

Association des Amateurs
Rue Robert Schuman, 114
4000 - LIÈGE
Tel. 041/52.81.23



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 28 - AOÛT 1983 - PRIX : 50FB

BULLETIN DU GTF asbl

GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



SOMMAIRE

Numéro 28 - Août 1983

Editorial	3
La SNCB	
Nouveau service des trains au 29/5/83	3
Réflexions sur l'avenir des transports de voyageurs par train en Belgique	18
Conseils d'Administration SNCB	28
La SNCB par ligne	30
Matériel roulant	33
Réorganisation desserte marchandises	42
Divers	45
La SNCV	
Groupe du Hainaut	48
Ligne du Littoral De Panne - Knokke	55
Activités du GTF asbl	56
Les Touristiques	57
Supplément encarté au centre du numéro : activités "voyages" du GTF asbl	

Ce numéro de Trans-Fer, tiré à 1200 exemplaires, est dû à l'active collaboration de MM. H. Arden, J. Braive, P. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, F.G. Maral, R. Marganne, RiXi, L. De Greef, MMme Ch. Van de Voorde. Le GTF asbl remercie tous ces membres bénévoles.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

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, Liège.

Imprimé en Belgique

Fais ce que je dis, ne fais pas ce que je fais

Dans le courant du 1er semestre 1983, deux associations bruxelloises oeuvrant en faveur du rail ont proposé des excursions l'une à Rotterdam, l'autre à Köln avec des déplacements en autocar. Une association similaire de la région de Tournai suggérait une visite par car à Paris.

Tout ceci peut surprendre dans la mesure où les trois destinations Rotterdam, Köln et Paris (surtout au départ de Lille) sont bien couvertes par les trains réguliers au départ de Belgique.

En effet, il nous paraît étrange que ceux qui ont la nostalgie du rail, qui prônent ou qui revendiquent son maintien, sont les premiers à faire appel au moyen de transport concurrent.

Sans doute le train, même régulier, est en ce moment plus cher que l'autocar. Quand bien même! Un peu de logique dans la philosophie ferait accepter ce fait.

Il doit être très clair qu'il ne suffit pas d'écrire que le rail doit être maintenu, il faut le faire vivre en en faisant nous-mêmes la promotion. Une telle attitude nous rendrait plus crédibles et moins "collectionneurs".

Les associations d'amateurs de chemin de fer en faveur du chemin de fer! Une gageure?

(B)

Le nouveau service des trains au 29/5/83

Peu de modifications ont été apportées aux horaires proprement dits. La consigne était, semble-t-il, de ne procéder qu'à des retouches mineures, et de "réserver ses forces" pour le 2/6/84, date à laquelle la SNCB se propose de remodeler complètement son offre "voyageurs". La commission "Tabula Rasa" de la SNCB travaille dès maintenant aux nouveaux graphiques de circulation : ce n'est pas une mince affaire...

Relevons néanmoins les modifications suivantes pour 1983 :

*ligne 21B Hasselt - As - Eindhoven : la desserte de cette ligne condamnée a été supprimée pour les voyageurs "en catastrophe" le 29 mai dernier ; nous en voulons pour preuve le fait que le corps du nouvel indicateur contient toujours l'horaire des trains de la ligne. Un supplément encarté dans celui-ci stipule simplement que "le service des trains de voyageurs est supprimé et remplacé par une meilleure desserte par bus (service rapide) "sic". On connaît l'argument, éculé à force d'avoir servi depuis trente ans à chaque suppression... Quant aux horaires de ce nouveau service routier, aucune mention. Il faut probablement acheter l'indicateur régional SNCV...

*desserte de Knokke : nous prions le lecteur de prendre connaissance de l'article figurant dans le corps de ce Trans-Fer à propos de l'ouverture d'un nouveau tracé pour la ligne 51B Bruges-Knokke, et le maintien de la desserte de Zeebruges (en cul-de-sac) sous le numéro 51A.

*lignes 53 Gand-Malines et 108 La Louvière - Binche : à la suite de l'électrification de ces lignes, les trains diesel sont la plupart du temps remplacés par des services électriques dans des horaires voisins. Voir l'article plus développé dans ce numéro.

*ligne 112 : La Louvière - Piéton est de nouveau desservi, par automotrices électriques.

Une nouvelle ligne de chemin de fer entre Bruges et Knokke

Le 21 mai 1983, le Ministre des Communications a inauguré un nouveau tronçon de ligne ferrée entre Bruges et Knokke.

En effet, par suite de la construction d'une nouvelle écluse maritime pour navires de 125.000 tonnes à Zeebruges, la ligne 51A a dû être interrompue entre la sortie de la gare de Zeebruges et Heist. Pour maintenir néanmoins le très important trafic des voyageurs vers Knokke, on a établi une voie ferrée en site neuf autour de l'arrière-port de Zeebruges.

Un peu d'histoire

Ce n'est pas la première fois que la liaison ferrée entre Bruges et l'est de la Côte subit des modifications de tracé.

