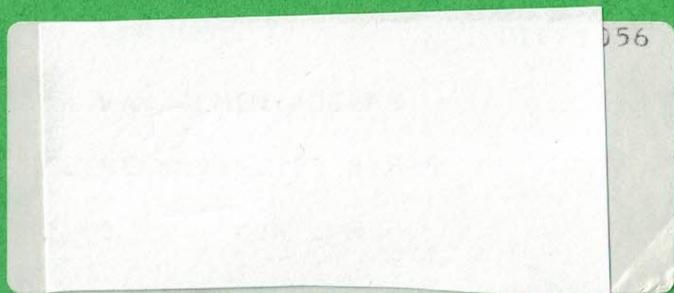


STRAUSS & KREMER
Rue de la Gare 1-3
4000 LIEGE
Tel. 041 52.66.66



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 25 JANVIER 1983 PRIX : 40 FB

BULLETIN DU GTF asbl

GRUPEMENT 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

Numéro 25 - Janvier 1983

| | |
|--|----|
| Activités du GTF asbl prévente des timbres-poste "tram" | 4 |
| La SNCB en 1981 | 7 |
| Au Conseil d'Administration de la SNCB | 15 |
| Modifications apportées au réseau SNCB | 18 |
| Electrifications en 1982 | 19 |
| Plan de restructuration SNCB - précision | 19 |
| Maintien du service des trains pendant les intempéries hivernales | 24 |
| STIB : prolongement de la ligne n°1 | 36 |
| A la SNCV | 39 |
| Divers | 41 |

SUPPLEMENT : le GTF asbl en Suisse

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

Rédaction : P. Augusté, 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

In memoriam

Edmond FELLINGUE

Le dimanche 5 décembre en fin de matinée, Edmond Fellingue en pleine forme est venu, comme à l'accoutumée, saluer les jeunes fervents du rail qui se rencontrent tous les quinze jours à la Taverne sportive, au bas de la Haute-Sauvinière. Et, selon son habitude, il s'est volontiers mêlé aux conversations, ne manquant pas de donner l'une ou l'autre précision à propos des diverses photos qui circulent et qui s'échangent lors de ces réunions.

L'après-midi du lendemain est tragique : notre ami, pris d'un violent malaise, est transporté d'urgence à l'hôpital. Il y subit une intervention chirurgicale dont hélas il ne revient pas. Après quelques heures de coma, c'est la consternation !

Très tôt, le petit Edmond avait manifesté son inclination à tout ce qui a trait au rail. Il habitait un premier étage, rue Ste-Véronique; il tenait à peine debout et sa tête n'arrivait pas encore à hauteur des appuis de fenêtre, qu'il prenait déjà plaisir à voir passer et repasser la roulette du trolley des motrices du tram de Cointe. Puis, très vite, il s'intéressa aux lignes 1 et 4 à un bout de la rue, et 3 à l'autre bout. Avant même d'entrer à l'école primaire, il avait déjà plus qu'une notion des tramways urbains, et il connaissait le terminus de Renoy aussi bien que celui de Coronneuse.

Au seuil de l'adolescence, en tant qu'observateur averti, il était capable de rendre des points aux wattmen avec lesquels il bavardait lorsqu'il voyageait sur la plate-forme avant, à la gauche du controller. N'avait-il pas, un jour, découvert tout seul, en se baissant comme pour relacer sa chaussure, que les motrices de la ligne 3 n'avaient qu'un seul moteur ?

Peu après l'armistice de 1918, sa première bicyclette lui permit d'élargir le champ de ses investigations jusqu'aux confins de la province, et même au-delà.

Il n'est pas devenu tramnot, mais il a fait carrière dans la police liégeoise au sein de laquelle, promotion après promotion, il a atteint le grade d'inspecteur principal. Sa profession lui a permis d'accéder occasionnellement à quantité d'archives qu'il a compulsées avidement.

Tous ses loisirs, Edmond Fellingue les a consacrés à sa passion du rail. Sa bibliothèque regorge de revues, d'ouvrages, de photos et de cartes postales ferroviaires. Il a aussi monté dans son grenier, un réseau de chemin de fer miniature qu'il a personnellement fabriqué de toutes pièces, depuis les rails jusqu'aux locomotives.

Il a souvent signé des articles dans diverses publications spécialisées, plus particulièrement dans "Rail et Traction" ou "Présence du Tramway". C'est à partir de ces multiples écrits qu'il a ébauché l'historique des tramways de la région liégeoise, travail qu'il a remanié et complété durant une vingtaine d'années.

Il était membre de bon nombre d'associations ferroviaires, notamment de l'A.R.B.A.C. dont il était le délégué local depuis plus de trente ans. C'est à ce titre que le soir du premier mardi de chaque mois, il accueillait chez lui les mordus qui partagent son hobby; sa verve se donnait libre cours au point que, après la séance, les copains qu'il avait reconduits à leur voiture, devaient parfois insister pour pouvoir prendre congé.

Voici quelques années, il contribua à la fondation du G.T.F., puis participa maintes fois à ses voyages.

S'il était un homme d'une grande urbanité et d'une rare complaisance, c'était bien Edmond Fellingue qui était apprécié de ses chefs, de ses pairs et de ses camarades.

Sa brutale disparition a malheureusement mis un terme à l'activité débordante qu'il menait, même depuis sa retraite, et afflige non seulement sa famille, mais encore ses nombreux amis.

Que son épouse et ses deux filles trouvent ici le renouvellement des condoléances du G.T.F.

Le GTF asbl invite ses membres

à la prévente de timbres-poste spéciaux à effigie de
TRAMWAYS, émis par la Régie des Postes le 14.02.83



Le 14 février prochain, la Régie des Postes Belges émettra une série de trois timbres-poste aux valeurs de 7,50F, 10F et 50F. Ils seront consacrés à l'histoire du tram et à l'inventeur du trolley en tant que prise de courant, K. Van de Poele.

| Valeurs | Sujets | Tirages |
|---------|--|-------------------------|
| 7,50 F | tram hippomobile | 3 600 000 exemplaires |
| 10 F | tram électrique | 9 000 000 d'exemplaires |
| 50 F | représentation d'un des premiers véhicules équipé du système trolley | 2 000 000 d'exemplaires |



Composition
des feuilles : 30 unités (6 × 5).
Dentelure : type 11 1/2.
Papier : polyvalent-phosphorescent.
Gommage : gomme à base d'alcool polyvinylique.
Vente : à partir du 14 février 1983
dans tous les bureaux de poste
du Royaume.

A cette occasion, le GTF asbl
le Club Philatélique "Le Tram"
la STIL organisent

une exposition avec prévente des nouveaux
timbres-poste, les samedi 12 et dimanche 13
février 1983, dans la salle des fêtes du
dépt de Cornillon de la STIL, rue F. Nyst 36
à 4020 LIEGE

Accès au dépt de Cornillon de la STIL: rue Frédéric Nyst 36,
près du pont d'Amercoeur. Par les transports en commun, autobus
ligne 17 à la gare de Liège Guillemins (toutes les 20 min.)
ou autobus lignes 10/11 place St-Lambert (toutes les 10 min.)

L'exposition comprendra trois parties :

- exposition philat élique (cercle "Le Tram")
- exposition de photos et pièces de collection évoquant les tramways de Liège (GTF asbl)
- bureau de poste temporaire (de 9 à 17h) où la prévente des timbres-poste sera assurée. Chaque jour, une empreinte postale à dessin original permettra une oblitération singulière de la correspondance.

Une enveloppe philat élique commémorant cette manifestation sera éditée par le club du Tram et le GTF asbl. Elle sera mise en vente à l'exposition. Elle comportera un motif représentant les tramways liégeois défunts.

Stand GTF asbl: toutes les éditions du GTF asbl seront en vente à notre stand, dans l'enceinte de l'exposition. Vous pourrez ainsi examiner à loisir nos éditions avant achat, ne pas payer de frais d'envoi, et acheter si le coeur vous en dit les séries de cartes-vues éditées par la STIL. Il y aura aussi des publications d'autres associations.

Si vous ne pouvez vous déplacer et si vous souhaitez néanmoins obtenir les oblitérations-souvenir, il faut procéder comme suit :

- les commandes doivent être parvenues pour le 09.02.83 au plus tard
 - et être faites **EXCLUSIVEMENT** au compte 001-1248954-58 de Monsieur Jean EVRARD, rue Vapart 34 à 4900 ANGLEUR
 - les articles que vous pouvez obtenir par cette voie sont :
 - *enveloppe-souvenir avec la série de timbres-poste spéciaux et oblitération du 12 ou du 13 (à spécifier) : 130FB-l'enveloppe envoi compris
 - *série de 8 cartes-vues GTF n°51, dont les 4 vues de la région liégeoise seront oblitérées au verso ou au recto (à spécifier) avec timbres-poste spéciaux (1 timbre par carte) - 150FB la série de cartes.
- NE COMMANDEZ PAS SUR UN AUTRE COMPTE SVP ...

 * A V I S A N O S M E M B R E S *

- Etes-vous réaffiliés à notre Association pour 1983 ?
Si non, reportez-vous aux indications de Trans-Fer n° 24.
- Vu l'abondance des matières et l'urgence, ce Trans-Fer moins consistant vous est expédié en janvier. Un N° 26 paraîtra en février avec la suite des informations et l'annonce du prochain voyage du GTF asbl en Belgique

Les premières demandes d'autorisation pour l'établissement de services de transport en commun ont été introduites en fait, plusieurs années après l'apparition des omnibus à traction hippomobile, destinés à véhiculer en groupe, les voyageurs désireux de se rendre d'un endroit à un autre de la ville. A Bruxelles, c'est quasiment au lendemain de la mise en circulation de la ligne inaugurale de chemin de fer reliant la capitale à Malines, le 5 mai 1835, qu'on vit circuler des omnibus, dit de pavés, tirés par un ou plusieurs chevaux. Ces voitures étaient en quelque sorte, des diligences urbaines fort peu confortables, on s'en doute, et assez lentes.

On s'aperçut, le temps aidant, que placés sur rails, l'omnibus permettait d'alléger l'effort des chevaux et d'éliminer les secousses inhérentes à la circulation sur pavés. L'adoption du «chemin de fer américain» ou transport en commun urbain sur voie ferrée, a été tentée à Bruxelles dès 1845 mais ce n'est qu'en 1869 que ce type de transport fut mis effectivement en service entre l'église Sainte-Marie à Schaerbeek et le Bois de la Cambre. Cette ligne était exploitée par la Compagnie Morris qui disposait de 26 voitures à impériale construites en Grande-Bretagne. D'autres services d'omnibus sur rails, également à traction chevaline, furent bientôt organisés, notamment par la Société Vaucamps.

Cependant, la traction chevaline était fort onéreuse suite aux frais d'achat et d'entretien des bêtes nécessaires. Tant et si bien que les compagnies exploitantes souhaitaient vivement qu'un mode de traction plus économique soit mis à leur disposition.

C'est un Belge de Lichtervelde : Karel Van De Poele né en 1846, qui installé aux Etats-Unis depuis 1869 et admis quelques années plus tard à travailler dans les laboratoires du célèbre physicien Edison, eut l'idée d'équiper une voiture de tramway d'une prise de courant - appelée trolley - en contact avec un câble électrique aérien. Ayant expérimenté son système avec succès, il offrit aux sociétés de tramways du monde entier, une solution qu'elles attendaient impatiemment depuis longtemps. Les Américains furent évidemment les premiers, en 1883, il y a donc exactement cent ans, à adopter le trolley, bientôt suivis par les Allemands en 1892, puis par les Anglais et les Belges dès 1893. La première ligne électrifiée fut inaugurée en Belgique, à Liège, entre le Pont de Wandre et Coronmeuse. Six mois plus tard, Bruxelles suivit cet exemple.

C'est donc pour célébrer le centième anniversaire de la mise en application de cette importante découverte, que la Régie des Postes émet une série de trois timbres-poste spéciaux consacrés à l'un des plus populaires transports en commun.

La S N C B en 1981

Voici des extraits du rapport du Conseil d'Administration de la SNCB pour l'année 1981. Nous l'avons reçu l'été dernier, mais n'avons pu le publier dans notre numéro de fin d'année, suite à l'abondance des matières.

INFRASTRUCTURE

ETENDUE DU RESEAU

La longueur du réseau ferré totalisait 3 930 km au 31 décembre 1981, ce qui représente une diminution de 41 km par rapport à l'année précédente; 2 950 km étaient utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 980 km pour le seul trafic des marchandises, contre respectivement 2 959 km et 1 012 km à fin 1980.

