cette section est toujours en service, mais son trafic est pratiquement nul. La section Fauroeux - Sablières de Peissant de la défunte ligne 109 a été défermée courant août 1982.

La section Peissant-Grand-Reng de la ligne 108, qui n'est plus reprise dans l'inventaire du réseau n'est toujours pas démontée

En tout état de cause, la mise sous tension La Louvière - Binche est prévue pour fin de cette année, si tout va bien.

LIGNE 112 Y Haine-St-Pierre - Piéton - Marchienne

Les travaux de voie sont en cours, et la caténaire est en place là où la voie est montée. La signalisation et l'équipement des passages à niveau est en cours.

La gare de Piéton a été remodelée. Elle compte aujourd'hui une voie à quai en impasse pour le trafic avec Manage (ligne 113) et trois voies à quai à double issue, desservies par un couloir sous-voies. Un nouveau bâtiment de gare est en cours de construction, de même que la sous-station de traction.

Si tout va bien, la remise en service de cette ligne coïnciderait avec sa mise sous tension en mai 1983. Il en serait de même pour la ligne 113 Manage - Piéton.

d'après infos de G. Finet et C. Soulas

 * Les animateurs du G.I.F. vous présentent leurs meilleurs voeux *
 * d'heureuse année 1983. *

Le raccordement de parcs industriels au rail

Parc industriel de Villers-le-Bouillet/Vinalmont

En 1970, lors de la création du parc industriel de Villers-le-Bouillet par la Société Provinciale d'Industrialisation (SPI), il a été envisagé de la raccorder au chemin de fer au départ de la gare de Huccorgne (ligne 127 Landen - Statte). La voie aurait eu une longueur de 7 km. Six passages à niveau, dont un sur la route d'état Huy - Tirlemont, auraient été nécessaires. Le projet n'a pas abouti.

Parc industriel de Hermalle-sous-Huy/Clermont/Ehein

C'est en 1967 que la SPI a décidé d'étudier ce projet de raccordement ferroviaire du parc industriel d' Hermalle-sous-Huy/Clermont/Ehein. Le premier tracé, qui a été élaboré en 1968, avait une longueur d'environ 12 km. Le raccordement au réseau SNCB devait se faire au départ de celui de la Cristallerie du Val-St-Lambert sur la ligne 125 bis Liège - Ougrée - Flémalle-Haute. Ensuite, la ligne aurait dû suivre la Meuse sur la rive droite jusqu'à l'extrémité côté Huy du parc, à hauteur de l'Abbaye de Flône. La SNCB avait à l'époque exigé une double voie depuis le pont-barrage d'Ivoz-Ramet jusqu'au zoning. Ensuite, il a même été envisagé d'effectuer le raccordement côté Huy, c'est-à-dire sur la ligne 125, grâce à la construction d'un nouveau pont sur la Meuse.

Finalement, il a été décidé de modifier le projet avant le pont d'Engis pour ne plus suivre la Meuse, et desservir le zoning en bordure de la RN 43. De plus, il a été décidé de ne pas traverser le zoning.

Les travaux ont débuté le 1er juin 1973 par la construction des ouvrages d'art et la préparation de l'assiette du raccordement, soit une longueur de + 2.570 m de simple voie et de + 5300 m de double voie, pour un raccordement d'une longueur totale de 7.870 m. Ces travaux se sont achevés le 21 février 1978.

Les travaux de pose de la voie ont commencé le 10 septembre 1979 et se sont achevés courant 1981. Le ballast a été placé pour une voie double à partir du pont d'Engis. Cependant, en cours de chantier, le service de la Voie de la SNCB a exigé de ne pas poser de deuxième voie, à l'exception des 200 derniers mètres. Ensuite, à la demande de la direction commerciale de la SNCB, une double voie a été maintenue sur une longueur d'environ 780 m à hauteur des installations de la société Carmeuse en aval du pont d'Engis.

Ce nouveau raccordement a été numéroté 285 par la SNCB.

André Braive

Participation à nos activités

Nos voyages ne peuvent être organisés que s'il y a un grand nombre de participants payants. Or, trop de membres cherchent par tous les moyens à obtenir les horaires de nos trains spéciaux pour les suivre en voiture et photographier sans bourse délier. Nous ne pouvons en aucun cas accepter cette façon d'agir, qui lèse nos membres qui soutiennent notre initiative en achetant un billet; ainsi, nous avons spécialement remarqué le 16 août lors du voyage d'adieux sur la Vennbahn un membre d'Aywaille et un autre de Namur...

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR (de juin à septembre 82)

1/ SORTIES D'ATELIER

Liste chronologique des sorties d'Atelier Central du matériel moteur révisé.

GR = Grande Révision

RI = Révision Intermédiaire (uniquement renseigné pour les HLE).

RA = Révision Accidentelle.

De l'AC Malines (HLE + AM)

2227 - 9.6 - GR	643 - 30.6 - GR	529 - 13.8 - GR
2234 - 28.6 - GR	215 - 6.7 - GR	221 - 20.8 - GR
2802 - 6.7 - RI	642 - 13.7 - GR	254 - 27.8 - GR
2555 - 16.7 - GR	246 - 22.7 - GR	223 - 7.9 - GR
1502 - 3.8 - RI	641 - 6.8 - GR	
1503 - 11.8 - RI		

2913 - 25.8 - RA (*) Il s'agit en réalité de la permutation de la caisse 2913 sur les boggies de la 2903, gravement avariée lors d'une collision.

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

2615 - 8.7 - GR	5137 - LK - 18.6	8271 - FNDM - 18.8
	8235 - NK - 23.6	6229 - FKR - 20.8
	8509 - FNDM - 13.7	5188 - FHS - 23.8
	6231 - LK - 20.7	8055 - FSR - 27.8
	7352 - NK - 29.7	5926 - FNDM - 3.9 (s)
	8449 - GT - 2.8	8224 - NK - 7.9
	9217 - MBX - 16.8	5304 - MUT - 10.9

(*) Les HLD 59 subissent à nouveau des G. Rev., alors que la série était condamnée il y a quelques mois à peine ...

2/ MUTATIONS

5505 - 5510 - 5515 - 5523 - 5529 - 5540 - 5542 (Toutes les HLD 55 à chauffe électrique) sont mutés de Jemelle à Kinkempois, pour assurer le chauffage électrique des internationaux entre Maastricht et Luxembourg (voir aussi point 4/ de cette rubrique).

En conséquence : 5501 - 06 - 07 - 08 (NK) sont mutés à Jemelle ;

5502 - 03 - 04 (GMN) " " "

Dates écritures de ces modifications : 1.10.82.

3/ MISES HORS-SERVICE - RADIATIONS

AM 507 (type 55) - suite incendie à Limelette le 5.2.82

PV de l'AC Malines n° 3 du 15.2.82

Date Hors-Ecritures : 1.4.82

AM 533 (type 55) - suite frais de réparation trop élevés

PV de l'AC Malines n° 4 du 21.4.82

Date H-Ecrit. : 1.6.82

7213 - FNDM (constr.:1956) - suite avaries importantes subies après déraillement

PV de l'AC Salzinnes n° 23 du 28.6.82

Date H-Ecrit. : 1.9.82

6007 - FKR (constr.:1964) - suite frais de révision trop élevés

PV de l'AC Salzinnes n° 26 du 30.8.82

Date H-Ecrit. : 1.10.82

4/ UTILISATION DU MATERIELAM 80

Une deuxième rame de 6 AM 80 est entrée en service régulier le vendredi 24 septembre. Il y a donc journalièrement 12 AM 80 qui circulent selon le roulement publié dans Tf n° 23 de juillet 82.

MLE 27

Ces engins circulent depuis le 21 août également les samedis et dimanches. De plus, le recours à 2 MLE 27 en tête de chaque train n'est plus nécessaire; certaines locos éprouvées assurent maintenant le service seules en tête. Voici le roulement valable à partir du 26 septembre (service d'hiver).

- N 67 (sauf samedis et dimanches)

- 1- 888 GWK - FBMZ / ER 886 FBMZ -FL
- 2- 713 FSD - FL / 815 FSD / 59196 FBMZ
- 3- 51989 FBMZ - FSD / 758 FSR / 859 FR
- 4- 708 FSD - GWK / 811 FSD / 718 GWK / 15412 FBMZ
- 5- 51498 FBMZ - GWK / 807 FSD / 717 GWK
- 6- 806 GWK - FSD / 716 FL / 817 FSD / 69417 FR
- 7- 755 FSD - FBN / 860 MTB - FSD

- R 6 (samedis) :

- 1- 806 GWK - FSD / 55924 FSD - LZR / Δ FSD
- 2- 707 FSD - GWK / 810 FSD

- R 7 (dimanches) :

- 1- 807 GWK - FSD / 718 GWK
- 2- 708 FSD - GWK / 811 FSD

GWK = Welkenraedt - FBMZ = Brux-Midi - FL = Liège-G. - FSD = Ostende - FSR = Schaarbeek
FR = Bruges - FBN = Brux-Nord - MTB = Etterbeek - LZR = Zeebrugue

HLD 55 à chauffe

Suite à leur mutation à l'ATD Kinkempois (voir point 2/), ces HLD assurent depuis le 26 septembre du service régulier sur les lignes 34/42 entre Liers et Gouvy, et 40/42 entre Maastricht et Luxembourg. Des pousses en queue sur les plans inclinés d'Ans sont également prévus.

Par conséquent, le service des lignes 34/43 est désormais assuré par des HLD 55 classiques à chauffe vapeur, garées à l'atelier de Jemelle. Certains internationaux entre Liège-G et Luxembourg restent chauffés à la vapeur, car remorqués par les HLD série 18 des CFL. Ces HLD poussent maintenant une pointe en marchandises jusqu'à Bressoux, et même Montzen.

Tout cela a eu pour effet le désengagement massif des fourgons générateurs 3000 V, qui ne devraient plus qu'assurer les TAC et quelques spéciaux en période de super-pointe (Noël et Nouvel-An).

Rixi 10/82

Destinée des autorails série 49 de Montzen

4901 : cédé au service ES caténaires de Visé le 02.07.82
4911 : expédié à ATSD Bertrix le 08.07.82 pour le remplacement de la boîte de vitesses et autres travaux d'appropriation.
Cet engin sera ultérieurement cédé au même service ES (Visé)

H.A.

À propos des locomotives série 20 et 27.

Suite à une question d'un parlementaire, le ministre des communications a fait le point, le 02.03.82, sur les problèmes techniques qui handicapent ces machines. Nous re prenons le texte in extenso :

1- L'administration des chemins de fer (Sic ! Ndlr : le ministre paraît ignorer que 1926 a vu la création de la société nationale...) est parfaitement au courant des difficultés qui se présentent avec les locomotives des types 20 et 27 et s'efforce d'y trouver les solutions adéquates.

2- Nature des difficultés.

a) Locomotives de la série 20.

Le problème majeur de ces 25 locomotives est le bris des organes de transmission entre les moteurs de traction et les trains de roues.

Ces bris affectent les engrenages calés sur les essieux des trains de roues et les accouplements des arbres de torsion transmettant le couple moteur.

Les causes en ont été cernées par le constructeur qui a dû procéder à une étude approfondie du comportement des différents composants.

La remise en ordre de la transmission nécessite le remplacement des pièces concernées qui reçoivent à la fois un meilleur tracé géométrique et un traitement thermique affiné. Les remplacements ont été entamés fin 1981 et seront terminés en 1982.

Ces locomotives ont également connu des problèmes mineurs dans leur partie électrique où diverses mises au point de faible envergure technologique ont été faites.