L'histoire de la liaison vers Zeebruges, Heist et Knokke a commencé il y a 120 ans avec la pose de la ligne Bruges - Blankenberge, mise en service le 6 août 1863 par la Compagnie du Chemin de Fer de Bruges à Blankenberge. Cinq ans plus tard, le 22 juillet 1868, cette ligne était prolongée de Blankenberge à Heist via Zeebruges. En 1906, ce raccordement fut déposé au profit d'une liaison directe entre Bruges, Zeebruges et Heist. Enfin, le 29 juin 1920, cette nouvelle ligne fut prolongée jusqu'à Knokke, sur une longueur de 3 kilomètres, afin de desservir cette station balnéaire, qui prenait son essor à la même époque. Ce prolongement Heist - Knokke était primitivement établi sur le site actuel de la ligne de tram SNCV. En 1951, la voie ferrée fut déplacée entre Heist et Knokke à l'intérieur des terres. La ligne fut électrifiée en totalité entre Bruges et Knokke le 23 mars 1955, mais son tronçon final était demeuré à voie unique entre Zeebruges et Knokke. Depuis le 21 mai 1983, la ligne a de nouveau été déplacée cette fois dans sa partie sud afin de rendre possible la gigantesque extension du port de Zeebruges.

Un nouveau tracé

Devant la nécessité impérieuse de maintenir une relation ferrée vers Heist et Knokke malgré la construction d'une nouvelle écluse, deux solutions étaient possibles : la construction d'un tunnel ferroviaire sous la nouvelle écluse ou la création d'une ligne en site neuf entre l'arrière port de Zeebruges et Heist. Cette seconde solution fut retenue, car elle était la moins onéreuse.

Le nouveau tracé quitte l'ancienne ligne, maintenue jusqu'à Zeebruges, à hauteur de Dudzele, franchit le Boddewijnkanaal par un nouveau pont mobile, contourne l'arrière-port de Zeebruges, longe la rive gauche du Schipdonkanaal et le franchit pour se raccorder à l'ancien tracé peu avant la gare de Heist.

La nouvelle ligne, antérieurement à voie unique entre Zeebruges et Knokke, aujourd'hui entièrement à double voie, a plus de souplesse et d'efficacité. Néanmoins, l'ancienne ligne a été maintenue pour la desserte voyageurs et marchandises de Zeebruges : de ce fait, la gare de Zeebruges est aujourd'hui en cul-de-sac. La bifurcation entre la branche "Zeebruges" et la branche "Knokke" est située à Dudzele.

La branche Bruges - Zeebruges est desservie depuis le 29 mai 1983 par de nouveaux trains omnibus cadencés Zeebruges - Bruges - Courtrai, assurés par rames réversibles M2 en traction diesel : ils s'arrêtent à Zwankendamme, Lissewege et Bruges-St-Pierre. La branche Bruges - Knokke est desservie entre autres par les trains directs Luxembourg - Arlon - Bruxelles - Knokke roulant directement entre Bruges et Heist, où ils s'arrêtent systématiquement, de même qu'à Duinbergen.

En mai 1984, l'application de la réorganisation du trafic voyageurs de la SNCB prévoit un service Intercity Knokke - Bruxelles - Landen - Genk/Liège-Maastricht, avec maintien des arrêts à Heist et Duinbergen.

Les Travaux

La voie déviée Bruges - Heist a été aménagée par la SNCB en étroite collaboration avec le Ministère des Travaux Publics. Le projet entier a été réalisé dans une période d'à peine trois ans. Les travaux ont débuté en 1980.

Les travaux d'infrastructure pour la pose de la nouvelle ligne, la construction du pont levant sur le Boddewijnkanaal, le gainage du Leopold- et Schipdonkkanaal et du Isabelvaart, l'érection du bâtiment pour le service du pont levant et sa sécurité ont été exécutés par le Ministère des Travaux Publics. Les travaux de voie et de signalisation, de pose de lignes téléphoniques et d'électrification ont été exécutés par la SNCB.

A la hauteur de l'embranchement de Dudzele, on a édifié une sous-station de traction, qui abaisse le courant alternatif 36.000 V de la société distributrice en courant continu 3000 V.

Le Ministère des Travaux Publics a donc dû construire un pont levant sur le Boddewijnkanaal. La partie mobile du pont a nécessité des appareillages spéciaux et un règlement d'exploitation adapté. Ainsi, l'électrification de la ligne ferrée sur le pont a exigé une infrastructure particulière, car la caténaire doit y être constituée d'éléments mobiles. Les trains électriques pourront traverser le pont pantographes levés à une vitesse maximale de 60 km/h. Pour pratiquer des vitesses supérieures, le pantographe devra être abaissé. Le pont lui-même est un ouvrage d'art à 4 portées, d'une largeur de 11m60. Le pont levant a 50 m de portée et est métallique. Le poids total sur l'axe de rotation à l'état ouvert est de 1.106.000 kg. Le poids total d'acier de l'ouvrage d'art est de 452.830 kg.

Pour assurer la continuité des câbles et des conduites diverses lors de l'ouverture du pont, on a construit une gaine dans le lit du canal avec double ouverture de 2m x 2m. La longueur de cette gaine est de 127 m.

A côté du pont, on a construit un bâtiment de service d'où sont commandés les signaux permettant l'accès de celui-ci aux trains,

et d'où le service du pont est assuré.

La hauteur libre sous le pont est de 8M50. Cette disposition implique que la plupart des bateaux peuvent passer sous le pont sans que celui-ci soit levé. Sa manoeuvre n'est donc nécessaire que pour les bâtiments de mer ou des bateaux à mâts non escamotables. Le pont est gardé et desservi par du personnel de la SNCB. Le règlement prévoit une priorité absolue pour le passage des trains de voyageurs. La manoeuvre du pont est effectuée en accord avec le maître-éclusier de Zeebruges et le pontier de Herdersbrug.