Par l'exécution du programme des investissements en vue de l'électrification du réseau, les tronçons Courtrai - Mouscron, Mouscron - Tournai - Saint-Ghislain, Bruxelles - Termonde - Lokeren, Anvers - Aarschot - Louvain, Lierre - Herentals et Aarschot - Hasselt ont été ouverts à la traction électrique. Ceci a porté la longueur totale des lignes électrifiées, à la fin de l'année, à 1 662 km contre 1 413 km en 1980.

TRAVAUX LIES A L'ELECTRIFICATION DU RESEAU

Sur un grand nombre de lignes ferrées, d'importants travaux d'électrification sont en voie d'exécution. Ce faisant, il a été tenté par une modernisation générale de mieux adapter les lignes aux besoins actuels et aux possibilités techniques. Ces travaux ne comportent pas seulement la pose de lignes de contact mais également la mise en place de nouvelles installations de signalisation et de télécommunications, de suppression de passages à niveau, d'adaptation du tracé des lignes afin d'atteindre des vitesses plus élevées et la construction de plusieurs nouveaux bâtiments de gares. Aussi, les lignes sont-elles déjà souvent ouvertes au trafic des trains électriques avant l'achèvement de tous ces travaux d'adaptation.

Tel était notamment le cas sur les lignes Anvers - Aarschot - Louvain, Lierre - Herentals et Aarschot - Hasselt, qui ont respectivement été mises en service, les 11 janvier, 31 mai et 27 septembre 1981.

Sur lesdites lignes des travaux sont en cours en vue de l'adaptation du réseau routier ou de la construction de pertuis sous les voies et autres ouvrages d'art, en vue de la suppression de passages à niveau : entre Morsel et Lierre et à Aarschot, Bouwel, Gelrode, Heist-op-den-Berg, Lummen, Molenstede, Nijlen, Schulen et Testelt; en outre, au cours de l'année écoulée, 11 passages à niveau ont déjà été supprimés sur ces lignes, entre autre à Aarschot, Diest, Holsbeek, Langdorp et Rotselaar.

Entre Morsel et Lierre et entre Aarschot et Holsbeek, les travaux d'adaptation de l'assiette de la voie se poursuivent. Des travaux de voie sont en cours à Aarschot, Diest, Hasselt, Heist-op-den-Berg et Molenstede. De nouvelles installations de signalisation ont été mises en service sur les tronçons de lignes Lierre - Herentals, Lierre - Heist-op-den-Berg, Diest - Testelt, et Diest - Schulen, avec de nouveaux postes de signalisation « tout relais » à Schulen, Diest et Testelt.

En outre, les sous-stations de traction de Diest, de Heist-op-den-Berg et de Herentals ont été terminées, ainsi que les postes de sectionnement d'Aarschot, de Lierre et de Schulen. A Herentals un nouveau bâtiment des voyageurs a également été mis en service et en gare de Hasselt un quai supplémentaire a été construit et un autre y a été aménagé.

Sur la ligne de Hasselt vers Visé et plus loin vers la frontière allemande, les lignes de contact ont été placées. Entre Hasselt et Diepenbeek, les voies ont été surhaussées, de manière que par la construction de ponts et d'un viaduc au total cinq passages à niveau pourront être remplacés. A Tongres également des passages à niveau disparaîtront par la construction d'un pont. Des travaux d'adaptation aux installations de signalisation de voies et aux quais sont en cours et une sous-station de traction est terminée. De plus, des postes de sectionnement sont installés à Bilzen et à Glons.

A Vreeren-Norem, l'assiette de la voie a été modifiée et un pont se trouve en construction. A Visé, un poste d'entretien pour caténaïres est en construction et une sous-station de traction en voie d'achèvement. Des travaux de signalisation sont également en cours, tout comme à Montzen où un poste de signalisation a d'ailleurs été terminé. A Remersdaal, les travaux d'adaptation aux installations de signalisation ont débuté en vue de l'exploitation à voie unique par suite des travaux effectués aux tunnels.

Sur la ligne Eupen - Welkenraedt - Montzen, un nouveau bâtiment des voyageurs est en construction à Eupen et une sous-station de traction à Montzen et des travaux de modernisation à la signalisation ont été entrepris.

Sur la ligne Liège - Visé, la construction d'un nouveau pont sur la Berwinne et d'une passerelle pour piétons à Argenteau se poursuivent. L'adaptation des diverses installations de voies à Visé suit son cours.

A Liège Palais, sur la ligne Liège Guillemins - Liers - Glons, la gare a été élargie à quatre voies.

Sur la ligne Flémalle - Kinkempoï, deux postes de signalisation « tout relais » ont été mis en service, dont un en remplacement d'un ancien poste électro-magnétique.

L'électrification de la ligne Liège - Marloie est en préparation; à cet effet, des travaux d'adaptation du gabarit du tunnel de Sy sont en cours.

Parmi les lignes entre Mons et Charleroi, le tronçon de Mons vers La Louvière et Manage a déjà été ouvert à la traction électrique en 1980. Les travaux de construction d'un viaduc au dessus des voies et d'un bâtiment de service à Obourg sont en voie d'achèvement et un poste de signalisation « tout relais » se trouve en service. A La Croÿère, un passage supérieur, un passage inférieur et un couloir sous voies sont achevés. Un autre passage supérieur est en construction à La Louvière.

De Mons à la bifurcation « La Paix », le système de bloc automatique a été mis en service.

Au Triangle de la Paix, un peu au sud de La Louvière, les travaux d'amélioration du tracé des voies de la courbe entre Bois-du-Luc et La Louvière Sud se poursuivent, ainsi que ceux de remplacement de trois passages supérieurs et d'installation d'un nouveau complexe ferroviaire à La Louvière Sud. Ici aussi, un passage sous voies est en construction et un bâtiment provisoire a été ouvert au public pour remplacer le bâtiment des voyageurs démolit à La Louvière Bouvy.

A Haine-Saint-Pierre, un poste de signalisation « tout relais » provisoire a été établi. Entre Carnières et Haine-Saint-Pierre, divers travaux d'adaptation ont débuté parmi lesquels la construction de six ouvrages d'art. En gare de Piéton, les travaux de voies approchent de leur fin et un nouveau bâtiment des voyageurs, une sous-station de traction et un passage sous voies sont en construction.

Sur la ligne Haine-Saint-Pierre - Binche, les travaux d'adaptation de gabarit de divers ouvrages d'art et de rectification des courbes à Ressaix ont été entamés. Des travaux de modernisation des installations de signalisation sont également en cours.

Entre Piéton et Marchienne, la ligne suivra un nouveau tracé; les travaux d'installation d'une nouvelle assiette de la voie et la construction de divers ouvrages d'art sont en cours et quatre ponts sont déjà terminés, de même que le poste de sectionnement à Marchienne-au-Pont.

Des travaux préparatoires à l'électrification sont également entamés sur la ligne Ottignies - Charleroi Ouest avec la mise à double voie du tronçon Fleurus - Court-Saint-Etienne. Les travaux comprennent, outre diverses adaptations des installations de signalisation et des ouvrages d'art, la pose d'aiguillages à Laroche-Brabant afin de permettre le trafic à contre-voie et la pose de voies d'évitement à Marbisoux.

La Ligne Saint-Ghislain - Tournai a pu être mise en service, fin 1981, après l'achèvement de divers travaux de voies en gare de Blaton, Péruwelz, Saint-Ghislain et Tournai, après la construction d'un nouveau pont-rail sur le canal Ath - Blaton et de sous-stations de traction à Blaton et à Tournai et à la suite de rectifications du tracé de la voie sur 8 km entre Péruwelz et Callenelle; ceci a permis la substitution de 3 passages à niveau par des ponts.

Parmi les travaux qui sont encore effectués sur ladite ligne, il y a lieu de mentionner en particulier : la rectification d'une courbe près de Hautrage; la construction de deux couloirs sous voies et d'un passage supérieur à Blaton; l'aménagement de ponts à Belœil et à Bernissart; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs et d'un couloir sous voies à Antoing; la suppression de deux passages à niveau à Warchin; la démolition d'un pont à Tournai et des travaux de signalisation à Blaton, Saint-Ghislain et Tournai. Le système de bloc automatique est en service sur l'ensemble de la ligne.

Entre Tournai et Mouscron, plusieurs ponts ont été adaptés ou démolis. A Mouscron, un poste de sectionnement est terminé et divers travaux sont encore en cours à un poste de signalisation « tout relais » et dans les voies, parmi lesquels un couloir sous voies en gare et un passage inférieur.

La ligne Gand - Courtrai - Mouscron est maintenant entièrement électrifiée. Ici aussi, de nombreux travaux de construction et d'adaptation sont en cours, entre autre un centre d'entretien pour le matériel roulant, un couloir sous voies, des marquises et des quais à Courtrai; la construction de plusieurs ouvrages d'art en vue de la suppression de passages à niveau sur la ligne; le rehaussement des voies dans les agglomérations de Deinze et de Waregem et la construction d'un poste de signalisation et d'un centre d'entretien des caténaires à Gand Saint-Pierre. Au cours de l'année sur cette ligne, quelque quinze passages à niveau au total ont été supprimés, ainsi que trois sur la ligne Gand - La Panne, à Deinze, et deux sur la ligne Bruxelles - Courtrai, à Harelbeke, grâce au rehaussement de ces lignes à proximité de leur embranchement avec la ligne Gand - Courtrai. A Waregem, un poste de signalisation « tout relais » a été mis en service. La signalisation permettant la circulation à voie normale et à contre-voie est aménagée entre Courtrai et Mouscron, ce qui autorisera des vitesses maximales de 140 km/h sur l'ensemble de la ligne.

En préparation de l'électrification du tronçon Denderleeuw - Zottegem, sur la ligne Bruxelles - Courtrai, un nouveau bâtiment des voyageurs et une sous-station de traction sont en construction à Zottegem, une nouvelle gare, un bâtiment de service et un poste de sectionnement à Burst, et un second couloir sous voies à Denderleeuw; la signalisation a également été adaptée sur le tronçon.

Sur la ligne Bruxelles-Tournai - frontière française, les travaux ont débuté par un nouveau tracé des voies sur 16 km entre Marcq et Ath où quelque vingt ouvrages d'art devront être construits. A Enghien, un couloir sous voies est prolongé pour permettre la suppression d'un passage à niveau. Sur la ligne Ath - Jurbise, les travaux de construction d'un pont et d'un couloir sous voies sont en cours à Jurbise et l'adaptation du point d'arrêt de Maffle est terminée.

Le 18 mai 1981, la ligne Bruxelles - Termonde - Lokeren a été ouverte à la traction électrique. A cet effet, les voies à Termonde ont été rehaussées sur 3 km environ, permettant la suppression de sept passages à niveau, et un nouveau pont métallique sur l'Escaut a été ouvert à la circulation. De surcroît, des passages à niveau ont été supprimés à Grimbergen, tout comme à Opwijk où un poste de sectionnement a également été terminé. La nouvelle signalisation automatique a été mise en service sur toute la ligne, permettant la circulation à voie normale et à contre-voie entre Termonde et Jette.

Pour la desserte de la ligne Malines - Termonde - Schellebelle, un poste de sectionnement est en construction à Londerzeel et un poste de signalisation à Termonde.

Sur la ligne Anvers - Boom - Malines, les nouveaux bâtiments des voyageurs de Hemiksem et de Niel et le poste de sectionnement de Boom ont été terminés. Entre Anvers Sud et Hoboken, les travaux d'adaptation des voies se poursuivent. A Heike, la construction d'un poste de sectionnement est en cours d'exécution et à Boom un pont remplacera un passage à niveau.

OUVRAGES D'ART ET PASSAGES A NIVEAU

En 1981, au total 131 passages à niveau ont pu être supprimés, grâce à la construction d'ouvrages d'art ou à la déviation de routes. De tels travaux, qui visent à l'accroissement de la sécurité, sont effectués principalement sur les lignes dont l'électrification est en voie d'exécution, sans cependant que les autres lignes soient oubliées.

Parmi ces 131 passages à niveau, il s'agissait pour la plupart de passages à niveau non-gardés et de croisements avec des chemins privés. Le nombre de passages à niveau non-gardés équipés de signaux et de barrières automatiques, s'est accru de 64 unités. Des travaux de renouvellement ou d'adaptation ont été achevés à dix-huit ponts. Des travaux semblables sont encore en cours à huit autres ponts et à deux tunnels.

Pour le compte de services publics, des ponts ont été construits à Gingelom et à Erembodegem. Les travaux sont encore en cours pour l'aménagement du viaduc sur le canal Albert, à Lixhe, pour l'élargissement des ponts à Aywaille et à Libramont et pour la construction de passages inférieurs à Bissegem, Latour, Ransart, Ternat et Torhout.