L'expérience acquise sur ce type de locomotive a conduit la SNCB à prescrire dans le cahier des charges des futures séries de locomotives (et notamment de la série 27) des contraintes fondamentalement différentes :

- montage d'une transmission éprouvée par l'expérience d'autres réseaux de chemins de fer (Suisse - Autriche).
- agencement des équipements électriques de telle sorte qu'une déféctuosité aux organes délicats n'entraîne pas la défection complète de la loco mais que cette dernière puisse poursuivre son service à puissance réduite.

b) Locomotives de la série 27.

Les locomotives série 27 dont la fourniture vient de commencer ne sont pas encore définitivement agréées par la S.N.C.B.. Elles sont encore dans le stade contractuel d'acceptation. Le processus contractuel comporte 3 phases :

- à la sortie de l'usine : réception provisoire partielle consistant au contrôle de l'achèvement de la loco et à des vérifications dimensionnelles.
- parcours d'essais sur les lignes de la S.N.C.B. avec mesures des caractéristiques mécaniques et électriques, vérification du comportement des organes, réglages et mises au point diverses, parcours de performance avec charge maximale et horaire minimal imposés au cahier des charges.

Si ces épreuves sont passées avec succès et que le constructeur a remédié aux défauts et imperfections constatés, la réception

provisoire complète est prononcée ;

- réception définitive à l'expiration d'une période de garantie de 2 ans prenant cours à la date de la réception provisoire complète.

Ce n'est qu'après réception provisoire complète (2ème phase) que les locomotives sont mises en exploitation normale.

Pour l'instant, il est procédé aux corrections nécessaires sur 3 locomotives ayant quitté les usines du constructeur.

3- Fournisseur et lieux de fabrication.

a) Locomotives de la série 20.

Construites par l'association momentanée S.A. Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (A.C.E.C.) - S.A. Constructions Ferroviaires et Metalliques (B.N.).

La partie électrique y compris la transmission : par A.C.E.C. dans ses usines de Charleroi et Herstal.

La partie mécanique : par B.N. à Nivelles.

b) Locomotives de la série 27.

La réponse est la même que pour les locomotives série 20 avec cette différence que la construction de la partie électrique a été confiée aux A.C.E.C.-Charleroi et ses ateliers de Herstal, Ruisbroek et Gand.

4- Quantité de locomotives commandées.

a) Locomotives de la série 20.

25 locomotives ont été commandées et fournies comme suit :
1ère tranche de 15 locos : de juillet 1975 à juillet 1976.
2ème tranche de 10 locos : de juillet 1977 à décembre 1977.

b) Locomotives de la série 27.

60 locomotives sont commandées en 2 tranches de 30 unités.

5- Nombre de locomotives fournies.

a) Locomotives de la série 20.

Toutes les locomotives sont fournies. Les livraisons se sont échelonnées de juillet 1975 à décembre 1977.

b) Locomotives de la série 27.

Actuellement 3 locomotives sont sorties d'usine. La réception provisoire complète qui déclenche le transfert de propriété n'a pas encore été prononcée pour aucune d'elles.

6- Prix unitaire des locomotives.

- 15 locomotives série 20 -- 1ère tranche : 49.827.537F -- base ler octobre 1971 ;
- 10 locomotives série 20 -- 2ème tranche : 81.109.439F -- base ler avril 1975 ;
- 30 locomotives série 27 -- 1ère tranche : 82.782.882F -- base ler mai 1978 ;
- 30 locomotives série 27 -- 2ème tranche : 87.177.887F -- base ler avril 1980.

7- Dommages encourus par la S.N.C.B.

a) Locomotives de la série 20.

La mise au point des équipements électroniques de ces locos de grande puissance (5.150 kW - la lère de cette puissance dans le monde, équipée de hacheurs) a été beaucoup plus laborieuse que les constructions antérieures de technologie ancienne. Ces difficultés ont entraîné de multiples irrégularités dans le service dont la quantification en dommage est difficilement chiffrable.

b) Locomotives de la série 27.

Tenant compte des données du point 2, les 3 locomotives qui, jusqu'à présent, sont sorties des usines du constructeur, ne peuvent être considérées comme propriété définitive de la S.N.C.B..

8- Dédommagement.

Aussi longtemps que les locomotives sont sous garantie, les constructeurs sont tenus de remédier, à leur frais, à toutes les imperfections constatées.

a) Locomotives de la série 20.

Les garanties d'ensemble ont été prolongées jusqu'à mise au point des différents ensembles donnant lieu à incidents.

Des garanties particulières ont été maintenues au-delà du délai de garantie général. C'est ainsi qu'actuellement encore, les organes de transmission restent sous garantie. Les travaux d'amélioration de ces transmissions sont en cours.

Le constructeur responsable supporte le coût des nouveaux accouplements, des modifications des arbres de torsion, des nouvelles roues dentées sur essieux, de l'appropriation des carters et de diverses autres mises au point moins importantes.

Il supporte également une partie de la main d'oeuvre de remplacement dont l'autre partie est prise en charge par la S.N.C.B. pour tenir compte de ce que certains de ces travaux se font à l'occasion de travaux d'entretien incombant à la S.N.C.B..

Aucune indemnisation n'est contractuellement prévue pour garantir la S.N.C.B. contre les immobilisations nécessitées par la réparation de vices du matériel imputable au fournisseur.

Une telle clause contractuelle aurait d'ailleurs pour effet de grever lourdement et en général inutilement, le prix d'un matériel déjà très onéreux.

b) Locomotives de la série 27.

Aussi longtemps que le transfert de propriété ne sera pas prononcé, tous les frais résultant des mises au point et des corrections des anomalies constatées au cours des parcours d'essai seront supportés entièrement par les constructeurs.

La S.N.C.B. n'intervient pas dans ces travaux ou facture les frais qu'elle supporte (levages accidentels par exemple).

Après la réception provisoire complète, les clauses de garantie du marché mettront à charge des constructeurs tous les remplacements éventuels de pièces ou d'organes qui s'avèreraient nécessaires, à l'exclusion de tout dédommagement pour les difficultés éventuelles d'exploitation qui pourraient résulter des avaries du matériel pendant cette période de garantie.

PARCOURS MENSUELS RÉCORDS 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.

JUIN 82

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km
1504 - 15 178	014(50) - 9 722
1604 - 17 600	036(53) - 9 117
1803 - 20 377	<u>111(54)</u> - <u>20 972</u>
2018 - 16 681	132(56) - 13 794
2322 - 15 074	159(62) - 17 940
2510 - 15 751	237(63) - 16 448
2552 - 20 862	251(65) - 17 674
2628 - 16 152	309(80) - 13 204
2707 - 9 386	513(55) - 18 589
2803 - 5 674	597(SABENA) 13 363
2906 - 9 287	624(66) - 17 317
2224 - 16 681	654(70) - 18 805
N° AR/Km	
4007 - 6 718	707(74) - 15 114
4307 - 12 147	754(78) - 16 395
4401 - 8 937	765(79) - 14 872
4510 - 9 322	839(QUADR)- 18 535
4607 - 7 486	911(NS) - 9 165
4906 - 2 767	951(POST) - 9 428

JUILLET 82

N° HLE/Nbre/Km	N° AM/Type/Km
1505 - 18 201	018(50) - 9 493
1606 - 16 235	049(53) - 9 207
1804 - 19 797	125(54) - 17 253
<u>2018 - 25 141</u>	148(56) - 17 190
2206 - 17 023	208(62) - 17 000
2375 - 16 870	244(63) - 19 512
2501 - 16 218	268(65) - 16 279
2557 - 19 747	302(80) - 16 612
2626 - 15 916	520(55) - 16 486
2714 - 8 626	599(SABENA) 13 643
2803 - 4 791	619(66) - 19 626
2907 - 7 525	648(70) - 17 448
N° AR/Km	
4002 - 6 753	686(73) - 17 595
4312 - 10 838	729(74) - 17 982
4410 - 7 851	755(78) - 16 637
4510 - 9 682	770(79) - 15 789
4603 - 6 788	810(QUADR)- 21 381
4906 - 2 120	902(NS) - 8 767
	954(POST) - 8 459

N° HLD/Km

5169 - 14 174
5210 - 9 117
5308 - 13 188
5407 - 10 568
5527 - 15 367
5953 - 10 065
6018 - 10 538
6104 - 10 579
6251 - 12 187
6401 - 422
6505 - 7 302

N° HLR/Km

7001 - 3 598
7102 - 2 431
7206 - 2 708
7338 - 5 112
7405 - 3 433
8001 - 3 797
8231 - 3 745
8311 - 1 815
8424 - 3 450
8512 - 2 842
9129 - 1 367

N° HLD/Km

5115 - 12 923
5204 - 9 702
5312 - 13 701
5401 - 9 287
5518 - 12 929
5921 - 9 947
6085 - 10 056
6114 - 10 515
6251 - 12 544
6401 - 238
6501 - 6 325

N° HLR/Km

7005 - 2 520
7102 - 2 311
7212 - 2 875
7320 - 2 563
7410 - 3 784
8001 - 2 711
8231 - 3 221
8311 - 1 562
8424 - 2 844
8515 - 2 588
9139 - 1 164

AOÛT 82

N° HLE/Km

1501 - 17 004
<u>1608 - 22 566</u>
1802 - 18 408
2015 - 18 346
2222 - 15 153
2351 - 15 083
2514 - 13 923
2557 - 21 694
2619 - 14 646
2715 - 10 353
2802 - 5 269
2906 - 7 516

N° AM/Type/Km

015(50) - 9 629
047(53) - 9 865
109(54) - 15 037
143(56) - 15 543
178(62) - 16 038
225(63) - 15 393
252(65) - 14 782
312(80) - 12 422
535(55) - 14 317
599(SABENA) 10 162
617(66) - 15 973
645(70) - 17 517
697(73) - 13 943
718(74) - 15 579
734(78) - 15 058
766(79) - 16 180
802(QUADR)- 19 828
903(NS) - 9 150
953(POST) - 9 830

N° HLD/Km

5143 - 11 539
5204 - 9 529
5318 - 9 964
5401 - 8 401
5518 - 13 993
5950 - 8 691
6091 - 10 551
6104 - 11 049
6245 - 14 754
6403 - 518
6505 - 6 156

N° HLR/Km

7001 - 2 323
7102 - 2 396
7215 - 2 846
7338 - 4 686
7405 - 3 569
8001 - 3 374
8231 - 3 841
8311 - 1 742
8424 - 2 966
8515 - 2 464
9139 - 1 338

N° AR/Km

4003 - 6 943
4314 - 11 034
4402 - 8 001
4510 - 10 820
4607 - 7 318
4506 - 908

NOUVEAU : LE PLAN DE SECOURS "HPS" DE LA SNCB.

L'expérience passée a démontré que les circonstances climatiques pendant la période hivernale peuvent être telles qu'elles perturbent et même désorganisent complètement le trafic ferroviaire, et particulièrement sur les lignes axiales autour de Bruxelles.

Tirent la leçon des événements de janvier 82 - lorsque 80 % du réseau fut immobilisé sous 30 cm de neige pendant une semaine; qui ne s'en souvient ...- la SNCB a décidé notamment l'achat de réchauffeurs d'aiguilles au gaz, à l'instar des chemins de fer étrangers, et destinés au complexe des voies de Bruxelles-Midi (voir Tf n° 23, page 54).