Dans l'état définitif de la nouvelle voie ferrée, il n'y aura aucun passage à niveau. Dans une situation transitoire, trois passages à niveau ont été ménagés : le PN 10 à hauteur de l'ancienne chaussée de la station, le PN 11 à hauteur de la Zwanhofstraat et le PN 12 à l'Eivoordestraat. Chaque PN est muni de feux et semi-barrières automatiques.

Signalons aussi que l'extension de l'avant-port de Zeebruges nécessite d'énormes quantités de pierres, amenées par chemin de fer. A cet effet, existait un raccordement sur la voie principale actuellement hors service entre Zeebruges et Heist. Ce raccordement doit donc être branché transitoirement sur la nouvelle voie. Jusqu'à présent en effet, le rail a amené à Zeebruges 1,7 millions de tonnes de pierres de carrière. On prévoit que, jusqu'à fin 1986, cinq fois par semaine, trois trains de nuit amèneront des pierres à Zeebruges. A ce moment, la quantité de pierres transportées sera doublée. Le chemin de fer a donc apporté sa modeste contribution à ces gigantesques travaux.

La nouvelle section rejoint l'ancienne ligne 1km environ avant la gare de Heist. De ce point jusqu'à Knokke, la ligne a donc été portée à double voie sur une longueur d'environ 2 kilomètres, pour empêcher la constitution d'un "goulot" en bout de ligne. Pour la sécurité des voyageurs, un couloir sous-voies a été aménagé en gare de Duinbergen.

texte original en néerlandais
du service de presse de la SNCB.
traduction et adaptation : R.G. & R.M.
GTF asbl.

Gand - Malines en traction électrique

Le 16 mai 1983, le Ministre des Communications inaugurerait la traction électrique sur la ligne 53 Schellebelle - Malines. Le 29 mai 1983, au changement horaire, débutait le service électrique entre Gand et Malines.

Un peu d'histoire

L'histoire de la ligne Gand - Malines est liée à l'origine du réseau ferré belge.

C'est dans la loi du 1er mai 1834 que furent dessinées les quatre premières lignes du réseau belge. Le point zéro de celui-ci était situé à Malines, et la ligne dite de l'ouest partait de Malines pour rejoindre Ostende par Termonde, Gand et Bruges. Cette ligne fut promptement construite par les soins de l'Etat puisqu'elle fut ouverte au trafic le 2 janvier 1837, deux ans à peine après que le premier train eût roulé sur le continent entre Bruxelles et Malines. Ce jour-là, trois trains partirent de Malines en direction de Termonde. La population de la ligne célébra l'événement par des pétards, jeux de drapeaux et coups de cornets. Ce dernier bruit de cornet fut pris par le machiniste du deuxième train d'inauguration pour un signal de service marquant l'avertissement, et il mit aussitôt son train à l'arrêt... Il fut tamponné, sans trop de dégâts heureusement, par le troisième train, qui ne l'avait pas vu à temps... Fort heureusement, il y eut plus de peur que de mal et les festivités purent se poursuivre.

Un an plus tard, les trains roulaient jusqu'à Bruges et Ostende. Quelques dizaines d'années plus tard, notamment en 1881, Termonde obtint une liaison ferrée directe avec Bruxelles par Opwijk et Asse. De 1879 à 1881 d'ailleurs, les trains circulaient déjà de Termonde à Asse. La liaison Jette - Asse fut ouverte au trafic le 15 novembre 1881.

La ligne Bruxelles - Termonde - Lokeren fut exploitée en traction électrique dès le 31 mai 1981. Vingt ans au paravant, le 14 janvier 1961, la liaison Gand - Alost était électrifiée. : cet événement amena en même temps l'électrification de la section Gand - Schellebelle de la ligne 53, en tronçon commun avec la ligne 50.

Rénovation et électrification de la ligne 53

De nombreux travaux ont été engagés en même temps que l'électrification.

Ainsi, la vitesse de référence de la ligne a été portée de 90 à 120 km/h. La voie a été entièrement renouvelée ; on en a profité pour augmenter de 25 cm l'entre-axe des voies, afin de permettre des travaux d'entretien mécanisés. Le lit du ballast a dû être élargi pour accroître la stabilité de la voie. On dut aussi déplacer les canaux d'écoulement chargés du drainage de la plate-forme. Par ailleurs, pour fin 1983, six passages à niveau seront munis d'une signalisation automatique.

La gare de Termonde

Les différents quais et la salle des guichets ont été munis de panneaux télécommandés d'indication de la destination des trains. Ils sont commandés depuis la cabine de signalisation. Le couloir sous-voies a été prolongé afin de créer un accès direct à un parking en cours de construction.

Le bâtiment de gare a été agrandi pour la création de locaux techniques et d'une nouvelle cabine de signalisation. La sous-station de traction, elle, existait depuis la mise en service de l'électrification de la ligne de Bruxelles. Elle fonctionne maintenant à charge complète.

De Termonde à Malines

En plus du renouvellement complet de la voie, effectué en 1981, la SNCB a adapté la signalisation pour pratiquer une vitesse de 120 km/h et a posé un nouveau câble téléphonique souterrain entre autres pour la télécommande des sous-stations et la future liaison radio sol-trains.

Londerzeel

A peu près à mi-chemin sur la section Termonde - Malines, Londerzeel a été équipé d'installations pour le passage à contre-voie et d'une voie d'évitement pour trains de marchandises, d'une longueur de 650 mètres. Un poste de sectionnement a été établi dans cette gare, afin de former la limite entre la zone desservie par la sous-station de Malines et celle de Termonde. La gare est aussi dotée d'un parking, d'un abri pour vélos et d'une gare d'autobus.

