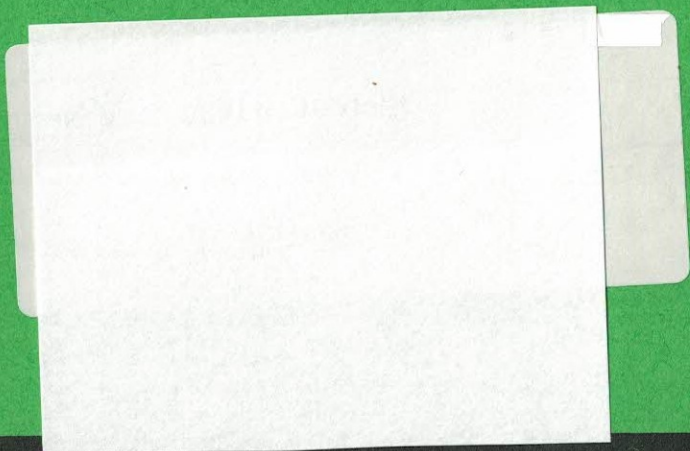


trans-fer
REVUE BELGE DES FERROVIAIRES
5000 LIEGE
Tel. 041/50 50 05



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 26 - FEVRIER 1983 - PRIX : 40FB

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 26 - Février 1983

Restructuration SNCB - quelles économies ?	3
Nouvelles de la SNCB	
la SNCB par ligne	8
réorganisation desserte marchandises	18
matériel moteur	21
trains spéciaux-circulations except.	28
incidents-accidents	29
parcours mensuels records	30
ne renversons pas les rôles	31
Nouvelles de la SNCV	
à propos des motrices articulées	32
groupe du Hainaut	33
les Tachkent	35
Transports Urbains	
les travaux métro à Bruxelles Midi	41
Divers	42
SUPPLEMENT : premier voyage GTF de la saison	

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

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

Coordination : H. Arden et R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Tirage : 1200 ex.

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

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

Restructuration de la S.N.C.B. : quelles économies globales ?

QUELLES économies ? C'est la question essentielle qui se pose après la présentation officielle, du plan de restructuration de la S.N.C.B. Un plan qui n'a qu'un seul but : dépenser moins d'argent tout en essayant d'attirer plus de clientèle. D'où le cadencement (un train par heure) et l'augmentation de la vitesse sur plusieurs lignes. D'où, en même temps, l'abandon de plusieurs lignes et la suppression de 288 gares et arrêts.

Mais combien cela épargne-t-il, en comptant le tout : économies à la S.N.C.B., frais supplémentaires à la S.N.C.V. (qui paie tout ou partie de l'abandon de la desserte ferroviaire), achat de matériel, infrastructure ? Aucune réponse simple, claire, globale. On parle d'une répercussion financière favorable de 4,35 milliards de francs pour la S.N.C.B. Et on ajoute : par an. Puis on précise : mais pas avant dix ans. Remarquable chiffre. Mais il ne

comprend pas les charges supplémentaires demandées à la S.N.C.V. On avance la somme de 450 millions par an et on dit que 80 % des lignes nouvelles seront affermées. Mais ces 450 millions ne comportent pas le coût d'achat de cent vingt autobus nécessaires pour assurer les services supplémentaires de la S.N.C.V. Qui va les payer ? Pas nous, répond la S.N.C.V. : le ministère des Communications.

Cet plan restreint de même le personnel : 1.250 agents en moins. Pas de préavis, des non-remplacements. Mais a-t-on calculé le coût du recours à la voiture pour ceux que le transport en commun ne touche plus ?

La réponse n'est pas venue de la part de la brochure de directeurs de l'Administration des transports, de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. qui présentaient le plan. Mais peut-être n'a-t-on jamais effectué de calcul global de ce type. On en reste à la politique des petits paquets : la S.N.C.B.

doit faire des économies, elle en fait et tant pis si des frais se reportent ailleurs. Mais surtout a-t-on jamais évalué le coût global du transport privé par rapport à celui du transport en commun ?

Ce plan n'est pas définitif, dit-on. Les conseils économiques régionaux et les intercommunales doivent donner leurs avis pour le 15 mars. Et le conseil d'administration de la S.N.C.B. se décidera au mois d'avril. Un temps bien court laissé à l'examen des objections éventuelles de ces sociétés !

De toute façon, a répondu M. De Wolf, directeur général de l'Administration des transports, les grandes lignes du plan ne seront pas remises en question. Il semble bien dès lors que c'est ce plan-là qui sera mis en exécution en mai 1984.

Le grand train électrique de la S.N.C.B.

La desserte ferroviaire dans les zones rurales la grande réclame du blanc

En tout, ce sont 288 arrêts, dont 196 en Wallonie, qui sont supprimés par le plan de restructuration de la S.N.C.B. Un chiffre impressionnant derrière lequel se cache l'abandon de nombreuses lignes de chemin de fer omnibus, comme Liège-Verviers, comme Dinant-Givet, comme Bertrix-Viçton-Athus-Autelbas-Arlon, Tournai-Charleroi ou Tournai-Bruxelles...

Pourquoi La S.N.C.B. a-t-elle choisi d'intensifier ses relations intervilles. Or, elle ne dispose que d'un nombre constant de trains-kilomètres (le nombre de kilomètres parcourus par tous les trains, en une journée). La seule solution, pour elle, était d'enlever aux omnibus, ce qu'elle voulait donner aux intervilles.

La S.N.C.B., abandonnant ces lignes et ces arrêts, a fait appel à la S.N.C.V. pour les remplacer. Mais le plan de substitution de la S.N.C.V. n'est pas encore clairement exprimé.

On l'a déjà dit, mais répétons-le encore : c'est le trafic régional, celui qui est actuellement assuré par les trains omnibus, qui est le plus mal loti dans le plan de restructuration de la S.N.C.B. Les chiffres que nous venons de citer le montrent : 288 arrêts supprimés, ce n'est pas rien.

Mais comment a-t-on décidé de supprimer certaines lignes omnibus et pas d'autres (116 tronçons de lignes régionales subsistent)? C'est, comme pour les arrêts intervilles, une question de critère.

Le critère retenu est purement numérique, donc économique : c'est le seuil d'occupation des trains. Pour le maintien d'un arrêt dans la desserte régionale cadencée (ce qui remplacera les omnibus), il doit y monter deux cents personnes par jour, dans les deux sens. Pour le maintien d'une desserte régionale cadencée, il faut qu'y montent mille voyageurs-km par kilomètre de voie (les voyageurs-km signifient le nombre de voyageurs multiplié par le nombre de kilomètres parcourus par les trains).

La rentabilité, tout court

Les deux critères proviennent bien sûr d'un même calcul. Le second dépend du premier; si le premier est mauvais, le second l'est aussi. Et le premier dépend uniquement de la demande actuelle, et non de la demande potentielle d'un tel arrêt sur une telle ligne.

Voilà un arrêt sur une ligne omnibus d'aujourd'hui. Peu d'usagers parce que la fréquence est basse. Si la ligne est mise en omnibus cadencé (trente-huit trains par jour, dix-neuf dans un sens, dix-neuf dans l'autre), il pourrait y avoir beaucoup plus de monde, attiré par la fréquence et la rapidité de ce mode de transport en commun, mais non. On n'a pas fait le marché quant au réseau régional, on a simplement appliqué un critère de rentabilité économique à court terme.

Le « cadencement » d'un train par heure, que l'on veut appliquer également pour la desserte régionale, pose un autre problème. Si, aujourd'hui, sur une ligne rurale (sept trains dans un sens et sept dans l'autre), montent mille-voyeurs-km par kilomètre, il est certain que ce chiffre de référence sera moins élevé quand la ligne comptera dix-neuf trains dans un sens et dix-neuf dans l'autre (le nombre de voyageurs reste stationnaire, le nombre de kilomètres parcourus augmente). Ce qui rejette du réseau une série de tronçons et de points d'arrêts. Dont plusieurs intéressants.

D'autant plus qu'il aurait suffi, par exemple, aux auteurs du plan de restructuration de la S.N.C.B. de décider que tels tronçons et telles gares doivent faire partie d'un circuit interrégional pour ne pas devoir évaluer les critères numériques. On aurait pu le faire pour la ligne (supprimée) Bertrix-Athus-Arlon. On ne le fait pas. Par contre, une ligne telle qu'Anvers-Lille ne fait aujourd'hui que trois cent trente voyageurs par jour ouvrable, ce qui est en-deçà du seuil de fermeture, et on la confirme comme ligne intercity !

Que vont faire tous les clients de la S.N.C.B. qui empruntaient des tronçons ou des arrêts supprimés ? La S.N.C.V. palliera les abandons de la S.N.C.B. Par une des solutions suivantes : dévier une ligne existante qui passe à proximité des points à desservir ou crée une extension à cette ligne, ou bien établir une ligne entièrement nouvelle.

Ah, les études !

Pas de reprise telle quelle, donc. « Chaque desserte de station est un cas d'espèce qui fait l'objet d'une étude approfondie par nos techniciens, dit M. Henrad, directeur-général de la S.N.C.V. Nous pourrions vous donner bientôt quelques précisions sur l'état d'avancement de ces études. » Cela signifie, en premier lieu, que rien n'est fait, si ce n'est la volonté de remplacement. Quelles lignes, quels arrêts, quelle fréquence ? Questions actuellement sans réponse. Sinon le mot : études.

« Ces études tiennent compte notamment de l'importance de la population intéressée, des habitudes de déplacement, de l'importance du pôle d'attraction voisin, des heures pendant lesquelles l'intervention de la S.N.C.V. est nécessaire, etc. Il est certain que les autobus ne desserviront pas nécessairement ou uniquement la gare car parfois celle-ci ne se trouve pas à proximité immédiate du village dont elle porte le nom ou d'autres zones habitées. »

Et M. Henrad de parler de souplesse de l'autobus, d'adaptabilité, de confort, de qualité... Mais pas de parcours ni d'horaires, ni de fréquences. La restructuration n'est que pour mai 1984 mais...

Mais on sait déjà, cependant, que des arrêts omnibus supprimés ne seront pas repris par la S.N.C.V. C'est le cas de La Chaussée, entre Nivelles et Charleroi; de Hermalle-sous-Huy et de Java, entre Liège et Namur; de Dampremy, de Bois-Noël, de Ransart et de Wangenies, entre Charleroi et Ottignies... Quant à Bertrix-Virton, dont la ligne omnibus actuelle est supprimée, la S.N.C.V. renforcera « éventuellement » les lignes de bus existantes.

Sur toutes ces nouvelles lignes S.N.C.V., la vitesse commerciale, qui est pourtant un critère important des décisions de la S.N.C.B., va descendre d'un grand bond. Celle d'un bus n'est en effet en rien comparable à celle d'un train. Même un omnibus fait plus de 50 km/h de moyenne (55 km/h pour le Namur-Jemelle, 54 km/h pour le Dinant-Givet actuels). Aucun bus ne peut y arriver, même en supprimant des arrêts.

Remplacer l'omnibus par des autobus, c'est enlever à beaucoup de petits centres l'agrément de liaisons ferroviaires relativement rapides (plus, en tout cas, que par bus) et confortables. C'est surtout faire endosser aux zones rurales, déjà fameusement touchées, tout le poids des économies de la S.N.C.B. Il suffit pour cela de regarder consciencieusement la carte du futur réseau pensé par la S.N.C.B.

C'est, pour les zones rurales, la grande réclame du

4% du réseau voyageurs supprimé : bientôt le temps de l'archéologie ferroviaire ?

C'est le moment de parler chiffres. Car le plan de restructuration de la S.N.C.B. n'a qu'un seul but : gagner de l'argent. Soit en économisant, soit en attirant de nouveaux clients. La S.N.C.B. y réussira-t-elle ? Sans doute. Mais elle seule : des dépenses seront dirigées vers d'autres budgets. Globalement, en tout cas, les comptes ne sont pas faits...

C'est le mot moins qui est le maître achat de l'évaluation économique que fait la S.N.C.B. de son plan, qui permettra d'entraîner moins de frais d'entretien, moins d'amortissements, moins de consommation d'énergie, moins de personnel, moins de matériel, moins de frais d'éclairage...

Par contre, la S.N.C.B. parle plus quand elle envisage l'évolution des recettes : l'augmentation de la vitesse commerciale, le « cadencement » généralisé, la simplicité accrue du voyage attireront une clientèle supplémentaire de 8 à 9 %, ce qui augmentera les recettes de 750 millions de francs.

Résumons-nous : économies et recettes supplémentaires feront gagner à la S.N.C.B. 4,35 milliards de francs par an. Mais pas tout de suite, bien sûr : vers les années 1990. En 1984, ce ne sera que 800 millions.

Audacieux ?

Une grande victoire ? Pas si sûr ! Premier écueil : la S.N.C.B. ne survalue-t-elle pas ses possibilités de recettes supplémentaires ? Pour démontrer la vogue certaine du concept intercity ou interrégional, elle brandit l'augmentation de la clientèle, d'une moyenne de 20 à 30 %, sur les lignes, déjà testées, de Courtrai-Bruges, Gand-Anvers et Anvers-Mol. Mais, sur ces lignes, on a augmenté la vitesse et les fréquences. Pourra-t-on faire de même sur d'autres, déjà actuellement saturées ?

— Ce n'est pas possible, répond M. Flachet, directeur-général de la S.N.C.B. Mais on espère attirer la clientèle par la régularité, la cadence de ces lignes.

Autre question : n'attirerait-on pas plutôt le public en diminuant le prix du train ? On l'a fait en Suède où le public emploie maintenant régulièrement ce moyen de transport. Contrairement à ce que l'on pense, l'expérience suédoise coûte de l'argent, même si elle est un succès, répond M. Flachet. Mais nos tarifs sont plus favorables que dans les autres pays de la C.E.E. sauf l'Italie. Il est difficile d'encre les baisser. Nous allons cependant étudier cette possibilité pour les clients des heures creuses.

Enfin, tout l'effort se fait sur le réseau interville. Pour les trains des navetteurs et les internationaux, c'est le statu quo. Leurs clients forment cependant 65 à 70 % de la clientèle. N'est-il pas audacieux d'escompter une augmentation de 8 à 9 % de la clientèle quand on n'agit que sur 30 à 35 % du réseau ? D'autant plus qu'un nombre appréciable d'utilisateurs actuels des trains omnibus n'emprunteront plus le chemin de fer, avec la suppression de 288 arrêts.

Question de portefeuille

Quant aux économies, elles n'existent que pour la S.N.C.B.

Celle-ci gagnera peut-être 4,5 milliards annuellement, dans 8 à 10 ans. Mais sur le dos de qui ? La S.N.C.B. abandonne une grande partie de sa desserte régionale à la S.N.C.V. de la remplacer. Pour cela, les vicinaux devront acquérir 120 bus. Une facture à présenter à qui ? Pas à nous, dit la S.N.C.V., souriante, au ministère des Communications. Comme si ce n'était pas le même portefeuille.

Chaque année, la S.N.C.V. déboursera aussi 450 millions en frais d'exploitation de ces nouvelles lignes. Même si la plupart d'entre elles seront affermées à des loueurs, rejoignant ainsi les 40 % de lignes S.N.C.V. déjà assurées par le privé. La route ouverte vers la privatisation du transport public.

Nouveaux bus, donc nouveaux entrepôts. Et des auteurs pour assurer la coupure des correspondances trains-bus. Et radios pour équiper les véhicules. Et nouveaux abribus pour les passagers. Dont coût ? Pas de réponse chiffrée. Mais la S.N.C.V. prévoit que les investissements seront supportés par les Communica-

tion. L'abandon des trains de la S.N.C.V. vous aurez remarqué le coût des besoins de personnel. La S.N.C.V. se passera en effet de 1.250 agents par an. Pas de préavis, non-remplacements. Mais a-t-on calculé le coût de ces 1.250 non-emplois, tous ou presque en Wallonie d'ailleurs ?

On abandonne donc en partie les trains en faveur des bus. Mais les trains sont construits en Belgique, les bus n'y sont que carrossés : les moteurs sont achetés à l'étranger. Perte pour nos industries.

Le droit à la mobilité

Non vraiment, ce plan de restructuration ne montre pas une politique intégrée des transports en commun. Pas d'analyse globale, pas d'études des demandes de transports, flou autour des véritables économies. Et recours permanent au refrain : ces dépenses nécessaires ne sont pas pour notre budget. Comme si tous les budgets ne se rejoignaient pas. La politique des petits paquets...

Exemple. On va construire des parkings autour des gares, tandis qu'on abandonne de nombreuses dessertes omnibus. Conséquence : accroissement du trafic automobile.

Ça ne coûte rien aux sociétés de transport ? Sans doute. Mais ça coûte. Ailleurs, partout. On n'a jamais, en Belgique, additionné tout ce que coûte la voiture. Parce que tout est disséminé dans différents budgets : Travaux publics, provinces, communes, gendarmerie, police, Communications, Finances, Affaires sociales...

Les charges, assurées par le budget des Communications, des transports en commun (S.N.C.B., S.N.C.V., les S.T.I.) atteignent 40 milliards par an en frais d'exploitation et une centaine de milliards en investissements. Mais Touring-Secours évalue à 90 milliards pour 1982 l'ensemble des charges d'intérêts pour la totalité des emprunts pour les routes et autoroutes et des charges des programmes réalisés en cours d'année. Un chiffre auquel il faut ajouter le coût des routes communales et provinciales et tous les coûts indirects de la voiture (signalisation, police de la route, contrôle techniques, etc.). Ce n'est évidemment pas le transport public qui coûte le plus...

Quand M. De Croo, ministre des Communications, dit qu'il faut faire des économies, tout le monde ne peut qu'être d'accord. Mais alors en faire partout, et pas seulement sur le dos des transportés en commun. Parce que ce qui est en jeu, c'est le droit à la mobilité.

En 1977, 559 km de voies ferrées fonctionnaient en Belgique. Le réseau n'a ensuite cessé de s'étendre. Mais, depuis 1945, par touches successives, on a démantelé le chemin de fer belge. Le plan de la S.N.C.B. supprime 4 % du réseau voyageur. Arrêtera-t-on bientôt dans le temps de l'archéologie ferroviaire ?

J.-C. VAN TROYEN.