D'autre part, un plan dénommé "HPS" - Hulp Plan Secours - a été mis au point afin de réorganiser l'offre de transport voyageurs de et vers Bruxelles, lors de calamités telles que fortes chutes de neige, gelées et verglas. C'est en effet lors de pareilles circonstances que l'on a constaté que les plus graves perturbations enregistrées sur le réseau se manifestaient surtout dans les grandes gares de Bruxelles, eu égard au double fait que :

- 1° : 75 % du trafic voyageurs du réseau y transite;
- 2° : le nombre d'itinéraires possibles - et donc d'aiguilles à maintenir opérationnelles - y est énorme.

Ce plan, susceptible d'être mis en marche à tout moment, comprend 2 phases :

- la phase 1 qui consiste à supprimer 55 trains aux heures de pointe, sur les lignes rayonnant de et vers Bruxelles, afin de soulager l'exploitation;
- la phase 2 qui prévoit un nouveau service de trains dit "de remplacement", empruntant des itinéraires privilégiés dont les aiguillages ne devront plus être manœuvrés.

Description du service de remplacement (phase 2).

L'ensemble des lignes desservant Bruxelles est réorganisé selon 4 axes :

• Axe 1 : lignes 36 - 96 Louvain - Braine-le-Cts.

- Un service de trains omnibus cadencé à 1'heure assure une relation Louvain-Bru - Braine-le-Cts, via le pertuis 02 de la jonction.
- Les trains directs Mons-Liège sont maintenus, sans éclatements ni fusions en cours de route; les lignes Landen - Genk et Mons - St-Ghislain sont donc exploitées indépendamment.

• Axe 2 : lignes 25 - 124 Anvers - Charleroi.

- Tous les trains assurent 2 x par heure la relation Anvers-C.- Charleroi-5. en omnibus, via le pertuis 03 de la jonction.
- Les trains directs sont supprimés.
- Les trains Benelux sont supprimés entre Anvers-C. et Bruxelles-M.

• Axe 3 : lignes 50 - 50bis

- Les trains directs CÔte - Ardennes circulent suivant l'itinéraire : Denderlœuw - l. 50 - Bru-Midi - Nord - l. 50bis - Denderlœuw, et ce dans les 2 sens via le pertuis 01 de la jonction.
- Les trains directs Ostende - Welkenraedt sont détournés via Denderlœuw.

• Axe 4 : lignes 26 - 26A Hal - Vilvorde.

- Les trains des lignes 26 Hal - Bru-Midi et 26A Vilvorde - Etterbeek sont fusionnés en un service omnibus cadencé Hal - Vilvorde, avec correspondances métro possibles à Delta et à Mérode.

Autres lignes modifiées :

- l. 60 Lokeren - Brux-Midi : les trains sont limités à Jette ;
- l. 89 Courtrai - Schaarbeek : " " " " à Denderleeuw ;
- l. 94 Tournai - Schaarbeek : " " " " à Hal, sauf aux heures de pointe où ils sont prolongés jusqu'à Louvain (4)
- l. 108 La Louvière - Brux. : les trains sont limités à Braine-la-Cte ;
- l. 161 Namur - Brux. : " " " " à Brux-Nord.

On remarquera que les gares de Jette, Louvain, Hal, Braine-la-Cte, Denderleeuw et Vilvorde jouent le rôle de "clapets régulateurs" du trafic vers Bruxelles.

Remarques :

- Les trains internationaux seront peu affectés par ce plan; seuls les trains 432 K&L - Paris et 433 Paris - K&L circuleront via l. 130 et 125 par Charleroi et Namur au lieu de Bruxelles.
- Tous les trains postaux de et vers Bruxelles seront supprimés; des perturbations importantes dans la distribution du courrier sont donc à craindre.
- Le plan HPS prévoit également des modifications dans le service des trains marchandises, conséquences de la "raréfaction" des engins moteurs restants disponibles dans pareilles circonstances (jusqu'à 200 % d'avaries supplémentaires dues au gel, à la neige, etc ...).
- Ce plan sera testé un beau jour de décembre (sic !), afin d'y apporter les correctifs éventuellement nécessaires : Un homme averti ...

Rixi - 09/82.

Certains autobus défaillants sont remplacés par des trains

Par suite du verglas, de nombreuses lignes d'autobus de la S. N. C. B. n'ont pu être desservies. Si les conditions atmosphériques ne s'améliorent pas, la mise en marche d'un train spécial de voyageurs est envisagée, le matin et le soir, sur les lignes suivantes :

15 B: Mol - Hamont. — 17: Diest - Beringen. — 19: Hasselt - Hamont. — 20: Hasselt - Lanaken. — 22: Tirlemont - Halen - Grimde. — 23: Tongres - Looz - Saint-Trond. — 29: Aarschot - Herentals - Turnhout. — 35 B: Zichem - Montaigu. — 38: Battice - Liège. — 55: Gand-Saint-Pierre - Zelzate. — 56: Termonde - Hamme. — 57: Lokeren - Moerbeke. — 58: Eeklo - Maldegem. — 83: Courtrai - Avelgem. — 115: Tubize - Rebecq - Rognon. — 142: Tirlemont - Ramilles et Namur - Ramilles. — 147: Ramilles - Gembloux.

D'autre part, des arrêts pourront être prescrits à certains trains directs, là où la mesure se justifie.

Les voyageurs intéressés sont priés de se renseigner dans les gares.

C'était en 1963 ...

... autres temps, autres moeurs

Mons paralysée

Jeu'di matin le verglas a paralysé presque entièrement la circulation dans la région de Mons.

Vers 10 heures quelques autobus ont commencé à circuler, jusqu'au début de l'après-midi, moment où le dégel s'est accentué, le trafic est demeuré très irrégulier.

De nombreux ouvriers et employés n'ont pu se rendre à leur travail ou ont dû y aller à pied.

Tandis qu'aux chemins de fer on n'enregistre aucun retard, les tramways vicinaux assuraient normalement leur service. On ne signale que des accidents bénins.

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de juillet à septembre 1982.

Vendredi 9 juillet - 13h50 - L. 26/5 - Linkbeek - Déraillement d'un train marchandises.

Au passage du Z 37341 Monceau - Zolder (42 Fals vides - 966 t, remorquées par le HLD 5192 d'Hasselt) sur le saut-de-mouton entre les lignes 124 et 26, les derniers 7 wagons déraillent et dévalent le talus en contre-bas, allant s'empiler les uns sur les autres ... Cause probable : rupture de bandage ayant entraîné le déraillement du Hg avarié, et des Hg suivants. La voie est à ce point labourée, qu'elle devra d'abord être reposée complètement sur 500 m afin de permettre l'accès des grues de secours à l'endroit de l'accident.

La circulation sera rétablie le lendemain à 17.00 h, permettant les travaux de relevage. Ceux-ci seront interrompus le 13 vers 8h30, à l'annonce de la catastrophe d'Aalter, le train de secours y étant immédiatement dépêché.

Mardi 13 juillet - 7h17 - L. 50A - Aalter - Catastrophe ferroviaire.

Lors du garage sur la voie d'évitement de l'omnibus E 5882 Gand-St-Pierre - Ostende (MLE 2512 + 5 HV, dont 4 K3 et une II classée au milieu), le E 955 Brux-Nord → C&T, assuré par les 4 automotrices "break" 311 - 304 - 310 et 314 roulant derrière l'omnibus, rattrape celui-ci malgré 2 doubles feux jaunes d'avertissement et un feu rouge d'arrêt rencontrés, et le tamponne par l'arrière à 138 km/h.

Par la violence du choc, la tête voiture de l'AM 311 escalade complètement la dernière voiture (une K3) de l'omnibus. Déséquilibrés, ces 2 engins déraillent et heurtent une cabine de signalisation, contre laquelle ils s'affaissent, en équilibre instable. La voiture II, prise en sandwich, est littéralement PLIÉE en accordéon, et réduite au tiers de sa longueur ...

Mais une catastrophe bien plus grave sera évitée de justesse : au moment de l'accident, un train direct était annoncé en sens inverse à plus de 130 km/h, et sans le prodigieux réflexe de signaleur qui remit le signal à l'arrêt, ce train venait percuter à pleine vitesse les 2 convois accidentés qui interceptaient les 2 VP.

De cet amas de ferraille, on retirera 5 cadavres : le CTE et 2 voyageurs du 955, ainsi que 2 voyageurs du 5882. On dénombrera en outre une vingtaine de blessés, dont certains très graves seront acheminés par hélicoptère à l'hôpital universitaire de Gand. Le conducteur a été tué : les vraies causes de l'accident seront probablement difficiles à établir; néanmoins, il semble acquis que le dispositif de vigilance "MEMOR", - qui répète les indications des signaux en cabine, et dont l'AM 311 était équipé - était avarié et donc inopérant au moment de la collision.

Mercredi 4 août - 11h05 - Panne générale d'électricité sur tout le réseau.

Par suite d'une interruption accidentelle de la fourniture d'électricité par la centrale nucléaire de Doel 3, tout le réseau SNCB est pratiquement paralysé pendant parfois plusieurs heures; non seulement les caténaires sont hors-tension, mais les signaux, PN, ponts-levis, etc... La pagaille qui s'ensuit fut inimaginable, car la panne s'étendait à la Belgique entière, perturbant les communications téléphoniques, bloquant les ascenseurs, éteignant les feux aux carrefours, etc ...

Si l'alimentation fut assez rapidement rétablie au sud du pays, il n'en fut pas de même au nord, par exemple dans la région d'Anvers, où le courant faisait toujours défaut à 16.00 h ...

Mardi 24 août - 12h30 - L. 37 - Angleur. Explosion d'une conduite de gaz.

Lors de travaux de terrassement, des ouvriers perforent une conduite-mère de gaz, qui explose. Comme la conduite est située sous un pont de la ligne 37, l'incendie qui s'ensuit endommage gravement la superstructure de l'ouvrage. Toute circulation sur les L. 37 et 42 est immédiatement interrompue. Les HKI sont détournés entre Liège-G. et Walkenraedt via L. 40, 24 et 39 par Visé et Montzen, avec allège diesel.

La circulation est rétablie à 14h12, mais les voies 4, 5 et 6 qui donnent accès au pont accidenté resteront inutilisables pendant plusieurs mois encore, le pont devant être quasi-remplacé.

Vendredi 27 août - 16h54 - Collision d'un train voyageurs par une locomotive.

Alors que le Z 2726 Schaarbeek- Lessines n'avait pas encore complètement dégagé l'itinéraire d'entrée de la gare, le parcours cisaillait LE 1286 Mons- Forest HV (HLE 2613 circulant à vide dans l'autre sens), brûla le feu rouge d'arrêt et prend en écharpe l'avant- dernière voiture du train.

Sous le choc, la locomotive dérailla complètement et termine au fossé, tandis que la dernière HV du train se renverse dans le grill. Vingt-quatre voyageurs blessés seront conduits à l'hôpital.

Les HKI Bxl -Paris seront détournés par Luttre, Marchienne et Jeumont, et les autres trains seront limités à Bxl-Midi ou Hal, selon le sens parcouru.

Une navette d'autobus SNCV assurera la liaison entre le Midi et Hal.

La circulation sera rétablie le samedi à 12h30.

Mardi 7 septembre - 20h50 - 1.26 - Haren - Inondation des voies principales.

Alors que l'on procédait au remplissage après nettoyage du réservoir à ciel ouvert de Haren-Tilleul (70.000 m3 d'eau alimentant les différents ateliers de Schaarbeek, ainsi que le car-wash), une brèche de 2 m se produit dans la digue de retenue du réservoir. L'eau s'y engouffre et inonde tous les alentours.

Les dégâts sont considérables : des terres meubles ont été emportées par les eaux, et c'est une véritable mer de boue qui envahit les fosses de visite des ateliers de la STIB tout proches, et qui recouvre les VP de la 1.26 de \pm 40 cm de boue!