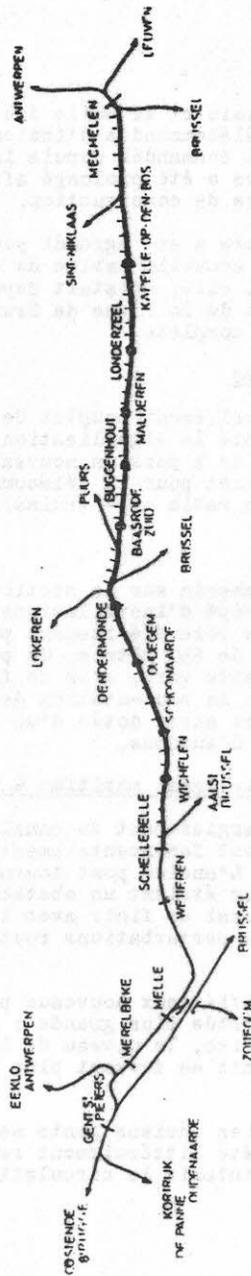
Le croisement avec le canal maritime à Kappelle-op-den-bos

Les travaux d'élargissement du canal maritime et d'abaissement du niveau de l'eau ont fondamentalement modifié l'aspect de ce point singulier. L'ancien pont tournant du chemin de fer et le pont levant routier étaient un obstacle à l'élargissement du canal. On voulait aussi en finir avec les longues ouvertures de ces ponts, et les perturbations routières et ferroviaires correspondantes.

On a dès lors édifié deux nouveaux ponts levants. Ils n'ont pas seulement une portée plus grande ; quand de nouvelles écluses seront mises en service, le niveau de l'eau baissera de sorte que les nouveaux ponts ne devront plus être ouverts que pour les navires de mer.

Le remplacement des anciens ponts ne fut pas une sinécure. Le pont ferroviaire a été littéralement reconstruit à la même place. Comme il fallait maintenir la circulation des trains pendant

ELECTRIFICATIE GENT - MECHELEN - 15 MEI 1983



les travaux, on a construit à côté de l'ancien pont ferroviaire un nouveau pont levant qui devrait servir de déviation pour la circulation ferroviaire, puis dans un deuxième temps comme pont routier définitif. Dans l'intervalle, on construisait le pont ferroviaire définitif. Toutefois, la construction de rampes d'accès au nouveau pont routier a nécessité la démolition du bâtiment de la gare. Actuellement, un bâtiment provisoire a été édifié, dans l'attente d'une nouvelle construction dont les plans sont déjà dressés.

L'électrification du pont mobile a nécessité un équipement spécial. La caténaire sur le pont est composée d'éléments mobiles, qui permettent une vitesse de 60 km/h pantographes levés. Les trains circulant à une vitesse supérieure doivent abaisser le pantographe au passage sur le pont.

La bifurcation de Heike, donnant accès à la ligne 54 vers St-Nicolas a été mis à double voie. L'électrification de cette dernière ligne est prévue pour la fin de l'année 1984.

Les travaux caténaires entre Schellebelle et Malines ont coûté au total 400 millions de FB. Ils ont débuté en octobre 1980 pour se terminer en mai 1983. On a planté au total 1300 poteaux, et tendu 400 km de fils.

Le trafic marchandises

Pour ce trafic, l'électrification de la ligne 53 est particulièrement bénéfique. Située sur l'axe de traversée directe entre les ports de Zeebruges et Gand d'une part et l'arrière pays oriental d'autre part, la ligne 53 permet de faire circuler des trains de marchandises électriques sans passer par les lignes de ceinture bruxelloises surchargées.

Le service voyageurs

La ligne est accessible à du matériel plus moderne, grâce à l'électrification, encore que, pour les trains de pointe, il sera encore provisoirement fait appel à la traction diesel.

L'offre de transport sur la ligne 53 sera repensée dans le cadre de la réorganisation du trafic voyageurs prévue pour l'année prochaine. A cette époque, on prévoit la mise en service d'un train "IR" (interrégional) qui desservira Wetteren et Temonde. Les autres points d'arrêt seront desservis par des omnibus cadencés.

Texte original : service de presse SNCB
Traduction et adaptation : R.G. & R.M.
GTF asbl

ELECTRIFICATION DES LIGNES 108 ENTRE LA LOUVIERE SUD et BINCHE
112 ENTRE LA LOUVIERE SUD et PIÉTON

- *Mise sous tension : les lignes 112 section La Louvière-Sud Piéton et 108 section La Louvière-Sud Binche ont été mises sous tension le 9 mai 1983 à 9 heures.
- *Train d'essai et de rodage de caténaire (2 locomotives série 26) : le 20 mai 1983.
- *Le train d'inauguration fut organisé le 25 mai 1983. Il était composé de HL2204 + 3M4B + 2M4A + HL 2216. A La Louvière, le Ministre De Croo inaugura symboliquement le nouveau tronçon; le train se dirigeait ensuite vers Binche avec arrêt à La Louvière Sud et Leval. A Binche, le Bourgmestre Le Roi mit notamment l'accent sur les difficultés de la région, naguère si prospère, et revint sur le sort de la ligne Binche - Erquelinnes, si chère aux Binchois, car elle permettait naguère un accès direct vers le nord de la France. Le Ministre De Croo se montra fort conciliant et attentif aux problèmes qui lui avaient été exposés. Il évoqua même son passé d'étudiant, lorsqu'il vint faire des études à Mons et la présence dans le train qu'il fréquentait de nombreux ouvriers flamands qui venaient parfois de très loin pour gagner leur pain dans le Centre. Tandis que le train d'inauguration regagnait Bruxelles, les personnalités locales purent visiter le tronçon La Louvière-Sud - Piéton par automotrice spéciale. Cette section n'a donc pas été inaugurée officiellement. L'inauguration est prévue en même temps que la nouvelle ligne Piéton - Marchienne-au-Pont.