Extraits du journal "Le Soir",
11, 16 et 17/3/83

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Modifications au réseau de la SNCB

- *Sur la ligne 35 Aarschot - Hasselt, la vitesse de référence passe de 90 à 140 km/h.
- *Depuis le 6/10/82, les points d'arrêt Simonis et Bockstael remplacent Laeken.
- *Au 1/1/1983 (note du 24/11/82, circ. du 5/12/82) :
 - la ligne 268 Monceau-Fontaine - Monceau-Usines est supprimée
 - la ligne 268A Monceau-Usines - raccordement Tilmétal 2 devient 268.
- *La section La Louvière (Sud) - Piéton de la ligne 112, fermée à tout trafic depuis fin septembre 1981 afin d'accélérer les travaux de modernisation et d'électrification, a été réouverte le 9 janvier 1983. A la même date, la gare de Mariemont a fait place au nouveau point d'arrêt de HAINE ST PIERRE.
- *Nouvelles abréviations télégraphiques de gares (au 5/1/83) :
 - FBCK : Bruxelles Chapelle
 - FBCO : Bruxelles Congrès
 - FBL : Bockstael
 - FBSM : Bruxelles Schuman

P. Lemja

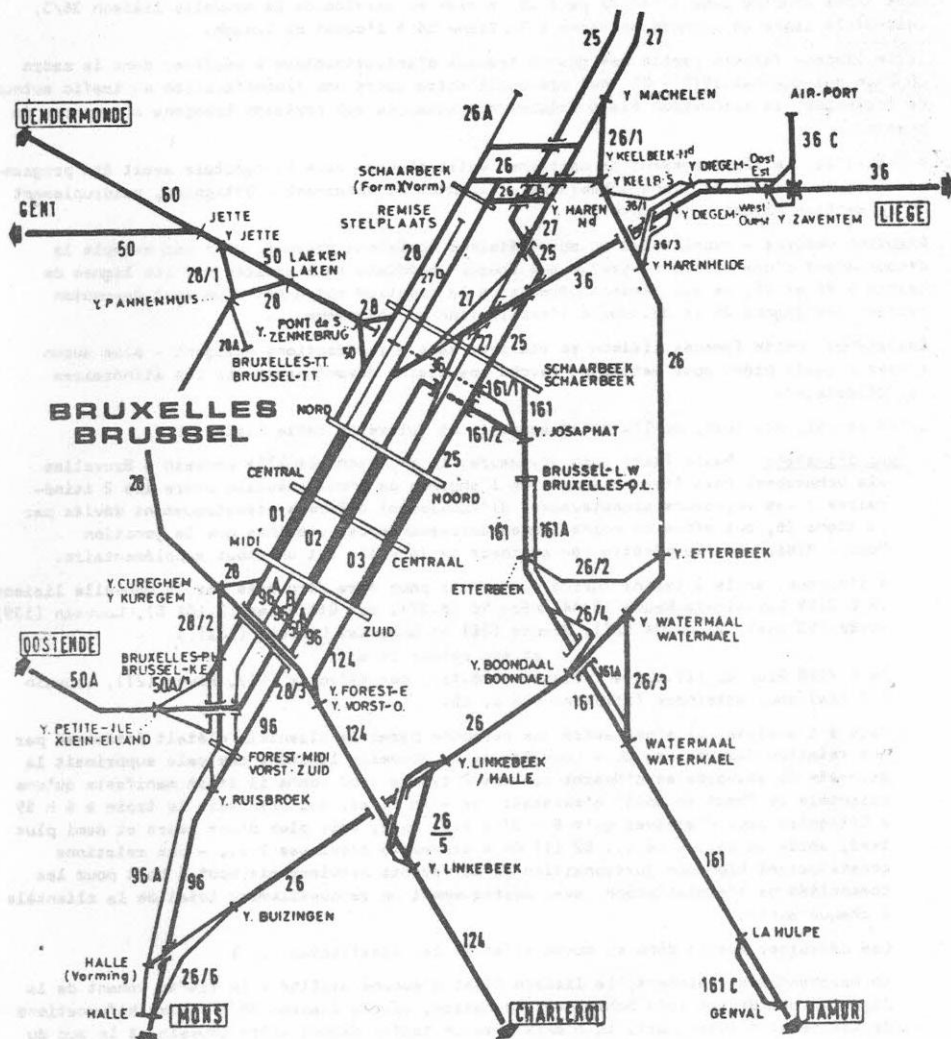
Ligne 106

On aura tout vu !

Suite aux mesures de restriction décidées à la SNCB, 12 des 15 trains ont donc été supprimés, les jours ouvrables, malgré une assez bonne fréquentation de plusieurs d'entre eux (voir Trans-Fer n°23). Nous nous sommes alors demandé dans quel souci d'économie le train 5257 Ecaussinnes - Tubize - Braine-le-Comte remonte de Braine à Tubize à vide et continue à y assurer le train 5208 de 8h20, malgré le nombre très restreint de voyageurs (4 à 5) durant ces dernières années. On se demandera d'autant plus pourquoi l'ex-train 5267, quittant actuellement Ecaussinnes-Carières vers 17h20, ne prend plus de voyageurs, et ne figure donc plus à l'horaire, puisqu'il continue à circuler - avec un chef-garde! - via la ligne 106 afin d'assurer à Tubize le départ de 18h16 (train 5218).

On remarquera encore que bien après le 23 mai 1982, probablement dans le même but d'économie, la SNCB a exécuté allègrement divers travaux d'entretien à cette ligne 106 de toute façon condamnée : renforcement du ballast, révision de la signalisation lumineuse aux P.N., etc. A quand l'électrification au-delà du Km.5 à Oisquerco??

P.J.



L 36/3 : UNE LIAISON POUR TRAINS FANTÔMES ?

Nous avons annoncé dans Tf n° 25 page 19 la mise en service de la nouvelle liaison 36/3, reliant la ligne 26 au nord de Haren à la ligne 36 à l'ouest de Diagem.

Cette liaison faisait partie des grands travaux d'infrastructure à réaliser dans le cadre du plan quinquennal 1979 - 85, qui prévoyait entre autre une fluidification du trafic autour de Bruxelles, la saturation étant fréquemment atteinte sur certains tronçons aux heures de pointe.

A cet effet, le réaménagement de certaines voies d'accès vers la capitale avait été programmé : triplement des sections Schaerbeek - Zaventem et Watermael - Ottignies, quadruplement de la section Forest - Hal, etc ...

D'autres mesures - excellentes en soi - étaient également prévues, dont par exemple le détournement d'une partie du trafic aux abords immédiats de Bruxelles par les lignes de ceinture 26 et 28, ce qui rendait nécessaire la création notamment d'un saut-de-mouton reliant les lignes 26 et 36. Voilà l'explication du phénomène ...

Entretemps, cette fameuse liaison se réalisa, mais - restrictions obligent - plus aucun crédit n'était prévu pour mettre en marche les trains devant parcourir les itinéraires de "délestage".

Qu'en est-il, dès lors, de l'utilité actuelle et future de cette liaison ?

- Four l'instant : Nulle (sic) : en voyageurs, la relation actuelle Louvain - Bruxelles via Schaerbeek doit être maintenue en l'absence de choix possible entre les 2 itinéraires : les voyageurs accepteraient difficilement d'être systématiquement déviés par la ligne 26, qui offre de moins bonnes correspondances urbaines que la jonction Nord - Midi, dont la pénétration au coeur de la ville est un atout supplémentaire.

A l'époque, seuls 2 trains furent pressentis pour être détournés par la nouvelle liaison : le E 2199 Louvain-la-Neuve (6.44) → Bru Nd (8.37), par Ottignies (1.161 D), Louvain (139), Hever (53 bis), Vilvorde (27), Mérode (26) et Quartier Léopold (161) !

et son retour le soir,

le E 2198 Bru. QL (17.29) → Tirlemont (18.41), par Vilvorde (26), Hever (27), Louvain (53 bis) pour atteindre Tirlemont via l. 36.

Mais à l'analyse, il s'est avéré que personne parmi la clientèle n'était intéressé par une relation directe Bru.QL - Louvain via la nouvelle liaison, car cela supprimait la desserte de Vilvorde et d'Haecht par ces 2 trains : or comme il était manifeste qu'une clientèle de "bout en bout" n'existait pas - en effet, qui prendrait le train à 6 h 59 à Ottignies pour n'arriver qu'à 8 h 37 à Bru. Nord, soit plus d'une heure et demi plus tard, après un rallye de ... 82 (!) Km à travers 3 provinces ? ... - ces relations constituaient bien une juxtaposition de différents services mis bout à bout pour les commodités de l'exploitation, avec pratiquement un renouvellement total de la clientèle à chaque arrêt.

Les détourner aurait donc eu comme effet de les désaffecter ... !

En marchandises également, la liaison n'est d'aucune utilité : le trafic venant de la ligne 36 est dirigé vers Schaerbeek Formation, via la liaison 36/1 et les bifurcations de Keelbeek; d'autre part, il n'existe aucun trafic direct entre Louvain et le sud du pays qui aurait pu transiter par la nouvelle liaison et la ligne 26; ici non plus aucune utilisation possible, même sporadique.

- Dans le futur (c-à-d pas avant mai 87, lors de la réalisation complète du plan de restructuration)

Une nouvelle liaison omnibus serait prévue entre Braine l'Alleud et Louvain (sic) via St-Job et Mérode. A ce moment, des trains utiliseraient enfin cette fameuse liaison.

A condition que cette nouvelle relation voit le jour !...

Mais d'ici là, qu'est-ce qu'on pourrait bien y faire passer ? ...

Toute suggestion - intelligente - serait le bienvenu!

Travaux sur la ligne 38 Liège - Battice - Montzen

Nous avons appris par Entrevoyes n° 60 que des travaux d'entretien étaient en cours depuis le 18/10/82 sur la section hors service Battice - Montzen de cette ligne.

Notre membre R. Radermecker est allé inspecter ce tronçon et il a observé ce qui suit : les travaux d'entretien ont lieu plus particulièrement sur le tronçon hors service Battice-Aubel. De nombreuses traverses ont été remplacées surtout dans le secteur de Thimister, et de nombreux tirefonds et éclisses ont été renouvelés. Fin décembre, les travaux étaient arrivés à mi-chemin entre Thimister (EK 26118) et le fort de Battice. Les vieilles traverses sont empilées à la gare de Thimister et à l'ancienne halte de Blockhouse.

Les travaux semblent approvisionnés par un train de travaux constitué probablement par une draine et trois wagonnets (dont le type n'a pu être déterminé).

Rappelons que la section Chênée - Battice de la ligne 38 est encore exploitée sous le régime de l'exploitation simplifiée. Par contre, de la EK 22.550 (à quelques centaines de mètres de Battice, où un butoir est implanté) à Montzen, la voie est hors service, mais maintenue en état. Outre la voie principale, on trouve sur cette section une voie d'évitement à Aubel. Seuls, les bâtiments de gare de Thimister et Hombourg sont toujours debout, de même que six maisons de garde-barrières et un PN possédant encore ses barrières roulantes, s'il faut en croire Entrevoyes. Rappelons que la ligne comportait un tunnel à Hombourg : miné pendant la guerre 40-45, il a été mis à ciel ouvert.

A propos de l'exploitation de la ligne 40 Liège-Maastricht - ... des économies SVP !

Dans sa "chasse aux économies", la SNCB devrait parfois penser à autre chose qu'à fermer des lignes ! Ainsi, des économies appréciables seraient à faire sur la ligne 40. Savez-vous que si les autorails NS qui parcourent la ligne sont conduits de bout en bout par du personnel NS, ils disposent par contre de DEUX chefs-gardes, un belge et un néerlandais, car les dispositions prises entre la SNCB et les NS interdisent aux chefs-gardes des deux administrations de travailler sur réseau étranger. Il en résulte deux contrôles de billets pour un parcours de 30 minutes (bel esprit commercial) et la présence de deux chefs-gardes sur un autorail, même si de temps en temps l'un des deux descend à Visé pour attendre le retour ... du MÊME véhicule.

La solution serait pourtant simple : écoler ce personnel au réseau étranger et prendre accord avec les NS pour équilibrer les prestations sur la ligne.

Voilà une idée à déposer dans la boîte à suggestions de la SNCB...

H.A. R.M.

Ligne 140 Charleroi - Ottignies

Le Ministre des Communications a marqué son accord pour engager les crédits nécessaires en vue de l'électrification de cette ligne, qui devrait être terminée en 1985.

L'aménagement de la ligne 96 Bruxelles-Quévy-Paris.

La ligne Bruxelles-Mons-Quévy-Feignes a été électrifiée dans les années 62-63. A l'époque, la SNCB avait presque complètement modernisé la ligne en remplaçant tous les postes de signalisation à manoeuvres mécaniques ou électriques d'anciens types, situés entre Halle et Quévy par des cabines tout relais séparés par le B.A.L.(1) avec signalisation de contre-sens.

Tous les PN de la ligne avaient été automatisés, tout au moins ceux qui n'avaient pu être remplacés par des ouvrages d'art.

Sur la section Halle-Braine le Comte, longue de 17 Km, parcourue par les trains de Mons, La Louvière et Manage, il subsistait encore un PN automatique. Il était situé à Stéhoux entre Tubize et Hennuyères en rampe de 6 mm par mètre dans le sens indiqué. En cas de dérangement, les trains de marchandises à fortes charges, obligés de s'arrêter devant le signal de protection du PN 29 éprouvaient parfois des difficultés car le franchissement du PN dérangé ne pouvait se faire qu'à la vitesse de 5 Km/h en application de la réglementation en vigueur à la SNCB.

Ce seul PN est à présent rayé de la carte ferroviaire. Nous n'en parlerions pas si les travaux de suppression n'avaient requis l'utilisation d'une technique spéciale, celle du pont-tube préfabriqué en béton armé mis en place par poussage à travers le talus. C'est la deuxième fois que ce procédé était utilisé dans les provinces francophones du pays.

Cette méthode se justifiait par l'intensité des circulations sur la section intéressée : 350 trains de toutes catégories réguliers en 24 heures sans compter les parcours facultatifs et extraordinaires. Il n'était pas possible de suspendre le service des trains à Stéhoux pour construire le couloir sous-voies selon la méthode classique qui aurait provoqué d'importants retards pour déviations par Erquelinnes Jeumont des 24 trains internationaux reliant Paris et Bruxelles. Il fallait donc innover.

Le pont-tube fut construit en un seul bloc à côté de la plate-forme des voies. Il fut mis en place et poussé à l'aide de vérins à son emplacement définitif : l'ouvrage a une longueur totale de 28m80, une hauteur de 7 mètres et une largeur de 12m30. Le pont glissant sur le terrain naturel permettait une progression à la vitesse moyenne de 40 cm-heure. Côté plate-forme des voies, la partie préfabriquée du pont-tube est prolongée par des parois latérales triangulaires prévenant la poussée des terres. La voûte supérieure du pont-tube se situe à 0,80 mètres du tablier des voies principales parcourues à la vitesse de 140Km/h. Durant l'opération de pousse - 37 heures consécutives - l'enlèvement des terres à l'intérieur de la partie préfabriquée nécessita l'utilisation d'excavatrices et d'une chargeuse. Un ralentissement à 30 Km/h fut imposé durant quinze jours pour le franchissement du chantier par les trains. Le peaufinage du travail se prolongea jusqu'en janvier (aménagement des routes d'accès).

L'an dernier, un PN à Neufvilles fut remplacé par un ouvrage d'art. Un autre le sera à court terme en gare de Quévy en direction de Feignies et un troisième sera également supprimé à Ruisbroek par glissement, entre Halle et Bruxelles-Midi.

A Bruxelles-Midi

La cabine 2 de Bruxelles-Midi qui commande l'imposant complexe des 21 voies vers le sud et l'ouest du pays date de 1947.

Il s'agit d'une cabine électrique -type ACEC- avec manettes uniques pour la commande simultanée des aiguillages, itinéraires et signaux.

(1) B.A.L. Block automatique lumineux.

Des travaux sont en cours pour la mise en service d'une cabine unique, dans un bâtiment voisin, du type tout relais qui absorbera les cinq cabines de signalisation du noeud du Midi avec une "première" sur le réseau B : l'installation d'un système d'informatique avec ordinateur qui permettra un choix sélectif des itinéraires pour la réception ou l'expédition des trains. Il tiendra compte de la situation réelle des trains en campagne et de leurs retards éventuels. La mise en service partielle du nouveau poste tout relais prévue pour 1984 ira de pair avec le renouvellement en gare des appareils d'affichage sur les quais et dans les salles d'attente en vue d'améliorer l'information des voyageurs.

G. Finet.

Ligne 150 : Taminés - Dinant

Du nouveau!

Cette ligne est actuellement à exploitation simplifiée de Taminés à Aisemont, hors service de Aisemont à Haut-le-Wastia, et à exploitation simplifiée de Haut-le-Wastia à la bifurcation d'Anhée, mais la section Warnant - Haut-le-Wastia, desservant les Carrières et Fours à Chau de Haut-le-Wastia, n'est plus utilisée depuis plusieurs années déjà. Or, depuis plusieurs mois il y règne une activité fébrile. Le heurtoir placé en pleine voie en amont du tunnel de Haut-le-Wastia a été démonté, une fois de plus, débloquent ainsi la section hors service, et d'importants travaux sont entrepris tout au long de la ligne : remplacement d'un nombre impressionnant de traverses par du matériel de récupération, et rajoute de pierres de ballast en de nombreux endroits. Ces travaux sont d'une envergure que cette ligne n'a plus connu depuis la suppression du service voyageurs en août 1962, si l'on excepte le démontage de la seconde voie et des installations accessoires, fin 1969.

Tout ceci contraste singulièrement avec la rigoureuse politique de mise à sec des lignes à exploitation simplifiée, à moins que les sections hors service ne soient pas concernées - détour d'idées à la SNCB qui ne nous étonnerait pas tellement. Notons cependant que les sections Ermeton-sur-Biert - Aisemont et Ermeton-sur-Biert - Florennes (Central) (ligne 136A) ne semblent pas concernées par ces travaux. Ceux-ci se limiteraient donc à la seule section de la Mollignée, c'est-à-dire Warnant - Ermeton-sur-Biert, longue de 12 km. Se peut-il qu'il y ait dès lors un rapport entre ces travaux et les projets de remise en service touristique évoqués antérieurement (voir Trans-Fer n°22)?
Affaire à suivre.

P.J.

Ligne 127 Landen - Statte

Entre-Voies n°59 signale que le 18 octobre dernier, un train a roulé sur la section Moha-Hannut de cette ligne pour la dernière fois. Cette section n'était plus parcourue depuis un certain temps suite au mauvais état de la voie. Le 18/10/82, une locomotive diesel type 82 est partie de Statte vers 7h15 pour aller chercher environ 45 wagons garés à Braives et Hannut. Le train n'est rentré qu'à 16h. Il avait été précédé d'une brigade de la voie chargée d'examiner l'état de l'infrastructure...
Désormais, seule la section Statte - Moha de cette ligne est encore desservie régulièrement.