Sur le tronçon Hasselt - Alken, qui sera mis à double voie, l'élargissement d'un pont à Sint-Lambrechts-Herk et la construction d'un autre à Alken sont en cours en vue de supprimer un passage à niveau.

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

La modernisation de la signalisation se poursuit par la mise en service d'un poste de signalisation électronique à Arlon et de postes « tout relais » à Diest, Etterbeek, Lustin, Montignies, Obourg, Roulers, Schullen, Testelt, Waregem, Winterslag et Yvoir. Le nombre total de postes de signalisation « tout relais » et électroniques en service a ainsi été porté à 271 unités (42 % du total); 1 poste électrique et 16 postes électromécaniques ont été mis hors service. Le tronçon Lichtervelde-Courtrai a été équipé d'une installation de signalisation pour la circulation à contre-voie.

Le système de bloc automatique a été installé sur les lignes Liège - Marloie et Namur - Dinant. La longueur totale des lignes équipées de la sorte représentait à la fin de l'année 1 681 kilomètres.

La répartition du réseau sous le rapport des vitesses autorisées se présente comme suit :

| | |
|----------------------|-----------|
| - 140 km/h ou plus : | 503 km; |
| - 130 km/h : | 240 km; |
| - 120 km/h : | 862 km; |
| - 100 km/h : | 47 km; |
| - 90 km/h : | 1 076 km; |
| - 80 km/h ou moins : | 1 202 km. |

Tous les aiguillages commandés électriquement, où des vitesses de 90 km/h ou plus sont autorisées, vont être équipés d'un verrouillage complémentaire. Ces travaux sont en cours.

La modernisation du réseau de télécommunications se poursuit : les lignes téléphoniques ont été mises sous câbles sur de nombreux tronçons de lignes. Trois commutateurs ont été renouvelés avec accroissement de leur capacité et plusieurs liaisons modernes à grande capacité ont été mises en service pour le réseau de transmission de données. Un système de liaisons radio entre les trains et des postes fixes situés le long du réseau est à l'étude; pour ce faire, des essais ont été faits avec une installation entre Malines et Anvers. L'usage d'installations radio a été introduit dans les gares d'Erkelinnes et de Louvain. Celles de Hasselt et de Zeebrugge ont été rénovées et développées.

A Charleroi et à Liège Palais des panneaux d'annonce de trains ont été mis en service. A Ciney et à Laeken et à l'atelier d'Ostende, des installations de sonorisation ont été placées. Des installations télécommandées pour l'annonce des trains ont été mises en place à Lichtervelde et à Tielt et dans les gares et les points d'arrêt de la ligne Gand - Courtrai. A de nombreux endroits du réseau, des travaux de modernisation et d'extension des installations d'éclairage, de chauffage des aiguillages et d'énergie électrique sont en cours ou terminés.

INSTALLATIONS PORTUAIRES

Au port d'Anvers, les travaux de voies pour le développement du faisceau « Lillo » prévus dans le cadre de l'expansion du trafic des charbons sont achevés.

Les travaux de voies pour l'aménagement d'une troisième voie entre Anvers Nord et Anvers Bassins et Entrepôt, ainsi que ceux d'un nouveau faisceau dans l'arrière port se poursuivent; ceux pour l'équipement du côté sud de la nouvelle darse « Delwaide » sont partiellement terminés.

A Gand, les travaux de voies, en relation avec le renouvellement de deux quais par les services portuaires, se poursuivent.

Au port de Zeebrugge, un nouveau terminal « roll-on/roll-off » a été terminé et le développement du faisceau des Ferry-Boats est en cours.

La construction de l'écluse maritime et de l'arrière port a rendu la modification du tracé de la ligne Bruges - Knokke via Dudzele nécessaire. Les travaux d'aménagement de ce nouveau tracé sont en cours; ils comprennent, outre les travaux de voies, également la construction d'une sous-station de traction et d'un pont levant au-dessus du canal Baudouin à Dudzele. En même temps le tronçon Heist - Knokke sera porté à double voie.

RELATIONS AVEC LES AGGLOMERATIONS

Divers travaux sont en cours en vue de l'établissement d'une voie supplémentaire sur les lignes de Bruxelles vers Liège et vers Namur afin d'améliorer le trafic de et vers la capitale. A cet effet, des travaux de construction et de rénovation de plusieurs ouvrages d'art sont en cours à Schaerbeek et à Haren sur la ligne Bruxelles - Liège, un passage supérieur étant déjà terminé à Haren. Entre Schaerbeek et Diegem, la signalisation automatique sur la troisième voie et une nouvelle installation de signalisation permettant la signalisation à contre-voie sur les deux autres voies, ont été mises en service. Sur la ligne Bruxelles - Namur, un nouveau bâtiment des voyageurs est en construction à La Hulpe. Sur la ceinture Ouest, Bruxelles Midi - Schaerbeek, les lignes de contact ont été adaptées en raison des travaux de métro. Les installations de signalisation pour la circulation à voie normale et à contre-voie ont été mises en service entre Linkebeek et Schaerbeek Josaphat sur la ceinture Est, Hal - Vilvorde. A Bruxelles Midi, une nouvelle cabine de signalisation est en construction.

Les travaux d'extension à quatre voies de la ligne entre Charleroi Sud et Châteleineau se poursuivent, comportant entre autre la construction d'un mur de soutènement de 800 m, d'un tablier au pont Champeau sur la Sambre et d'un poste de sectionnement à proximité du point d'arrêt Campinaire. A Couillet, un passage inférieur est terminé.

RENOUVELLEMENT DE VOIES

Pour les travaux de renouvellement en voies principales, 772 kilomètres de rails, dont 610 kilomètres de longs rails soudés, 660 000 traverses et 130 appareils de voie ont été utilisés; le ballast a été assaini ou renouvelé sur 188 kilomètres.

GARES, BATIMENTS ET INSTALLATIONS DIVERSES

De nouveaux bâtiments des voyageurs ont été mis en service à Hemiksem, Herentais, Lillois, Linkebeek, Niel, Tilly et Waregem. Onze nouvelles gares sont encore en construction et des travaux de rénovation sont entrepris dans trois autres.

Ont en outre été terminés, au cours de l'exercice écoulé :

- un centre d'entretien pour l'outillage spécial de la voie, à Forest;
- l'établissement d'une cuisine centrale et des travaux de voies à l'atelier de traction diesel de Kinkempois;
- le hall III à l'atelier de Bascoup;
- des aires de parcage dans les gares de Bruxelles Quartier Léopold et de Malines;
- un nouveau restaurant pour le personnel à l'atelier de traction et une fosse de visite dans le faisceau C, à Ostende;
- le bloc 16, à Montzen;
- l'aménagement de l'atelier de traction diesel, à Schaerbeek, pour l'entretien des automotrices électriques;
- un bâtiment de service et un poste de stockage et de distribution de gascil à la remise pour le matériel de traction, à Alost.

MATERIEL ROULANT

L'industrie a fourni au cours de l'année écoulée, 169 voitures M4 pour le service intérieur, 184 wagons-tombereaux pour le transport des charbons, 3 locomotives électriques de 4 150 KW (série 27) et 3 automotrices électriques doubles « AM 80 » (nouvelle génération). Les ateliers de la S.N.C.B. ont construit 48 wagons plats pour le transport de profilés et ont transformé 143 wagons pour les rendre aptes au transport de pierres et 62 wagons pour le transport de coques.

L'effectif total du matériel roulant, en service au 31 décembre 1981, comportait :

- locomotives :
 - 249 locomotives électriques;
 - 921 locomotives diesel, dont 369 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs;
- matériel à voyageurs :
 - 529 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
 - 85 autorails;
 - 13 remorques pour autorails;
 - 2 373 voitures, dont 364 internationales;
 - 73 fourgons;
 - 6 voitures génératrices;
- matériel à marchandises :
 - 41 438 wagons (non compris le matériel loué et le matériel appartenant aux particuliers);
 - 121 fourgons;
 - 5 753 wagons de service.

Au cours de l'exercice des commandes ont été passées pour la fourniture de 70 automotrices électriques doubles de la nouvelle génération, de 30 locomotives électriques (série 21), de 400 wagons à toit ouvrant et de 750 wagons-tombereaux. En outre, des commandes antérieures pour la fourniture de 67 automotrices électriques doubles, de 57 locomotives électriques (série 27), de 135 voitures M4 et de 316 wagons-tombereaux sont toujours en cours.

LES TOURISTIQUES

Résultats de la saison 1982

Au CFV3V (Mariembourg) : 31.187 voyageurs payants
 au TTA (Erezée) : 11.800 voyageurs

Au conseil d'Administration SNCB

vendredi 24 septembre 1982

Addendum : approbation du démontage du tronçon Jemelle-Hour Havenne de la ligne 150.

NDLR : notre membre J.D. de Bande nous signale à ce propos que, fin octobre 1982, l'entreprise Pondant d'Erezée procède à la dépose de la voie entre le viaduc de la Lhomme à Jemelle et le PN de la route Jemelle - Rochefort.

vendredi 15 octobre 1982

Nous n'avons reçu aucun communiqué officiel à propos de cette réunion spéciale, consacrée aux propositions d'économies à faire en 1983 aux chemins de fer afin de satisfaire aux exigences du Ministre De Croo.

Selon le journal syndical "La Tribune", le Conseil d'Administration proposerait les mesures d'économie suivantes :

1. majoration des recettes par une révision des tarifs de faveur (à déterminer par le pouvoir politique) et des adaptations de tarif. Impact : 900 millions de recettes supplémentaires
2. réduction du personnel et des frais y attachés : économies de 850 millions par blocage du recrutement tempéré par engagements sélectifs, mobilité du personnel, travaux d'investissement réduits, utilisation maximale de la main d'oeuvre SNCB en recourant moins aux entreprises extérieures
3. réduction des dépenses de matières et d'autres charges (à étudier dans tous les services) - économie de 307 millions
4. réduction des charges financières (547 millions)

D'un point de vue pratique, tout ceci se traduirait par exemple par une moins grande fréquence du nettoyage des bâtiments et du matériel, par la suppression des travaux d'entretien cycliques au service V, le blocage du recrutement d'élèves-gardes en 1982, transformations de gares et points d'arrêt gardés en haltes non gardées, suppression de cours à marchandises, non recrutement d'agents d'accueil, augmentation de productivité du personnel des trains et des gares.

Enfin, il a été approuvé de réduire les budgets 1984/1988 en tenant compte de la réduction annuelle des compensations de 1%. Ces réductions seront les suivantes : 139 millions en 1984

| | |
|-----|------|
| 404 | 1985 |
| 366 | 1986 |
| 705 | 1987 |
| 741 | 1988 |

vendredi 29 octobre 1982

Le Conseil a approuvé les mesures indispensables pour améliorer, au cours des années 1983 à 1988, le résultat du compte d'exploitation de 1 % par année, comme prescrit par l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982. Le budget de 1983 atteint l'équilibre, grâce à une série de mesures drastiques qui entraîneront une baisse sensible de l'effectif du personnel, mais qui seront appliquées de manière à réduire le moins possible le service rendu à la clientèle. Les budgets des années suivantes sont présentés aussi en équilibre.

Il a émis un avis favorable également sur le plan de rénovation de la desserte des cours aux marchandises au groupe de Liège et sur le nouveau plan de réorganisation du service des voyageurs comportant notamment la mise en circulation de trains intervilles IC et interrégionaux IR à partir de mai 1984. (*)

Il a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour l'exécution de divers travaux, notamment : le relèvement du tablier d'un pont situé sur la ligne Welkenraedt - Montzen, l'élargissement d'un passage inférieur sur la ligne Welkenraedt - Eupen, des aménagements de voirie et l'établissement d'un quai à Eupen; l'établissement de puits de visite de part et d'autre de la plate-forme des voies de la ligne Mons - Quévy dans la zone des phosphatières de la Malogne, à Mons (Cuesmes); des travaux extérieurs de signalisation, d'équipement de passages à niveau et de pose de câbles d'alimentation et de téléphonie entre La Louvière, Binche et Piéton; l'équipement électrique de la nouvelle tournerie et du bâtiment social de l'atelier central de Luttre; le raccordement au réseau de téléphonie automatique de la nouvelle cabine II à Bruxelles Midi; la mise en service de sous-stations de signalisation à Anvers Schijnpoort, à Turnhout et au faisceau Stocatra du port d'Anvers; l'équipement d'une installation d'éclairage et de force motrice dans la nouvelle cabine de signalisation à Gand St-Pierre; la pose d'un nouveau câble téléphonique entre Gand St-Pierre et Schellebelle.

Approbation du démontage du tronçon Ruien-Avelgem de la l. 85.

(*) voir à ce sujet les réunions suivantes (NDLR)

vendredi 26 novembre 1982

Il a procédé à un premier examen du plan de réorganisation du service des voyageurs mis au point par un groupe de travail composé de représentants du Ministère des Communications et de techniciens de la S.N.C.B.