A titre documentaire, signalons que la ligne de Binche fut inaugurée le 2/8/1857 par le Duc de Brabant (futur Léopold II) accompagné de M. Dumont, Ministre des Travaux Publics. Au départ, la ligne servit uniquement pour le trafic des marchandises, puisque le trafic des voyageurs date du 17 septembre 1857. La gare actuelle de Binche fut construite entre 1905 et 1910.

- *La nouvelle exploitation électrique des lignes 108 et 112 jusque Piéton date du 29 mai 1983. Un service électrique cadencé est mis en service de Binche à Bruxelles via La Louvière (omnibus de Binche à La Louvière). Un service cadencé omnibus, par automotrice électrique, est d'autre part assuré de La Louvière-Sud à Piéton, avec correspondance par autorail avec Charleroi via la ligne 112A Piéton - Courcelles - Roux, en attendant l'ouverture de la ligne en site neuf via Marchienne-au-Pont.

C. Soulas

La vitesse de référence actuelle des lignes 108 La Louvière-Sud - Binche et 112 La Louvière-Sud - Piéton a été portée à 90 km/h.

Le réseau ferroviaire de cette région avait successivement connu l'électrification des lignes Braine-le-Comte - Manage le 27 mai 1979 et Mons - La Louvière le 28 septembre 1980. L'antenne La Louvière - Binche est aujourd'hui à son tour sous caténaire, améliorant sensiblement les déplacements vers la capitale du pays et les autres centres urbains de la région. De même, tous ceux qu'attirent les activités économiques, commerciales, culturelles et scolaires binchoises y trouveront également leur compte. Tout comme d'ailleurs les usagers de la ligne La Louvière - Piéton qui verront aussi les services améliorés à la faveur de l'électrification.

AU "TRIANGLE DE LA PAIX".

Dans le cadre de ces électrifications, de nombreux et importants travaux ont été exécutés afin d'aboutir à une amélioration générale de l'infrastructure. C'est ainsi que des ouvrages d'art ont été mis au gabarit imposé par l'électrification, tandis que l'on procédait à la rectification, du tracé des voies en vue de l'augmentation de la vitesse des trains.

Ce fut le cas, notamment, au "Triangle de la Paix" assurant la liaison entre les lignes 118 (La Louvière - Mons) et 112 (La Louvière - Haine-Saint-Pierre). Une première phase, achevée en 1980 et réalisée dans le cadre de l'électrification de la ligne 118 La Louvière - Mons avait permis de porter la vitesse sur cette branche de 60 à 100 km/h. La seconde phase a permis d'élever la vitesse sur l'autre branche de 40 à 60 km/h grâce à une rectification du tracé sur le côté du triangle reliant La Louvière à La Louvière-sud, tandis que la vitesse passera de 60 à 100 km/h sur la troisième branche qui s'insère dans la liaison La Louvière-Sud vers Mons, faisant partie de la dorsale wallonne.

L'AMÉNAGEMENT DE LA LOUVIÈRE-SUD.

D'autres travaux importants ont été nécessités par l'aménagement de la gare de La Louvière-Sud, construite à l'occasion de l'électrification de la ligne La Louvière - Binche et qui sera utilisée comme gare de la dorsale wallonne pour desservir la ville de La Louvière. C'est dans cette perspective qu'une nouvelle relation routière a été créée.

Cette nouvelle gare comporte cinq voies et trois quais d'embarquement desservis par un couloir souterrain pour piétons, et sa construction a exigé d'importants aménagements des voies. Une aire de parage pour autos d'une cinquantaine d'emplacements est actuellement en service. On prévoit, en 1984, la mise en adjudication des travaux de construction d'une gare d'autobus comprenant huit quais de vingt-cinq mètres, d'une aire de parage pour autos de 150 places, avec possibilité d'extension, et de deux voies d'accès pour les tramways de la ligne vicinale Anderlues - La Louvière - Bracquegnies, ce qui constituera un bel exemple de coordination entre différents modes de transports.

Un bâtiment provisoire pour voyageurs a été érigé dans l'attente de la réalisation d'un complexe définitif.

A HAINE-SAINT-PIERRE

Un nouveau point d'arrêt a été aménagé à Haine-Saint-Pierre, juste à la bifurcation des lignes 108 vers Binche et 112 vers Piéton et Charleroi. Le tracé des voies de cette dernière ligne a été étudié afin de porter la vitesse de 60 à 120 km/h.

Un pont, enjambant les quatre voies de la bifurcation, a été construit en vue de la suppression du passage à niveau et, de ce pont, un escalier permet d'accéder au quai central du nouveau point d'arrêt. La voie routière d'accès à ce pont a exigé un empiètement sur le terrain de football qui a dû être déplacé et bénéficiera du même coup d'une toute nouvelle tribune.

Divers travaux d'aménagement en voies principales ont été effectués à Leval et la construction des voiries latérales à Cronfestu entraîne la suppression du passage à niveau.