Travaux prévus sur la ligne 58 Gand - Beklo

Le 5/10/82, le Ministre des Communications faisait à un parlementaire la synthèse suivante :

1. L'électrification de cette ligne n'est pas prévue au plan pluriannuel de la SNCB
2. Sur la ligne 204 (rive droite du canal), on supprimera les PN 1, 2 et 3. Sur la ligne 58, le n° 14 (Afrikalaan)
3. On étudie actuellement le remplacement du Muidebrug et la suppression des PN 15, 16, 17 et 17bis
4. On projette d'augmenter la vitesse de référence de la ligne, qui passerait de 90 à 120 km/h..
5. L'aménagement d'une gare d'autobus à Eeklo est terminé.

Planning de l'électrification des lignes 108 et 112

Au mois d'octobre dernier, le Ministre des Communications prévoyait le planning suivant (en réponse à un parlementaire) :

- ligne 108 Tronçon La Louvière-Binche : ouverture le 29 Mai 1983
- ligne 112 : tronçon La Louvière-Piéton : ouverture le 29 Mai 1983
tronçon Piéton - Marchienne (en partie sur site neuf - NDLR) : fin 1983

Ligne 123

Services du week-end (suite)

La manifestation du 29 mai 1982 en gare d'Enghien (voir Trans-Fer n°23) n'a pas tardé à porter ses fruits : la SNCB a bien dû s'incliner devant l'implacable logique des manifestants, mais bien à contrecœur. Ainsi, plusieurs trains de matinée de la ligne 122 sont maintenant prolongés de Geraardsbergen à Enghien, les samedi et dimanche. Par contre, aucune amélioration l'après-midi, ni en soirée : le service hybride par TA est maintenu et les trains de la ligne 122 continuent donc à poireauter en gare de Geraardsbergen, où leur personnel est payé pour ne rien faire pendant plus d'une heure!

Le résultat final est un service-minimum, établi par un jeu de bouts de ficelles: 8 aller-retour le samedi, 6-7 aller-retour le dimanche; plus ou moins cadencé du matin au début de l'après-midi, irrégulier l'après-midi et en soirée. De plus, il est difficile d'assurer, dans les circonstances actuelles, de bonnes correspondances, simultanément à Geraardsbergen (vers Denderleeuw, ligne 90) et à Enghien (vers Bruxelles, ligne 94) : si la correspondance est établie dans des limites raisonnables (3 à 15 minutes) à une extrémité, le temps d'attente est généralement trop long (20 minutes à... plus d'une heure) à l'autre extrémité, selon le moment de la journée. Un tel service n'attirera certainement pas les foules. Et dire que la ligne 123 Geraardsbergen - Enghien est destinée à faire partie du futur réseau IR !

P.J.

Ligne 155 Virton-St-Mard - Lamorteau

Saviez-vous qu'un seul train de voyageurs emprunte, une fois par an cette ligne en principe réservée aux échanges marchandises internationales entre la Belgique et la France ? Il s'agit d'un train spécial de pèlerinages, en direction de Lourdes (parfois dédoublé).

P.G.

Ligne 48 Walmes-St-Vith

St-Vith, fermé désormais à tout trafic ferré, a tout de même reçu une visite ferroviaire récemment. Il s'agit de 4 wagons de service acheminés de Verviers (Est) à St-Vith via Trois-Ponts et Walmes, destinés au démontage du pont à peser qui se trouvait en gare de St-Vith. L'aller a eu lieu le 10/1/83 et le retour le 17 du même mois.

Ligne 126 Statte-Ciney

A la date du 1/9/1982, le tronçon Ciney - Hamois-en-Condroy de cette ligne est hors service de la BK 66.882 à la BK 73.650 (soit à l'entrée de la gare de Ciney).

La situation actuelle de cette ligne est donc la suivante :

Statte - Manchin : marchandises

Modave - Clavier : hors service depuis 1955

Clavier - Hamois : hors service depuis 1973

Hamois - BK 73.650 (entrée de Ciney) : hors service au 1/9/82

Ligne 140 tronçon Faux-Fleurus & 147 tronçon Fleurus - Sombreffe

Initialement, ces deux lignes coexistaient parallèlement depuis la sortie de Fleurus jusqu'à 1 km environ au sud de Ligny. Depuis le 24.10.1982, un nouveau raccordement est établi entre la ligne 140 et la ligne 147, voie B. Ceci établit un report de la bifurcation ligne 140/147 à 1 km au sud de Ligny. La voie B de la ligne 147 est corollairement supprimée entre cette nouvelle bifurcation et l'entrée de Fleurus.

Ligne 156 Mariembourg - Momignies (frontière)

Un renouvellement de rails et traverses a été effectué entre le 3 novembre et le 17 décembre 1982 (six semaines durant, ce qui est une indication de l'importance de ce travail) entre Mariembourg (BK 30.410) et la frontière française à Momignies (BK 0.000).

Ligne 34 - Mise à 4 voies de Liège (Palais)

Les travaux que nous avons annoncés pour l'été dernier et qui avaient dû être reportés suite au retard des travaux de la STIL ont débuté le 26 février 1983. Pour rappel, il s'agit de mettre quatre voies à quai à Liège (Palais). La succession des travaux est la suivante :

- 26/2 : raccourcissement des quais
- 27/2 : raccordement de la nouvelle voie I côté Herstal
- 28/2 : raccordement de la nouvelle voie IV côté Herstal
- du 28/2 au 27/3 : circulation à DROITE entre Liège Palais et Herstal
- du 25/3 soir au 28/3 matin : interruption totale du trafic pour raccordement côté Liège Guillemins.
- à partir du 28/3, utilisation des voies I et IV, les voies II et III étant hors service.

Perspectives de réouverture de lignes ferrées

Le 26 octobre 1982, le Ministre des Communications a fait le point sur ce dossier à la demande d'un parlementaire dans le bulletin des questions et réponses de la Chambre :

1. Lignes 134 Mariembourg - Couvin et 136 Walcourt - Florennes
L'analyse coûts-avantages de ces lignes fait ressortir un résultat négatif pour Walcourt - Florennes mais positif pour Mariembourg - Couvin. Les travaux nécessaires pour rouvrir cette section sont programmés et sont estimés être terminés pour 1984.
2. Ligne 21 avec prolongement nouveau Genk-As-Maasmechalen
L'étude faite en ce qui concerne les coûts et avantages montre que, moyennant des investissements importants au préalable, cette relation peut être justifiée d'un point de vue socio-économique. Les services de l'aménagement du territoire ont été invités à établir le nouveau tracé sur le plan de secteur.
3. Ligne 20 Hasselt - Maastricht
La réouverture de cette ligne doit être étudiée dans le cadre d'une relation nouvelle entre Anvers et l'Allemagne. Cette étude est en cours au sein d'un groupe de travail international NS-DB-SNCB
4. Ligne 56 Dendermonde - Hamme
Étudiée à la demande de la commission régionale de Flandre Orientale, la réouverture de cette ligne n'est pas possible, le rapport coûts-avantages s'étant révélé négatif.
5. Ligne 141 Manage-Nivelles-Ottignies
Les coûts de réouverture dépasseraient de très loin les éventuels bénéfices attendus d'une telle réouverture. Il n'a donc pas été estimé utile d'approfondir cette étude.
6. Lignes 107 Haine-St-Pierre-Houdeng-Ecaussinnes, 55 Gand-Zelzate, 29 Herentals - Aarschot, 115 Braine l'Alleud - Tubize, 18 Neerpelt - Houthalen : le Ministre estime qu'il est déjà établi, dans tous ces cas, que le rapport entre les coûts et les avantages sera peut-être encore plus négatif. Il estime inutile de faire, pour l'instant, des études concernant ces dossiers...

Ligne 94 Bruxelles - Tournai

Le 23 novembre 1982, le Ministre signalait que le nouveau tronçon de ligne prévu entre Enghien et Ath entraînerait la suppression de l'arrêt de Bassily. Un nouveau point d'arrêt est prévu à Silly, avec un parking de 220 voitures.

Lignes 50 - 60 et 28

A la suite de la mise en service de la ligne de métro n° 1A de la STIB (voir Trans-Fer n° 25), la gare SNCB de Laeken a été fermée le 5 octobre 1982 au soir. Le trafic a été reporté sur un nouveau point d'arrêt mixte train/métro à BOCKSTAELE dès le 6 octobre 1982.

Projets de restructuration à la SNCB ... suite

Le Ministre De Croo a affirmé sa volonté de :

- appliquer dès mai 1984 le nouveau service des trains Intercity - Interrégionaux et omnibus
- obtenir une harmonisation des horaires SNCB/SNCV pour trouver une solution pratique aux correspondances rail-bus
- faire étudier à tout le moins pour certains types d'abonnement une intégration tarifaire SNCB/SNCV
- terminer les études -sinon l'application- de la restructuration de toutes les cours à marchandises du pays pour mai 1983
- étudier une réorganisation du fonctionnement de SNCB-Colis basée sur 5 centres de tri localisés à Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi. Il est question d'étudier un système de transport ROUTIER direct de centre à centre pour 60 % à 80 % du trafic des colis en lieu et place de l'acheminement actuel par wagons. On pense aussi à un système de ramassage et de distribution des petits colis dans les régions rurales par les autobus de la SNCV et la Régie des Postes.

NDLR : remarquons que, en ce qui concerne le dernier point, le Ministre semble ignorer que, dans le passé, les sacs postaux étaient acheminés dans nos campagnes par le tram vicinal, puis par bus (ce mode d'acheminement existe encore dans certains cas, comme par exemple sur la ligne de bus de substitution n° 38 Liège-Battice-Verviers). Cette solution, probablement trop économique, a été au fil des temps remplacée par l'achat de camions postaux. Et pourtant, la Suisse montre l'exemple du système rationnel : tout est confié au chemin de fer ou aux cars postaux...

H. A.

Quand le Ministère des Communications songe à faire financer quelques infrastructures ferroviaires par le Marché Commun...

A un parlementaire qui demandait au Ministre des Communications s'il était exact que les sociétés de chemin de fer des pays de la CEE tentaient de faire financer certaines infrastructures par celle-ci, celui-ci a répondu le 23/2/82 : "les réseaux qui appartiennent à la Communauté Européenne se sont effectivement préoccupés d'établir en 1979 un inventaire récemment mis à jour des travaux réalisables à moyen terme et susceptibles de lever des goulets d'étranglement dans les relations internationales intéressant le trafic communautaire ...

La SNCB a désigné... les projets suivants : électrification de la ligne Anvers-Nerpelt-frontière Hollandaise qui fait partie intégrante de l'axe Anvers-Mönchengladbach, électrification de la ligne Visé-Kinkempois-Gouvy, qui fait partie de l'axe Maastricht-Luxembourg, électrification de la ligne Autebas-Athus-frontière française comme aboutissement à l'électrification des liaisons ports belges-Arlon-Athus-France ou Grand-Duché et aménagement de la liaison Anvers-Hasselt-Maastricht-Visé-Montzen-Aix (sic) en tant que liaison internationale nouvelle entre Anvers-Maastricht et Cologne pour le trafic voyageurs."

REORGANISATION DE LA DESSERTE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS (Suite).

Dans le trans-fer n° 24 de nov. 82, nous avons détaillé la philosophie de la réorganisation future de la desserte marchandises par "wagons complets", celle qui implique donc les cours à marchandises et les raccordements privés, par opposition aux "envois de détail", qui fera l'objet d'une étude séparée.

Voici quelques renseignements complémentaires concernant les groupes de Namur et de Gand, ainsi que le détail des modifications prévus au groupe de Liège.

A/ GROUPE DE NAMUR

Comme indiqué p. 15 du Tf n° 24, quinze cours y seraient désaffectés.

Voici quelques mots d'explications pour certaines installations du groupe :

1. Aisemont (1.150) : la cour sera désaffectée, mais les 2 raccordements privés des carrières, qui induisent un trafic non négligeable, seront maintenus.
2. Berzéée (1.111) : nonobstant le trafic très faible (0,08 wagons chargés/j), la desserte de cette cour sera maintenue, par suite de l'obligation d'y faire tête à queue pour desservir Thy-le-Château.
3. Chimay (1.156) : le maintien des installations comme "cour annexe" y est justifié par la nécessité de garder au moins UNE (!) cour à marchandises dans la région Sud-Ouest de l'Entre Sambre et Meuse ...
4. Mettet (1.150) : le trafic y est nul et la desserte déjà abandonnée actuellement. Pourtant, des remplacements de traverses ont encore eu lieu sur la ligne 150 l'année passée ... Le plan ne prévoit d'ailleurs pas la désaffectation, mais bien une "suppression provisoire de la desserte". Alors ... raisons stratégiques ?
5. Seloignes (1.156) : la suppression de cette installation n'est pas encore décidée. On voudrait bien reporter le trafic à Chimay, mais la clientèle réchigne ...

Lignes ou tronçons de lignes du Groupe de Namur mises ainsi "hors-service pour les besoins SNCB".

- 111 : entre Thy-le-Château et Gourdinnes (déjà depuis le 24.8.82);
- 126 : Ciney - Hamois (déjà depuis le 11.5.82);
- 135 : Morialmé - Morialmé Bifurcation (déjà depuis le 13.10.81);
- 136A : Florennes-C - Biesmerée (déjà depuis le 13.10.81);
- 156 : entre Chimay et Momignies Frontière.

On remarquera que la restructuration est déjà fort avancée sur ce groupe ...

B/ GROUPE DE GAND

Trente-deux cours à marchandises y seront désaffectés. Pour le détail, nous vous renvoyons au Tf n° 24, p. 15.

Voici quelques précisions :

1. Blankenberge (1.51) : contrairement à la règle, le trafic y a crû fortement entre 1978 et 1980. Mais il s'agissait d'envois de rails destinés à renouveler la ligne vicinale de la côte ! Ce trafic, purement occasionnel, ne justifie pas à lui seul le maintien des installations.
2. La Panne (73) : si la cour sera fermée, cette gare continuera néanmoins à former les trains desservant Furnes et Diksmude sur le 1. 73, avec les machines rendues libres pendant la journée par le service voyageurs.
3. Gand-Rabot (58A) : Il y subsiste un certain trafic de charbons domestiques et d'eaux minérales. Mais la situation géographique de la gare - en pleine ville, enserrée entre 2 ponts-tournaents et 2 importants PN- plaide pour sa suppression, l'exploitation y étant devenue trop malsaisée. Le trafic se reporterait vers Gand-Port de mer et Saint-Pierre.
4. Kortemark et Langemark (63) resteraient néanmoins ouverts du 15 oct. au 31 déc., soit pendant la saison betteravière.

5. Le Touquet (69A) : gare-frontière, qui voit passer un très important trafic de trains complets de céréales de Gand vers Armentières. Mais lorsque le faisceau-relais de Mouscron sera électrifié, tout ce trafic sera détourné par Tourcoing ...
6. Moerbeke-W (77) : ici aussi, les installations ne seraient plus accessibles que pendant la saison betteravière, pour la desserte de la raffinerie de sucre toute proche.
7. Poelkapelle (63) : le trafic « betteraves essentiellement » sera reporté à Langemark.
8. Waregem (75) : il ne s'agirait pas ici d'une désaffectation (la cour l'est déjà depuis l'électrification en 1980 ...) mais d'une réouverture ! Mais cela permettrait de supprimer la desserte de St-Eloois - Vijve, sur la ligne en antenne n° 75B.

Lignes ou tronçons de lignes du groupe de Gand ainsi "Hors-service pour l's besoins SNCB".

- 57A : Grembergen - Hamme (déjà réalité depuis le 28.10.82);
 58A : Gand-Muide - Robot;
 63 : entre Ypres et Langemark (non compris);
 69A : entre Pont-Rouge (non compris) et Houplines (SNCF);
 73A : Tielt - Meulebeke (déjà réalité depuis le 28.10.82);
 75B : Waregem - St-Eloois - Vijve.

C/ GROUPE DE LIEGE (A noter que la 1.163 Gouvy - Libramont est incluse dans cette étude).

Cours à marchandises dont le maintien est proposé:

1. Gares-centres : Ans - Bressoux - Gouvy - Montzen - Raeren - Statte - Verviers Ouest.
2. Cours autonomes : Büllingen - Herbesthal - Poulseur - Rivage - Sourbrodt - Trois-Ponts-Visé - Waremmes - Bastogne.
3. Cours annexes (ou contractuelles) : Amay - Battice - Beyne - Bovigny - Bütgenbach - Chênée - Engis - Herstal - Kalterherberg - Lammersdorf - Liège Heut-Pré - Moha - Pepinster - Rocourt - Roetgen - Spa - Tilleur - Verviers Est - Vielsalm - Bourcy.*

Cours à marchandises dont la fermeture est proposée:

Entre (), le nbre de wagons/jour en 1981, non compris le trafic des raccordements éventuels.

Angleur (0,34), Ans Est (0), Aywaille (0,24), Bassenge (0,20), Dolhain vicinal (0,21), Eupen (1,07), Fexhe (0,06), Hannut (0,07), Huy Sud (0,13), Huy (0,02), Konzen (0,16), Liers (0,01), Losheimergraben (1,16), Malmédy (0,46), Micheroux (0,17), Monschau (0,04), St-Vith (0,88), Seraing (0,82), Trooz (0,08), Vaux s/s (0,09), Waimes (0,13), Warsage (0), Morhet* (0,15), Sibret* (0,08), Wideumont* (0,08).

*: situés dans le groupe de Namur.

Voici quelques intéressantes précisions quant à certaines suppressions :

1. Bassenge (1.24) : Les installations subsisteraient, mais seraient converties à l'avenir en raccordement privé, à l'usage exclusif du Ministre de la Défense Nationale.
2. Dolhain-Vicinal (37) : le raccordement existant n'est utilisé qu'uniquement à titre d'appoint par la RTT. Tout le trafic (bobines de câbles, etc ...) est organisé par la route. Bel exemple de coordination entre services publics ...
3. Eupen (49) : Dans le cadre de l'électrification, le réaménagement de la cour était prévu. Vu le coût, le principal client (les câbleries d'Eupen) a été prié d'opérer à Herbestal ...
4. Huy/Huy S (125 - 126) : dans un souci de rationalisation, seule la cour de Statte a été maintenue.