La circulation sur la ligne 36, croisant la 1. 26 en contre-bas à 500 m de distance, sera également perturbée, l'eau ayant atteint le niveau du rail à certains moments.

Dès l'aube, des bulldozers entrèrent en action et déblayèrent la voie ; vers 20 h, la circulation était rétablie à vitesse réduite.

Pendant toute la journée du mardi, les HKM ont été détournés par la ligne 28 (ceinture ouest), tandis que le service cadencé Etterbeek- Vilvorde était tout à fait suspendu.

Dimanche 19 septembre - 6h40 - Liège-Gmins - Sabotage provoquant une collision.

Mise en marche par un inconnu, l'AM 178 lancée manipulateur à fond et veille automatique isolée du faisceau de garage vers la gare entre en collision frontale à 65 km/h avec la ME 1607 Liège-G. - Verviere C (AM 052 + 261), circulant en sens inverse.

Sous la force de l'impact, la ME recule de 15 m, tandis que l'AM 178 dérailla d'un bogie. Les services du Parquet établiront sans peine le sabotage, acte odieux, quelque rare à la SNCB. Puisse ce criminel rapidement être retrouvé ...

Abréviations utilisées :

Fals : wagons-trémies à grande capacité (80 t)

HLD : locomotive diesel

Hg : wagon marchandises

HLE : locomotive électrique

HV : voiture voyageurs

VP : voies principales

CTE : conducteur traction électrique

HKI : Trains internationaux

HKM : trains marchandises

AM : automotrice

Rixi

BIBLIOGRAPHIE

Guide Pratique de l'amateur de chemin de fer, édité par la SNCF
Une plaquette d'une vingtaine de pages en couleurs
présentant le Musée de Mulhouse, les publications ferroviaires
périodiques de France, les Associations...

environ 10FF, à obtenir à la Représentation des Chemins de
Fer Français pour le Bénélux. Bd Adolphe Max 25 1000 Bruxelles.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

- Période de juillet à septembre 82 -

Samedi 10 juillet

Circulation de l'AR double SNCF X 4582 de Persan-Beaumont (F.) à Wavre, via Jeumont, Jemeppe s/S et Ottignies (l. 130A - 130 - 144 - 161 et 139).

Après une journée passée à Walibi, le retour des participants aura lieu le soir par le même itinéraire.

Vendredi 20 août

Un train de pèlerinage à N.D. de Banneux circule entre Bruges et Trooz par Gand St. P, Malines et Louvain via l. 50 - 53 - 53 bis - 36 et 37.

Composition : HLD 5944 (Merelbeke) + la voiture M 1 Croix-Rouge + 6 M2.

Le train de retour sera tracté le mardi 24 par la HLD 5541 (Kinkempois).

Dimanche 29 août

Le conseil des familles de Langemark ayant organisé une excursion d'un jour à Anvers, l'AR triple 4007 de Courtrai assure l'acheminement des participants entre Langemark et Anvers-central via Lichtervelde, Tielt, Deinze et Gand St P, par les l. 63, 73, 75 et 59, en venant à vide de Courtrai par Menin et Ypres (l. 69 et 63).

NB : La ligne 63 Ypres - Kortemark via Langemark est classée parmi les lignes à exploitation simplifiée, catégorie 2.

Vendredi 10 septembre

Pour le compte des brasseries Artois organisant un voyage d'agrément pour sa clientèle à Venise, un train spécial a circulé de Louvain à Luxembourg avec la composition suivante : HLE 2343 + 2348 (en UM) + 3 WR + 3 WL MU + 2 WL U + SR 1 + 6 WL U + 3 WR, soit au total 18 voitures, pour la plupart prêtées par la CIWLT ou la DB.

Le voyage fut réitéré le samedi 18, les participants étant rapatriés en avion.

Mercredi 15 septembre

L'AR double SNCF X 4620 circule de Creil (F.) à Wavre, via Jeumont, Jemeppe s/S et Ottignies, suivant un parcours devenu familier à ce type d'engin...

La SNCF semble se livrer à une concurrence féroce avec certains autocaristes dans le Nord et l'Est de la France, alliant sans doute l'originalité du voyage en train à l'attrait financier de la formule tout compris : "Un beau jour à Walibi" !

Abréviations utilisées :

AR : Autoreuil/ WR : Voiture restaurant/ WL : voiture lits/ SR : bar-dancing.

R i x i

BIBLIOGRAPHIEUne carte des projets de chemins de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse en 1843

L'ASBL Musée de la Vie Régionale à 6450 Cerfontaine publie une carte dessinée par l'ingénieur Magis en 1843. Cette carte était la première étude gouvernementale de desserte ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Outre le tracé des voies ferrées prévues, ce fac-similé présente une foule de renseignements d'ordre industriel.

Un document passionnant pour les chercheurs de l'histoire ferroviaire.

Ce document noir et blanc de 65X47 cm peut être obtenu par versement préalable d'une somme de 100F au CCP 000-0186417-80 du Musée de la Vie Régionale de Cerfontaine, en notant en référence "document 32 de la part du GTF asbl"

Nouveaux signes distinctifs sur les quais

Depuis l'été dernier, une série d'innovations ont été introduites pour assurer le service des trains à quai. En voici une synthèse :

Chefs-gardes et gardes habilités à assurer la fonction de chef de train. Le Chef de train est désormais identifiable grâce à une courroie rouge soutenant la sacoche de service. Cette courroie remplace la courroie noire traditionnelle lorsque l'agent exerce la fonction de chef de train.

NB : les Nederlandse Spoorwegen utilisent un système fort semblable, tout en utilisant une courroie réversible (une face rouge et une face noire). La SNCB a commencé la distribution de ce nouvel article dès le 15/7/82.

Agent de contrôle pu "haut-le-pied" : cet agent garde une courroie noire à la sacoche, mais dispose d'une "plaquette orange pour personnel des trains". Il s'agit d'un support en PVC de 2 mm d'épaisseur couvert d'une couche de scotchlite orange, dont le format est étudié pour permettre le rangement de cet ustensile dans la sacoche de service. La présentation de cette plaquette indique au chef de train que tout est normal dans la zone surveillée par l'agent de contrôle.

Détail piquant : ces plaquettes ont dû être renvoyées peu après leur mise en service pour modification, car un voyageur avait failli être éborgné par un de ces "engins". L'ancien signal (main levée) n'était-il pas plus visible et simple ? Encore un faux progrès...

Sous-Chefs de gare : dans les gares de Anvers C., Bruges, Bruxelles Nord et Midi, Brquelinnes, Charleroi S., Gand St-P., Hasselt, Liège, Louvain, Mons et Namur, les sous-chefs de gare à quai seront pourvus de palettes lumineuses avec lesquelles ils autoriseront le chef-garde à donner l'information "Opérations Terminées" en présentant la face jaune de cette palette circulaire. Ils inviteront le chef-garde à attendre en présentant la face rouge. Dans les gares précitées, les chefs-gardes des trains numérotés de 500 à 899 et internationaux devront attendre cette autorisation avant d'autoriser le départ.

Autre détail piquant : ces palettes, qui avaient été envoyées aux gares avec une face rouge et une face verte (au lieu d'orange) ont dû être renvoyées à la direction pour modification.

Gardes-plantons à quai : à Bruxelles Central, ils utilisent une palette lumineuse comme les sous-chefs de gare. Dans les autres gares, ils utilisent leur plaquette orange.

Des voitures M4 pour rames réversibles

On sait que la SNCB souhaite mettre en service des rames de voitures M4 équipées pour la réversibilité électrique, dans le cadre de la réorganisation projetée de ses services voyageurs.

Ainsi, les voitures M4 qui sortent actuellement de construction des usines BN sont prééquipées pour la réversibilité :

- les voitures de 2e classe neuves reçoivent dans le soufflet deux cablots du type de ceux qui équipent les locomotives électriques série 27,
- il y aura deux sortes de voitures 1ère classe/fourgon. Les voitures non destinées à la réversibilité sont des A7D (à 7 fenêtres pour voyageurs). Celles qui sont destinées à la réversibilité sont construites dans le même chaudron, mais on a supprimé la fenêtre située entre la porte du fourgon et l'extrémité de la voiture. D'autre part, le bureau du chef-garde a été reporté à l'emplacement de la 7e travée de sièges de 1ère classe. Le compartiment de 1ère classe en est d'autant rétréci. Il est prévu que ces voitures destinées à la réversibilité passeront prochainement en atelier pour être transformées en voitures-pilote. Entretemps, elles sont réparties dans les gares et considérées comme "réserve-réseau" (MQ95)

Modifications à la réglementation des signaux automatiques

Le RGS fascicule IV titre II qui traite des situations particulières vient d'être renouvelé. Il y a quelques adaptations dans la présentation des indications sur les mâts des signaux automatiques. Voici les indications qui peuvent apparaître ainsi que la procédure de secours si le signal est à l'arrêt.

1. Signal automatique n'intervenant que dans l'espacement des trains
Le mât porte une couronne noire sur fond blanc. En cas de signal fermé, le conducteur complète un des S421 (ordre de franchissement avec marche à vue) qu'il possède dans son équipement.
2. Signal automatique qui assure l'espacement des trains et la protection d'un passage à niveau
Le mât porte l'armoire à face blanche bordée de deux bandes rouges horizontales et qui contient des formulaires combinés S421+S379 (ordre de réduire la vitesse à 5 km/h et de siffler au PN). Le conducteur doit donc descendre de son train pour prélever un formulaire. (la couronne de franchissement est enlevée sur ces signaux)
3. Signal automatique intermittent (protège par exemple une zone d'aiguillage avec tracé permanent)
Le mât de ce signal comporte un oeilleton de franchissement et une armoire téléphonique. Si l'oeillette est éclairé blanc, le conducteur prélève un formulaire S421 dans l'armoire téléphonique. Si l'oeillette est éteint, le conducteur téléphone au poste de signalisation pour se faire délivrer un ordre de franchissement S422.

Nouveautés en perspective pour l'accès aux quais

La Direction semble avoir reçu de nombreuses doléances à la suite de la nouvelle réglementation de l'accès aux quais dans les gares gardées et les points d'arrêt non gardés. Elle prévoit l'application des mesures suivantes, à une date non encore déterminée :

- les voyageurs embarqués à un point d'arrêt non gardé qui demandent leur billet au premier passage du chef-garde ne seraient plus pénalisés (retour à la situation ancienne et normale)
- assouplissement des mesures pour abonnements oubliés et périmés
- suppression des tickets de quai

P. Lemja

Le sens commercial semble souffler à nouveau à la SNCB dans ce domaine bien précis. Qui ne s'en réjouira ?

GTF

BIBLIOGRAPHIE

Cahiers de l'aménagement du territoire n°3 - mai 1981, édité par la SDRW - format A4 - 105 pages, nombreuses cartes.

Proposition de réseau ferroviaire (trafic voyageurs) dans une optique d'aménagement du territoire wallon par la Société de Développement Régional de Wallonie. Le réseau est étudié ligne par ligne. Les lignes à réouvrir sont évoquées.

Commande par versement préalable de 80FB au compte 091-0015533-42 de la SDRW, rue Grafé 5 à Namur en indiquant le motif du paiement.

conseil d'administration SNCB

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 16 juillet 1982, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Le Conseil s'est recueilli quelques instants à la mémoire des victimes de la catastrophe ferroviaire qui a eu lieu mardi matin, à Aalter. Il a exprimé ses sincères condoléances à leurs proches.