Il continuera l'examen de ce plan en décembre, lequel, éventuellement remanié, sera soumis aux Conseils Economiques Régionaux qui disposeront d'un délai de trois mois pour émettre leurs avis.

Le Conseil, compte tenu de ceux-ci, arrêtera sa position définitive en avril 1983.

Le plan sera soumis ensuite à l'approbation de M. le Ministre des Communications.

Le Conseil a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle plusieurs travaux, notamment : l'aménagement d'un passage inférieur sur la ligne Liège - Gouvy pour permettre l'élargissement des routes nationales n^{os} 28 et 33 à Vielsalm (Salmhâteau); divers travaux extérieurs de signalisation entre Court-St-Etienne et Lodelinsart dans le cadre de l'électrification de la ligne Charleroi - Ottignies; la pose d'un câble téléphonique pupinisé destiné au tronçon Jemelle - Libramont de la ligne Bruxelles - Sterpenich; le renouvellement des toitures de deux halls à l'atelier central de Salzinnes; des travaux extérieurs de signalisation et la pose de câbles haute tension en vue de la concentration dans un seul poste tout-relais des installations des cabines de signalisation de Bruxelles Midi, de Bruxelles Petite Ile, de Cureghem et du bloc 4 de Forest Midi; la mise en service de huit liaisons à multiplexage destinées au nouveau réseau de transmission de données; la révision et l'aménagement des lignes caténaïres entre Haren et Schaerbeek et entre Hal et Linkebeek ainsi que des faisceaux de cinq gares.

jeudi 23 décembre 1982

Il a approuvé le budget d'exploitation de 1983, en équilibre. Il a décidé, d'autre part, de soumettre à l'avis des conseils économiques régionaux, un projet de réorganisation du service des voyageurs ainsi qu'un plan de réforme du service des marchandises au groupe de Hasselt.

Il a marqué son accord sur une série de mesures à prendre en cas d'intempéries hivernales intenses.

Il a décidé, d'autre part, l'ouverture, à partir du 9 janvier prochain, de la halte Haine-St-Pierre sur la ligne La Louvière Piéton.

Il a approuvé, par ailleurs, une série de travaux, notamment : la construction sur la ligne Visé - Montzen, d'un nouveau passage supérieur à Plombières pour la route reliant cette localité à Hombourg; la reconstruction d'un tablier d'un ouvrage d'art situé rue de l'Eglise, à Angleur, qui avait été endommagé par suite d'une explosion; l'installation de disjoncteurs ultra-rapides dans des sous-stations de traction en vue de l'électrification des lignes Charleroi - Ottignies, Ath - Jurbise et Hal - Tournai; le renouvellement de câbles 3 kV à Bruxelles Midi; la pose de câbles et de conduites dans le lit du canal maritime à Kapelle-op-den-Bos, dans le cadre des travaux de modernisation du canal; la réfection de la sous-station de traction électrique à Louvain.

Il a approuvé aussi plusieurs contrats à conclure avec l'industrie belge pour : l'étude et la réalisation de prototypes opérationnels en vue de la création d'un centre de télégestion du réseau téléphonique de service; la mise au point de deux systèmes électroniques devant permettre une amélioration du trafic dans les zones des gares de Bruxelles Midi et Nord; les équipements de prototypes et de présérie pour un système de transmission entre les postes fixes et les conducteurs d'engins de traction basé sur la technologie à micro-informatique.

Modifications apportées au réseau de la SNCB

Note E du 28.09.82 publiée le 05.10

- La ligne 98A Warquignies - Dour devient 98
- La ligne 109 Fauroeux-Racc. Peissant est supprimée
- La ligne 271 Y Leman - Raccord. Cockerill 3/4 devient Y Leman - Flémalle-Espérance
- La vitesse de référence de la ligne 36C Y Zaventem - Aéroport Nat. passe de 50 à 60 km/h.
- La vitesse de référence de la ligne 78 St-Ghislain - Tournai passe de 90 à 140 km/h.
- La ligne 98 Warquignies - St-Ghislain devient 98B (vitesse de référence : 70 km/h)

Note E du 28.10.82 publiée le 05.11

- Les lignes 57A Grembergen-Hamme et 73A Meulebeke Tielt sont mises hors service pour les besoins de la SNGB
- La ligne 241 Leval - Puits Ste-Barbe est supprimée

Note ES du 08.12.82 (régularisations)

- La ligne 249 Trazegnies - Courcelles Fosse est hors service à partir de la BK 0.368 où un heurtoir est placé
- La ligne 266 Courcelles Centre - Estacade est hors service à partir de la BK 2.790 où un heurtoir est placé.

Ligne 51A / 51B: déviation de la relation Brugge-Knokke par Dudzele.

La SNCB a envisagé la mise en service d'un nouveau tracé de voies entre Brugge et Knokke qui devrait être opérationnel pour la fin du mois de mai 1983.

Les différentes phases de mise en exploitation se dérouleront comme suit:

- Fin février 1983, pose des voies terminée.
- Electrification de la voie Knokke-Brugge le 5 mai.
- Dernier jour d'exploitation de la ligne actuelle et mise en fonction de la signalisation sur la nouvelle voie Knokke-Brugge le 15 mai.
- Sur la L 51A: le trafic ferroviaire est interrompu entre le Strausbrug (Zeebrugge) et Heist. La section Brugge-Zeebrugge continue à être exploitée en double voie à partir du lundi 16 mai.
- La L 51B voit la mise en service de la double voie entre Y Dudzele et Y Pelikaan (*) à la vitesse d'essai de 60 km/h, la section Knokke-Brugge est exploitée en simple voie entre Knokke et Y Pelikaan (*) également à la vitesse de 60 km/h. La section comprise entre Y Pelikaan (*) et Knokke n'est pas encore mise en service. Ceci est également prévu pour le lundi 16 mai.
- Dès le vendredi 20 mai à 16.00 heures, mise en service de la section Y Pelikaan (*) à Knokke, à la vitesse d'essai de 60 km/h. Par conséquent, la ligne 51B est exploitée en double voie de Brugge à Knokke.
- Si les travaux de mises en exploitation se déroulent comme prévu, la vitesse sur la section Y Dudzele-Knokke sera certainement de 60 km/h et probablement plus à partir du dimanche 29 mai.

(*) Y Pelikaan se situe sur le nouveau tracé, en venant de Knokke, avant le pont-levis qui enjambe le Canal Baudoin, reliant Zeebrugge à Brugge.

Les électrifications en 1982

Nous rassemblons ici les électrifications que nous avons annoncées de manière éparse dans les numéros de Trans-Fer de 1982, en complétant ces informations par des précisions de M. R.H. de Bruxelles, que nous remercions.

LIGNE 78 St-Ghislain - Mouscron
 - mise sous tension le 11/12/1981 à 15h30
 - inauguration le 19/01/82
 - mise en exploitation le 10/1/82

LIGNES 13 Kontich - Lier et 13/1 Y Duffel - Y Lint
 - mise en exploitation électrique le 23 mars 1982

MISES EN EXPLOITATION ELECTRIQUE AU 23/05/82

ligne 40 Bressoux - Visé Bas
 34 Hasselt - Liers
 24 Y Glons - Visé Haut - Bif. Berneau
 24/1 Visé Bas - Y Longchamps - Y Berneau
 24/2 Bif. Longchamps - Visé Haut
 89 Denderleeuw - Zottegem (inaugurée le 22 mai 1982)

LIGNE 21 mise à double voie (électrifiée) entre Hasselt et Alken le 09/05/82

LIGNE 36/3: cette nouvelle ligne électrifiée a été mise en exploitation le 13/06/1982. Elle réalise la liaison entre la ligne 26 au nord de Haren et la ligne 36 à l'ouest de Diegem. La voie de départ de Haren vers Diegem franchit le ligne 36 par un saut-de-mouton, l'ensemble constituant ce qui est convenu d'appeler une "bifurcation anglaise". Un membre pourrait-il nous éclairer sur la justification de cette nouvelle infrastructure et son utilisation potentielle ou effective.

Signalons enfin qu'aucun train électrique ne roule en service régulier sur certaines des artères électrifiées en 1982...

LE PLAN DE RESTRUCTURATION DE LA SNCB

Voici quelques indications complémentaires à nos livraisons précédentes. Retenons qu'il s'agit d'un projet actuellement soumis aux Conseils Régionaux.

Liste des lignes ou tronçons de lignes supprimés.

- Ligne 21bis - Bifurcation Winterslag - Eisden
- Ligne 31 - Ans - Liers
- Ligne 52 - Termonde - Puurs
- Ligne 69 - Ypres - Popering^a
- Ligne 86bis - Renaix - Blaton
- Ligne 98 - Cuesmes - St. Ghislain
- Ligne 106 - Clabecq - Ecaussinnes
- Ligne 112 - Piéton - Roux
- Ligne 154 - Bifurcation Neffe - Civet
- Ligne 165 - Bertrix - Virton^a
- Ligne 167 - Virton - Arlon

Liste des gares et points d'arrêt à fermer au trafic voyageurs.

| | |
|--------------------|---------------------|
| Aalbeke | Bomcrée |
| Aarsele | Bourcy |
| Acren | Boussu-Route |
| Aigremont | Bouvignes |
| Alleur | Bovigny |
| Ans-Est | Braibant |
| Anvers Rive Gauche | Brandhoek |
| Anvaing | Brugellette |
| Ardoocie | Burhaimont |
| As | |
| Astene | Callenelle |
| Athus | Cambron-Casteau |
| Aubange | Chanxhe |
| Autelbas | Chapelle-à-Wattines |
| Aye | Charleroi-Ouest |
| | Chaufontaine |
| Baasrode Nord (*) | Chénée |
| Bakenbos | Chenois |
| Bambrugge | Cierreux |
| Baranzy | Clabecq |
| Barnich | Coo |
| Barry-Maulde | Corswarem |
| Bascoup | Courcelles-Centre |
| Basècles | Cousteumont |
| Basècles-Garrières | Cronfestu |
| Bassilly | |
| Bastogne-Nord | Dampremy |
| Beert-Bellingen | Dave-Nord |
| Beervelde | Deerlijk |
| Beez | Dergneau |
| Bellecourt | Destelbergen |
| Beringen | Deurle |
| Beveren (Roulers) | |
| Bierghes | Ecaussinnes-Nord |
| Bièvre | Eisden |
| Biststraat | Ellignies |
| Blaasveld | Elsegem |
| Blandain | Ename |
| Blaregnies | Ensival |
| Bois-d'Haine | Erwetegem |
| Bois-du-Luc | Etikhove |
| Bois-Noël | Ezemaal |
| Boksbergheide | |
| Bokselaar | |

(*) Déjà desservi par autobus, en raison des travaux

Fauquez
Flénu
Florenville
Fouches
Fraipont
Frasnes-lez-Anvaing

Gemeldorp
Gendron-Celles
Genly
Gand-Muide
Chislenghien
Gingelom
Glammont
Glons
Coffontaine
Graide
Grammene
Grand-Malleux
Grandmetz
Grembergen

Haasdonk
Hachy
Halanzuy
Halewijn
Hamipré
Harchies
Hastiëre
Hatrival
Hautrage
Havinne's
Havinne's-Village
Hayettes
Heer-Agimont
Hellebecq
Hemelveerdegem
Hemiksem
Hemiksem-Werkplaatsen
Henne-Chevremont
Hermalle-sous-Huy
Hermeton-sur-Meuse
Herscaux-Place
Hoboken
Hoboken-Polder
Hoelselt
Hogne
Hony

Houdemont
Houdrigny
Houraing
Houthalen
Houthem
Houx

Isières
Izel
Jabbeke
Jamagne
Jambes-Nord
Jamoigne
Java
Jeuk-Rosoux
Jolivet

Kiewit
Korbeek-Lo
Krekelenberg
Kuntich
Kuregem

La Brouck
La Cavée
La Chaussée
La Croyère
La Gleize
La Préalle
Lacuisine
Lanquesaint
Lauve
Lavaux
Leers-Nord
Lens
Lesterny
Leupegem
Leval
Liège-Haut-Pré
Liège-Vivegnis
Ligne
Limelette-Buston
Limerlé
Lochristi
Lorcé-Chevron
Louette-Saint-Denis
Louise-Marie