5. Losheimergraben (45A) : vu le mauvais état de la voie, le trafic (bois pour papeterie) a été reporté sur Büllingen.
6. St Vith (48) : ici aussi, la lente dégradation de la voie a joué un rôle prépondérant. De plus, dans l'hypothèse où Malmédy était maintenue, c'est 25 km supplémentaires de ligne qu'il fallait entretenir pour la seule desserte de St Vith.
7. Trooz (37) : la suppression de la cour entraînera accessoirement l'impossibilité de recevoir encore les quelques trains annuels de pèlerins pour Banheux. La clientèle serait acheminée à Verviers central, ce qui provoquerait l'abandon de la traction diesel de ces trains. Cette particularité folklorique (HLD 55, mais aussi 59 de FKR et FNDM !) était indispensable, le faisceau de la cour n'étant pas électrifié ...

Lignes ou tronçons de lignes du Groupe de Liège mises ainsi "Hors-service pour les besoins SNCB".

45 : Trois Ponts - Waimes

45A : entre Büllingen et Losheimergraben (déjà depuis le 24.8.82)

48 : Wevercé - Waimes - St Vith (déjà depuis le 24.8.82, entre Waimes et St-Vith)

127 : entre Moha Gare Privée et Hannut (déjà depuis le 5.6.82).

Michelin 02/83.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 28 janvier 1983, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Il a examiné la réorganisation des services de marchandises par wagons complets au groupe de Charleroi et marqué son accord pour demander l'avis du Conseil Economique Régional Wallon à ce sujet.

Il a décidé de solliciter l'accord du Ministre des Communications pour l'exécution de quelques grands travaux, notamment : l'implantation de pylônes porte-antennes sur les grandes lignes, en vue de l'établissement des liaisons radio entre les trains et les installations fixes; la réfection des ouvrages d'art situés sur le tronçon Braine-le-Comte - Manage et dans la courbe de Soignies; le renouvellement des passerelles du passage supérieur sis en gare de Libramont sur la ligne Arlon - Bruxelles; la préparation d'un nouveau câble téléphonique pupinisé destiné au tronçon Leuze - Ath de la ligne Tournai- Bruxelles; l'équipement d'un poste à haute tension et d'une sous-station de signalisation dans le nouveau bâtiment des voyageurs à Tubize; des travaux de remise en état de divers bâtiments de service à Schaerbeek; le renouvellement des toitures de bâtiments à Gand St-Pierre et de l'escalier roulant du côté de la De Keyserlei, à Anvers Central; des travaux de câblage et de signalisation en vue de l'érection d'un nouveau poste de signalisation tout relais à Anvers Schijnpoort.

1/ SORTIES DE GRANDE REVISIONDe l'AC Malines (HLE + AM)

2332 - 22.9.	223 - 7.9	651 - 18.10	658 - 19.11
2249 - 5.11	646 - 16.9	268 - 26.10	235 - 26.11
2558 - 25.11	234 - 24.9	304 - 27.10 (*)	654 - 3.12
2301 - 22.12	648 - 4.10	652 - 3.11	247 - 7.12
	265 - 14.10	251 - 9.11	655 - 16.12
			240 - 22.12

(*) AM 304 : Révision accidentelle de l'une des AM Break impliquées dans la catastrophe d'Aalter (voir Trans-fer n°24 de nov. 82 page 37).

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

1805 - 13.10	8432 - FSD - 7.10	6255 - FHS - 4.11	7306 - LNC - 2.12
2613 - 14.12 (1)	7345 - LK - 15.10	5145 - LK - 10.11	8202 - FSD - 13.12
	6215 - FKR - 22.10 (2)	6234 - LK - 17.11	6228 - FKR - 21.12
	5305 - MUT - 26.10	8431 - LK - 22.11	5535 - NK - 30.12 (3)
	8269 - FNDM - 26.10	6058 - FSR - 23.11	

- (1) HLE 2613 : Rev. Acc. après la collision à Hal le 27 août (voir Tf n° 24 p. 38)
 (2) HLD 6215 équipée pour le chauffage électrique des rames (voir point 6/)
 (3) HLD 5535 paradoxalement NON équipées pour le chauffage électrique, la poursuite de la transformation de la série 55 étant arrêtée par manque de crédits !

2/ MUTATIONS

HLD 6277 (ATH) mutée à Merelbeke pour remplacement HLD 6112 à démolir prochainement.
 Date-écritures : 1er janvier 1983.

3/ MISES HORS-SERVICE - RADIATIONS

HLR 6087 - FED (constr. 1965) - suite frais de révision trop élevés (usure généralisée)
 PV de l'AC Salzinnes n° 28 du 26.10.82, approuvé par
 le Directeur M. le 6.12.82.
 Date Hors-Ecritures : 1er janvier 1983.

HLR 7212 - FNDM (constr. 1956) - suite frais de révision trop élevés (usure généralisée)
 PV de l'AC Salzinnes n° 30 du 16.11.82, approuvé par
 le Directeur M. le 6.12.82.
 Date Hors-Ecritures : 1er janvier 83.

4/ TRANSFORMATIONS

HLR 6063 → HLR 6063 X (Monceau) Atteinte par limite de révision - Date-écritures : 1.6.82
 6501 → 7501 (et mutée de Hasselt vers Anvers-Dam) - Date-écritures : 1.12.82
 6505 → 7505 (" " " " ") - Date-écritures : 1.1.83

5/ REPARTITION DE L'ENTRETIEN DU MATERIEL MOTEUR ELECTRIQUE

Des modifications par rapport à la situation reprise au Trans-fer n° 23 de juillet 82 sont intervenues le lundi 3 janvier 83, compte tenu de la fourniture des AM Break type 80 et des locos série 27, ainsi que de l'adaptation progressive des ateliers de traction diesel à l'entretien du matériel électrique.

Le matériel roulant électrique - répartition du 10/01/83

A.T.E.-A.T.D.-A.T.S./E.	LOCOMOTIVES	AUTOMOTRICES
SCHAERBEEK (A.T.D.)		010 à 049 595 à 600 951 à 958
SCHAERBEEK (A.T.S./E.)		665 à 676 731 à 782 801 à 844
OSTENDE		301 à 370 502 à 539 677 à 706
KINKEMPOIS	1801 à 1806 2701 à 2760	105 à 128 151 à 184 211 à 233 251 à 270 707 à 730
STOCKEM	2339 à 2368	234 à 250 601 à 664
HAINÉ-SAINT-PIERRE		129 à 150
HASSELT		185 à 210
RONET	2001 à 2025 2601 à 2635 2903 à 2913 2920	051 à 104
BRUXELLES-MIDI	1501 à 1505 1601 à 1608 2201 à 2225 2301 à 2338 2369 à 2383 2501 à 2514 2551 à 2558 2801 à 2803	
MERELBEKE	2226 à 2250	

- ATE Ostende assure désormais l'entretien des AM type 80 au lieu de Schaarbeek;
- ATSE Schaarbeek entretient les 52 AM type 78 et 79 (731 à 782), venant d'Ostende;
- ATSE Kinkempois - assure désormais l'entretien des HLE série 27, au lieu de Brux-Midi;
 - entretient 23 AM type 63 (211 à 233) venant de Ronet;
- ATSE Ronet entretient les 54 AM type 54 (051 à 128) venant de Kinkempois;
- ATE Brux-Midi entretient 38 HLE série 23 (2301 à 2338) venant de Ronet.

6/ UTILISATION DU MATERIEL

□ AM 80

- Une 3e rame de 6 AM 80 est entrée en service régulier le lundi 27 décembre. Il y a donc journallement 18 AM 80 qui circulent selon le roulement publié dans Trans-fer n° 23 de juillet 82.
- Depuis leur livraison, une polémique opposait le constructeur de la caisse (BN) au constructeur des bogies (Wagmen), au sujet des vibrations gênantes affectant ces engins en marche; pour y mettre fin, l'AM 301 a été équipée à titre d'essais de bogies SCHLIEREN par l'AC Malines et à effectué un parcours d'essais le lundi 29 novembre, sur Ostende et retour, accouplée aux AM 322 et 33i, aux fins de comparaison. Le verdict est tombé : Héro sur le bogie ! Affaire à suivre ...

□ AM 735

Elle a été équipée de capteurs de balises et circule depuis le 1er décembre uniquement sur les omnibus de la l. 117 entre Braine-la-Cte et Charleroi-Sd, ligne équipée à certains endroits de balises inductives expérimentales. Ce système étant appelé à supplanter le système "crocodile + MEMOR" dans le futur, nous y reviendrons prochainement.

□ HLE 15

Le service 004 de la série qui assurait 2 trains du service intérieur, à savoir les E 758 Bruges (6.34) - Schaarbeek (8.05) et E 859 Bru-Md (16.46) - Bruges (17.57) a été repris dans le nouveau roulement des HLE 27 (voir ci-dessous). Les HLE 15 n'assurent plus désormais en service intérieur que le E 776 Brux-Midi (16.18) - Liège-g (17.39)

□ HLE 27

Un nouveau roulement élargi à 18 services est entré en vigueur le 6 décembre : pointons l'utilisation "tous azimuts", comme sur les lignes 25, 75, 125, 139 et 161, par ex. Sont actuellement initiés à la desserte de ces engins, les dépôts de conducteurs d'Ostende, Merelbeke, Liège-G., Walkenraedt et Anvers Schijnpoort. Viendront ensuite Schaarbeek et Monceau, lors de l'éviction prochaine des HLE 29 (voir plus loin).

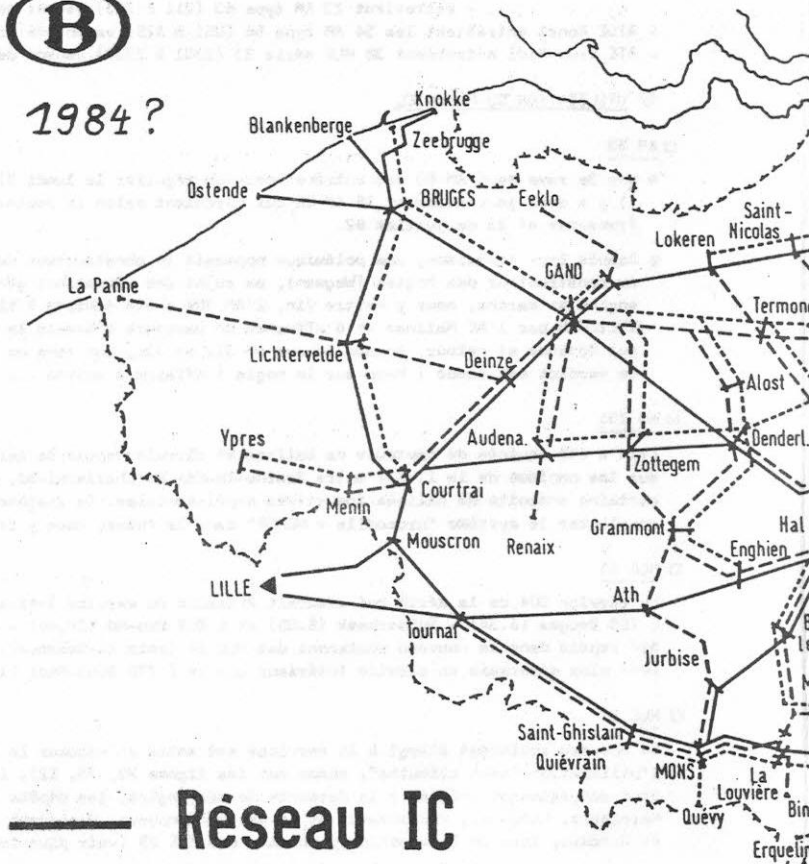
Roulement complet en N 167 (Pas les lundis, samedis ni dimanches)

N.B. Par manque de place, le roulement des autres jours n'a pas été repris.

HLE 601 - 755 FSD - FBN / ER 886 FOVR - FL / 233 Aix
 602 - 320 Aix - FSD / 717 GWK
 603 - Planton à GWK
 604 - 804 GWK - FSD / 709 FL / 435 Aix / 434 FL / Δ → FVST / 54180 LBX
 605 - ER 500 LBX - FLV / 53498 FL / X 888 Ans / Δ → Aix / 232 FL / X 432 Ans / Δ → LSL
 3146 LSL - FCR / 57480 GCR - FL
 606 - 814 FL - FSD / 59480 FKR / 69410 FSD
 607 - 69423 FR - FKR / 5882 FGSP - FSD / 55920 FR / 42175 FNZG / 2538 FN - FBMZ /
 Δ → FNND / 52902 FKR
 608 - 59200 FKR - FNND / 48911 Stoc - FED / 49908 Stoc / 42174 FNZG - LZR
 609 - 707 FSD - GWK / 810 FSD / 719 GWK
 610 - 807 GWK - FSD / 716 FL / 817 FSD

(B)

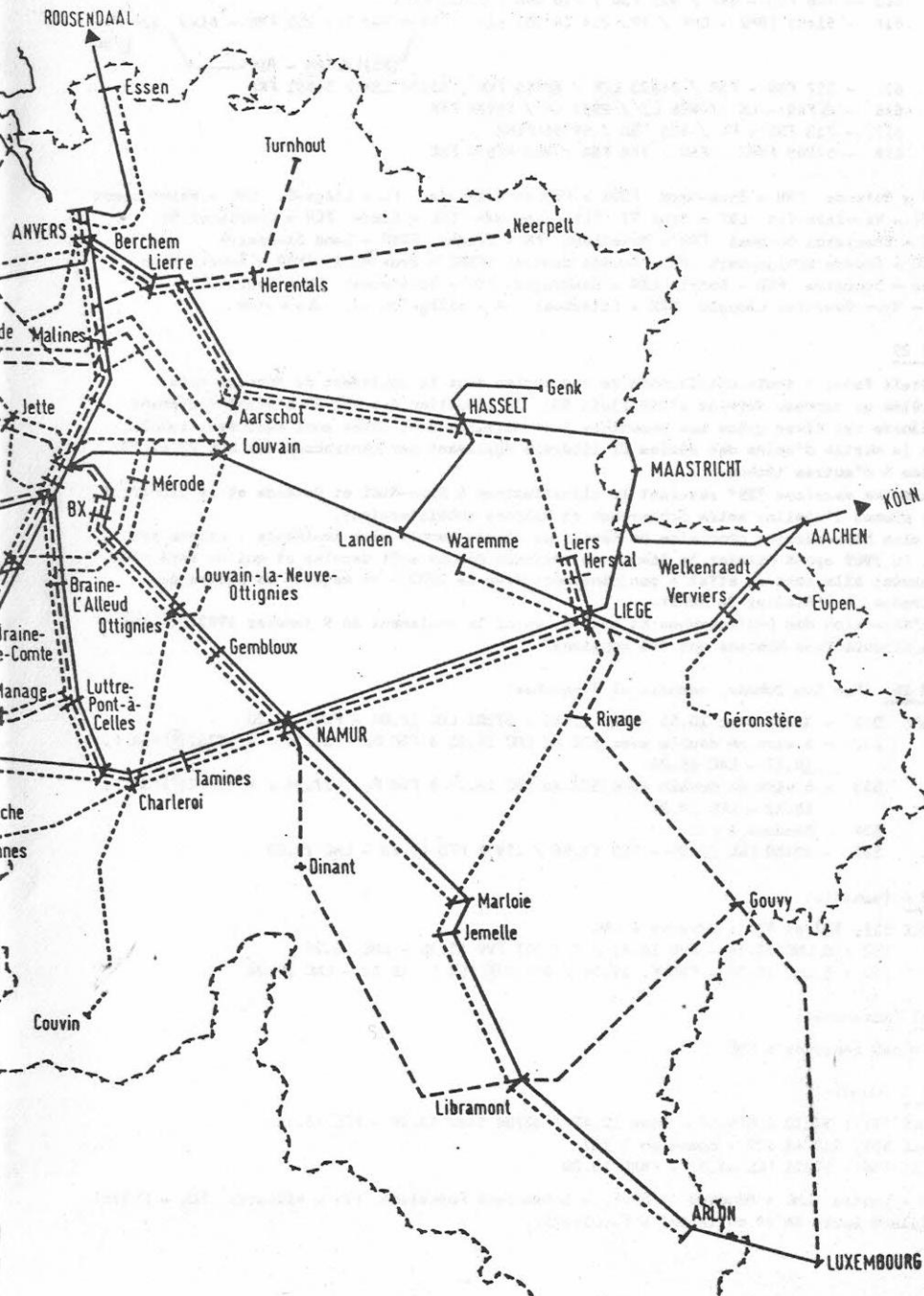
1984 ?



— Réseau IC

----- Réseau IR

..... Trains omnibus



MLE 611 - 758 FR - FSR / 859 FBN - FR / 59181 FSD - FKR / 69425 - FSD
 612 - Plenton à FSD
 613 -- 708 FSD - GWK / 811 FSD / 718 GWK / 15412 FBMZ
 614 - 51498 FBMZ - GWK / TPJ 254 (R 35) Aix - FBN → (R3): TPJ 255 FBN - Aix / 324 Aix [FSD]
 (R5): Δ FBN - Aix

615 - 757 FSD - FSR / 54923 LZR / 69465 FKR / 59180 LBX / 51991 FKR
 616 - Δ FKR - LK / 2806 LX / 2891 LK / 59994 FKR
 617 - 713 FSD - FL / 815 FSD / 59196 FBMZ
 618 - 51989 FBMZ - FSD / 756 FBN / 860 MTB - FSD

FSD = Ostende FBN = Brux-Nord FOVR = Forest voitures FL = Liège-G. GWK = Walkenraedt
 FVST = Verviers Est LBX = Brux TT FLV = Louvain LSL = Liège FCR = Charleroi Sd
 GCR = Charleroi Sd-qui FKR = Merelbeke FR = Bruges FGSP = Gand St-Pierre
 FNZG = Anvers Schijnpoort FN = Anvers central FBMZ = Brux-Midi FNND = Anvers Nord
 Stoc = Stocatra FED = Ronet LZR = Zeebrugge FSR = Schaerbeek LK = Courtrai
 LX = Brux Quartier Léopold MTB = Etterbeek X = allège du ... Δ = à vide.

□ HLE 29

C'était fatal : toute utilisation de ces engins dans le roulement de Monceau sera arrêtée au nouveau service d'été (juin 83), la situation des HLE 20 s'étant fortement améliorée cet hiver grâce aux nouvelles transmissions dont elles sont équipées, tandis que la sortie d'usine des séries 27 libérera également par contre-coup des HLE 22 et 23 aptes à d'autres tâches.

Seuls les services "29" assurant la climatisation à Brux-Midi et Ostende et le transfert des pièces d'atelier entre Schaerbeek et Malines subsisteraient.

La mise hors-service prochaine de certaines unités semble même imminente : citons par ex. la 2909 ayant atteint la limite de révision depuis août dernier et qui ne sera plus réparée; elle sert en effet - conjointement avec la 2903 - de magasin de pièces de rechange, à l'Atelier de Ronet.