Il a rendu hommage au dévouement remarquable des sauveteurs, aux corps de pompiers et de la protection civile, aux équipes médicales, aux membres du service 900, aux membres de la police et de la gendarmerie, à la population riveraine, à tous ceux qui ont spontanément porté secours et au personnel.

Il a ordonné une enquête technique approfondie pour que de tels accidents ne puissent plus se produire sur le réseau.

+

Le Conseil a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, notamment : les travaux d'essais et de mise au point d'installations de détecteurs de boîtes d'essieu chaudes du matériel roulant; le renouvellement des conduites d'eau industrielle du hall 50 de l'atelier central de Cuesmes; la modification de l'équipement d'alimentation électrique de la sous-station de Charleroi Sud; l'adaptation des caténaïres en gare de Kortenberg, sur la ligne Bruxelles - Liège; l'électrification du pont à bascule du canal maritime à Kapelle-op-den-Bos sur la ligne Schellebelle - Termonde - Malines; en vue de la modernisation et de l'électrification de la ligne Louvain - Hasselt, divers travaux de câblage et de signalisation à Aarschot et l'installation d'une nouvelle sous-station de signalisation à Louvain; l'établissement d'un nouveau câble téléphonique armé sur le tronçon Hasselt - Alken de la ligne vers Liège.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni le vendredi 27 août 1982 sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Le Conseil a pris note des réactions qui se manifestent dans le secteur du bois à cause de la suspension prévue des achats de traverses en bois par la S.N.C.B. Cette suspension est due aux faits suivants : les besoins en traverses en bois pour 1982 avaient été supputés sur la base du programme de renouvellement de voies établi, en novembre 1981, en fonction du plan quinquennal 1981-1985. Les commandes faites en 1981 se rapportaient à quelque 500.000 traverses en chêne ou en hêtre et 170.000 traverses en béton. Au début de cette année, le Gouvernement a invité la Société à réduire de 3 milliards les investissements en 1982 et à étaler le plan quinquennal sur sept ans. Dans ces conditions, la consommation totale de traverses en bois et en béton pour la campagne 1982 sera de l'ordre de 400.000 pièces. Il s'ensuit que les quantités de traverses commandées seront pratiquement suffisantes pour couvrir les besoins tels qu'ils sont estimés actuellement jusqu'à la fin de l'année prochaine.

En conséquence, le Conseil se voit contraint de confirmer que tous les achats de traverses seront fortement réduits en 1983.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, quelques travaux, notamment : des travaux de signalisation, d'éclairage et de force motrice dans diverses installations situées sur les lignes Charleroi Sud - La Louvière - Piéton et Manage - Piéton; des travaux extérieurs de signalisation entre Seraing et Kinkempois; l'installation de tableaux d'alimentation de la signalisation dans les gares de Visé, Bassenge, Glons et Liers; la construction d'un poste de signalisation tout-relais en gare de Gand Maritime permettant la concentration de 6 postes anciens.

Il a aussi voté une motion, demandant au Ministre des Communications la mise en place d'un groupe de travail qui s'emploiera à déterminer le coût pour la Nation des transports par la route, la voie fluviale et le rail et dont les conclusions devront permettre d'orienter les investissements dans les infrastructures des moyens de communication terrestre et de réduire de façon considérable les charges qu'elles entraînent pour la population du pays.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 24 septembre 1982, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour : l'exécution des travaux d'achèvement de l'entreprise de renouvellement de tabliers de deux ponts dans la voie Bertrix - Dinant, sur la Lesse à Houyet; l'adaptation des caténaires à hauteur du "pont d'Heuvy" en gare de Namur; la pose de câbles haute tension ainsi que de câbles de signalisation et de téléphonie entre Liège et Landen; le montage d'un équipement télégraphique à intégrer au central de Monceau; l'aménagement des installations de signalisation sur le tronçon Tournai - Leuze de la ligne vers Bruxelles; des travaux de signalisation sur la ligne Charleroi - Bruxelles en vue de l'amélioration de la fluidité du trafic des trains de voyageurs; le renouvellement d'un câble téléphonique armé pupinisé destiné aux liaisons Malines - St-Nicolas-Waes et Boom - Willebroek.

BIBLIOGRAPHIE - PHOTOS

Monsieur Jacques BAZIN, rue J.A. Chévrier 15 à Veneux-les-Sablons, F-77250 MORET-SUR-LOING France, annonce 4 nouvelles séries de photos : B90 : SNCV Paliseul-Bouillon-Pussemange (2e série)
 B91 : RELSE Liège-Seraing 2e série
 B92 : SNCV Hainaut lignes 45,48 et 56
 BRUX47 : ligne 92 (motrices 9000) de la STIB
 ainsi que la possibilité de commander 3 très anciennes séries :
 B1 : SNCV 1ère série sur Amberloup - St-Hubert - Poix-Paliseul
 B2 : SNCV 1ère série Paliseul - Bouillon - Pussemange
 B6 : RELSE Liège-Seraing 1ère série

Une occasion unique d'acquérir des documents photographiques REMARQUABLES à tout point de vue. Commande avant le 15.01.83. Renseignements à l'adresse ci-dessus (chez M. Bazin) en joignant une enveloppe portant vos nom et adresse et un timbre NON COLLE à 10FB.

transports urbains

Nouvelles de la STIB

7/9/1982.

- La motrice SNCV n° 6145 est arrivée la nuit du jeudi 6 au vendredi 7 mai 1982 au dépôt de Woluwe pour quelques circulations d'essais sur la ligne de Tervuren.
- La ligne n° 1 a été prolongée à Alma le vendredi 7 mai 1982 vers 17 h. La première rame en service voyageurs prolongée vers Alma était composée en tête de l'unité 268-267. Exceptionnellement des trains à deux unités ont circulé sur la ligne ce vendredi soir, ainsi que les samedi et dimanche 8 et 9 mai. Un billet souvenir gratuit a été distribué.
- Dès le samedi 8 mai, modification du réseau surface comme suit :
 - Suppression de la ligne 27 ;
 - Prolongation de la ligne 42 jusqu'à Kraainem ;
 - Déviation de la ligne 29 par la station Roodbeek ;
 - Limitation de la ligne 30 à la station Vandervelde.
 Le même jour, les lignes 85 et 87 ont été prolongées de la station Beekant à la station Etangs Noirs.
- Les jeudi 27 mai et 3 juin, grève générale sur l'ensemble du réseau de début service à 9 heures environ.
- Le mercredi 2 juin, un suicide à proximité de la station Montgomery a provoqué une interruption d'environ deux heures sur la ligne n° 1.
- Le lundi 28 juin, violent tamponnement frontal au carrefour bd Léopold II / rue de Ribaucourt entre la motrice 7830/L.32 et la motrice 7901/L.103 ; le conducteur de cette dernière n'ayant pas respecté l'arrêt obligatoire en cas de croisement sur aiguillage pris en pointe. Une vingtaine de blessés furent dénombrés. Une interruption de service d'environ trois heures fut enregistrée. Les dégâts aux deux motrices sont très importants.
- Dès le 28 juin application des horaires vacances sur l'ensemble du réseau. Une seule modification importante de matériel : la ligne 81 est exploitée en permanence en motrices 7900 du lundi au vendredi.
- Dès le lundi 5 juillet, et pour la durée restante des horaires vacances, suppression de l'exploitation de la ligne de renfort n° 2 et des bus de renfort "indices verts". Reprise normale de l'exploitation de ces renforts le 30 août. (horaires post-vacances).
- Le jeudi 8 juillet, un nouveau suicide à proximité de Montgomery sur la ligne n° 1, provoque une nouvelle interruption de service d'environ 75 minutes.
- Le samedi 28 août, dernier jour de circulation de la ligne de tramway n° 22. Ce dernier service a été assuré à titre exceptionnel par la motrice 7821. Un ticket souvenir a été distribué aux voyageurs à cette occasion.
- La prolongation de la ligne n° 1 respectivement vers Anderlecht et Laeken avec inauguration de neuf nouvelles stations aura lieu le mardi 5 octobre prochain. La circulation gratuite avec tickets souvenirs spéciaux sera offerte aux voyageurs dès 13 h sur la branche anderlechtoise et dès 17 h sur la branche laekenoise.
- Dès le mercredi 6 octobre, les modifications suivantes seront apportées au réseau de surface :
 - Suppression des lignes 21, 46, 76 et 102 ;
 - La ligne 47 assurera désormais le parcours suivant : Vilvoorde,

- square de Trooz, place de la Vaillance (via l. 46), Bon Air (via L. 76), Westland Shopping Center (via l. 21) ;
- La ligne 89 sera prolongée de la station Comte de Flandre vers la place de la Duchesse et la rue de Birmingham et reprise de la l. 21 jusqu'au Parc Peterbos à Anderlecht ;
 - Création de la ligne d'autobus 67 : Rond-point Schuman, parking Reyers, Cimetière de Bruxelles, dépôt de Haren (avec pénétration dans le dépôt comme la ligne 59 pour le personnel STIB et ses invités) ;
 - La ligne de renfort n° 2 sera exploitée en motrices articulées de types 7500 et 7800.
- Depuis le 28 juin, application de l'opération "Ruban Vert" sur la ligne 90. Cette opération consiste en la mise en service sur cette ligne des motrices 7700 entièrement transformées et conditionnées pour le "self-service" intégral par les voyageurs (ouverture des portes par un ruban sensible vert situé entre les montants de chaque porte, d'où nom de l'opération "ruban vert").
 - Le mardi 24 août 1982, déraillement face au n° 27 de la rue de Stalle de la motrice 7171 (L. 58) suite surécartement des rails, entraînant une collision avec une auto circulant en sens inverse. Interruption de service de 80 minutes, de 11.08 à 12.28. Les réparations urgentes des voies ont entraîné une nouvelle interruption de service de 163', de 13.26 à 16.11. Durant ces deux périodes de détournement, les 58 ont fait terminus à Drogenbos et une navette autobus fut organisée.
 - Le lundi 23 août 1982, très violente collision à la Barrière de Saint-Gilles entre un camion de la voirie des services de l'Agglomération dévalant la chaussée de Waterloo sans frein et la motrice 7917 de la l. 81 engagée dans la boucle. Le camion se coucha sur le tram, lequel déraila des 3e et 4e bogies. Interruption de 186', de 7.08 à 10.14'. D'importants détournements furent mis en place : nous nous bornerons à citer le principal, celui de la ligne 81. De la place Janson, les 81 vers Laeken ont emprunté la ligne 18 vers la pl. Vanderkindere et ensuite boucle terminus au rond-point Churchill. Dans l'autre sens, depuis le Midi, les 81 vers Woluwe ont effectué demi-tour au dépôt de l'avenue du Roi.

F.G. Maral

 * A nos membres *

Vous avez été nombreux à vous enquérir de l'état de santé de notre ami Jacques Braive, trésorier de notre association, qui s'était cassé la rotule suite à une vilaine chute en juillet dernier. Une opération chirurgicale a été nécessaire pour permettre à notre ami de retrouver l'usage normal de sa jambe. L'état de celle-ci s'améliore de jour en jour et Jacques vague à nouveau à ses occupations habituelles.

Nous nos vœux de prompt rétablissement donc, en attendant de le revoir en pleine activité lors d'une prochaine initiative du GTF asbl.

un plan de restructuration à la STIB ?

Le Ministre des Communications impose des restrictions draconiennes aux sociétés publiques de transport. D'une manière générale, c'est avant tout le transport par fer qui est directement atteint.