Jovenjoel
 Maffle
 Marbais
 Marbisoux
 Marcq
 Marenne
 Mariemont (*)
 Marke
 Marteau
 Martinrive
 Maubray
 Meix-devant-Virton
 Mellery
 Mellier
 Merny
 Meslin-l'Eveque
 Messancy
 Mevergnics-Attre
 Milmort
 Mirwart
 Mont-sur-Marchienne
 Montegnée
 Montigny-le-Tilleul
 Mqrtsel-Liersesteenweg
 Musson
 Neerwinden
 Neuville
 Neuwillers
 Niel
 Nimy-Maisières
 Nonceveux
 Offagne
 Oisquercq
 Oostakker
 Oppuurs (*)
 Orgeo
 Oudenburg
 Overboelare
 Paliseul
 Pannenhuis
 Papignies
 Paturages

Petegem
 Petit-Enghien
 Pin
 Pipaix
 Pittem
 Pondrome
 Poperinge
 Ransart
 Rebaix
 Recogne
 Remouchamps
 Rencheux
 Ressaix
 Roborst
 Rocourt
 Rocourt-Clinique
 Ronquières
 Roosbeck
 Ruette
 Rulles
 Saint-Lambert
 Saint-Médart
 Saint-Vincent-Bellefontaine
 Saintes
 Salm-Château
 Sauheid
 Sauvegarde (*)
 Schelle
 Sibret
 Signeux
 Sint-Amands (*)
 Sint-Denijs-Westrem
 Sint-Maria-Oudenhove
 Sleidinge
 Souverain-Pré
 Stasegem
 Stehoux
 Sterhock
 Sterpenich
 Stoumont
 Straimont
 Tailfer
 Tavigny

(*) Déjà desservi par autobus, en raison des travaux.

| | |
|--------------------|-------------|
| Templeuve | Waarschoot |
| Thumaide | Wangénies |
| Tisselt-Blaasveld | Warquignies |
| Tourpes | Wasmes |
| Trazegnies | Waterschei |
| Trooz | Waulsort |
| Turpange | Welden |
| | Westakkers |
| Varsenare | Westveld |
| Vaulx | Weyler |
| Velaine | Widcumont |
| Verviers Est | Wiesme |
| Ville-Pommeroeul | Wilbeaurox |
| Villers-Notre-Dame | Winterslag |
| Virton | Wondelgem |
| Vlamertinge | Wontergem |
| Voneche | |
| Vreren-Nerem | Zandvoorde |
| | Zeveneken |
| | Zwartberg. |

* *

*

COMMUNIQUÉ

Voyage spécialement étudié pour les amateurs de transports en commun, organisé par l'ALC (Association des Loisirs du Cheminot) asbl, du 24 JUILLET au 3 AOÛT 1983.

1^{er} jour: départ de Bruxelles à 16.27 et Liège (G) 19.45 pour WIEN avec parcours de nuit en couchette

2^e jour: séjour à VIENNE en 1/2 pension. Un libre parcours d'un jour sera remis à chaque participant pour circuler sur les tramways, autobus et Métro de la capitale autrichienne.

3^e jour: départ de Vienne pour BRNO (Tchécoslovaquie) arr. vers 14h.

4^e & 5^e jour: séjour en pension complète à Brno. Visite du réseau de tramways et du musée de tramways. 1 soirée folklorique.

6^e jour: dép. vers PRAGUE arr. 15h30

7^e à 9^e jour: séjour à Prague avec visite des réseaux de tramways et Métro et soirée folklorique.

10^e jour: départ de Prague dans la matinée-déj. en WR-arrivée NUREMBERG vers 19h. Logement à Nuremberg

11^e jour: visite, le matin, du grand musée ferroviaire de Nuremberg. départ à 15h vers la Belgique. Arrivée à Liège vers 21h50 et à Bruxelles vers 23h.

PRIX: 16.700Fr qui comprend tous les services repris au programme, y compris les couchettes, suppléments IC, visas et Europ Assistance. (*)

POUR les NON-CHEMINOTS: ajouter le prix du parcours en train, soit 4700 Fr. (*)

Inscriptions: AU plus TARD le 15 avril 1983 par virement de 4000Fr d'acompte au compte n° 340-1613491-31 de ALC 4000 LIEGE

-une documentation technique sera fournie aux participants.

-Le voyage aura lieu pour autant qu'il y ait 15 personnes.

Le prix du séjour est calculé sur base de chambre à 2 lits avec douche.

-Le passeport en règle est nécessaire. Les formalités de visa seront effectuées par nos soins.

Renseignements complémentaires: s'adresser à notre délégué, M. LAMBOU, 272 rue de la Jardinière à 4900 ANGLEBUR en fournissant un timbre pour la réponse (*) : prix change XII/82

MAINTIEN DU SERVICE DES TRAINS PENDANT LES PERIODES D'INTEMPERIES HIVERNALES INTENSES.

La SNCB a mis au point un plan de secours opérationnel à partir de l'hiver 1982-1983 visant à maintenir un service des trains pendant des périodes d'intempéries hivernales intenses.

En ce qui concerne la circulation des trains de voyageurs, le plan comporte deux phases, dont la première prévoit la suppression pendant les heures de pointe d'une quarantaine de trains de et vers Bruxelles. La deuxième phase, qui s'applique seulement au cas d'intempéries exceptionnelles met en place un service réduit de trains de remplacement sur les axes convergeant vers Bruxelles. Un chauffage renforcé d'environ 300 aiguilles stratégiques est également réalisé.

Ces mesures s'ajoutent au programme de réforme profonde des installations de régulation du trafic ferroviaire dans la zone de Bruxelles et qui prévoit en outre l'installation d'un nouveau système d'information à la clientèle dans les gares de la jonction Nord-Midi. La mise en oeuvre de ces nouveaux équipements s'échelonnnera jusqu'à la fin des années 80.

Au cours de l'hiver 1978/1979, et plus spécialement au Nouvel-An, le service des trains a été fortement perturbé sur tout le réseau ferroviaire. A la suite de ces événements l'organisation du service de neige avait été adapté surtout en ce qui concerne la modernisation de l'équipement de déblaiement. En général, les mesures prises se sont révélées suffisantes lors de l'hiver 1980/1981.

Par contre, les dures conditions hivernales vécues en janvier 1982 ont rendu impossible l'application de certaines des dispositions prévues antérieurement, notamment la mise en place d'un service réduit de trains, la transmission des informations au public et l'acheminement des agents de renfort qui furent bloqués dans les trains.

Il est apparu, enfin, que la puissance du chauffage existant des aiguillages était insuffisante pour des conditions météorologiques très sévères.

L'information aux voyageurs.

Dans les grandes gares, en cas de perturbation importante, l'afflux des informations à émettre en plus des annonces normales engendre très rapidement une saturation.

Pour y remédier la priorité doit être donnée aux informations prévisionnelles sur les annonces traditionnelles afin d'informer les voyageurs sur les prévisions de départ ainsi que les modifications d'itinéraires, d'horaires ou d'affectation des trains.

Dans de telles circonstances, il n'est plus possible de laisser à la seule initiative du speaker le choix des communications à lancer.

C'est pourquoi une cellule d'information au public sera mise sur pied dans les gares importantes.

Elle sera dirigée par un agent du mouvement parfaitement au courant du service des trains, travaillant en étroite collaboration avec les dirigeants du poste de commandement et veillant personnellement à la teneur et au libellé des informations au public.

Dans cette optique, les services ont été adaptés de manière à pouvoir disposer immédiatement d'agent entre 6 heures et 20 heures. En outre il est envisagé d'étendre la sonorisation à un certain nombre d'installations à clientèle nombreuse.

Les groupes régionaux de la SNCB, dans les mêmes circonstances, seront dotés d'une cellule d'information siégeant au centre de régulation et de gestion.

Elle a pour mission d'assurer la coordination des informations entre les gares, les centres de régulation voisins et la Direction de l'Exploitation.

Dans les trains, l'équipement du nouveau matériel roulant permet de diffuser des informations aux voyageurs au moyen d'une installation de sonorisation.

Cet équipement s'inscrit dans l'optique d'une meilleure information du voyageur en exploitation normale et, a fortiori, en cas de perturbations. Son efficacité reste tributaire d'une communication adéquate entre, d'une part, le personnel du train et d'autre part celui des centres de régulation du trafic. En effet, afin de pouvoir informer valablement la clientèle, il faut que ce personnel soit lui-même informé sur les causes des difficultés de circulation ainsi que sur les prévisions. Ce problème sera résolu à l'avenir par les liaisons radiosol/train dont les essais sur prototypes ont été couronnés de succès. Actuellement on en est au stade de montage d'équipements de présérie.

Cette organisation interne est complétée par la diffusion de communiqués à la presse écrite et parlée en cas d'incidents ou d'accidents ayant une incidence sur la régularité du trafic voyageurs.

L'intervention du personnel en période de neige, de gel ou de verglas.

Tout le personnel appelé à coopérer au déblaiement participe à au moins un exercice d'initiation pratique sur le terrain, dans l'installation où il est appelé à intervenir. Ces exercices ont lieu en octobre ou dans la première moitié de novembre et lui permet de se familiariser avec les techniques de déblaiement et les mesures de sécurité du travail.

Dans chaque installation sont prévus les outillages spéciaux, les produits nécessaires et un équipement vestimentaire adéquat pour faire face au déblaiement.

En dehors des heures normales de prestations et lorsque les prévisions météorologiques l'exigent, une permanence est prévue dans les gares et dans les installations pour le matériel roulant.

Au cas où de fortes intempéries se produisent ou sont imminentes, des équipes spéciales d'intervention sont appelées en service. Toutefois la plupart des agents d'intervention habitent en dehors des centres urbains. Leur arrivée risque dès lors d'être tardive car ou bien ils ne disposent pas de transports en commun ou bien ils empruntent les trains encore en circulation et peuvent être eux-mêmes bloqués. Quoiqu'aucune solution idéale n'existe à cette situation, la SNCB s'est efforcée d'en réduire au maximum les conséquences. Un système de transport pour agents rappelés a été mis au point, soit par véhicules de service et des conducteurs désignés, reliés au réseau téléphonique, soit par accords avec des entreprises de taxi.

En outre, toutes les ressources en personnel ont été incorporées dans les équipes d'intervention. Si les intempéries surviennent par exemple pendant la nuit le nombre d'hommes est élargi en amenant principalement à Bruxelles-Midi en bus l'équipe de nuit des gares de Petite-Île et de Bruxelles Tour-et-Taxis.

L'élaboration d'un plan de secours pour le service de trains.

Le réseau ferré belge est un réseau très structuré sur lequel la circulation est dense et elle connaît en outre deux fois par jour ouvrable une pointe de trafic très importante axée surtout sur la zone de Bruxelles. Afin d'assurer ce trafic à un coût raisonnable, il faut une organisation très poussée et pré-élaborée sur le plan du roulement des locomotives des rames et du personnel roulant, qui, lorsqu'elle est profondément perturbée, nécessite souvent une longue période avant de revenir à l'état normal.

C'est pourquoi lors d'une détérioration de la situation météorologique, il y a intérêt de maintenir cette organisation le plus longtemps possible

D'un autre côté cependant, les dures conditions hivernales, vécues en janvier 1982, ont fait apparaître que :

- le chauffage électrique existant des aiguillages était insuffisant pour maintenir l'ensemble des appareils de voie en état de fonctionnement;
- les entraves au trafic ont été les plus sensibles aux approches de Bruxelles et surtout de la gare de Bruxelles-Midi, le noeud de communications le plus important du réseau.

Pour résorber, autant que possible, les conséquences de ces circonstances atmosphériques exceptionnelles sur le trafic, et empêcher qu'elles ne conduisent à des situations extrêmement difficiles un plan de secours HPS (Hulp-Plan-Secours) étudié jusque dans les derniers détails a été élaboré.

Les lignes de force sont fondées sur des options arrêtées dans les deux domaines de l'infrastructure et de l'exploitation.

En ce qui concerne ce dernier un service réduit de trains a été mis au point. Il a été conçu avec le même souci d'organisation poussée qu'un service normal.

Les mesures de réduction du trafic prévues au plan HPS, sont susceptibles suivant les circonstances de prendre deux formes différentes concernant le service voyageurs :

- la première, est intitulée phase 1 et consiste dans la suppression d'une série de trains circulant aux heures de pointe, de et vers Bruxelles;

- la seconde (phase 2) met en place un service de trains de remplacement ou réduit sur les axes convergeant vers Bruxelles.

Ces mesures ne sont pas prévues les samedis, dimanches et jours fériés, au cours desquels la densité du trafic est réduite.

La phase 1 ramène à 85 % environ le nombre de trains en circulation aux heures de pointe.

La phase 2 réduit l'offre dans une seconde mesure, étant entendu que toutes les places assises et debout sont occupées.

L'organisation de cette phase 2 est fondée sur la constatation qu'en cas de graves perturbations dans la région bruxelloise, les conséquences sont d'autant moins sensibles que l'on s'éloigne de la capitale.