À l'attention des photographes et autres, voici le roulement au 9 janvier 1983; seules les circulations diurnes ont été reprises.

● N 167 (Pas les Lundis, samedis et dimanches)

HLE 531 - 32805 Stoc 10.55 - FLU 13.46 / 57201 LNC 18.04 - FNND 20.26
 532 - à vide en double avec 533 de LNC 16.25 à FSR F. 17.34 / X 47762 (F) FSR F.
 18.12 - LNC 19.24
 533 - à vide en double avec 532 de LNC 16.25 à FSR F. 17.34 / X 47762 (F) FSR F.
 18.12 - LNC 19.24
 534 - Réserve à LNC
 535 - 38450 LNC 12.05 - FED 12.56 / 47972 FED 17.10 - LNC 16.08

● R 6 (samedis)

HLE 531, 533 et 535 : réserve à LNC
 532 : Δ LNC 13.36 - FVV 14.41 / X 32717 FVV 15.10 - LNC 16.28
 534 : Δ LNC 16.20 - FSR F. 17.34 / 47762 (F) FSR F. 18.12 - LNC 19.24

● R7 (dimanches)

Toutes réserves à LNC

● R 1 (Lundis)

HLE 531 : 37210 GCR 9.58 - Stoc 12.47 / 32704 Stoc 13.28 - FCL 16.14
 HLE 532, 533 et 535 : comme en N 167
 HLE 534 : 57211 FCL 16.32 - FNND 19.20

FLU = Luttre LNC = Monceau FSR F. = Schaerbeek Formation FVV = Vilvorde FCL = Châtel
 (F) (placé après le n° du train) = Facultatif.

□ HLD 6215

Comme annoncé au point 1/ de la présente rubrique, cette machine - à l'instar de la HLD 6005, voir Tf n° 22 de mai 82 - a été équipée d'un alternateur permettant la chauffe électrique des rames remorquées.

Après des essais de mise au point, elle a été incorporée dans le roulement des machines d'Alost et assure depuis le 9 janvier les trains suivants :

4428 Alost (6.25) - Brux-Nd (7.01)
 61401 Schaerbeek Form (10.11) - Ternat (10.35)
 61402 Ternat (12.07) - Schaerbeek Form (15.18)
 3843 Brux-Nd (17.57) - Courtrai (19.20)
 9670 Courtrai (20.02) - Zottegem (20.57)

et rentre ensuite à vide à Alost pour le lendemain.

Notons que provisoirement, elle ne circule pas les samedis et dimanches.

□ HLD 6005:

Précisons que cette machine de Merelbeke, qui n'a toujours pas satisfait aux essais de chauffe électrique, assure en semaine le service marchandises suivant :

- 51901 Schaerbeek F. 1.09 - Merelbeke 2.24	
- <u>RI</u> : 59903 Merelbeke 8.14 - Gand Maritime 8.30	} (les lundis)
79404 Maritime 9.30 - Gand Nord 9.53	
59922 Nord 13.38 - Merelbeke 14.25	
- <u>NI</u> : 59220 Merelbeke 6.22 - Anvers Schijnpoort 7.50	} (pas les lundis)
à vide Schijnpoort 7.58 - Anvers Nord 8.12	
52900 Nord 8.40 - Merelbeke 11.04	
- 69408 Merelbeke 16.24 - Zeebrugge 18.36	
- 41041 Zeebrugge 21.20 - Schaerbeek F. 0.15	

□ HLD 64

La déstandardisation des machines restantes de cette série de locomotives de route diesel - hydraulique (soit 6401, 03, 05 et 06 d'Asselt) est imminente; les frais d'entretien sont devenus prohibitifs, et l'effectif des machines diesel de route excédentaire par rapport aux besoins.

Elles sont encore utilisées pour quelques temps dans un roulement mixte de 2 HLD 60, 2 HLE 64 et 2 HLE 65 atteignant au départ d'Asselt, les gares de Louvain, Tongres et Eindhoven en voyageurs; Winterslag, Waterschei, Genk, Zolder, Montsen, Neerpelt et Tessenderloo en marchandises.

7/ PARTICULARITÉ.)

A noter le Z 3863 Courtrai (13.34) - Brux-Nord (14.52) assuré tous les jours en semaine par... 3 HLD série 51 en tête !

Il ne s'agit pas de proprement parler d'une triple traction (inutile d'ailleurs, vu la charge : 5 ou 6 voitures M2), mais d'un acheminement de 2 HLD sortant de l'entretien; à l'arrivée à Brux-Nord, chacune assure son propre train ...

Rixi 01/83.

Abréviations utilisées :

ZL : locomotive du ...
 HLD : locomotive diesel de route
 CTD : conducteur (traction diesel)
 Z : train remorqué en traction diesel
 E : train remorqué en traction électrique
 WL : voiture-lits

ATD : Atelier de traction diesel
 Hg : wagon marchandises
 FKR : Merelbeke
 GT : Haine-St-Pierre
 VP : voies principales
 AM : automotrice

TRAINS SPECIAUX - CIRCUATIONS EXCEPTIONNELLES

- Période d'octobre à décembre 1982 -

Mardi 5 octobre

A l'occasion de l'inauguration des prolongements vers Bockstael et Saint-Guidon de la ligne 1 du métro bruxellois, un train spécial composé de l'AM quadruple 841 achemine les invités de la nouvelle halte SIMONIS à la halte PANNENHUIS sur la ligne 28, soit ... 907 m très exactement, ou DEUX minutes de trajet! Prestige oblige, sans doute...

Samedi 16 octobre

Pour amener des amateurs hollandais venus visiter le réseau vicinal hennuyer, un train de 4 voitures 902 a circulé de Roosendaal (NL) à Trazegnies, via l. 12 - 27 - 53 bis - 139 - 140 - 124A et 112A, par Essen - Berchem - Muizen - Louvain - Ottignies - Charleroi Ouest - Marcinelle et Roux, poursuivant ensuite à vide vers La Louvière, via l. 113 et 118 par Piéton et Manage.

Le remorqueur était assuré par la HLD 5166 d'Anvers-Dam, les HLD 59 étant interdites sur la ligne 112A entre Forchies et Roux, par la présence de rails anciens de 38 kg/m sur certaines voies accessoires.

Le retour de La Louvière eut lieu via l. 108 - 106 (sic!) - 96 - 26 - 27 et 12, par Ecaussinnes, Ronquières, Hal, Schaerbeek Josaphat, Vilvorde, Malines et Berchem.

Mardi 26 et Mercredi 27 octobre

Pour promouvoir la vente des pommes belges dont la récolte fut exceptionnelle cette année, un train de promotion a sillonné la Belgique pendant ces 2 jours, avec distribution gratuite d'échantillons dans les gares visitées, soit à St-Trond, Louvain, Anvers-Central, Brux-Nord, Gand-St-Pierre et Bruges le 26; Brux-Midi, Mone, Charleroi-Sd, Namur et Liège-S. le 27.

Composition du train : 1 Fourgon (générateur basse-tension) - 1 Fourgon Eurofima - 1 voiture Trexpo - la bar-dancing SR2 - 1 M4 A - 1 M4 AD (mixte) - 1ère cl - fourgon).

Dimanche 14 novembre

A l'initiative des animateurs de l'émission "Aktie Openbaar Vervoer" de la BRT (émission hebdomadaire traitant des transports en commun), une journée "sans auto" (non obligatoire) a été organisée dans le Nord du pays, avec la collaboration des sociétés de transport (SNCB, SNCV, MIVA, MIVG, ...) qui ont renforcé leurs services, les participants recevant pour la circonstance un badge leur octroyant 50 à 75 % de réduction sur tous les transports en commun.

A Aarschot, du matériel ferroviaire divers était exposé, dont notamment une locomotive série 27, une automotrice BREAK série 03 et une voiture M4.

Vendredi 26 novembre

Circulation pour le "Kivich centrum hollandais" de l'autorail NS 20 (dit "le chameau") de Roosendaal à Terneuzen via l. 12 - 59 - 58 et 55, par Essen - Anvers Central - Gand-St-Pierre - Dampoort - Zelzate et Sas van Gent (NL).

Retour le soir par le même itinéraire.

Mardi 7 décembre

En raison de la grève intersectorielle frappant la province du Luxembourg ce jour-là, le train auto-couchettes St-Raphaël - Schaerbeek circulant normalement par la ligne 162 entre Luxembourg et Bruxelles, a été détourné par Charleville - Mézières et Givet, où il fut repris par la HLD 5203 jusqu'à Schaerbeek, par les lignes 154 et 161, via Dinant et Namur.

Il s'agissait de la première circulation d'un train auto-couchettes sur la ligne 154.

N.B. La collision du 27 août mentionnée dans le Trans-fer n° 24 de nov. 82 page 3 s'est déroulée en gare de Mal.

Lundi 25 octobre - 12 h 20 - L. 154 - Dinant - Tamponnement d'une rame voyageurs.

Au cours de l'évolution de la ZL 6536 (MLD 6072 de Ronet), celle-ci est dirigée par erreur vers la rame qu'elle vient de quitter. Le CTD s'en rendant compte trop tard, la machine heurte lourdement la rame à l'arrêt, dans laquelle plusieurs voyageurs avaient déjà pris place. Il y aura 3 blessés légers.

Mardi 2 novembre - 17 h 15 - L. 35 - Louvain - Déraillement d'un train voyageurs.

Suite à un cœur de croisement d'aiguillage cassé, le Z 2241 Louvain - Diest, composé de 3 voitures M2 remorquées par la MLD 5161 d'Hasselt, dérailla complètement à la sortie du grill. Pas de blessés. Un service de bus est établi entre Louvain et Aarschot. La remise sur rails du matériel sera terminée le 3/11 à 21 h 10.

Mardi 2 novembre - 21 h 37 - L. 37 - Liège-G. - Incident affectant un international.

Des manifestants de "Solidarność" avaient profité de l'arrêt du Nord-Express (E 233) en gare de Charleroi-Sud pour barbouiller la voiture-lits russes n° 5220 7080 321-1 d'inscriptions "Libérez BABAR", le célèbre animateur de radio-libre belge emprisonné en Pologne. A l'arrivée en gare de Liège-G., l'accompagnateur du WL russe refuse de poursuivre le voyage tant que la voiture n'est pas débarrassée de ces inscriptions. Tout palébre se révélant inutile, le WL est différé du train et expédié avec ses voyageurs (!) à l'ATD Kinkempois, où en pleine nuit, il sera lavé au car-wash, gratté et repeint en noir par le personnel de garde rappelé en toute hâte pour la circonstance... De retour à Liège, la voiture sera remise au 243 vers l'Allemagne, subissant ± 7 h de retard.

Lundi 22 novembre - 12 h 46 - L. 90 - Grammont - Déraillement d'un train marchandises.

C'est parce que se croyant dévoyé vers la L. 90 via Lessines alors que son horaire prévoyait la circulation par la L. 123 via Enghien que le CTD de l'allège du Z 59601 Merelbeke - Ronet, 27 Hg remorqués en double traction par les MLD 6070 (FKR) et 5920 (GT), opère un freinage d'urgence dans la courbe précédant la bifurcation, provoquant un mariage de butoirs entre les 4e et 5e wagons. Au démarrage, le 4e Hg dérailla d'un essieu en pleine gare, bloquant tout mouvement sur les 4 VP. Le relevage sera terminé à 15 h 45.

Mardi 23 novembre - 17 h 05 - L. 27/1 - Berchem - Déraillement d'un train marchandises.

Pour une raison non encore établie, le E 47891 Quenest - Essen composé de 38 Hg plats chargés de pierres pour Brede (NL) dérailla des 14 derniers wagons dans la courbe de raccord entre Berchem et Anvers-Est, bloquant les 4 VP à cet endroit. Le trafic marchandises est détourné par Anvers-Central avec tête-à-queue, mais uniquement pour les rames ne dépassant pas 300 m, la longueur des voies à quai en gare n'autorisant pas la réception de rames plus longues. Une voie sera rétablie le 24 à 16 h 00.

Samedi 11 décembre - 3 h 32 - L. 130 - Châtelet - Tamponnement en VP.

Alors que le Z 59600 Merelbeke - Ronet (46 Hg remorqués par MLD 5108 de Monceau) était immobilisé en VP. au signal d'entrée, il est tamponné à l'arrière par l'AM 217 assurant le E 5501 Charleroi-Sud - Tamines, qui approchait en marche à vue sur canton occupé. Le CTE repéra trop tard l'obstacle, le signal de queue du HKM étant éteint! Sous le choc, le 1er bogie de l'AM dérailla, obstruant les 2 VP. Il n'y aura pas d'obstruction du trafic, la section de la ligne entre Montignies et Châtelet comptant 4 voies de circulation. Les 2 VP. seront dégagées à 15 h 28.

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS

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

SEPTEMBRE 82

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km
1504 - 13 989.	013(50) - 9 220
1606 - 17 477	035(53) - 8 781
1802 - 18 335	076(54) - 15 779
2015 - 15 360	139(56) - 15 769
2213 - 15 132	166(62) - 15 345
2305 - 14 878	237(63) - 17 929
2502 - 18 775	266(65) - 20 867
<u>2556 - 21 712</u>	320(80) - 14 206
2612 - 14 159	531(55) - 15 497
2706 - 9 964	595(SABENA) 9 631
2802 - 4 789	623(66) - 17 200
2913 - 6 625	661(70) - 18 106
	678(73) - 15 330
N° AR/Km	727(74) - 15 588
4002 - 8 009	736(78) - 19 283
4304 - 9 995	764(79) - 15 636
4407 - 9 353	822(QUADR) - 19 092
4505 - 7 696	902(NS) - 8 435
4608 - 6 869	953(POSTE) - 9 988
4906 - 833	

N° HLD/Km	N° HLR/Km
5159 - 11 979	7001 - 2 842
5206 - 11 917	7102 - 2 717
5315 - 13 147	7212 - 2 956
5408 - 8 991	7343 - 4 753
5527 - 14 176	7405 - 3 536
5921 - 9 484	7506 - 3 647
6064 - 10 893	8062 - 2 910
6109 - 7 603	8231 - 3 855
6261 - 13 472	8313 - 1 940
6401 - 1 942	8424 - 3 055
6501 - 6 797	8511 - 2 177
	9129 - 1 204

Novembre 82

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km
1502 - 16 342	033(50) - 10 644
<u>1607 - 20 157</u>	035(53) - 7 822
1801 - 18 166	060(54) - 16 699
2007 - 19 014	131(56) - 14 249
2226 - 12 918	176(62) - 16 590
2350 - 14 759	249(63) - 16 369
2506 - 14 663	253(65) - 16 431
2551 - 18 910	302(80) - 17 670
2624 - 12 232	519(55) - 13 737
2721 - 9 080	598(SABENA) 13 426
2803 - 5 218	630(66) - 16 263
2908 - 6 116	645(70) - 14 530
	687(73) - 15 999
	707(74) - 16 476
	745(78) - 14 720
	782(79) - 14 492
	821(QUADR) - 20 039
	901(NS) - 8 541
	951(POSTE) - 6 258

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km
1504 - 16 463	013(50) - 9 427
1603 - 22 937	047(53) - 8 625
1803 - 20 044	073(54) - 16 695
2016 - 19 825	146(56) - 15 432
2212 - 15 554	182(62) - 18 051
2378 - 16 661	247(63) - 16 085
2504 - 16 374	268(65) - 14 474
<u>2555 - 24 109</u>	315(80) - 22 500
2620 - 17 797	529(55) - 18 005
2706 - 10 676	599(SABENA) 13 222
2803 - 4 502	602(66) - 16 665
2908 - 8 394	672(70) - 15 253
	679(73) - 17 918
N° AR/Km	723(74) - 16 931
4002 - 7 172	735(78) - 16 745
4314 - 11 117	763(79) - 16 802
4404 - 9 800	830(QUADR) - 20 731
4506 - 8 264	901(NS) - 7 446
4610 - 7 786	952(POSTE) - 7 772
4903 - 1 688	

N° HLD/Km	N° HLR/Km
5169 - 13 086	7001 - 3 062
5201 - 8 793	7102 - 2 547
5303 - 11 170	7206 - 2 702
5401 - 10 366	7342 - 4 755
5529 - 11 912	7405 - 3 085
5937 - 10 226	7506 - 2 763
6091 - 10 688	8062 - 3 056
6107 - 11 066	8231 - 4 325
6268 - 14 334	8302 - 1 944
6401 - 3 170	8448 - 2 847
6502 - 7 206	8524 - 2 624
	9150 - 1 311

N° HLD/Km	N° HLR/Km
5123 - 11 964	7003 - 2 099
5209 - 8 208	7102 - 2 244
5302 - 10 014	7203 - 2 835
5401 - 7 235	7341 - 4 120
5527 - 10 023	7406 - 3 300
5941 - 10 155	7506 - 2 985
6091 - 11 105	8022 - 2 730
6104 - 8 262	8231 - 3 246
6246 - 13 066	8322 - 2 057
6401 - 1 517	8423 - 2 992
6502 - 6 687	8514 - 2 443
	9139 - 973

N° AR/Km

4001 - 6 885
4307 - 10 264
4409 - 7 245
4510 - 7 458
4602 - 7 819
4906 - 241

A la SNCB

...Ne renversons pas les rôles

Sous ce titre, nous avons, dans Trans-Fer n° 23 page 15, attiré l'attention sur un procédé très peu commercial mis en honneur à la SNCB.

Celle-ci a vu renforcer son image de marque. Par le texte ci-contre, extrait de "Pourquoi Pas ?", on y verra que cette mesure produit des effets désastreux. Recevoir le juste prix du transport est une démarche toute normale, mais, pour y parvenir, il est peu judicieux d'agresser le voyageur ; il suffit au chef-garde de passer fréquemment dans toutes les voitures, comme cela se passe en Suisse !

Mais existe-t-il encore une politique commerciale à la SNCB ?

L.P.

Transports peu communs

La S.N.C.B. veut faire des économies, et on ne peut que l'en féliciter.

Mais, où nous ne sommes plus d'accord, c'est que ces économies se fassent aux dépens d'un service à la communauté.

Je m'explique.

Supposez en effet que vous vous trouviez dans le

cas de prendre un train quelconque, un samedi ou un dimanche, jours où il n'y a pratiquement plus une gare avec un préposé au guichet, ou simplement que vous montiez dans un train à une station où le guichet a été supprimé.