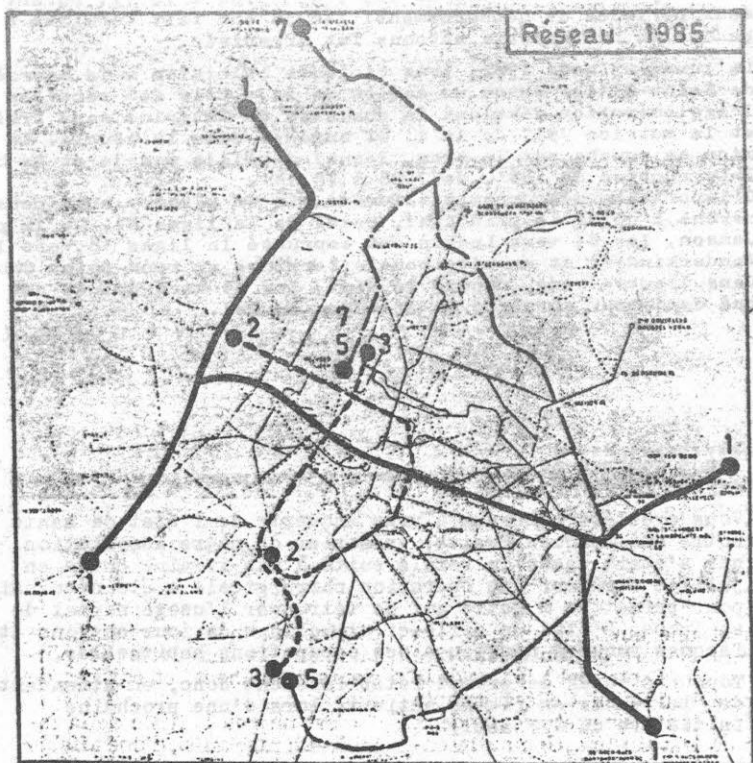
Le GTF asbl a cherché à en savoir un peu plus sur les projets de la STIB. Du côté des sources officielles, c'est le black-out total...

Nous avons dès lors dû nous reporter à une série d'articles parus sous le titre "Le plan de restructuration de la STIB" par JC VANTROYEN dans le journal "Le Soir" des 1, 2 et 3/7/82. Nous vous en présentons ci-après une synthèse, qui tente de ne pas en modifier le sens général.

Ce plan a-t-il des chances d'être appliqué ? Nul ne le sait. Nous avons cependant entendu déclarer que celui-ci était déjà dépassé par un autre plan... encore plus rigoureux !

A chaque lecteur de réfléchir, de se forger une opinion, d'agir peut-être ...

H.A.



Le réseau ferré de la S.T.I.B. tel qu'il subsisterait en 1985. En gras, le réseau métro. En tireté, les lignes de semi-métro. En tireté long, les deux lignes de trams en surface qui sont créées.

19 LIGNES DE TRAM SUPPRIMEES ?

Dix-neuf lignes de tram supprimées : les 18, 19, 22, 23, 32, 39, 44, 52, 55, 58, 62, 81, 90, 93, 94, 101, 102, 103. Trois lignes de trams créées : le 3, 5, 7. Huit lignes d'autobus créées, dont les 40, 60, 52, 56 ... Bref : moins de lignes de transports en commun, davantage de ruptures de charge (comme on appelle scientifiquement les correspondances), baisse de la qualité du service.

C'est ce que d'aucuns, à la S.T.I.B. proposent pour faire des économies de six cents millions de francs. Economies à court terme et sur le budget propre de la S.T.I.B. puisqu'elles signifient, au contraire, des dépenses accrues pour d'autres départements. Et une belle gabegie de crédits déjà engagés aujourd'hui dans l'avenir du tram bruxellois ...

La carte montre, en gros traits, ce qui resterait du réseau ferré de la S.T.I.B., dans ces plans mirobolants qui devraient être réalité en 1985. Ne subsisteront, en fait, que cinq lignes ferrées : la ligne de métro n° 1 (avec ses extensions d'un côté vers Alma et Transvaal, et de l'autre vers le Heysel et Veeuweyde) la ligne de semi-métro n° 2 (de la gare du Midi à la place Simonis par la petite ceinture), la ligne de semi-métro n° 3 (de la gare du Nord à la place Albert, via le centre ville), la ligne de surface n° 5 (qui remplace à peu près le 90, de la place Albert à la place de l'Yser, via Montgomery, Meiser, le pont Van Praet, le square Detrooz) et la ligne de surface n° 7 (de la place de l'Yser aux Palais du Centenaire).

A la place ? Des bus, mais pas partout. On prévoit la création du 40 (Boitsfort - Bourse), du 60 (Fort Jaco-Bourse), du 52 (Drogenbos - Midi), du 56 (Evere - nord) et de quatre autres lignes.

Globalement cependant, huit lignes restent supprimées. Ce qui augmente encore le nombre de ruptures de charge. Par exemple, pour aller de la place Liedts à la Bourse, il faudra prendre une correspondance. Mais pour aller de la place Liedts aux abattoirs, il faudra deux correspondances.

63 GARES A 15 MILLIONS L'AN

Mr Cudell, président de la Fédération bruxelloise du Parti socialiste, et qui sait de quoi il parle puisqu'il fut, pendant dix ans, président du conseil d'administration de la S.T.B.I., concède que des économies sont à réaliser. Son parti a, d'ailleurs, pris une position officielle à ce sujet, le 7 juin : d'accord pour les économies, mais pas si elles entraînent une diminution des fréquences et de la qualité du service en général.

"Mais, ajoute Mr Cuqell, il faut mettre les choses au point. Ce qui coûte cher c'est l'exploitation des ouvrages souterrains. Ne parlons pas du coût des investissements en infrastructure : 1,5 milliard le kilomètre. Mais bien de l'exploitation même : une station de métro coûte 15 millions par an, en entretien et surveillance. Il y en a aujourd'hui trente-trois. Il y en aura soixante-trois en 85. Ça coûtera un milliard par an ..."

A ajouter : la charge des installations fixes : 1,2 milliard par an aussi. Bref, la charge du métro lourd est très importante.

- Le ministre dit : "Vous n'êtes qu'à 23 % de couverture par les recettes. Il faut 30 % dans un premier temps. Eh bien, si l'Etat prenait en charge l'exploitation des ouvrages souterrains, la couverture serait de 31,8 %."

Les autres réseaux de transport urbain, en Belgique, arrivent à 35 - 40 %. En Allemagne, on atteint les 50 % de couverture par les clients. C'est la moyenne à laquelle Mr Herman De Croo voudrait arriver. Comment ? Augmenter le prix du trajet d'abord ; faire des économies en réorganisant le réseau ensuite.

C'est ce à quoi le plan de suppression des tramways et leur remplacement par des bus veut arriver. Un plan qui est désastreux pour le service à l'usager. Mais est-il aussi "économique" qu'on le présente !

DES ECONOMIES QUI N'EN SONT PAS

Aujourd'hui, déjà 51 % de la clientèle des transports en commun bruxellois est obligée de subir une correspondance pour se rendre d'un endroit à l'autre. Demain, si le plan de restructuration et d'économie qui vise à supprimer les trams pour en remplacer quelques-uns par des autobus est accepté par la S.T.I.B., c'est 75 à 80 % de la clientèle qui connaîtra une ou deux ruptures de charge.

En clair, si aujourd'hui trois cent cinquante des sept cent mille voyageurs quotidiens doivent souffrir une correspondance, ce sera le lot, demain si le plan passe, de cinq cent cinquante mille usagers.

Et pourquoi ? Pour faire des économies de six cents millions. Un but louable dans le climat de crise qui nous submerge. Mais le remplacement des trams par des bus est-il réellement porteur d'économies ?

Ce qui coûte cher, rappelons-le, dans l'exploitation de la S.T.I.B., ce sont les ouvrages souterrains. Acceptés du bout des lèvres par la direction de la S.T.I.B., imposés par les Communications, objets du chantage habituel : "Si ce n'est pas pour le métro bruxellois, ce sera pour celui d'Anvers". Servons-nous en.

D'accord. Mais, rappelons-le également : il faut faire des économies. Dès lors, la solution est simple - et c'est celle que d'aucuns proposent aujourd'hui : faisons des économies sur le transport de surface. Ce qui signifie, en clair, que les habitants des quartiers non desservis par le métro seront doublement défavorisés. D'abord par l'absence de métro, ensuite par la diminution du service assuré en surface.

DES INVESTISSEMENTS POUR LES TRAMS

Mais pourquoi supprimer les trams ? Le calcul est simple. Il suffit de chiffrer le prix du kilomètre-voiture. Sans compter aucune espèce d'investissement en infrastructure. Et là, tout est en défaveur du tram : le métro coûte 1,33 ; l'autobus 1,66 ; et le tram 2,04. La conclusion est simple : le tram est plus cher, supprimons-le !

Et cependant, c'est un mauvais calcul. D'abord parce qu'il est vicieux. Ensuite parce qu'il ne tient pas compte de tout ce qui est derrière un tram. Vicieux ?

Si nous parlions plutôt de kilomètre-voyageurs ? La comparaison, alors, n'est pas nette. Certains autobus, de périphérie, en effet, coûtent peu cher parce qu'ils roulent vite, ne subissent pas d'embouteillages, etc ... Alors qu'ils ne sont jamais occupés qu'à 10 % de leur capacité.

Derrière le tram ? Un tas d'investissements, dont certains ne pourront jamais, si le plan de restructuration est accepté, être récupérés :

- bon nombre de lignes de tram à supprimer disposent de longs tronçons de site indépendants : les 92, 94, 39, 44, etc ...
- de nombreuses lignes de tram ont été renouvelées récemment, comme le 32, le 44, le 58, le 62, le 102 ;
- ces autobus rouleront soit en site propre - et il faudra dépenser de l'argent pour désaffecter les sites propres des trams et construire ceux des bus - soit en voirie normale - et, en ville en tous cas, leur vitesse commerciale sera diminuée (un bus va moins vite en ville qu'un tram) : chaque fois qu'on diminue la vitesse commerciale d'un kilomètre-heure, cela coûte 150 millions à la S.T.I.B.
- on construit, au quai Demets à Anderlecht, un immense complexe pour le matériel roulant ; déjà deux milliards y ont été investis ; cinq le seront en tout. Ce centre doit surtout servir à faire des rails et à monter les toiles d'araignées qui supportent les fils électriques qui alimentent les trams.
- enfin, l'opération ruban vert, commencée lundi dernier, présuppose des trams renouvelés ; 98 trams doivent être renouvelés ; si c'est pour ne pas les employer ..

UNE PLUS GRANDE DÉPENDANCE

Le problème ne se circonscrit pas la S.T.I.B. seule. Il faut voir globalement son incidence sur d'autres secteurs. Il faut, dit-on en économie, avec beaucoup de sérieux, aborder le macro-économique.

D'abord, la multiplication des bus ne peut provoquer qu'une augmentation de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore.

Ensuite, l'utilisation des bus cause une plus grande dépendance de l'étranger : d'abord par le recours au pétrole, ensuite par celui à des moteurs qui ne sont pas fabriqués en Belgique.

Les autobus en effet ne sont que carrossés chez nous ; leurs moteurs sont achetés en Suède ou en Allemagne. Tandis que les trams, du moteur électrique à la carrosserie, sont fabriqués chez nous. Et bien fabriqués puisque, si, en 1950, la Belgique a dû acheter une licence américaine pour construire des trams, ce sont ces véhicules construits sous cette licence, améliorée par nos constructeurs et par la S.T.I.B., que nous vendons ailleurs : en France, à Rio, à Manille et même à Portland, aux États-Unis.