Dans cet ordre d'idées, certaines gares ont été choisies pour jouer un rôle de régulation du trafic axé sur Bruxelles-Midi.

Ces gares sont :

Jette - Louvain - Nivelles - Baulers - Hal - Braine-le-Comte - Denderleeuw et Vilvorde.

De plus, dans le but de permettre un écoulement plus souple du trafic à Bruxelles-Midi, il est indispensable de ne pas y prolonger l'arrêt des trains; c'est pourquoi, il a été prévu que les trains, en principe, n'y feront aucune évolution ou manœuvre, n'y subiront aucun relais de personnel et ne pourront y être limités.

Description succincte du service des trains de voyageurs de remplacement dans la phase 2 du plan HPS.

Trains du service intérieur transitant par la jonction Nord-Midi (voir aussi le plan schématique en annexe).

Tous les trains de la relation Anvers - Bruxelles - Charleroi (lignes 25 et 124) sont assurés en omnibus de Charleroi à Anvers-Central et vice-versa sans modification de composition en cours de route.

Les trains Benelux sont limités à Anvers-Central.

Sur les lignes 26 et 96; les trains assurent la relation Louvain - Braine-le-Comte, sans modification de composition.

Pendant les heures de pointe, certains trains viennent de plus loin.

Les trains à horaire cadencé Welkenraedt - Genk de et vers Quévy - Saint-Ghislain subsistent sur la seule relation Welkenraedt - Mons, un service de navette étant organisé entre Mons et Saint-Ghislain ainsi qu'entre Landen et Genk.

Sur les lignes 50 et 50 A un itinéraire spécial est prévu : les trains roulent en circuit suivant l'itinéraire Denderleeuw - Bruxelles-Midi - Bruxelles-Nord - Denderleeuw, et cela dans les deux sens, sans changement de composition.

La ligne 108 La Louvière - Bruxelles est limitée à Braine-le-Comte.

Les trains de la relation Ostende - Bruxelles - Liège (séries 300 - 700 - 800) subsistent.

La liaison Bruxelles - Aéroport reste en service, mais les trains sont limités à Bruxelles-Nord.

Service limité de trains en correspondance.

Les trains de la ligne 94 (Tournai - Bruxelles) sont limités à Hal; certains trains de pointe sont toutefois prolongés jusqu'à Louvain.

Les trains de la ligne 60 (Lokeren - Termonde - Bruxelles) sont limités à Jette.

Les trains de la ligne 161 (Bruxelles - Namur) sont limités à Bruxelles-Nord.

Les trains de la ligne 26 roulent entre Vilvorde et Hal sans pénétration dans l'agglomération bruxelloise.

Les trains de voyageurs du trafic international.

Les trains internationaux circulent en principe suivant l'horaire prévu, exception faite pour :

- 3 T.E.E. de Bruxelles à Paris et 3 T.E.E. de Paris à Bruxelles, qui sont supprimés; (n° 78, 82, 84, 79, 87 et 89)
- les trains 432/433 de la relation Paris - Bruxelles - Cologne qui sont détournés via Erquelinnes et ne transitent pas par Bruxelles;
- les trains Edelweiss (Bruxelles - Zürich) E 496/497, qui sont limités à Namur;
- les trains 298 (Italie - Suisse - Bruxelles) et 218 (Tauern-Express) qui sont retenus en ligne jusqu'après les heures de pointe.

Autres trains.

Les trains postaux passant par Bruxelles-Midi sont tous supprimés, à l'exception d'une relation entre Bruxelles et Luxembourg et entre Bruxelles et Ostende.

Les trains de messageries de et vers Bruxelles-Midi sont supprimés ou transférés à Bruxelles-Tour-et-Taxis.

Pour le trafic marchandises, les trains sont classés dans l'ordre de priorité décroissant ci-après :

- 1) trains complets à grande importance économique et trains de marchandises internationaux;
- 2) trains complets non urgents et ensemble du trafic diffus.

Tout est mis en oeuvre pour garantir l'approvisionnement des industries de base en matières premières.

Afin de tenir compte du délai minimum nécessaire pour la mise en oeuvre de chacune des phases du plan, la transition vers la phase 1 est décidée, au plus tard, à 4 h du matin ou à 14 h l'après-midi et vers la phase 2, à 1 h du matin.

Cette obligation est une conséquence de l'organisation poussée du service des trains en ce qui concerne l'intervention du personnel roulant et le roulement du matériel. Il faut en effet que la transition se fasse avant le départ des premiers convois et suffisamment à temps pour prévenir en cascade tout le personnel intéressé.

En cas de détérioration imprévue de la situation climatique durant la journée, l'ordre peut être donné d'appliquer immédiatement les dispositions de la phase 1.

Dans ce cas, on supprime à l'heure de pointe le retour d'environ 45 trains qui ne réintégreront pas leur point d'attache.

Mais la période "critique" se situe la nuit, avant le départ des premiers convois.

Les éléments d'appréciation dont dispose l'organe de décision sont :

- les prévisions de l'Institut Royal Météorologique et de la force aérienne;
- les bulletins des routes et les constatations relevées sur place par les gares belges et les réseaux voisins.

Une décision de mise en vigueur du plan HPS se fonde donc sur :

- des prévisions météo et des types de temps;
- des constatations locales (neige, gel, possibilité de manoeuvre d'aiguillages etc.) plus tangibles, mais qui réduisent la marge de temps de prise de décision.

Il faut donc s'attendre à ce que, dans certaines circonstances, l'ordre HPS phase 2 sera éventuellement donné sans que les intempéries réelles soient aussi exceptionnelles que supputé, mais si d'autre part l'ordre HPS - phase 2 était donné trop tard, il ne serait plus possible d'atteindre la réalisation complète de cette phase.

La SNCB considère que ce risque est à éviter à tout prix.

Renforcement du chauffage des aiguillages pour l'hiver 1982/1983.

L'étude a été entamée pour la gare de Bruxelles-Midi en raison de l'influence déterminante de celle-ci sur l'ensemble du trafic.

Elle a conduit à fixer un nombre minimum d'aiguillages qui peuvent assurer un maximum d'itinéraires privilégiés.

Sur la base de ces derniers et compte tenu de la capacité de trafic qui en résulte à Bruxelles-Midi, on a précisé les aiguillages à protéger dans les gares environnantes, où le trafic serait scindé pour certains trains.

Pour ces appareils, et toujours dans le but d'avoir le renforcement du chauffage prêt pour l'hiver 1982/1983, une installation de chauffage au gaz a été ajoutée et en outre, à Bruxelles-Midi le chauffage électrique existant a été partiellement remplacé par une installation plus puissante, de telle sorte que l'efficacité a augmenté dans une proportion importante.

De plus, des itinéraires préférentiels ont été déterminés avec blocage en position unique de toute une série d'aiguillages.

Les priorités suivantes ont été établies pour le renforcement du chauffage des aiguillages en vue de l'hiver 1982/1983 :

- à Bruxelles-Midi : 96 aiguilles;
- dans les gares environnantes : 188 aiguilles se répartissant comme suit :

| | <u>Nombre d'aiguilles</u> |
|-----------------|---------------------------|
| Bruxelles Nord | 12 |
| Vilvorde | 14 |
| Jette | 4 |
| Hal | 22 |
| Baulers | 18 |
| Braine-le-Comte | 32 |
| Denderleeuw | 46 |
| Louvain | 40 |

soit au total 284 aiguilles.

Renforcement du chauffage d'aiguillages postérieur à la période hivernale 1982-1983.

En se basant sur des études effectuées par le Ministère des Travaux Publics, deux types de conditions météorologiques ont pu être définis :

- conditions extrêmes :

- température ambiante - 12° C
- neige 2 cm/h
- vitesse moyenne du vent 6 m/s

- conditions sévères :

- température ambiante de 0° à -12° C
- neige 1 cm/h
- vitesse moyenne du vent 3 m/s

Ensuite il a été étudié dans quelle mesure les systèmes de chauffage peuvent satisfaire aux conditions météorologiques extrêmes.

Il est apparu qu'aucun système de chauffage ne peut, à des coûts raisonnables, satisfaire à ces conditions extrêmes dans le cas des appareils de voie existants.

A la suite d'essais réalisés en laboratoire, il s'avère possible d'équiper les aiguillages d'un système de chauffage efficace dans le cas de conditions climatiques sévères.

Toutefois, avant d'opter définitivement pour un tel système, il conviendra de vérifier sur le terrain les performances des appareils de chauffage renforcé installés pour l'hiver 1982-1983.

Il est également important de souligner que bien avant l'apparition des problèmes de circulation dans la zone de Bruxelles lors de l'hiver de 1978/79, la SNCB a constaté la vétusté des installations de régulation du trafic et d'information à la clientèle. Pendant les périodes de difficultés hivernales successives et même lors d'apparition de l'un ou l'autre incident d'exploitation ces problèmes ont été aggravés dans une mesure plus ou moins grande.

C'est la raison pour laquelle la SNCB avait déjà dans son premier programme décennal (1970-1979) élaboré un vaste projet d'aménagement des installations dans le but d'assurer une meilleure desserte de l'agglomération bruxelloise.

Ce programme a été adapté en fonction des moyens financiers disponibles et à l'heure actuelle une première phase approche de sa réalisation avec les nouvelles cabines de signalisation d'Etterbeek et de Zaventem. La nouvelle cabine de signalisation de Bruxelles-Midi suivra. D'autres sont prévues à Linkebeek, à Jette et à Hal.

Dans le bâtiment du nouveau poste de signalisation de Bruxelles-Midi sera également installé le nouveau centre de régulation du trafic pour la région bruxelloise. Pour celui-ci un large appel sera fait aux techniques d'ordinateur. Ce sera également le cas pour le nouvel équipement d'annonces au public à installer dans la jonction Nord-Midi.

Mais il est indispensable de souligner que, nonobstant le développement et la modernisation des moyens techniques, lors de périodes d'intempéries sévères, l'intervention des équipes sur le terrain reste, aujourd'hui encore, la condition sine qua non d'un maintien de service aussi parfait que possible.

La SNCB s'est efforcé, d'accroître au maximum les chances de pouvoir faire face à ces conditions climatiques très défavorables.

Commentaires du GTF asbl

Les détails de la phase 2 de ce plan HPS ont été décrits dans le n°24 de Trans-Fer.

Remarquons que, dès qu'on arrive en phase 2, on se trouve devant une attitude de négation de l'image de marque -ancienne- du chemin de fer. Dès qu'il fera un peu froid, le chemin de fer rendra les communications encore plus difficiles. Ainsi, les relations internationales seront bien délaissées : suppressions sur Bruxelles-Paris, train Edelweiss limité à Namur, puis changement, autres trains retenus en ligne... N'est-ce pas une invitation à faire appel à l'avion ?

Notons aussi que l'équipement d'aiguillage, de chauffage au gaz paraît bien luxueux. La formule SNCF n'est-elle pas plus simple et moins coûteuse ?

H.A.

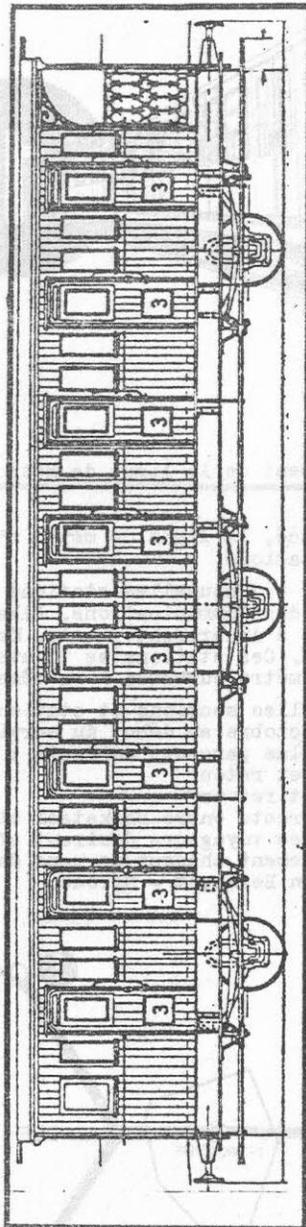
JOCADIS

- RUE DE BRUXELLES, 53, - ENGHEN
T. 02/395 22 98

ouvert de 9h à 12h - 2h à 7h
fermé le lundi

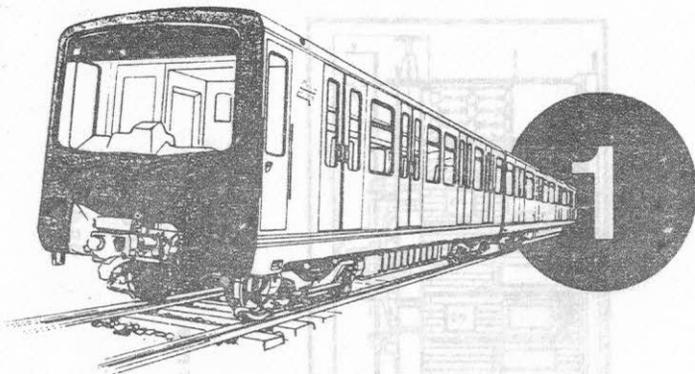


G. C. I. kit à réserver



sans plate-forme : 780,- fb
1 " : 880,- fb
2 " : 980,- fb





Prolongement de la ligne de métro n°1

Comme nous l'avons annoncé, la ligne de métro n°1 a été prolongée de 9 nouvelles stations.