En bon citoyen, honnête par surcroît, vous attendez sur le quai. Le train s'annonce, entre en gare, s'arrête, et vous montez. Vous vous installez en attendant que passe la garde auquel vous aurez soin de réclamer votre billet et vous poursuivrez votre voyage, content et heureux d'être transporté où vous le désirez, sans fatigue, et à un prix que l'on dit abordable.

Et bien non !

Figurez-vous que votre conduite peut être commandable vous met en infraction. Le garde, dès qu'il arrivera, vous traitera comme un passager clandestin. Vous n'aurez pas encore ouvert la bouche que vous serez déjà à l'amende de 600 F. Ensuite, vous pourrez payer votre billet. Si vous refusez cette amende en toute bonne foi, vous aurez à décliner votre identité, à donner votre adresse, et dans le meilleur des cas, vous serez conduit par le collet auprès du chef de gare choisi par votre tyran, pour vous y accuser de votre malhonnêteté et faire amende honorable.

Pour autant que cette gare soit située après le point de chute que vous aviez choisi, on ira même jusqu'à vous empêcher de descendre, par la force si besoin est, oui Mesdames ! (Ne dites pas non, c'est arrivé à ma fille, laquelle d'ailleurs a dû se défendre pour descendre à destination, à savoir, Louvain-la-Neuve).

Que doit donc faire tout citoyen digne de ce nom, pour éviter d'être pris en défaut avec le nouveau règlement ?

Et bien, ce citoyen doit, avant de monter dans le train, quelle que soit sa longueur, quelle que soit l'heure, quel que soit le temps, chercher, je cite « le personnel de contrôle » et lui signaler qu'il n'a pas de billet.

Si ce train comporte deux voitures, ce sera relativement aisé. Mais s'il en comporte six, ou huit, ou dix, alors là, vous risquez de le rater, car il n'attendra pas.

Qu'importe, vous pourrez toujours essayer le train suivant n'est-ce pas ?

Ceci n'est pas une histoire. C'est la triste réalité !

Mais qui est donc informé de ce règlement ? Où se trouve la gare où il est affiché bien en vue ?

Cela coûterait-il plus cher de faire imprimer un règlement clair et de l'afficher ostensiblement plutôt que de préparer sournoisement des circulaires que l'on envoie aux « victimes » pour leur réclamer des sommes qu'il suffit de rajouter aux emplacements laissés en blanc ?

Nul n'est censé ignorer la loi : Alors ?

Quel recours avez-vous ? Aucun, car c'est le règlement !

Jugez aussi du côté pratique de la chose, d'autant plus que bien des gardes ne descendent même plus du train !

Conclusion : ne prenez jamais un train là où il n'y a pas de guichetier !

« Utilisez les transports en commun... qu'ils disent ».

J.M.

nouvelles de la SNCV

A propos des nouvelles motrices articulées 6000 et 6100

Un parlementaire s'est ému de "sérieux défauts constatés à ces nouvelles rames" et s'interroge sur le point de savoir si "la commande de ces rames de tramway d'un type totalement nouveau s'est faite sur dossier sans commande préalable d'un prototype qu'on aurait pu mettre à l'épreuve".

Voici la réponse donnée par le Ministre des Communications dans le cadre des Questions Parlementaires (5/10/82) :

1. Les défauts principaux suivants ont été constatés aux nouvelles motrices articulées :

- mauvais fonctionnement des portes automatiques : pour y remédier, de nouveaux programmes de commande ont été développés par les constructeurs, les améliorations sont sensibles, mais le problème n'est pas encore entièrement résolu
- fonctionnement prématuré et à contretemps du système de sécurité intégré des feins, avec pour conséquence une usure anormale des garnitures et disques de freins. Encore à l'étude - il est à remarquer que la sécurité des voyageurs n'en est pas menacée.

2. Les commandes et livraisons de prototypes et de véhicules de série ont eu lieu comme suit :

*prototypes : commande le 18 mai 1977 - livraison (contractuelle) le 1er août 1979 et le 2 septembre 1979 - (réelle) : 1er juillet 1980 et 1er août 1980.

*série : commande le 18 décembre 1978 - livraison (contractuelle) : 1er véhicule : 2 janvier 1981 - réelle à partir de mars 1981.

La commande des véhicules de série a eu lieu avant la fourniture des deux prototypes, ceci à la demande expresse des constructeurs et après avis favorable de la COC, cette demande ayant pour but le maintien de l'emploi et la réalisation d'un meilleur planning de fabrication.

3. Conditions quant à l'aération et à la ventilation.

- dans la commande, il était prévu 30 ventilations par heure, ce qui correspond aux normes internationales. Le constructeur a satisfait à ces conditions.

- en vue d'un rafraichissement complémentaire pendant les fortes chaleurs, des ouvertures d'aération ont été aménagées dans le toit, analogues au système pratiqué dans les autobus, système qui y donne entière satisfaction. Cependant, étant donné que l'été dernier, le rendement fut nul, une amélioration de ce système a été découverte après étude, amélioration dont l'exécution fait actuellement l'objet de discussion avec les constructeurs. Fin de citation.

Un lecteur pourrait-il nous signaler si une solution a été trouvée, depuis lors, à ce problème de ventilation dont conducteurs et usagers se sont effectivement plaint l'été dernier ?

Groupe du Hainaut

* MUTATIONS DE MATERIEL

9081 de Anderlues (réserve inactive) à La Louvière
9123 de Charleroi à Anderlues

* TRAVAUX METRO

Les travaux (voies et ligne aérienne) sont tout à fait terminés entre Dampremy (Route de Mons) et la Station PIGES; à Dampremy, la voie vers Charleroi est déjà raccordée au réseau existant. Les travaux d'infrastructure sont pratiquement terminés dans la station BEAUX-ARTS; les travaux de finition y sont en cours. Il reste donc à relier le futur terminus au réseau existant.

C.L. 12/2/83

La situation générale a largement évolué depuis les informations que nous avons données dans Trans-fer no 25. On ne peut que féliciter tous ceux qui ont oeuvré pour une solution plus réaliste, sinon objective. A la mi-janvier, on pouvait dégager les options suivantes :

- Seraient supprimées les lignes ferrés qui doivent de toutes façons à terme être supprimées parce que non reprises antérieurement dans le plan de développement du pré-métro. Sont ainsi concernées : les 2 boucles de Jumet dont la suppression est effective. Serait aussi concernée la section de la ligne 80 : Marchienne - au-Pont - Roux. En effet le contournement de Marchienne au-Pont en cours de réalisation ne prévoit plus de raccordement pour cette ligne.

La suppression pourrait intervenir le 01.04.83. Suite à une enquête auprès des voyageurs, il apparaît que la clientèle de la ligne 92 entre Thuin et Anderlues se dirige davantage vers La Louvière que vers Charleroi. En conséquence les lignes 30 et 92 seraient fusionnées à la date du 01.04.83. Cette ligne serait desservie exclusivement par du matériel non transformé.

D'autres dispositions ont été annoncées lors d'une réunion de la Commission paritaire régionale (Mons) du 24.11.1982 :

- la création de services coupés n'entraînera pas de modifications des kilomètres parcourus, ni de la qualité du service rendu à la population
- la ligne 80 Charleroi - La Louvière (via Trazegnies) - Mauraage sera déviée par Gosselies et Courcelles Trieux. La section Marchienne-au-Pont - Courcelles Trieux étant supprimée et défermée
- le Ministre Vamy Féaux avait, en son temps, donné son accord pour le maintien de la ligne 63 Charleroi - Gosselies - Courcelles - Fontaine-l'Evêque. Cette ligne serait donc maintenue...
- les équipes Voies et Travaux de la SNCV seront chargées de l'équipement voie et ligne aérienne des antennes du métro (Budget Promotion des Transports Urbains)
- on peut prévoir la mise en service du tronçon vers Beaux-Arts à Pâques 1983 (ou au plus tard au changement d'horaires du 29 mai 1983). Entre Charleroi et Fontaine l'Evêque, où des motrices articulées seront mises en service, la fréquence métro de 10 minutes sera appliquée (au lieu des 7 min 1/2 actuelles).

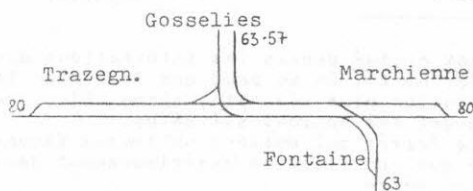
En résumé, dans l'état actuel des projets, seule la section ferrée Marchienne - Roux - Courcelles de la ligne 80 sera abandonnée, les lignes 30 section Anderlues - Mariemont, 41 Charleroi - Roux - Souwet - Trazegnies, 63 Charleroi - Gosselies - Courcelles - Fontaine et 91 Anderlues - Thuin (fusionnée avec la ligne 30) seraient dans l'immédiat maintenues...

Le point des travaux du côté de Courcelles (Trieux)

A la date du 23 janvier 1983, notre membre D. Lomme de Courcelles nous signale l'évolution suivante :

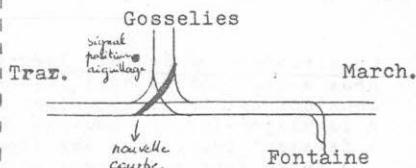
- sur la ligne 80, la caténaire est totalement reconstruite de Trazegnies à l'entrée du Trieu (2 câbles porteurs et un câble trolley). La signalisation est en place, mais les signaux ne sont pas encore tous raccordés.
- noeud du Trieu : le plan de voies y est modifié à l'occasion d'un renouvellement total des voies de tram et du tarmac à cet endroit. Il s'agit de permettre le passage direct de Gosselies à Trazegnies, dans la perspective du détournement du 80 via Gosselies. L'entre-voies sera plus large qu'auparavant, afin de permettre la circulation des 6100.

ANCIEN NOEUD DU TRIEU



NOUVEAU NOEUD

(hypothèse d'après relevés in situ)



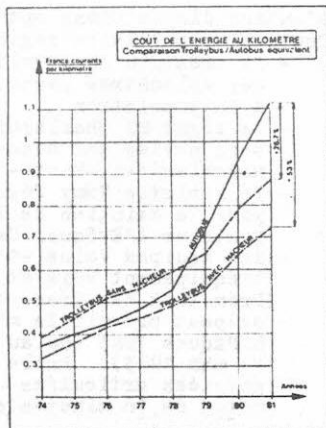
Les trolleybus redeviennent compétitifs

Dans un article de la revue « Transport public » consacré au réseau de trolleybus de Lyon, M. Meurisse, directeur des services techniques de la Société lyonnaise des transports en commun, examine la consommation électrique des trolleybus. Il met en évidence l'avantage financier croissant de la traction électrique par rapport à la traction thermique. Dès 1974, le trolley avec hacheur coûte sur le plan de l'énergie moins que l'autobus standard (cf. graphique ci-joint). Depuis 1979, l'écart n'a fait que croître.

Sur les 156 trolleybus du réseau de Lyon, 26 sont équipés de hacheurs, permettant une économie de 17 % sur la consommation électrique, essentiellement au démarrage. Le système classique des résistances de démarrage est, en effet, source de gaspillage énergétique. Or, en trajet urbain, ces résistances fonctionnent pendant plus de 60 % du temps de marche.

Le réseau, qui fonctionne actuellement sous 600 volts, est prévu pour passer ultérieurement à 750 volts, ce qui réduira les pertes en ligne de 36 % et les chutes de tension de 20 %.

L'avenir des trolleybus lyonnais semble donc assuré. En 1960, ils assuraient 60 % des véhicules-kilomètres du réseau (356 trolleybus). Après un long déclin (11 % des véhicules-kilomètres en 1975), 1976 a marqué le départ de leur renouveau avec l'extension de la ligne Croix-Rousse/Montessuy, suivie en 1976 de l'électrification de la ligne 44 Perrache-La Duchère, puis de la réélectrification de la ligne 11 Bellecour/L.-Bonnevay en 1979.



Transport public - mai 1982

LES TACHKENT

Par Roland Dussart Desart

(Extrait de l'Étincelle, la revue de l'ASVi, 91 rue Belliard, 1040 BXL)

Peu de motrices vicinales ont autant voyagé que la série des "Tachkent". La découverte de documents inédits nous permet d'éclaircir aujourd'hui les itinéraires jusqu'alors méconnus qui conduisirent ces 25 voitures dans le parc de la SNCV.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, penchons-nous sur l'histoire des Tramways de Tachkent...

LES TRAMWAYS DE TACHKENT

C'est en décembre 1896 que notre compatriote Edouard Denis obtint de la municipalité de Tachkent, principale ville du Turkestan russe, la concession d'un réseau de tramways comportant une ligne reliant le Bazar indigène au Pont Kranoë sur la Salar, avec un embranchement vers la gare du futur chemin de fer Transcaspien, alors en construction.

Cette concession fut transmise à la S.A. "Tramways de Tachkent", dont l'acte de constitution parut dans le Moniteur du 4 février 1897.

Les travaux ne commencèrent qu'avec l'arrivée du Transcaspien à Tachkent, en 1898, et furent retardés par une révolte des autochtones musulmans contre le pouvoir impérial. En raison de l'incertitude qui régnait au sujet de l'intensité du trafic, les "TT" décidèrent de commencer par une exploitation hippomobile, tout en prévoyant une électrification éventuelle.

Comme l'acte de concession exigeait que le matériel roulant soit russe, les "TT" commandèrent à regret 25 voitures à 7 bancs aux Ateliers Franco-Russes de Nijni-Dnieprowsk. Ce choix fut assez malheureux, car, dès le premier jour de circulation, le 13 avril 1901, il fallut interrompre le service en raison de bris d'essieux successifs! Un second essai le 9 mai se solda par le même échec, et il fallut attendre le premier juin pour qu'un service réduit à 4 voitures puisse commencer...

Les affaires furent malgré tout assez prospères. G. de la Hault, envoyé à Tachkent par le Baron Empain pour remettre à sa place le mégalomane directeur local (le colonel Oulianoff!), fit un rapport enthousiaste sur le succès du tramway, écrivant même "qu'à Tachkent, c'est le tramway de l'idéal dans le pays de l'idéal".

L'affluence poussa les "TT" à fabriquer eux-mêmes 4 voitures en 1906, et à entreprendre les démarches nécessaires à l'électrification du réseau. La ville marqua son accord en 1908, et les "TT" chargèrent l'ingénieur Kamp, de la ligne Ostende-Blankenberge, de concevoir le matériel roulant. Initialement, les motrices devaient être fournies par les Ateliers du Nord de la France et Nicaise et Delcuve, avec équipements ACEC, mais le marché des caisses fut finalement attribué aux usines Raghenò, de Malines. Elles avaient le grand avantage de faire également partie du groupe Empain! 40 motrices furent commandées en 1910, 10 autres en 1911, ainsi que 2 fourgons automoteurs destinés au transport de viande, 20 remorques convertibles et 5 ouvertes.

Une cascade d'événements malencontreux vint alors ralentir la modernisation du réseau: le vapeur transportant les appareils de voie spéciaux des ateliers Legrand, à Molenbeek, sombra en rade de Reval (tout put être repêché!), plusieurs motrices furent déséquipées en route par des voleurs, et enfin une mutinerie des troupes empêcha le Gouverneur militaire du Turkestan (très "arrosé" par les "TT") de défendre les intérêts de la société belge auprès des services techniques de la ville.

Ces derniers exigèrent notamment l'installation d'un troisième frein sur les convois avant de tolérer l'usage de remorques. C'est la raison pour laquelle une motrice "Tachkent" fut expédiée des usines Raghenò à Ostende en 1912, afin d'effectuer des essais de frein à solénoïde. Cette solution ne fut pas jugée très concluante, et la motrice fut dotée d'un nouveau type de frein à air comprimé en 1913. Ce procédé fut alors adopté, permettant ainsi la circulation des remorques l'année suivante.

A Tachkent, l'usine centrale à 4 moteurs Diesel fournie par les Ets Siemens & Halske fut terminée en 1912, permettant ainsi l'écolage des premiers wattmen locaux, par des confrères d'Astrakhan. Ce dernier réseau dépêcha en outre l'ingénieur Dekeuwer afin de superviser la nouvelle exploitation, tandis que le sieur Vercruyssen, employé des tramways d'Héliopolis, était nommé chef de dépôt à Tachkent...une belle carrière!

Le 10 janvier 1913, la Douma autorisa enfin le passage au nouveau mode de traction, et dès le lendemain, 4 motrices électriques furent mises en service sur la ligne 2; la ligne 1 suivit le 12 janvier.

Plusieurs extensions furent inaugurées successivement, pour atteindre en juillet 1914 une longueur d'axe de 19km744, ou 22km015 de lignes numérotées comme suit:

- N°1: Gare - Bazar Indigène (7km017; fréquence: 4 minutes, service assuré par 15 motrices et 6 remorques)
- N°2: Rue de Niazbeck - Pte Bichagatch (5km432, f: 7', 8 motrices)
- N°3: Salar - Dépôt Nobel (6km541, f: 5', 10 motrices)
- N°4: Bazar du Dimanche - rue Kauffman (3km025, f:11', 2 motrices)

Les jours de Bazar, la ligne 1 était parcourue par 17 trains, et la ligne 3 voyait circuler 3 remorques supplémentaires.

A la veille de la première guerre mondiale, les "TT" avaient l'ambition de porter la longueur du réseau à 30km696 (dont 4km617 en double voie), notamment grâce à une ligne vicinale de plus de 7 kilomètres vers Kouloïuk, lieu de villégiature et centre maraîcher.

Le développement des activités des "TT" -qui pouvaient s'enorgueillir de fournir le courant du cinématographe privé du Grand Duc Constantin- amena la société à se doter d'un 5ème groupe Diesel et à commander à la firme Raghenò 25 motrices supplémentaires à la fin de 1913, pour un prix unitaire de 14.325 FB. Les équipements électriques furent fournis par les ACEC, 6744 francs pièce.

Les événements politiques internationaux ne devaient pas tarder à faire s'effondrer tous les rêves capitalistes belges en Russie...

LA REVOLUTION

Si la guerre n'influença guère les bénéfiques plantureux des "TT" de 1914 à 1916, grâce à l'éloignement du front, l'avènement du pouvoir bolchévique fit les cauchemars de plus d'un actionnaire!

Le 28 octobre 1917, Tachkent passa sous le contrôle du Conseil des Députés des Ouvriers et Soldats, lequel chargea un commissaire de surveiller la gestion du directeur des "TT" toujours en fonction, Paul De Stercke. Dès août 1918, le manque de pièces détachées ne permit plus que la circulation de 11 motrices et 8 remorques. Le 14 septembre, le service s'arrêta complètement, faute de pétrole. C'est donc une entreprise morte qui fut nationalisée par décret, le 10 décembre...