Mais, pour pouvoir vendre le tram belge, nos exportations ont besoin de cette vitrine qu'est Bruxelles. L'abandon du tram dans la capitale - l'abandon du métro léger ou du tram rapide, tel qu'il est pensé chez nous et qu'il est adopté en Suisse aux Pays-Bas, en France, etc pour les villes de moyenne importance - porterait un coup sensible à l'exportation de ce type de matériel par nos usines.

Alors ? La S.T.I.B., par ce plan escompterait une économie de 600 millions, chiffre que beaucoup trouvent surestimé. Ça ne représente que 7 % des dépenses d'exploitation et 9 % du déficit, ce qui n'est pas grand-chose, pour un plan de cette envergure.

Ensuite et surtout, on n'a peut-être pas pensé qu'à chaque plan de restructuration de ce type, la S.T.I.B. perd des clients. Et donc des recettes. Ce qui signifie plusieurs dizaines - centaines - de millions de pertes. En 1965, on a converti des lignes de tram en ligne de bus, et la clientèle s'est détournée du transport en commun : la S.T.I.B. avait 253 millions de clients en 1960. ^{XX}Aujourd'hui, que le nombre de voyageurs annuel est remonté à 210 millions, veut-on faire une nouvelle erreur ?

XX 220 en 1965 - 170 en 1970

UNE ETUDE D'IMPACT, COMME A L'ETOILE ?

Ce qu'il faut regretter le plus, en fait, dans le projet de restructuration de la S.T.I.B., qui consiste simplement à supprimer 19 lignes de trams pour les remplacer par huit lignes de bus, c'est qu'il soit présenté sans qu'aucune étude d'impact n'ait été réalisée, quant aux conséquences concernant la qualité du service public et quant aux véritables économies globales - pas seulement sur le budget de la S.T.I.B. - que cette réorganisation promet.

C'est une habitude, en Belgique, en effet, de prendre des décisions sans mesurer vraiment leurs conséquences dans divers domaines. Une habitude heureusement infirmée par l'étude d'impact qui a été commandée par le secrétariat d'Etat à la région bruxelloise de Me Goor sur le passage des transports en commun entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue Winston Churchill.

Me Goor promet de poursuivre ce genre d'analyse pour d'autres situations. C'est une évolution incontestable ... pourvu que les études d'impact ne se limitent pas à des petits dossiers. Pourquoi, par exemple, n'en a-t-on pas fait pour l'aménagement du boulevard Léopold II ?

Le trajet compris entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue W. Churchill, sur les territoires de Bruxelles, Ixelles et Uccle, est un des points noirs du réseau de transports en commun de la ville. Ce parcours est emprunté par les trams 22, 23, et 90 de W. Churchill à l'Etoile, par les trams 34 et 94 de Louise à l'Etoile. Il forme un véritable goulot d'étranglement.

Ces trams roulent sur site propre pour une bonne partie de leur trajet. Leur vitesse commerciale (arrêts compris) atteint, en moyenne, 18 Km/h. Dans le goulot, elle tombe à 5 - 8 km/h. Il y a donc là une perte de temps fou. D'autant plus que ce trajet est emprunté par 14.000 voyageurs par jour (de 7 à 19 h). En même temps, le trafic routier atteint 5.000 véhicules à l'heure dans le sens centre à l'heure de pointe du matin, dans le sens périphérie à celle du soir.

Il fallait donc faire quelque chose. La S.T.I.B. proposa un tunnel pour les trams entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue W. Churchill. En juillet 1980, la S.T.I.B. introduisit une demande de permis de bâtir ce tunnel. Il y eut des réactions. Inter-Environnement et l'A.R.A.U., relayés ensuite par l'Agglomération, proposèrent une solution de surface. Il y eut concertation. Et Me Goor créa un groupe de travail qui aboutit, le 18 février 1981, à un consensus de mise à l'essai de la solution de surface et à une étude des conséquences des solutions diverses. Me Goor commanda cette étude d'impact à la Sobemap, le 11 mars 1981. Un comité d'accompagnement suivait l'évolution de l'étude ; il était composé de représentants de l'administration de l'urbanisme, de la Région Bruxelloise, de l'Agglomération et des communes concernées ; la S.T.I.B., la S.N.C.V. (ses bus empruntent la chaussée de Waterloo) l'A.R.A.U. et l'Association des comités de quartier ucclois furent admis à titre d'observateurs.

FONCTIONNEL, ECONOMIQUE

Ce comité a connu six réunions. L'étude a duré un an et a coûté cinq millions. Elle portait sur trois solutions :

- Projet 1 : la mise en tunnel des lignes de tramways.
- Projet 2 : la déviation des lignes de trams en surface par le Bois de la Cambre.
- Projet 3 : Le maintien des lignes de trams sur leur tracé actuel avec amélioration de leurs conditions d'exploitation : mise en site propre des lignes dans l'avenue Legrand et le boulevard de la Cambre ainsi que, parallèlement la mise à sens unique de l'avenue Legrand et du tronçon du boulevard de la Cambre compris entre l'avenue Louise et l'avenue Roosevelt dans le sens Chaussée de Waterloo - Etoile.

La Sobemap étudia donc les trois projets selon des critères fonctionnels (efficacité du point de vue de la circulation des transports en commun) et économiques

Pour les usagers des transports en commun, la mise en tunnel des lignes de trams (projet 1) procure des avantages substantiels se réduisant par une réduction de plus de quatre minutes de la durée moyenne des trajets dans la zone d'étude. Alors que les projets 2 et 3 ne conduisent qu'à des gains de 2,5 minutes.

Le projet 2 présente le gros inconvénient de supprimer pratiquement la desserte par les lignes 22, 23 et 90 du quartier de la Bascule. (2.750 voyageurs par jour à l'arrêt du carrefour Legrand-Waterloo).

Pour le trafic routier, le projet 1 présente des avantages certains ; le 2 est pratiquement non viable à cause notamment de l'encombrement qu'il créerait au rond-point d'entrée du Bois de la Cambre ; le n°3 est praticable sans contrainte excessive à condition de procéder à quelques modifications mineures de carrefours et de coordonner les feux lumineux. Ce dernier projet à également l'avantage de décharger le carrefour Waterloo-Légrand, un des principaux points noirs de la circulation dans la ville ; ce dont profiteront aussi les 7.500 passagers quotidiens des bus de la S.T.I.B. et de la S.N.C.V. qui emploient cette section de la chaussée de Waterloo.

Les critères économiques. Investissements : 1,4 milliard pour le projet 1 - 101 millions pour le 2 - 52 millions pour le 3. Exploitation : 9 millions de plus que la situation actuelle (32 millions) pour le 1 - 13 millions de moins pour le 2 - 16 millions de moins pour le 3

TOUS LES DOSSIERS

La Sobemap conclut donc - vu l'efficacité et le prix - en recommandant de procéder le plus rapidement possible à l'étude d'exécution et à la mise en oeuvre du projet 3, aménagé selon des premiers plans de l'A.R.A.U.

Que va-t-il se passer maintenant ? M. G6or s'attend à ce que, sur base de cette étude, le ministère des Communications (qui l'avait fait pour la S.T.I.B.) retire sa demande de permis de bâtir. La concertation reprendra alors et il faudra surtout que les trois communes concernées (Bruxelles, Uccle, Ixelles) se mettent d'accord sur ce projet-là. On ne peut que se féliciter de cette démarche nouvelle dans l'approche des problèmes urbains.

Bravo. Mais le tout sera d'établir cette approche de la concertation et son prolongement par des études d'impact, dans tous les gros dossiers. Le plan de restructuration de la S.T.I.B. serait de même un magnifique sujet d'analyse ...

Epilogue provisoire

Ce plan de restructuration - le plan d'abandon des trams en quelque sorte - sera bientôt examiné par le conseil d'administration de la S.T.I.B. Sans doute avant la fin de l'année.

S'il est une amélioration importante à réaliser, nous écrit Mr M. Soumoy, de Woluwé-Saint-Pierre, c'est bien la possibilité pour un grand nombre, jeunes adultes et personnes du troisième âge de disposer de transports en commun attrayants, rapides desservant un maximum d'endroits à des fréquences convenables et avec des lieux d'attente relativement confortables. Je crois qu'investir dans la promotion des transports en commun, tant en ville qu'entre cités, devrait être l'objectif principal des autorités de tous niveaux, tant l'aspect économique en est l'essentiel. Démanteler un réseau de transports pour épargner six cents millions alors que l'on dépense des milliards pour les autoroutes, dont l'utilité n'est pas toujours démontrée, est réellement triste et aberrant.

Aberrant comme ce paradoxe : le ministère des Communications va éditer en 1983 trois timbres spéciaux "trams", pour mettre en évidence les constructeurs belges tandis que la S.T.I.B. envisage de les supprimer ...

Le "Soir" du 13/09/82

BIBLIOGRAPHIE

Guide Marabout des Trains Miniatures par Marie Clément (156 p) p aux nouvelles éditions Marabout à Verviers.

Au sommaire ; la petite histoire des trains, les petits trains, comment installer un réseau, les circuits électriques, les pannes, le décor, adresse des groupements de modélistes de France et Belgique.

CHEZ VOTRE LIBRAIRE

nouvelles de la SNCV

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT* MATERIEL ROULANT1. Arrivée de nouveau matériela. Motrices articulées

- A titre de précision, les 6141 et 6142 ont été livrées à La Louvière les 19.04.82 et 21.04.82 respectivement. Les 12 dernières unités bidirectionnelles (6143 - 6154) ont été livrées à Ostende d'avril à juin, la 6145 après un bref passage par Bruxelles (voir précédent Trans-Fer). La 6154 a été transférée d'Ostende à La Louvière le 08.09.82.
- Au printemps dernier, la 6113 (primitivement affectée à la desserte de la ligne 62) a été transférée à Ostende après passage par les ateliers de la B.N. Elle a circulé régulièrement sur la ligne de la Côte, et est revenue en Hainaut le 02.09.82. Elle circule actuellement sur la ligne 90. En contrepartie, le prototype 6100 est passé d'Anderlues (ligne 90) à Jumet (ligne 62).

b. Type S J

- La SJ 9180, ex remorque 9311, ex S 9735, est sortie des ateliers de Jumet au cours du mois d'août et est affectée au dépôt de La Louvière.
- Sont actuellement en transformation en type SJ les motrices 9094, 9045, 9135 et 9082.

c. Type S métro

- Afin de disposer dans les plus brefs délais d'un nombre suffisant de motrices traditionnelles aptes à circuler en site métro, les ateliers de Jumet ont repris le programme - interrompu depuis 1977 - de transformation de motrices S en motrices S métro. Par souci d'homogénéité, les motrices adaptées sont renumérotées dans la tranche 9160-9169. Sont sorties à ce jour les motrices:

9160	30.08.82	ex 9062
9161	?? .08.82	ex 9087
9162	?? .08.82	ex 9077

Elles sont toutes trois affectées à Anderlues

2. Mutations de matériel

La mise en service du tronçon de métro léger entre Monceau et Fontaine l'Evêque le 21 juin dernier a occasionné de nombreuses mutations de matériel. Le tableau ci-après donne la répartition des motrices à la mi-septembre 1982.

3. Mises hors-service et déclassements

- La motrice 9039 de La Louvière a été transformée en véhicule de service pour les dépôts de Charleroi et de Jumet, en remplacement de la VT 9041 récemment déclassée.
- La remorque S 9300 a été vendue à la STIC, qui compte l'utiliser comme véhicule de travaux pour "ses" lignes de métro léger vers Gilly, Montignies et Châtelet. Rappelons au passage que la 9312 a subi le même sort en 1981, mais est restée attachée à la SNCV. Elle est entre autres équipée d'un pantographe de motrice articulée et teste l'équipement aérien des nouveaux tronçons de lignes.