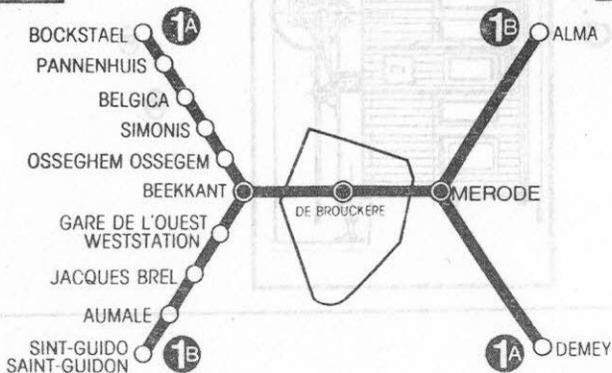
Le mardi 5 octobre 1982, ces nouvelles stations ont été inaugurées par le Ministre des Communications. Elles desservent principalement les communes d'Anderlecht, Jette, Koekelberg, Laeken et Molenbeek St Jean. Ces stations se trouvent sur les deux nouvelles antennes du métro ouvertes à la même occasion.

L'ouverture de ces nouvelles sections et stations au service commercial a eu lieu le 6 octobre au début du service. Les rames effectuent désormais les parcours suivants :

1A : Bockstael - Demey et retour

1B : Alma - St-Guidon et retour

Il n'y a donc pas de rame directe entre Bockstael et Alma ou entre St-Guidon et Demey. Les voyageurs désirant effectuer ce parcours peuvent gratuitement changer de rame dans une des stations du tronç commun Beekant - Mérode.



A l'occasion de l'inauguration précitée, le Ministre De Croo a déclaré entre autres :

Nous sommes confrontés à de très sérieuses difficultés et la politique gouvernementale vise essentiellement, en ce qui concerne le secteur des transports publics, à améliorer le taux de couverture des dépenses d'exploitation et à "responsabiliser" les organes de gestion. A cette fin, la S.T.I.B. a été invitée à prendre les mesures propres à porter ce taux de couverture, qui n'est que de 23% à présent, à 30% à moyen terme, et, à plus long terme, à 50%.

Pour atteindre ces objectifs, une révision profonde des principes d'orientation structurelle de l'exploitation du réseau est indispensable.

Diverses propositions ont déjà été soumises au Ministère communications dans ce sens-là.

Quoi qu'il en soit, je suis d'avis qu'il s'agit, au premier chef, de rentabiliser, aussi rapidement que possible, les infrastructures disponibles et celles dont la mise en service est programmée à court et à moyen termes. Seules, elles sont susceptibles d'améliorer sensiblement la qualité du service offert à la clientèle.

Pour le reste, convient-il d'utiliser davantage les possibilités d'exploitation par autobus et ne conserver les tramways que sur les lignes jouissant, dans les zones urbaines, d'un siège spécial continu sur la presque totalité de leur itinéraire, de manière à pouvoir augmenter leur vitesse commerciale et de permettre, dès lors, une réduction des coûts et un meilleur service aux voyageurs ?

TRANSFORMATION 7500 EN 7700

| N° ORDRE | N° T5 | IN CUR. | IN CH.A. | OUT CH.A. | MISE EN SERV. |
|----------|-------|----------|----------|-----------|---------------|
| 001 | 7586 | 8.10.79 | 19.08.80 | 1.09.80 | 28.09.81 |
| 002 | 7513 | 29.02.80 | 13.02.81 | 24.02.81 | 28.09.81 |
| 003 | 7558 | 08.10.80 | 09.03.81 | 20.03.81 | 28.09.81 |
| 004 | 7585 | 03.11.80 | 07.05.81 | 29.05.81 | 28.09.81 |
| 005 | 7520 | 21.10.80 | 26.05.81 | 22.06.81 | 28.09.81 |
| 006 | 7559 | 26.01.81 | 07.07.81 | 17.07.81 | 28.09.81 |
| 007 | 7501 | 19.02.81 | 12.08.81 | 26.08.81 | 28.09.81 |
| 008 | 7575 | 10.03.81 | 04.09.81 | 18.09.81 | 20.10.81 |
| 009 | 7524 | 07.05.81 | 01.10.81 | 12.10.81 | 30.10.81 |
| 010 | 7564 | 29.06.81 | 23.10.81 | 10.11.81 | 30.11.81 |
| 011 | 7511 | 29.06.81 | 16.11.81 | 30.11.81 | 04.01.82 |
| 012 | 7591 | 21.08.81 | 07.12.81 | 28.12.81 | 15.01.82 |
| 013 | 7589 | 04.09.81 | 28.12.81 | 13.01.82 | 27.01.82 |
| 014 | 7597 | 01.10.81 | 21.01.82 | 01.02.82 | 22.02.82 |
| 015 | 7577 | 22.10.81 | 09.02.82 | 22.02.82 | 17.03.82 |
| 016 | 7583 | 25.11.81 | 26.02.82 | 12.03.82 | 31.03.82 |
| 017 | 7521 | 18.11.81 | 15.03.82 | 29.03.82 | 14.04.82 |
| 018 | 7517 | 29.12.81 | 30.03.82 | 09.04.82 | 06.05.82 |
| 019 | 7549 | 22.01.82 | 09.04.82 | 23.04.82 | 12.05.82 |
| 020 | 7509 | 10.02.82 | 26.04.82 | 07.05.82 | 29.05.82 |
| 021 | 7550 | 17.02.82 | 10.05.82 | 19.05.82 | 28.06.82 |
| 022 | 7552 | 01.03.82 | 27.05.82 | 11.06.82 | 28.06.82 |
| 023 | 7578 | 16.03.82 | 14.06.82 | 25.06.82 | |
| 024 | 7505 | 01.04.82 | 29.06.82 | 15.07.82 | |
| 025 | 7593 | 13.04.82 | 12.08.82 | 05.09.82 | |
| 026 | 7584 | 26.04.82 | 26.08.82 | 22.09.82 | |
| 027 | 7503 | 11.05.82 | 22.09.82 | 06.10.82 | |
| 028 | 7578 | 28.05.82 | 08.10.82 | 20.10.82 | |
| 029 | 7508 | 15.06.82 | 28.10.82 | | |
| 030 | 7526 | 30.06.82 | | | |
| 031 | 7539 | 15.07.82 | | | |
| 032 | 7594 | 01.09.82 | | | |
| 033 | 7502 | 22.09.82 | | | |
| 034 | 7590 | 11.10.82 | | | |
| 035 | 7588 | 29.10.82 | | | |

REMARQUES :

- 7759 : première motrice "ruban vert" le 28.06.82
- 7711 & 7791 : pantographes Stemann
- 7750 : présentation à la presse le 23.06.82

NOTE IMPORTANTE :

La 7830 (tamponnement Ribaucourt le 28.06.82) sera réparée et transformée en T7S (= 7700 "ruban vert"). Entrée à Cureghem de l'élément A le 20.10.82.

 * A LA S.N.C.V. *

Les propositions d'assainissement financier pour les exercices 1983-1986 suite aux exigences du Ministre des Communications H. De Croo.

Il nous paraît intéressant de faire état des grandes lignes des intentions de la S.N.C.V. en ce qui concerne les économies à réaliser dans les domaines qui nous intéressent plus particulièrement (situation à fin octobre 1982.).

Préambule :

Les traitements, salaires et charges sociales représentent, compte non tenu des charges "exploitants", 70,33% du prix de revient !

Quelques effets du plan :

- affectation de ± 280 agents des services techniques à une prestation partielle au volant (transport de voyageurs) complétée par une prestation technique.
- étude de la possibilité d'économiser du personnel en supprimant des services ne correspondant pas réellement aux besoins des voyageurs.
- en cours : suppression progressive des services du samedi comptant 5 voyageurs et moins ainsi que les services du dimanche comptant 7 voyageurs et moins.
- la durée de vie des autobus, pourra être portée sans difficulté à 15 ans (pour mémoire, ndir).
- Les engagements pour les années à venir ont été réduits de la manière suivante :

| | |
|--------|--------------------|
| 1983 : | 875 millions de F. |
| 1984 : | 825 |
| 1985 : | 700 |
| 1986 : | 575 |
| 1987 : | 585 |
| 1988 : | 500 |

Ces réductions drastiques affecteront :

- le nombre d'autobus à commander en renouvellement du parc.
- la construction de bâtiments à usage administratif, d'exploitation ou technique.
- les investissements relatifs au réseau ferré, dans ce dernier cas la S.N.C.V. a pris la décision de substituer au réseau ferré du Hainaut un réseau d'autobus à l'exception de l'axe nord Charleroi-Gosselies-Trazegnies-La Louvière, de l'axe sud Charleroi-Anderlues-Binche-La Louvière et de l'antenne Charleroi-Roux-Courcelles.
- Supputation d'une hausse des tarifs de 10% en 1983.
- Pour les années à venir, une réorganisation des services en vue soit d'une diminution des kilomètres, soit d'une meilleure affectation de ceux-ci.
- Concertation avec les S.T.I. ou un loueur en vue d'une meilleure coordination.
- Lors de l'application du plan "Intercity" de la S.N.C.B., rationalisation complémentaire de l'exploitation. Dans ce cadre, l'intervention des loueurs sera augmentée.

NDLR : Le démantèlement du réseau ferré du Hainaut ne s'explique pas aussi facilement que la S.N.C.V. veut le faire admettre.

En effet, 70% du prix de revient sont constitués par le poste M.O. qui dans le cas d'une exploitation bus ou tram est identique (véhicule à un agent).

Dès lors il paraît que l'économie réalisée se situe seulement au niveau investissement, donc au niveau micro économique... de la S.N.C.V.. L'état (niveau macro économique) sera perdant par les charges supplémentaires générées par la substitution : usure des routes, carburant, etc...

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

H.A.

* MATERIEL ROULANT

1. Arrivée de nouveau matériel

Les premières motrices articulées unidirectionnelles de série (numérotées 6001 et suivantes) ont été livrées à Ostende à partir de septembre 1982; en conséquence, le groupe d'Ostende a commencé à restituer au Hainaut les unités bidirectionnelles. Sont ainsi arrivées à Anderlues (outre les 6113 et 6154 déjà mentionnées précédemment) les 6108, 6150, 6151, 6152 et 6153.

2. Mutations de matériel

La 9064 est passée d'Anderlues (réserve inactive) à Charleroi (L.41-43)

* TRAVAUX

En novembre 1982, d'importants travaux ont débuté à Courcelles (Trieux), repandant la place tout à fait impraticable et imposant aux trams des lignes 57 et 63 la circulation à voie unique. Le but de ces travaux est triple: raccordement de la section reconstruite Courcelles - Trazegnies au réseau existant, mise au gabarit des articulées du plan de voies de Courcelles (Trieux), et enfin pose d'une voie de raccordement Trazegnies - Gosselies. L'intention de la SNCV est en effet d'incorporer la section Courcelles - Trazegnies dans une nouvelle liaison Charleroi - Trazegnies via Gosselies, liaison qui serait ultérieurement prolongée jusqu'à La Louvière et prendrait donc la place de l'actuelle ligne 80. En ce qui concerne la ligne aérienne sur la section Courcelles - Trazegnies, les poteaux sont plantés sur tout le parcours et la suspension caténaire est déroulée de Trazegnies (Ecoles) à Trazegnies (Passage à Niveau).

C.L. 20/12/82,

* DERNIERE MINUTE

- Le 31.12.82 a été le dernier jour de circulation des trams sur la petite boucle de Jumet (lignes 65-66). Les infrastructures pré-métro en sont beaucoup moins fréquentées. Les autobus de substitution suivent l'itinéraire du tram défunt sauf à Charleroi où ils s'ajoutent à la circulation générale.
- Les aubettes de prévente de Marchienne (Etat), Jumet-Gohygart, Gosselies, Courcelles-Trieux et Charleroi-Viaduc sont supprimées au 01-01-83.
- L'entretien des infrastructures: les sections Anderlues-Thuin et Anderlues-Mariemont, non reprises dans les projets ferrés de la SNCV, auraient vu leur entretien réduit depuis sept. 82.