En avril 1920, Léon De Stercke, le frère de l'ancien directeur, passa en touriste à Tachkent. Il fut mis d'office à la tête de l'entreprise, jusqu'en mai 1922! Sous son impulsion, 8 motrices furent remises en service pour assurer le transport gratuit des ouvriers, tandis qu'un nombre égal de remorques fut rasé pour convoier du bois et du charbon.

Il faudra attendre le mois d'août 1921 pour que les tramways de Tachkent soient à nouveau accessibles à tous, conformément à la NEP (la nouvelle politique économique) prônée par le Kremlin. La gratuité fut alors remplacée par des tarifs variant tous les 15 jours en raison de l'inflation! En fait, il faudra attendre 1924 pour que le réseau fonctionne plus ou moins normalement, aux dires de l'ambassade soviétique à Paris...

Il n'y a hélas guère de chance pour retrouver aujourd'hui un tram Raghenò à Tachkent: indépendamment de la livraison de voitures modernes (notamment des trams LOWA est-allemands), le réseau a été converti de l'écartement métrique à l'écartement standard soviétique de 1524mm.

VINGT-CINQ "TACHKENT" SANS RESEAU... ET DEPORTÉES!

Lorsque les troupes allemandes envahirent la Belgique, elles découvrirent dans les usines Raghenò les 25 tramways en cours de constructions pour Tachkent. La fabrication des voitures fut interrompue jusqu'en décembre 1915, jusqu'à ce que les autorités d'occupation marquent leur accord pour la poursuite des travaux.

La situation juridique des "Tachkent" était assez imprécise: les "TT" n'avaient encore rien payé à la firme malinoise, par contre, les ACEC avaient déjà encaissé le prix des équipements électriques garnissant les motrices!

Cette ambiguïté n'embarassa guère la WUMBA, la tentaculaire organisation allemande chargée de récupérer tout ce qui pouvait l'être dans les pays occupés par l'empire germanique. La WUMBA fit donc saisir les 25 trams. Douze d'entre eux furent expédiés le 3 juin 1918 au dépôt de Sart, sur la ligne vicinale Spa-Verviers. Ces voitures étaient destinées à convoier les membres du Grand Quartier Général allemand établi à Spa. Les 13 autres furent vendues à la WUMBA à l'Aachener Kleinbahn Gesellschaft, et expédiées le 23 juillet 1918 à Aix-la-Chapelle.

Avec la victoire des alliés, les "TT" essayèrent de récupérer les motrices d'Aix. L'Aachener Kleinbahn Gesellschaft refusa tout dialogue, prétendant, livres comptables à l'appui, avoir régulièrement acheté les

"Tachkent". Les troupes d'occupation françaises se rangèrent aux côtés de l'exploitant allemand: les tramways d'Aix avaient une grande importance stratégique, et les Français craignaient que le départ des 13 motrices belges ne compromette l'efficacité du réseau...

Heureusement, il y avait également des troupes belges à Aix! Celles-ci n'hésitèrent pas à arrêter le directeur des tramways d'Aix pour recel de matériel volé! Les "TT" s'empressèrent de régulariser leur situation en payant enfin la note de Ragheno, et ils obtinrent enfin le rapatriement des 13 déportées...

L'ENTREE DES TACHKENT DANS L'HISTOIRE VICINALE

Ces dernières revinrent en mars 1919 aux ateliers Ragheno, à Malines, dans un état lamentable: tous les accessoires en cuivre (taques de contrôle, câblage, mains courantes, voire moteurs!) ou en cuir avaient disparu dans l'effort de guerre allemand, et étaient remplacés par divers "ersatz" de qualité médiocre, à des degrés différents pour chaque voiture. Deux électriciens-monteurs des ACEC durent passer plusieurs semaines de travail pour rééquiper les malheureuses "Tachkent"! Les ateliers Ragheno, quant à eux, présentèrent une facture de 30.000 francs pour le remplacement des tôles et des boiseries endommagées. C'est en septembre 1919 que les 13 ressuscitées furent envoyées au dépôt des tramways de Gand, à Gentbrugge, qui appartenait au même groupe financier que les tramways de Tachkent. Elles furent rejointes en octobre de la même année par 9 des 12 voitures qui passèrent la fin de la guerre à Spa, et les 3 dernières arrivèrent le mois suivant. Les "spadoises" étaient en meilleur état que leurs consœurs d'Aix-la-Chapelle: plusieurs d'entre elles, pour ne pas dire la plupart, n'avaient en fait jamais été mises en service sur la ligne Spa-Verviers, et n'avaient servi que comme "réserve stratégique" dans l'hypothèse - par chance sans lendemain - du développement du front occidental après le forfait de la Russie devenue soviétique.

Les développements politiques en URSS n'étant pas très favorables pour les capitalistes belges, la S.A. "Tramways de Tachkent" fit paraître des annonces dans "La Revue du Chemin de Fer", "Le Génie Civil" et "La Revue Générale de l'Electricité", afin de se débarrasser de ses 25 tramways sans réseau! La motrice remise à neuf revenant à 28.000 francs pour les "allemandes" et à 26.400 francs pour les "spadoises", les "Tramways de Tachkent", fort endettés puisque sans recettes depuis 1914, jugèrent raisonnable de demander 60.000 francs par voiture aux sociétés françaises, suisses, italiennes, espagnoles et luxembourgeoises qui demandèrent des renseignements. Toutes jugèrent ce prix excessif...heureusement, la SNCV et l'Etat Belge se montrèrent plus généreux, et achetèrent respectivement 17 et 8 "Tachkent" au prix de 70.500 francs pièce!

Le détail des livraisons est hélas assez confus; voici ce que l'on peut en retenir:

- 31/08/20: livraison des 9613 et 9614 par chemin de fer aux "Tramways Electriques du Pays de Charleroi" qui exploitaient le réseau vicinal de Charleroi (et ce jusqu'au 31/12/22). Ces deux trams furent déchargés au dépôt vicinal des Hauchies.
- 30/04/21: livraison des "Etat Belge" 173-177 de Mons - Boussu
- 31/05/21: livraison des "Etat Belge" 178-180
(lieu et mode de livraison inconnus)
- 30/06/21: livraison de 10 motrices au réseau du Borinage
- 30/09/21: livraison des 5 dernières motrices vicinales
(réception effective le 19 septembre 1921)

Toutes ces dates n'ont qu'une valeur comptable: elles correspondent simplement à la sortie des écritures des tramways livrés au cours du mois considéré; la seule date de transfert réel est le 19 septembre 1921 pour les 5 dernières motrices.

Dans un premier temps, les 9613 et 9614 furent les seules de leur type à Charleroi: les 9615 à 9622 et les 9629 à 9635 furent affectées au Borinage. A la fin des années vingt; les 9620 à 9622 et 9629 à 9635 auraient toutefois été transférées à Charleroi, où elles assurèrent, notamment, la ligne Charleroi - Gosselies.

Lorsque la SNCV reprit la ligne Mons-Boussu en juillet 1928, les 8 "Tachkent" de l'Etat Belge furent renumérotés 9792 à 9799. En décembre 1930, trois de ces motrices, les 9792, 9793 et 9794, furent prêtées par la SNCV aux TEPC afin de desservir la ligne 4 (Charleroi-Châtelineau) dont l'essentiel du parcours était commun avec la ligne vicinale numéro 56. Ces trois trams furent pour la circonstance renumérotés 250 à 252.

Le début des années trente vit les ateliers de la SNCV donner un nouveau visage à plusieurs "Tachkent": allongement des plates-formes, suppression des pans coupés, construction d'avants rectilignes dotés de portes d'intercommunication. Cette opération de chirurgie esthétique donna au moins aux 9629 et 9798 l'aspect des voitures 9920 à 9939.

D'autres motrices, comme les 9615 et 9634 subirent une transformation moins radicale: leurs plates-formes furent également allongées, mais restèrent avec des pans coupés et sans portes d'intercommunication.

Enfin, quelques-unes gardèrent jusqu'à la fin leur état d'origine, comme la 9622. Toute ajoutée à cette classification est la bienvenue!

LE DEBUT DE LA FIN...

L'une des premières "Tachkent" déclassées fut la 9635 qui disparut des registres SNCV le 16/4/40. Peut-être un banal accident. Le numéro 9635 ne resta pas inoccupé bien longtemps: en effet, la SNCV en profita pour rassembler en une même série les 11 motrices qu'elle avait acquises de la société "Les Vicinaux Anversois". La SNCV avait commencé par reprendre seulement 10 des 20 motrices de cette société (les numéros 1 à 10), et les numérotés 9636 à 9645. Les 10 autres furent acquises par la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, qui en fit les numéros 379 à 388. Cette dernière fut rachetée ensuite par la SNCV, laquelle fut contrainte de lui donner le n°9688, ayant acquis entretemps les "Odessa" 9646 à 9675, les Franco-Belge à essieux différentiels 9676 et 9677, les motrices allemandes à deux essieux 9678 à 9682, et celles à bogies 9683 à 9687... Grâce à la (trop) providentielle disparition de la "Tachkent" 9635 (n'y aurait-il pas eu une renumérotation "occulte" entretemps?), la 9688 fut reprise sous le n°9635, formant ainsi une série homogène de 11 anversoises 9635 à 9645! Pour être complet, signalons que le n°9688 fut quant à lui repris par une 31ème "Odessa", construite intégralement neuve par les ateliers vicinaux...ouf!

La fin des années trente vit à nouveau la majorité des "Tachkent" regroupées dans le Borinage. Ce fut le début d'un lent déclin, régulièrement soutenu par la généralisation de matériels modernes à bogies...

De nombreuses "Tachkent" terminèrent leur carrière sur les lignes 4 (St Ghislain - Wasmes - Pâturages - Quaregnon) et 5 (idem, prolongée jusque Baudour) dans les années 1945-1948: ce fut par exemple le cas des 9615, 9616 (qui roula aussi sur Dour-Érquennes), 9617, 9618, 9619, 9632, 9634, 9795, 9797, 9798 et 9799. La série des "Tachkent" fournit aussi un nombre record de voitures de service: citons les numéros 9613 (Mons), 9614 (Centre), 9621 (Nalinnes), 9622(Thuillies), 9630 (Mons), 9633; et enfin la 9795 dont le châssis, accouplé au wagon arroseur numéro 18429, fut réimmatriculé avec ce dernier sous le n° 51703 et affecté à Anderlues. La 9615, quant à elle, achève son existence "ferrée" au dépôt de Tournai, avant de voir sa caisse survivre quelque temps dans une ferme des environs. Enfin, les 3 motrices confiées aux TEPC en 1930 furent restituées à la SNCV en 1955 pour se retrouver déclassées au dépôt de la rue Vandermeeren, à Bruxelles...

Si les dernières "Tachkent" circulèrent en service "voyageurs" bien avant les années cinquante, leurs consœurs des "V & T" disparurent avant les années soixante...la dernière survivante aurait été la 9622, à Thuillies. Il est bien dommage que la SNCV ne l'ait pas oubliée là-bas, car elle serait aujourd'hui dans l'atelier central de l'ASVi, restaurée pour le tramway historique Lobbes - Thuin!

En concluant cet article, je tiens à remercier pour leur collaboration Madame Demanet, Messieurs Demanck, Dehon, De Backer, Fellingue et les archivistes du groupe Enpain.

TACHKENT n'est que l'un des 350 réseaux de tramways qui vit circuler des tramways belges. En vue de retracer cette page d'histoire, je serais grandement reconnaissant aux lecteurs de "Trans-Fer" de bien vouloir m'aider dans ma recherche de documentation: catalogues de constructeurs, rapports de sociétés de tramways belges à l'étranger, photographies, informations de toutes sortes sont les bienvenues. Tous les documents seront bien sûr traités avec le plus grand soin et renvoyés à leurs propriétaires, tous frais de port remboursés, ou consultés sur place. Toute forme de collaboration est la bienvenue. Mon adresse: R. Dussart Desart, av. E. Mesens, 63, 1040 Bruxelles.

Roland DUSSART DESART

Mise au point concernant l'historique des lignes de Jumet (T.F.n°23)

Le tram 83, supprimé en 1955, fut d'abord remplacé par un bus portant le même n°83 et assurant la liaison Marchienne Etat - Jumet Gohyssart (horaire d'hiver 1955-56). A l'horaire d'été suivant, le trajet fut sensiblement modifié (détour via le Pont du Canal à Dampremy) et fusionné avec les bus 51 et 72 existants, qui deviendront plus tard 151 et 172, avec navette 183 Marchienne - Gohyssart aux heures de pointe.

P.J.

transports urbains

Les travaux du métro à Bruxelles-Midi.

Après Bruxelles-Central, où fut inaugurée la première gare de correspondance train-métro, celui-ci étend lentement son emprise sur l'agglomération bruxelloise. Aujourd'hui, les lignes 1 (Est-Ouest), 2 (ceinture Est de la ville), 3 (Nord-Midi) et 5 (Reyers-Boileau) sont en service. Dans les environs immédiats de la gare du Midi s'achève en ce moment une phase importante et spectaculaire de travaux de génie civil; préludes à l'ouverture de la prochaine gare train-métro qui verra défiler près de 100.000 voyageurs par jour. Cette ouverture est prévue pour 1986...si les crédits sont disponibles! La gare se présentera à trois niveaux dont les deux inférieurs réservés aux pré-métros des lignes 2 et 3 et aux tramways des lignes 52, 55, 58, 62 et 81.

* * * *

La future gare doit être implantée sous la rue Couverte, donc sous le viaduc de la SNCB, jonction Nord-Midi. Le chantier intéresse toute la largeur et la longueur de la rue, et par voie de conséquence la consolidation ou la création de nouvelles fondations de la superstructure constituée par l'ouvrage ferroviaire. La collaboration de firmes privées, de la STIB et de la SNCB ont pu mener à bien la première phase de ces travaux aux aspects multiples, délicats et imposants.

Il fallut d'abord enlever certains pieux inclinés sous les fondations de la gare (côté Sud) après pose de pieux "MEGA" de remplacement, constitués d'éléments d'un mètre enfoncés par l'intermédiaire de vérins jusqu'à atteindre la profondeur de la couche résistante.

Pour maintenir la résistance de la couche du terrain, lors de la construction des murs latéraux, on mit en place trois murs de glace d'environ un mètre d'épaisseur descendant jusqu'à une profondeur de 30 mètres en application d'une technique très spéciale utilisant des tubes métalliques dans lesquels circule une saumure (mélange de sel et d'eau) sous une température variant de -25 à -40 degrés comme dans une installation de chauffage central. La durée de la congélation varie de quatre à cinq semaines. Après la consolidation des terrains ambiants, débuta la construction des murs latéraux (30 mètres de profondeur) selon la technique des murs emboués (courante au métro bruxellois) exigée par la présence de la nappe phréatique (nappe d'eau souterraine) située à cinq mètres sous la voirie. Les murs latéraux serviront d'appuis aux poutres post-contraintes qui reprennent les fondations des colonnes intermédiaires existantes. Les appuis intermédiaires de ces poutres sont constitués de colonnes métalliques fondées sur des murs emboués bétonnés jusqu'au niveau du radier inférieur de la future station. Il reste alors à établir la dalle du plafond, constituée de la série de poutres post-contraintes en béton armé, d'environ trois mètres de hauteur, dans lesquelles sont insérées les fondations des colonnes intermédiaires du pont.

A l'issue de ces travaux, l'excavation sera poursuivie ainsi que la démolition des pieux: des mesures de tassement de terrains sont régulièrement exécutées pour corriger éventuellement les tassements du pont de la SNCB. Des vérins de 600 tonnes sont utilisés.

Il restera au printemps 83 à peaufiner la future station: en un premier temps enlever les terres de niveaux inférieurs, bétonner les dalles intermédiaires et le radier ayant d'entreprendre les travaux de finition et de la livrer au public après pose des voies et tirage des caténaires. A la même époque, c'est-à-dire à la mi 83, la circulation routière et des tramways sera rétablie dans la rue Couverte.

G. Finet

Futures éditions du G.T.F.

Les années 1983 et 1984 devraient voir la sortie de presse de plusieurs ouvrages inédits et très importants édités par le G.T.F.. Nous ne saurions que trop conseiller aux amateurs de prévoir... quelques réserves financières.

Dès à présent nous annonçons la souscription prochaine d'un ouvrage très attendu :

 * Le tome 2 du livre "Les Tramways au Pays de Liège" *
 * Consacré aux Vicinaux de la province et de la proche région. *

Les lecteurs de Trans-fer seront avertis en temps utile. Mais parlez-en à votre entourage.

Agenda

Dates à souligner : 28 et 29 mai 1983 : Journées portes ouvertes du dépôt et des ateliers de Robermont de la S.T.I.L. à Liège. Cette Société prévoit d'importantes manifestations à cette occasion. Les amateurs ferroviaires ne seront pas oubliés - loin s'en faut - dans cet univers de bus.

- 10 et 11 septembre 1983 : festival européen de la vapeur à Mariembourg. Nombreuses machines sous pression, parcours insolites etc...
- 22 et 23 mai 1983 : CFV3V : train rétro 1900
 Vapeur + GCI + personnages costumés. Fanfares, animation dans les villages. Rallye du vétéran Car Club.

VISITES SNCB organisées par l'ARBAC

Celles-ci sont accessibles aux membres GTF asbl en règle de cotisation pour 1983. Il suffit de s'annoncer quinze jours minimum à ARBAC, gare centrale à 1000 Bruxelles en joignant une enveloppe timbrée à 10F avec mention de son nom et de son adresse.

samedi 12 mars 1983	SNCB	Atelier de traction Diesel d'Anvers-Dam
samedi 19 mars 1983	SNCB	Atelier de traction Diesel de St Ghislain
samedi 16 avril 1983	SNCB	Atelier de traction Diesel de Courtrai
samedi 23 avril 1983	SNCB	Atelier de traction électrique de Bruxelles-Midi.

 * Avis très important aux bibliophiles ferroviaires *

Nous signalons la mise en vente de livres et de périodiques divers à sujet ferroviaire. Certains sont très anciens, parfois rares et intéressants.

La liste peut être obtenue en envoyant une enveloppe timbrée à 10F portant les noms et adresse du demandeur (pour la réponse) à G.T.F., asbl, vente livres, BP 191, 4000 Liège 1 avant le 20 mars 1983.

CARNET FAMILIAL

Nous avons appris le décès, survenu le 4 février 1983, de M. Raoul LEROI, figure bien connue des habitués des réunions du dimanche matin à Liège. Nous présentons nos condoléances à sa famille.