L'installation des lignes caténares a exigé la mise au gabarit électrique de trois ponts à passage supérieur. Si pour celui de Hayettes cela s'est fait par simple relèvement du tablier, par contre les deux ponts de Ressaix ont dû être remplacés.

Quelques travaux restent à exécuter : le remplacement d'un passage supérieur à Cronfestu, l'amélioration des pistes de circulation et le réaménagement du faisceau des voies marchandises à Leval.

Le coût total des travaux déjà réalisés sur la ligne La Louvière - Binche se chiffre à environ 200 millions de francs.

DE HAINE-SAINT-PIERRE À PIÉTON.

Le tronçon Haine-Saint-Pierre - Piéton de la ligne 112 est également électrifié, et ce au prix d'importants travaux qui ont exigé l'interruption de tout trafic durant un peu plus d'un an. A vrai dire, c'est une toute nouvelle ligne qui a été construite sur une grande partie de ce tronçon, et le coût total des travaux illustre bien leur ampleur puisqu'il atteint 2 milliards 260 millions.

La rectification du tracé des voies sur une distance de 3,5 km entre Haine-Saint-Pierre et Carnières a permis de porter la vitesse de circulation de 90 à 120 km/h et a nécessité le remplacement de trois ouvrages d'art (deux ponts à passage supérieur et une passerelle). Importante rectification également dans les environs de Morlanwelz.

En gare de Piéton, la vitesse sera également portée de 90 à 120 km/h grâce à un réaménagement des installations de voies.

La mise au gabarit électrique a nécessité, à Piéton, la reconstruction de deux ponts. A noter encore, pour cette gare, la construction d'une aire de parage pour une cinquantaine d'automobiles et l'érection d'une sous-station électrique alimentant les lignes 108 et 112.

Mais la réalisation qui, à Piéton, intéresse le plus les usagers est la construction d'un nouveau bâtiment de gare, qui sera mis en service dès le début de juin et qui se substituera à l'ancien, en état de vétusté.

Il offre aux voyageurs un hall d'attente confortable et regroupera dans une seule construction les activités des services Exploitation, Electricité et Signalisation, Matériel et Voie. A noter une solution originale adoptée pour la toiture : elle est constituée d'une couverture en alliage zinc, cuivre et titane. Deux quais à voyageurs sont prévus pour accéder aux convois et sont desservis par un couloir sous voies en béton armé, qui a été préfabriqué à proximité puis mis en place à l'occasion de la coupure du trafic à l'aide d'une grue d'une puissance de levage de 500 tonnes !

LES TRAVAUX D'ÉLECTRIFICATION ET DE SIGNALISATION.

Les travaux d'électrification proprement dits relatifs aux tronçons La Louvière - Haine-Saint-Pierre - Piéton et Haine-Saint-Pierre - Binche ont consisté en la mise en place de 44,5 km de caténaires compound en voies principales et de 3,2 km de caténaires simples, qui sont alimentées à énergie électrique à partir de la nouvelle sous-station de traction de 70 kV de Piéton, équipée de deux groupes transformateurs-redresseurs de 4.200 kW; l'interconnexion avec les lignes 116 (La Louvière - Manage) et 118 (La Louvière - Mons) se réalise via le poste de sectionnement de La Louvière - La Paix.

La mise sous tension des lignes 108 et 112 coïncide avec la mise en service des nouvelles installations de télécommande des installations fixes de traction de Mons et Charleroi. Ces installations de télécontrôle, basées sur la technique des microprocesseurs, permettent la surveillance et la commande des installations fixes à partir du poste répartiteur équipé d'un tableau de contrôle optique, d'écrans video et d'une imprimante de consignment des événements.

Au niveau de la signalisation les travaux furent également très importants.

La signalisation du "Triangle de la Paix" a été modernisée en fonction du nouvel aménagement des voies et du relèvement des vitesses autorisées. Il en fut de même à La Louvière-Sud où une cabine tout relais a permis de supprimer une cabine électrique ancienne, tandis qu'une signalisation fixe de contrevoie augmentera les possibilités d'exploitation.

Tant sur la ligne vers Binche que sur celle vers Piéton, les travaux de signalisation ont eu pour objectifs de permettre des vitesses plus élevées; d'établir la signalisation automatique de pleine voie, qui assure une meilleure fluidité du trafic et la signalisation de contre voie, qui permet la circulation sur une voie, alternativement dans les deux sens en cas de travaux; d'accroître la sécurité aux passages à niveau, enfin.

A noter encore qu'à Leval l'amélioration de la signalisation permettra un meilleur écoulement du trafic marchandises.

LES NOUVEAUX SERVICES VOYAGEURS.

Grâce à l'électrification, à partir du 29 mai 1983 les services des trains de voyageurs vont connaître diverses améliorations qui seront particulièrement appréciées par les usagers de Binche et des autres stations de la ligne 108 entre cette ville et La Louvière. En effet, une relation par trains électriques directs avec Bruxelles sera réalisée, d'où diminution du temps de parcours, meilleur confort grâce à l'utilisation d'un matériel plus moderne qui se substituera aux vétustes autorails et surtout suppression du changement de train à La Louvière. Les voyageurs y gagneront donc en facilité et la régularité des trains sera améliorée.

L'électrification du tronçon Haine-Saint-Pierre - Piéton entraîne également une amélioration : des automotrices électriques y entreront en service et seront en correspondance à La Louvière-Sud avec les trains Binche - Bruxelles. Cette même automotrice sera en correspondance à Piéton avec un autorail circulant sur la ligne 112 A (Trazegnies - Courcelles-Centre - Roux) vers Charleroi.