Du parc naguère si développé de remorques, il ne reste donc plus en état de marche que les exemplaires suivants:

à CHARLEROI : 9309, 9310, 9314

Ces remorques sont en réserve inactive.

La 9310 a effectué au soir du 22 mai dernier le tout dernier voyage sur la L.85, tractée par la motrice 9149.

à LA LOUVIERE: 9301, 9303, 9305, 9307, 9316, 9440
qui effectuent les quelques services à remorque subsistant sur la L.30 et la L.80.

4. Divers

La 9146, qui avait été équipée en 1980 d'un pantographe unijambiste, a été de nouveau munie d'un pantographe STEMMANN.

REPARTITION DES MOTRICES PASSAGERS AU 15.09.1982

* CHARLEROI

- Type S : 9056 - 9057 - 9058 - 9059 - 9063 - 9074 - 9075
pour L.41-43
- Type S métro : 9120 - 9121 - 9123 - 9124 - 9126 - 9127 -
9128 - 9129 - 9130 - 9131 - 9132 - 9133 -
9137 - 9138 - 9139 - 9142 - 9143 - 9144 -
9145 - 9146 - 9150 - 9157 - 9158
et
- Type S J : 9171 - 9172 - 9173 - 9174 - 9175 - 9176 -
9177 - 9179
pour L.41-43-57-62-63-65/66-78
- Articulées : 6100 - 6112 - 6114 - 6121
pour L.62
N.B. : les articulées sont stationnées à
Jumet

* LA LOUVIERE

- Type S : 9031-- 9035 - 9036 - 9040 - 9042 - 9048 -
9049 - 9050 - 9051 - 9052 - 9053 - 9060 -
9067 - 9068 - 9069 - 9070 - 9071 - 9072 -
9078 - 9079 - 9085 - 9086 - 9089 - 9090 -
9091 - 9092 - 9096 - 9099 - 9100 - 9103 -
9108 - 9109 - 9110
et
- Type S J : 9180
pour L.30-31-80 et divers services partiels

* ANDERLUES

- Type S : 9061 - 9064 - 9081 - 9083 - 9084
en principe en réserve inactive ou en
attente de transformation en type S métro
- Type S métro : 9136 - 9140 - 9141 - 9147 - 9148 - 9149 -
9151 - 9152 - 9153 - 9154 - 9155 - 9156 -
9159 - 9160 - 9161 - 9162
et
- Type S J : 9170 - 9178
pour L.89-90-91-92
- articulées : 6113 - 6115 - 6116 - 6121 - 6122 - 6123 -
6129 - 6130 - 6135 - 6136 - 6139 - 6140 -
6141 - 6142 - 6154
pour L.90 entre Anderlues et La Louvière
N.B.: Les 6123 et 6139 sont actuellement
à la B.N.

* EXPLOITATION

- Si la section Anderlues - La Louvière de la ligne 90 est toujours essentiellement desservie par les articulées, il n'est pas rare d'y voir occasionnellement circuler les SJ 9170 et 9178.
- LIGNE 43.
Il s'agit d'un service partiel de la ligne 41 entre Charleroi (Eden) et Roux (Plomcot). Conçu comme service de dédoublement principalement destiné aux écoliers, les horaires des quelques services 43 n'ont jamais été publiés en plus de trente années d'existence. Depuis la restructuration du 1er février 1978, le 43 s'était fait rarissime; aussi les amateurs seront-ils heureux d'apprendre qu'un 43 recircule à nouveau les lundi, mardi, jeudi et vendredi en période scolaire suivant l'horaire suivant:

sortie du dépôt de Charleroi peu après 16H00 - Charleroi (Eden) 16H25 - Jumet (Gohyssart) 16H42 - Roux (Plomcot) 16H55.

La motrice rentre ensuite à vide à Charleroi par la ligne 80.

- LES FREQUENCES DE WEEK-END.

Les horaires de week-end tels que publiés dans l'indicateur du 23 mai 1982 n'ont probablement jamais été appliqués. En effet, d'après les renseignements dont nous disposons, les anciens horaires de week-end auraient été prorogés jusqu'au 30 juin, vu les protestations massives contre des fréquences jugées inacceptables. Au 1er juillet, de nouveaux horaires de week-end ont été mis en application - ils font l'objet d'un supplément à l'indicateur - rétablissant la cadence d'au moins un service par heure sur toutes les lignes électriques, mais supprimant impitoyablement la quasi-totalité des services matinaux et de fin de soirée. D'autres mesures prises fin août visent certains de ces services en semaine aussi.

Il n'est évidemment pas possible d'entrer ici dans le détail des mesures prises. Notons toutefois que le week-end:

- les 41 et 63 ne circulent plus qu'une fois par heure (sauf le dimanche matin); un 62 circule toutefois en renfort.
- le 80 est limité le dimanche à La Louvière (Dépôt).
- la fréquence est d'un service toutes les 30 minutes entre Charleroi et Anderlues, assuré alternativement par les trams 89 (90) et 92. La fréquence de 15 minutes (89 supplémentaires) est toutefois maintenue le dimanche matin.

* TRAVAUX

- METRO : Entre Marchienne (Providence) et Dampremy (Pont du Canal), les trams circulent à simple voie afin de permettre la construction de la trémie d'accès au site métro vers la future station DAMPREMY. La double voie est posée sur tout le parcours jusqu'à la jonction de PIGES, raccordement inclus. Par contre, rien ne bouge du côté de la jonction vers la station BEAUX-ARTS.
- De même, les travaux en sont au point mort sur la section Courcelles - Trazegnies de la ligne 80. Initialement prévue pour le 01.09.1982, la réouverture de cette section a été reportée sine die.

C.L. 25/09/82

Dernière minute : le réseau vicinal du Hainaut démantelé ?

Des bruits alarmants circulent pour le moment à ce sujet. On évoque la suppression possible des lignes suivantes :

- la boucle de Jumet subsistante 65/66
- la ligne 41 Charleroi-Trazegnies
- la ligne directe du 80 Charleroi - Courcelles - La Louvière

On dit aussi qu'on ne rétablirait pas le service ferré entre Courcelles Trieux et Trazegnies, ce qui expliquerait pourquoi la ligne aérienne n'est pas remontée, alors que la voie a été totalement renouvelée.

A propos de l'histoire des lignes 85 et 86 de Charleroi

A la suite de l'article sur l'histoire de cette boucle de Jumet, paru dans notre livraison précédente à l'occasion de sa disparition, un lecteur de Charleroi, M. P.F. apporte les précisions suivantes :

" Le matériel utilisé sur les lignes 85 et 86, dès son inauguration, était constitué par les voitures Siemens série 10006 à 10018 (sauf la 10016 à Tournai). L'indication de parcours était réalisée par un jeu de trois plaques en bois :

	Prison		La Brûlotte	
BLANC	Providence	85	Bon Air	NOIR
	Gohyssart Heigne		Prison	

	NOIR	86	BLANC	(texte inversé)
--	------	----	-------	-----------------

	BLEU	65	ROUGE	
--	------	----	-------	--

La présence d'une plaque 65 se justifiait parce qu'un premier service du matin arrivait à Gohyssart par la ligne du 65.

Ajoutons que la 10011 a circulé le jour de l'inauguration.

Ce matériel a été rapidement remplacé par des motrices à bogies 9974 à 9981 avec le jeu identique de plaques en bois. La 9774 circulait aussi sur cette ligne.

Vers 1938/39, ce matériel a été muté comme suit :

- 9974 et 9975 vers Gand ; 9976 et 9977 vers Grimbergen ; 9978 et 9979 vers Anvers puis Liège, 9980 et 9981 vers la rue Eloy à Bruxelles pour desserte des lignes de Waterloo.

Ces voitures ont alors été remplacées par la série 10089 à 10092 et 10126 à 10133.

Vers 1939, nouveau remplacement par les standard métalliques à film 10163 à 10178 puis 10224 à 10235.

Les lignes 65, 66 et 83 ont été exploitées par les voitures Siemens jusqu'à la fin de la guerre. Cependant, on a vu circuler exceptionnellement sur les lignes précitées la 9919 et 9933. L'indication de parcours était faite par un jeu de trois plaques en bois 65 (bleu/rouge), 66 (rouge/bleu) et 83 (blanc/vert) Dans les années 1942-43, lorsqu'une partie des voitures Siemens fut envoyée à Liège, la ligne 83 fut exploitée soit par les plus anciennes voitures motrices de l'époque (9576 à 9579 et 9689 à 9694) soit par des voitures de la série 10163 à 10187 et 10224 à 10235 avec film blanc. La motrice 10229 était uniquement affectée à la traction des wagons de marchandises.

Peu après le 10 mai 1940, les lignes 85/86 ont été supprimées. L'exploitation était alors assurée par les lignes :

- 65 : prison Charleroi - Lodelinsart Ouest - Gohyssart - Coupe - Chef Lieu - Bon Air - Charleroi Prison
- 66 : prison Charleroi - Bon Air - Brûlotte - Heigne - Gohyssart - Lodelinsart Ouest - Charleroi Prison
- 41 : Charleroi Eden - Docherie Providence - Gohyssart - Roux

La Ligne 41 était exploitée vers 1935 par des motrices métalliques à bogies à plaque directionnelle bois (bleu/bleu), série 10089 à 10092. Celles-ci ont été remplacées par les série 10163 à 10187 et 10224 à 10235 vers 1938.

Une navette portant le n° 43 était exploitée sous les couleurs Blanc et bleu et sur l'itinéraire Charleroi (Eden) - Lodelinsart Ouest - Gohyssart uniquement le matin et vers 17 h avec les plus anciennes motrices utilisées à cette époque (1940) série 9576 à 9579 et 9689 à 9694. Ces voitures étaient par ailleurs habituellement utilisées sur les lignes 50, 51, 52 et 81.

Les lignes 41, 65, 66, 85 et 86 étaient exploitées avec remorque, sauf aux heures creuses. Le 83 ne disposait jamais de remorque. Ces remorques étaient des types "vapeur" transformées avec 3 grandes baies latérales (il en reste un exemplaire à Erezée, la 10760). En fait, toutes les remorques du pays de Charleroi étaient de ce type (sauf sur la ligne 90).

On relèvera enfin que, pendant la guerre, la ligne 65 et 66 a vu circuler des remorques type vapeur non transformées mais repintes en crème. Il s'agissait notamment de la série 1733 à 1744."

Merci à ce membre érudit de ces précisions.

BIBLIOGRAPHIE

VOIE ETROITE n°72 (82/5) octobre / novembre 1982

parution le 24 septembre 1982

Sommaire

Les envoyés - et les lecteurs - de "Voie Etroite" ont visité, cet été encore, la plupart des réseaux touristiques. Les nouvelles en sont nombreuses et généralement excellentes, preuve du dynamisme renouvelé du mouvement au moment même où une certaine reconnaissance officielle commence à s'exprimer. Un bon exemple en est le nouveau "Train à vapeur des Cévennes", qui fait la une de V.E.

Historique: pour les spécialistes, un grand article sur le réseau du Centre de la "S.E." (Allier-Cher).

Documentation: le projet d'un autorail Renault en voie de 60.

Militaire: la photo de constructeur des Baldwin 031T à voie métrique commandées pour l'Armée française en 1914/18.

Technique: le début d'une série sur les machines articulées en voie étroite.

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les deux mois. Le numéro: 18 FF 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).

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.