Toutes nos condoléances aussi à la famille de Robert Maistriaux de Souvret.

Touts nos voeux de bonheur à Nadine et Michel THIRY qui ont uni leurs destinées le 27 novembre dernier.

Toutes nos félicitations à nos membres qui ont récemment "agrandi" leur famille :

Yong-Hee chez Alain et Brigitte Tenaerts (01.06.82)

Nathalie chez William et Anne Jones (24.10.82)

Didier chez Roland et Marie-Christine Marganne (09.12.82)

Benoit chez Jacques et Françoise Braive (02.02.83)

Les trains de vacances à la SNCB.

La SNCF, les NS et la SNCB mettront en ligne à partir du 24 juin 83 un nouveau train direct de nuit entre le Benelux et Cerbère - Port-Bou. Il s'appellera le "Flandres-Roussillon". Ce nouveau train WL et couchettes circulera cinq fois par semaine et, en Belgique il s'arrêtera à Berchem-Anvers, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi et Mons. En France, il desservira les gares touristiquement les plus intéressantes de la région du Languedoc-Roussillon avant de rejoindre Port-Bou et la Costa Brava et Barcelonne par un train correspondant de la RENFE.

G Finet

Des automotrices belges pour le Maroc.

L'Office National des Chemins de Fer Marocains a passé commande, dans le cadre d'une adjudication internationale, à l'association momentanée BN - Constructions ferroviaires et métalliques - ACEC dont BN est le chef de file, de huit automotrices triples dont la construction s'inspire des AM Break les plus récentes et les plus confortables de la SNCB. Elles sont destinées à l'exploitation de la ligne "à grande vitesse" Rabat - Casablanca à 160 km/h, villes qui seront reliées en 50 minutes. Ultérieurement, elles desserviront également Marrakech et Fez.

G Finet

Ajoutons que les Chemins de Fer Marocains ont acquis 150 voitures SNCB de type K1, actuellement en cours de réforme. Ces voitures quittent progressivement la Belgique via le port d'Anvers. Les premières arrivées assureraient déjà du service commercial au Maroc, après modifications minimales.

Exposition à CUESMES - Communiqué

Les 7 et 8 mai prochains à l'Institut Communal d'Enseignement Technique de Cuesmes (près de Mons), rue de l'Auflette, 85, dans le cadre d'une opération "Portes Ouvertes", exposition internationale "Rail Story", de la vapeur au TGV : 100 exposants, 15 réseaux animés. Renseignements auprès de Mr. Overt, tél. 065/75 93 12 de 8 à 10h.

PETITE ANNONCE - une occasion inédite

A vendre collection COMPLETE de la revue mensuelle de la SNCB "Le Rail" de 1956 à 1982, soit plus de 300 numéros. Ecrire à L. THIERY, rue A. Levêque 27 à 1400 Nivelles.

COMMUNIQUES

** CARTES POSTALES EN COULEURS "TRAINS A VAPEUR DES CEVENNES"

La ligne d'Anduze à Saint-Jean du Gard (12 km), ouverte à l'exploitation en 1909, fut fermée au trafic voyageurs dès 1948, et à toutes circulations en 1971. Ses infrastructures demeuraient toutefois en assez bon état; on y compte une dizaine d'ouvrages impressionnants, grands viaducs de maçonnerie et tunnels, au milieu d'un merveilleux paysage méditerranéen et d'une végétation exubérante.

Lorsqu'un petit groupe d'amateurs, mené par Jacques VIERNE, émit l'audacieuse idée d'y faire rouler un train touristique à vapeur, les municipalités et les élus locaux virent là un excellent moyen d'encourager le tourisme dans leur vallée cévenole. Grâce à leur efficace coopération et à la détermination des bénévoles, tout fut rapidement mis sur pied et le train à vapeur put accueillir le public dès le 3 juin 1982. Plus de 30.000 visiteurs furent enregistrés, ce qui est un beau record pour une première saison !

Cette série de 5 cartes postales en couleurs présente la rame 1982 de "TVC" (030T Fives-Lille, voitures Palavas) d'une part en gros plan, d'autre part en des passages particulièrement spectaculaires: viaducs de Mialet, de Massies, et de la Salin-dingue. Il s'agit d'une co-édition APPEVA/TVC. La vente par correspondance aux amateurs est assurée par l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens-Cedex (la série indivisible de 5 cartes: 13 FF franc)

** Traductions en néerlandais d'ouvrages d'Ulysse Lamalle
On peut commander au compte 890-5940183-31 de Delathauwer Daniel Achterstraat 73-75 à 9110 Gent une traduction néerlandaise du livre d'Ulysse Lamalle "La locomotive à vapeur". Le tome 1 coûte 240F, le n° 2 et suivants, 275F. On peut aussi commander, en langue française, toujours d'Ulysse Lamalle, l'Exploitation commerciale (325F), la Voie (385F) et Traction et Freinage (375F). Les frais d'envoi sont compris. Conditions spéciales en cas de commande groupée : se renseigner à l'adresse ci-dessus.

** Christian LABARRE, avenue du Grand Forestier 26 B 4 à :
1160 Bruxelles recherche toute photo de la SNCV Hainaut montrant le tram 60 à Gosselies Monument, Calvaire et Dépôt et le tram 88 (Charleroi Eden - Anderlues), période 1952-1956.

Photos Jacques Bazin.

Magnifiques photos présentées en séries de 10 :

Nouvelles :

B93 : Les autorails sur les chemins de fer belges (4e série)

B94 : SNCV - Brabant - lignes R,S et V

B95 : SNCV - Hainaut lignes 59-65 et 66

Brux 48 : Tramways bruxelles ligne 93

Réédition :

B66 : Autorails SNCB (1ère série)

B72 : Autorails et trains automoteurs internationaux sur le réseau
SNCB (2ème série autorails)

B82 : Autorails SNCB (3ème série)

Date limite des commandes : 10 avril 1983.

Détails des photos et mode de commande en envoyant une enveloppe timbrée à 10F et portant vos noms et adresse à C.T.F., asbl, Photos Bazin, BP 191, 4000 Liège 1.

Photos de P.TORDEUR.

Ces séries peuvent être commandées par virement de 200 FB. par série (port inclus) au compte 001-0306694-56 de Pol TORDEUR, av.Royers 146 - 9600 RENAIX en indiquant le ou les n°demandés. Délai pour la commande: 1 mois après perution de Trans-Fer; expédition environ un mois plus tard, de toute manière hors période de fêtes.

Série 21: Charleroi, lignes 85-86, sections abandonnées.

1) Champremy Canal, 18/9/79, croist.85-86 (couleurs);
2) Jumet r.Royale, 22/8/69, croist.85-86; 3) à ndr.1/4/80
croist.85-86 (coul.)-ces 3 croisemt.avec 3 aspects diff.
des "types S"; 4) montée vers Gohyssart, 1/4/80, 9173/85;
5) rue de Marchienne, 27/3/68, croist.85-86; 6) Gohyssart
27/3/68, 85 vers Heigne; 7) Heigne, 27/3/68, 8657/86; 8) près
de Mallavée, 6/4/76, 9135/85; 9) près Brulotte, 28/8/68,
10077/86; 10) près Ch.Bruxelles, 27/3/68, 9657+rem.BLC/86.

Série 22: STIB, trolleybus 54, suite.

1) terminus Forest, 13/8/63, 6023/54 et 6021/54B; 2) rue Spaek
2/11/63, 6006 "sq.Ambiorix"; 3) rue Lesbroussart, 22/5/62,
6024/54 et 1164/6; 4) rue du Conseil. 2/11/63, 6023/54;
5) pl. Willy, 25/12/63, 6008/54; 6) sq. Delsunoy, 12/1/64, 6012/
54; 7) av.Conscience croisement; 8) pl. St-Vincent, 16/2/62,
6061/54; 9) r. Verdun, 1/11/63, 6005/54; 10) Beaulieu, 6009/54

Série 23: SNCB, Blaton-Tournai avant électrification.

1) Blaton panorama 25/9/73; 2) Blaton 20/7/80 idem, avec
sign. élect. cette fois; 3) près Calenelle 6048+M2; 4) Cale-
nelle rame M1 arrêtée; 5) arr. Maubray 6312+M1; 6) Antoing
B.V. et rame M2; Veulx 6306+M1, 3) à 6) 25/1/72; 7) Tournai
manoeuvre 5143, 1/4/71; id. arrivée 6272+M1, 12/10/71;
id. 6062 à quai et plaque TOURNAI, 9/10/75.

A Nice, des vidéo-bus... à Anvers des vidéo-trams.

Le vidéo-bus désigne à Nice des installations assez sophistiquées sous forme de tableaux, s'inspirant des T.C.O. ferroviaires, et placés aux haltes des bus. Par un système de feux mobiles, ils renseignent les usagers sur la position des "mouvements" attendus. La Société des Transports Intercommunaux d'Anvers s'inspirant de l'expérience niçoise qui paraît-il donne entière satisfaction, a demandé au Ministre des Communications, qui l'a accordée, l'autorisation d'équiper les arrêts de deux lignes de trams (no 2 et 15) à longs parcours et transitant par le pré-métro, de vidéos d'information. Ceux-ci reprendraient la progression des trams sur quatre ou cinq sections en amont de chaque halte. Cette technologie requiert l'installation en campagne de relais ou pédales avec câbles aboutissant au "dispatching" ou régulateur urbain, installé à la station Meir. Celui-ci pourra ainsi intervenir en cas de perturbation par observation du T.C.O. des deux lignes concernées. A Anvers, on espère que les vidéos deviendront opérationnels avant fin 1983.

Bibliographie

G. Finet

- ** "Images du Rail en Belgique" par Roger Belot, éditions Modernes et illustrées à Paris. Une brochure format DIN A4 contenant 94 photos noir et blanc, avec légendes (1 par page) de scènes de la vie ferroviaire belge. Couverture quadrichromie. Adresse de référence : 28, rue des Petites Ecuries F-75010 PARIS.

- ** Une série de 5 cartes vues couleurs montrant trois générations de matériel de l'ELRT (Lille) Prix 10FF + 1,5FF (frais d'envoi) - Mandat international à APPEVA - Distribution, BP106, F-80001 Amiens Cédex France.

- ** "Rail, finance et politique : Les entreprises Philippart (1865-1890)" par G.Kurgan van Hentenrijk Faculté de Philosophie et Lettres - Editions de l'université de Bruxelles. 392 pages 16x24cm. Cette étude pour le problème de la restructuration des bassins industriels et de la réorganisation des systèmes ferroviaires en Europe occidentale avec la spéculation financière, les implications politiques et diplomatiques qu'elles suscitent. Prix 850F + Frais d'envoi (40F Belgique, 50F étranger). à commander chez votre libraire ou par versement au compte : 000-0749231-03 des éditions de l'ULB - Bruxelles.

L'an dernier, le club de marche "Les Fins Molllets" de Verviers vous proposait un lot de plaquettes représentant un tramway de la série 60 - 85 (Nivelles 1900).

Cette année encore, ce club très actif édite une plaquette sur le thème des transports à Verviers. Son choix, cette fois, s'est porté sur un tramway de la série 76 - 85 (Enghien - St Eloi 1937) dont un exemplaire subsiste encore en région wallonne à Erezée, sur le T.T.A.

L'impression, très réussie, est faite en deux tons sur support en aluminium de format 8x11 cm.

Ces plaquettes sont à commander exclusivement par le biais d'un versement de 220F (200f + 20F d'envoi) au compte 348-0130895-09 du club précité. Veuillez mentionner clairement vos identité ~~et adresse~~ exactes.

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, 170 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.



Premier voyage de notre saison 1983
Prospection ferroviaire en Flandre Occidentale

Pour son premier voyage de la saison, qui aura lieu le samedi 23 avril prochain, le GTF asbl se propose de mener ses membres en excursion dans une province riche en témoignages ferroviaires, mais peu connue, la Flandre Occidentale.
A cet effet, un autorail spécial sera affrété au départ de KORTRIJK (Courtrai)

Programme de la journée

Départ de Courtrai vers 9h30 pour parcourir les lignes suivantes :

- 69 Courtrai - Menin - Comines
- 69A Comines - le Touquet (frontière française) : cette ligne à exploitation simplifiée (plus de trafic voyageurs) connaît aujourd'hui encore un certain trafic international de céréales tant que le faisceau-relais de Mouscron ne sera pas électrifié (voir ce numéro, page 19). Ensuite, on peut craindre le pire...
- retour à Menin et poursuite de la visite de la ligne 69 jusqu'à Ypres et Poperinge. La section Ypres-Poperinge, fermée le W-E, sera spécialement ouverte pour nous. Le maintien du service voyageurs sur cette dernière section est hypothéqué parce que la décision d'électrification de celle-ci n'est pas encore prise, semble-t-il, au vu de la fréquentation des trains. Les amateurs seront ravis par la configuration bizarre de la gare de Poperinge.
- retour à Ypres afin de parcourir la ligne 63 Ypres-Kortemark, à exploitation simplifiée (sans trafic voyageurs) et dont le maintien est, lui aussi, hypothéqué
- ligne 73 (dite ligne de la Panne) tronçon Kortemark - Lichtervelde
- ligne 66 Lichtervelde - Courtrai. Cette ligne doit subir dans quelques années une cure de jouvence (double voie, électrification).

Retour à Courtrai vers 17h50.

De nombreux-arrêts-photos, dans les endroits "stratégiques", seront prévus comme d'habitude.

Repas de midi

Pour les amateurs, nous proposons un repas de midi collectif facultatif dans un restaurant. Réservation requise sur bulletin d'inscription. Au menu : potage, plat principal, dessert, service et TVA compris : 350 FB. Les boissons sont en sus.

Parcours d'approche (par trains réguliers - places réservées)

Pour autant que le nombre de participants soit suffisant, nous organisons un déplacement en groupe au départ de Bruxelles Nord (départ vers 8h - prix : 220 FB) et de Liège (départ vers 6h20 - prix : 430 FB)

BIBLIOGRAPHIE - Souvenirs d'un cheminot, Welkenraedt, sa gare...

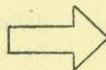
Un ouvrage de 144 pages avec photos de Xavier DELVOYE, qui retrace toute l'histoire de l'ancienne gare frontière de Welkenraedt, et de sa voisine Herbesthal. Un ouvrage à conseiller aux amateurs d'histoire. Prix : 220FB à verser au compte 000-0261602-90 de l'Administration Communale de 4840 WELKENRAEDT

B

- Prix : comprenant le voyage en autorail spécial de Courtrai à Courtrai, les frais d'organisation et la TVA.
- adultes membres du GTF, conjoint et enfant + de 14 ans 450FB
 - vivant sous le même toit
 - adultes non membres du GTF 500FB
 - enfant moins de 14 ans (pas de place personnelle dans l'autorail - participation limitée à ceux qui accompagnent leurs parents et sous leur responsabilité) 250FB
 - enfant moins de 6 ans (idem) GRATUIT

Inscriptions

Le plus tôt possible et en tous cas avant le 5 avril prochain en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint, en effectuant simultanément le paiement selon les indications qui y figurent (de préférence par chèque bancaire joint : cela facilite notre tâche). N'oubliez pas de joindre l'enveloppe timbrée qui nous permettra de vous faire parvenir, dans la semaine qui précèdera le voyage, une circulaire avec les détails pratiques, et vos tickets.



Nous espérons vous voir nombreux à ce voyage dont le succès conditionnera la suite de notre saison "voyages". La région parcourue vaut la peine non seulement au point de vue ferroviaire, mais tout simplement touristique...

VISITE ARBAC DE L'ATELIER SNCB DE BRUXELLES-MIDI

A la suite de l'organisation de notre voyage à la date du 23 avril, l'ARBAC a accepté de DEPLACER la visite qu'elle organisait ce jour-là à Bruxelles-Midi et que nous annonçons par ailleurs en page 42. Nous remercions chaleureusement cette association-soeur de sa compréhension et de son amabilité.

Visite des installations pré-métro en chantier à CHARLEROI

Le samedi 26 mars prochain, le GTF-asbl organise une visite des chantiers pré-métro de Charleroi.

Au programme (sous réserves) :

- *rendez-vous devant la gare de Charleroi SUD à 10 heures précises
- *montage audio-visuel
- *visite de la future station Beaux-Arts
- *temps libre pour repas de midi
- *visite des chantiers de Marchienne et de Gilly

Le nombre de participants est strictement limité à 50 personnes (par ordre d'arrivée des inscriptions).
 Pour s'inscrire, il suffit de renvoyer le talon ci-après à Jean LATERRÉ, rue de Marchienne, 68 à 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL en joignant une enveloppe rédigée à son nom et adresse et deux timbres NON collés à 10F.

BULLETIN DE PARTICIPATION - VISITE PRE-METRO CHARLEROI - 26/3/83

Je soussigné
 Rue N°
 N° postal Localité

m'inscris à la visite des chantiers pré-métro de Charleroi du samedi 26 mars 1983. J'accepte les conditions de participation dont j'ai pris connaissance et je joins une enveloppe à mon nom et adresse et deux timbres à 10F.
 (date - signature)

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Flandre Occidentale 23.4.83

Bulletin à renvoyer avant le 5 avril 1983 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
 Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
 Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 10 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

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

* inscrits pour le voyage du 23.4.83

inscrire le nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 450FB	_____
	Adulte non membre à 500FB	_____
	Enfant - de 14 ans à 250FB	_____
	Enfant - de 6 ans	gratuit
	Dîner à 350FB	_____
	Supplément AR Bruxelles-Kortrijk à 220FB	_____
	Supplément AR Liège-Kortrijk à 430FB	_____

TOTAL _____

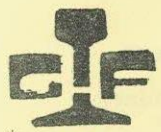
biffer inutile

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



RAPPEL --- Avez-vous nos deux numéros hors série de Trans-Fer ?

En plus de notre périodique Trans-Fer distribué gracieusement à tous nos membres, notre service éditions a procédé, en 82, à la parution de deux numéros hors série :

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

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

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

- p. 10 : en fait, les vitesses de référence d'Anvers-Louvain sont actuellement les suivantes : 90km/h sur la ligne 15 Mortsels-Lier, 90 km/h sur la ligne 16 Lier-Aarschot, 90km/h sur la ligne 35 Aarschot-Louvain en voie B. La voie A de cette même ligne est autorisée à 120km/h.
- p. 37 : les Am Breaks sont équipées du frein à récupération, et non rhéostatique
- p. 42: accélération : $0,75 \text{ m/sec}^2$
- p. 43 : le shuntage (deux taux) est tachymétrique, donc mis en oeuvre sans intervention du conducteur.

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

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

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

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

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

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