Lorsque le nouveau tracé de la ligne 112 entre Piéton et Charleroi sera opérationnel (ce sera fin 1983, début 1984) l'automotrice La Louvière-Sud - Piéton poursuivra sa route vers Charleroi-Sud par le nouvel itinéraire.

L'ensemble des travaux entrepris dans la région de La Louvière sur le tracé de la dorsale wallonne, et qui clôtureront totalement sa modernisation, se trouvera davantage valorisé à partir de la mise en vigueur, le 3 juin 1984, des nouveaux services prévus par le plan de réorganisation du trafic voyageurs.

Dès lors, en service Intercity, les trains relieront Charleroi-Sud à Mons via La Louvière-Sud en 27 minutes (au lieu de 43 minutes aujourd'hui).

En service Interrégional, une liaison sera assurée entre Charleroi-Sud et Mons, via Luttre, Manage et La Louvière-Central en 43 minutes, comme actuellement.

Enfin, un omnibus desservira les gares intermédiaires sur la ligne Charleroi - Piéton - La Louvière-Sud - La Louvière-Central - Mons, suivant un horaire attractif grâce à l'utilisation de matériel électrique performant.

SERVICE PRESSE ET
RELATIONS PUBLIQUES

Chauffage des aiguillages.

Actuellement, les aiguillages chauffés électriquement sont équipés de résistances de 200 W par mètre. Les aiguillages à maintenir en service quelles que soient les conditions atmosphériques (dont question dans les différents articles sur la neige) seront équipés de résistances de 600 W/mètre. Il est envisagé de porter la puissance des autres à 400 W/m.

REFLEXIONS SUR L'AVENIR DU TRANSPORT
DE VOYAGEURS PAR CHEMIN DE FER EN BELGIQUE

1. Introduction

En sa séance du 3 mai 1983, le Conseil d'Administration de la SNCB a marqué son accord sur le plan qui lui était proposé en matière de réorganisation de l'exploitation du service des trains de voyageurs.

Selon ses auteurs, le plan devrait permettre de réaliser d'importantes économies, estimées à 4.350 Mio F par an et de répondre ainsi à l'objectif d'amélioration des résultats.

La situation financière du transport ferroviaire de voyageurs s'est fortement dégradée au cours des dix dernières années : le rapport entre les recettes tarifaires et les coûts (charges financières exclues) est passé de 55 % au début des années 70 à 35 % au début des années 80. D'autre part, malgré l'augmentation sensible du nombre de trains-km observée au cours de cette période (+ 25 %), le nombre de voyageurs-km taxés présente une légère tendance à la baisse (- 9 % sur dix ans).

Il est évident que l'évolution enregistrée au cours de la dernière décennie ne peut se poursuivre et que des réformes en profondeur sont indispensables pour attirer une clientèle nouvelle vers le rail et pour améliorer la situation financière de la SNCB. Le problème consiste à savoir si le plan de réorganisation approuvé par le Conseil d'Administration de la SNCB répond valablement à ces deux objectifs et, en particulier, si les économies annoncées peuvent être considérées comme réalistes.

2. Economies annoncées (1)

Les données fournies par les auteurs du plan de réorganisation conduisent à la répartition suivante des économies (estimation sur base annuelle) :

a) recettes	+ 750 Mio F (+ 8 %)
c) coûts	
- conduite et accompagnement des trains	- 420 Mio F (- 20 %)
- consommation d'énergie	- 510 Mio F (- 23 %)
- entretien du matériel roulant	- 790 Mio F (- 22 %)
- amortissement du matériel roulant	- 1.880 Mio F (- 31 %)
- total	- 3.600 Mio F (- 26 %)
c) total des économies	4.350 Mio F

(1) Les données qui suivent sont extraites du document officiel présentant le plan de réorganisation.

A noter que les réductions de coûts ne portent que sur la réorganisation du service de base, c'est-à-dire trains internationaux et trains supplémentaires pour navetteurs exclus.

2.1. Accroissement des recettes.

Sur base de leur propre expérience et de celle de chemins de fer étrangers (néerlandais et suisses notamment) les auteurs du plan de réorganisation estiment que la réalisation de celui-ci conduira à une augmentation de la demande et des recettes de 8 à 9 %.

Cet accroissement résulterait principalement des éléments suivants :

- augmentation de la vitesse commerciale sur un grand nombre de relations;
- cadencement généralisé de l'offre de transport, ce qui accroît la fréquence sur beaucoup de lignes;
- cadencement et rigueur dans la détermination de l'origine et de la destination des trains, ce qui rend le voyage moins compliqué.

L'estimation de l'augmentation de la clientèle paraît peu réaliste. En effet :

- les voyageurs du service international et les navetteurs (abonnés pour la plupart), représentent actuellement environ 65 à 70 % de la clientèle totale exprimée en voyageurs-km. Or, ces voyageurs ne sont pratiquement pas concernés par le plan de réorganisation et bénéficieront, selon les auteurs de celui-ci, d'une offre future globalement inchangée;
- la fermeture de certaines lignes et d'un grand nombre de gares et points d'arrêt provoquera une perte de voyageurs-km que l'on peut estimer à environ 5 %.