H.A.

VOIE ETROITE n°73 (82-6) décembre 1982 / janvier 1983

parution le 25 novembre 1982

Sommaire

Derrière une couverture couleurs "Vivarais" on ne peut plus vaporiste, "Voie Etroite" offre un panorama de l'actualité chez les principaux réseaux touristiques. Mais les lecteurs férus d'histoire et de documentation ne sont pas oubliés: suite de l'article sur le réseau du Centre (Allier-Cher) de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques, retour sur les Baldwin 031T métriques des Chemins de Fer de Campagne (1914-18), suite des diagrammes de machines articulées. Et pour la touche exotique: les "Cable Cars" de San Francisco.

VOIE ETROITE n°74 (83/1)

Parution le 26 janvier 1983

Sommaire

Sur 32 pages, Voie Etroite présente d'abord toute l'actualité des réseaux touristiques: découvertes et transferts de locomotives à vapeur, premières chauffes, créations d'associations, bilans d'activité, et même matériel à vendre; puis des articles documentaires spécifiques:

- les trucks-transporteurs système Soret (voie normale sur voie métrique)
- le matériel d'origine du chemin de fer de Saint-Georges de Commiers à La Mure (Isère),
- les caractéristiques des machines articulées (suite),
- la description illustrée de la seule ligne à crémaillère d'Espagne, celle de Nuria.

La couleur a fait son apparition depuis la mi-82, permettant d'offrir "en prime" de bonnes vues d'autorails en voie métrique (Haut-Vivarais et Le Blanc-Argent).

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les 2 mois. Le numéro : 18 F dans les principales Maisons de la Presse et gares, ou auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens-Cédex (franco 19F). Abonnement 95 F pour 6 numéros (étranger: +15F).

Caténaire sans frontières.

Le réseau du Chemin de fer fédéral allemand (DB) présente 55 points de contact avec neuf pays voisins. Au fil des années, les secteurs électrifiés ont vu leur extension se poursuivre de part et d'autre des frontières; ainsi, 17 lignes électrifiées relient actuellement la République fédérale d'Allemagne aux réseaux voisins, dont trois seulement - les Chemins de fer fédéraux autrichiens, les Chemins de fer fédéraux suisses ainsi que le Chemin de fer allemand de R.D.A. - utilisent le même type de courant que la DB, c'est-à-dire l'alternatif monophasé à 15.000 Volt et 16 2/3 Hertz. Mais il faut noter que vers les Pays-Bas, la Belgique, la France et le Luxembourg, la couverture caténaire ne présente pas de discontinuité bien que leurs réseaux utilisent des types de courants différents.

Les points de jonction entre réseaux différents ne comportent qu'une zone intermédiaire assez courte dans les cas où les locomotives employées sont équipées pour les deux systèmes de courant. Les gares bi-courant avec leurs installations de commutation constituent une autre solution possible : sur commande du signal, certaines portions de caténaire sont branchées alternativement sur l'un ou l'autre des systèmes de courant. Ces installations fixes de commutation ont donné entière satisfaction. Elles équipent actuellement les gares-frontières de Bentheim, d'Emmerich et Venlo à la frontière néerlandaise ainsi que celle de Uberherrn à la frontière française. Des entretiens ont lieu à l'heure actuelle avec les Chemins de fer belges dans le cadre de l'électrification du tronçon Aix-la-Chapelle-Montzen, une gare supplémentaire étant prévue pour le changement de courant. Des locomotives polycourant capables de franchir les frontières sont mises en service sur les tronçons Aix-la-Chapelle - Welkenraedt, Trèves, Wasserbillig, Perl - Apach, Saarbruck - Forbach et Kehl - Strasbourg.

Des locomotives électriques des CFF et des ÖBB atteignent Lindau; celles de la DB circulent jusqu'à Probstzella en République démocratique allemande. Il ne se pose aucun problème à la frontière entre la République fédérale d'Allemagne et l'Autriche; les locomotives électriques peuvent, en effet, passer d'un pays à l'autre sans aucune difficulté. Ainsi, on rencontre couramment des locomotives autrichiennes à Munich et à Francfort et des locomotives allemandes à Vienne, à Villach et à Innsbruck et même à la gare-frontière yougoslave de Jesenice (Assling) ou à celle du Brenner. Par contre, les conceptions techniques des caténaires n'étant pas identiques en République fédérale d'Allemagne et en Suisse, les engins-moteurs ne peuvent circuler sans interruption entre les deux pays que s'ils sont dotés de pantographes adaptés aux équipements des deux réseaux.

Outre les systèmes de courant de traction de la République fédérale d'Allemagne, de l'Autriche et de la Suisse, utilisés également en Norvège et en Suède, l'Europe connaît actuellement, pour des raisons historiques, trois systèmes distincts sur son réseau principal : le courant alternatif monophasé de 25.000 volts et 50 Hertz en France et au Luxembourg, le courant continu de 3.000 volts en Belgique et en Italie et de 1.500 volts aux Pays-Bas. Le système à 25.000 volts 50 Hertz se rencontre également dans les pays non limitrophes tels que la Bulgarie, une partie de la Grande-Bretagne, la Yougoslavie, la Roumanie, le Portugal, la Hongrie et la Turquie. Toutefois, en France, en Grande-Bretagne, en Tchécoslovaquie, en Yougoslavie et en Roumanie, le courant continu est également utilisé sur certaines parties du réseau, alors que l'Italie, la Pologne et l'Espagne n'ont que le courant continu. La Finlande et le Danemark électrifient actuellement leurs réseaux en 25.000 volts 50 Herz.

(SNCF-Jufo)

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 1983 120FB 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.



Pour notre 4eme grand voyage international, nous avons choisi de parcourir quelques-unes des voies métriques de 3 cantons suisses : le Jura, le Valais et l'Oberland Bernois. Ce programme nous paraît particulièrement alléchant quant à l'intérêt touristique et ferroviaire ; à vous de juger :

ferroviaire : en raison de l'audace déployée par les constructeurs de la voie, les nombreux ouvrages d'art rencontrés, les diverses techniques de traction...
De plus, il est prévu plusieurs accompagnements de conduite.

touristique : par la merveilleuse variété des paysages suisses, plaines, montagnes et lacs égayés par l'éveil de la nature.
temps libre à Interlaken, Montreux, Mürren, Kleine Scheidegg - possibilité de monter à la Jungfrau.

photographique : Les photographes disposeront de suffisamment de temps libre pour opérer aux endroits stratégiques.

Voici l'itinéraire détaillé :

Glovelier à la Chaux de Fonds : 73 km en voie métrique - ligne du Jura au relief accidenté.

Aigle à Leysin : ligne à voie métrique à crémaillère, ouverte en 1900 et d'une longueur de 6,2 km - rampe maximale : 230 ‰.

Le train, après avoir traversé la pittoresque cité d'Aigle (alt: 404 m) part à l'assaut des coteaux. Tunnels et viaducs se succèdent et la ligne atteint Leysin (1.451m) par paliers successifs.

Aigle aux Diablerets : Ligne à voie métrique à adhérence ouverte en 1913 et d'une longueur de 22,5 km - déclivité maximum : 60 ‰. Se fauillant dans les vignobles au pied du château d'Aigle, la ligne serpente en s'élevant par forêts et tunnels (6) Dans la vallée des Ormonts, le parcours devient sauvage et la voie accrochée aux rochers enjambe d'impressionnants viaducs (15) pour atteindre les Diablerets. (1155m)

Montreux à Zweisimmen : (M.O.B.) C'est une excursion inoubliable de 65 km en voitures panoramiques climatisées. - rampe maximum de 70 ‰.

Le "Paradis des petits trains" dans la région d'Interlaken. La gare d'Interlaken Ost mérite une mention particulière car bien qu'étant la propriété du B.O.B. elle reçoit les lignes du B.L.S. et du Brünig. Dans un rayon de moins de 20 km de cette gare, 14 compagnies se partagent l'exploitation des réseaux existants. Nous parcourerons les suivants :

B.O.B. Interlaken Ost (567m) à Lauterbrunnen (797 m) 12 km de long.
" " à Grindelwald (1034 m) 19 km de long.

La gare de Zweisimmen marque la bifurcation des branches vers Lauterbrunnen et vers Grindelwald.

W.A.B. chemin de fer de la Wengernalp. Cette ligne établit la liaison entre les terminus du B.O.B. et la ligne de la Jungfrau à la gare de correspondance de Kleine Scheidegg (2061 m) C'est la plus longue ligne suisse équipée d'une crémaillère. (19 km pente maximum : 250 ‰)

La ligne de Mürren : un funiculaire et une voie métrique. Le 1er tronçon de Lauterbrunnen à Grütschalp (1481 m) est constitué par un funiculaire de 1421 m en rampe maximum de 606 ‰ établi en partie sur des viaducs métalliques (220 et 90 m) De cette station, une voie métrique de 4,2 km, paraissant en palier mais étant souvent en rampe de 50 ‰ aboutit à Mürren (1639 m). Cette localité, établie en terrasse, face au massif de la Jungfrau, offre un inoubliable point de vue sur cette chaîne de montagne.

La ligne du Brünig : D'une longueur de 74 km, cette ligne présente un cas particulier dans le réseau C.F.F., dont il est la seule ligne à voie métrique. Entre Giswil et Meringen, sa déclivité atteint 121 ‰ par endroit et son point culminant au col du Brünig est à 1000 mètres ce qui exige l'emploi d'une crémaillère sur 11 km.

5

Visite du musée des transports de Lucerne : fer, route et air.

Date du voyage : du mercredi 11 mai, au soir, au dimanche 15 mai au soir

Prix : particulièrement avantageux malgré le "poids" du franc suisse.
par personne

| | | | |
|----------|----------|---|--------|
| cat. A : | 9.900Frs | le trajet fer en 2eme classe sur base de chambre double | sans |
| B : | 10.500 | " " " " " " " " | BAIN |
| C : | 11.390 | " " " " " " " " | avec |
| D : | 4.660 | sans trajet fer sur base chambre double sans bain | single |
| E : | 5.260 | " " " " " " " " | avec " |
| F : | 6.150 | " " " " " " " " | single |

Ce prix comprend :

- le logement en 1/2 pension et le repas demidi du 13 mai à Interlaken
- les réservations dans les trains et lacouchette pour le voyage aller
- le trajet en bus à Lucerne et la visite du musée.
- l'assurance "aléas de voyage", les frais et la T.V.A.

A charge des participants :

- les boissons et les repas de midi à l'exception de celui du 13
- l'excursion facultative de Heline Scheidegg à la Jungfrau.

Il est à noter que

- 1° Ce prix est établi au départ de Namur (possibilité d'embarquer dans le train à Bruxelles en se munissant d'un billet régulier jusque Namur)
- 2° Le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre minimum de participants n'est pas atteint.
- 3° Ce prix actuel est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours des changes, d'augmentation des tarifs chemins de fer ou d'autres circonstances imprévues.

Inscription : LE PLUS VITE POSSIBLE et avant le 15 MARS au moyen du bulletin d'inscription ci-joint.

Passé cette date et jusqu'au 15 avril, clôture des inscriptions, il y a lieu de prévoir un supplément de 200 Frs. par personne pour frais de réservation.

Renseignements

Auprès de Mr J. Laterre - 68, rue de Marchienne - 6110 Montigny-le-Tilleul
Tél : (071) 51.66.03

Acompte : de 1.500 Frs. par personne à verser au compte n° 068.0883360.08 du G.T.F. à Liège, au moment de l'inscription.

Solde à verser avant le 15 avril.



AS.B.L.

C

VOYAGE EN SUISSE
du mercredi 11 mai au dimanche 15 mai

Bulletin de participation

Ce bulletin de participation est à renvoyer à Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne à 6110 Montigny-le-Tilleul joindre 2 timbres à 10 Frs.

- Je soussigné Tél (....)
rue n° ... Bte
A localité

- inscrit au voyage en Suisse :

| | | |
|---------|--------------------------------|-------|
| ..... | participant cat A à 9.900.-Frs | ..... |
| ..... | " B 10.500.-Frs | ..... |
| ..... | " C 11.390.-Frs | ..... |
| ..... | " D 4.660.-Frs | ..... |
| ..... | " E 5.260.-Frs | ..... |
| ..... | " F 6.150.-Frs | ..... |
| Total : | | ===== |

- Je verserai la somme correspondante, selon les modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068-0883360-08 du G.T.F. asbl à Liège.

- Je déclare avoir pris connaissance des prix et conditions de ce voyage et les accepter entièrement.

Date et signature

Tous les renseignements peuvent être obtenus auprès de Mr laterre tél : 071.51.66.03