Dès lors, une augmentation globale de 8 à 9 % des voyageurs-km, implique que la clientèle autre que navetteurs et internationale augmente d'environ 35 à 40 %. Cet accroissement paraît fortement surestimé, d'autant plus que l'offre de service ne sera quasi pas modifiée (en nombre de trains et durées de trajet) sur les grands axes du réseau.

Quant aux arguments invoqués pour expliquer cette augmentation, ils sont peu convaincants. L'examen des horaires actuels montre que le principe des horaires cadencés est déjà largement d'application à la SNCB et généralisé sur tous les grands axes. Au cours de la dernière décennie, la fréquence des trains a été sensiblement accrue sur beaucoup de lignes, de nombreuses relations directes et à long parcours ont été créées. Ces mesures n'ont pas empêché une diminution globale du nombre de voyageurs-km. D'autre part, l'affirmation selon laquelle les navetteurs bénéficieront d'une offre globalement inchangée, mérite une vérification approfondie.

En effet, tout semble indiquer que le service de base proposé, renforcé par 20.000 trains-km aux heures d'affluence comme cela est prévu dans le plan, conduira pour cette clientèle à une réduction non négligeable de l'offre globale par rapport à la situation actuelle.

2.2. Réduction des coûts

Alors que le service de base futur (trains internationaux et trains supplémentaires pour navetteurs exclus) comporte un nombre de trains-km légèrement supérieur au service de base actuel, son coût direct serait environ 26 % inférieur au coût actuel.

Les auteurs du plan justifient cette diminution par la réduction des moyens à mettre en oeuvre grâce à :

- l'introduction d'une meilleure structure dans le service des trains intervilles : assemblage de plusieurs services à parcours réduits en un seul service sur une plus longue distance, détermination plus rigoureuse de l'origine et de la destination des trains d'une même série, généralisation des horaires cadencés;
- meilleure structure du service des trains omnibus et accélération de ceux-ci grâce à la suppression des points d'arrêt peu fréquentés;
- réduction du nombre de trains omnibus et accroissement du nombre de trains intervilles dont le coût par kilomètre parcouru est, en moyenne, inférieur à celui des trains omnibus.

Si la réforme proposée est de nature à réduire certains coûts, l'ampleur de la diminution annoncée (- 26 %) paraît excessive et les arguments justificatifs peu convaincants. Toute affirmation dans ce domaine devrait nécessairement reposer sur une étude préalable et approfondie des roulements du personnel et du matériel résultant du nouveau service proposé, étude dont les principaux résultats mériteraient d'être exposés et justifiés. Or, aucune explication n'est fournie dans ce domaine.

Les coûts d'entretien du matériel roulant affecté au service de base intérieur (trains internationaux et trains supplémentaires pour navetteurs exclus) diminueraient de 22 %. Or le niveau de ces coûts dépend principalement des kilomètres parcourus et du type de matériel utilisé. Comme le nombre de kilomètres parcourus par les trains du service de base augmentera légèrement après réorganisation et comme le matériel nouveau est plus sophistiqué que l'ancien, la réduction annoncée au niveau des coûts d'entretien paraît, en première analyse, pour le moins exagérée.

Le coût d'amortissement diminuerait de 31 % après réorganisation. Il en résulte que le service de base futur devrait pouvoir être réalisé au moyen d'un parc de matériel réduit dans les mêmes proportions par rapport à la situation actuelle. Or, le service de base futur servira également à transporter les navetteurs aux heures d'affluence. Comme le plan prévoit une réduction de 10 % du nombre actuel de trains supplémentaires pour navetteurs et comme

cette clientèle n'est pas supposée décroître après réorganisation, selon les auteurs du plan, le service de base futur sera appelé à transporter sensiblement plus de voyageurs aux heures d'affluence qu'actuellement. Il est dès lors difficile d'admettre sans démonstration à l'appui, que ce service pourra être réalisé au moyen d'un parc de matériel fortement réduit par rapport à maintenant.

Enfin, il convient de signaler que la suppression d'un grand nombre de gares et points d'arrêt nécessitera la création de nombreuses dessertes routières de remplacement. Le coût de celles-ci n'a pas été pris en considération, alors, qu'en toute logique, il eût fallu le déduire des économies réalisées au nouveau ferroviaire.

2.3. Evaluation globale

Il résulte des éléments exposés ci-dessus, que les économies annoncées sont loin d'être évidentes. L'on pourrait même penser que celles-ci ne constituent en fait qu'un alibi ou un prétexte pour réaliser un plan dont les raisons profondes sont autres. D'ailleurs si la réalisation d'économies était la principale raison d'être de ce plan, il aurait fallu considérer le montant d'économies comme objectif de départ et ensuite concevoir un plan (et au sein de celui-ci plusieurs variantes, si possible) susceptible de réaliser cet objectif. Or c'est manifestement la démarche inverse qui fut suivie : l'on a d'abord conçu le plan et ensuite examiné les économies qui pourraient en résulter.

Le plan de réorganisation qui vient d'être approuvé a fait l'objet d'une longue gestation caractérisée, au fil du temps, par plusieurs variantes et amendements. Au cours de ce processus de nombreuses lignes ont connu successivement plusieurs propositions allant de la suppression totale du service à l'instauration d'un service cadencé bihoraire ou horaire de trains omnibus ou interrégionaux en passant par le maintien d'une desserte réduite pour navetteurs (cf. lignes des Ardennes en particulier). Il est difficile de penser que la suite de telles propositions dont l'ordre de succession diffère souvent d'une ligne à l'autre, serait le fruit d'études approfondies et objectives des besoins de déplacements à satisfaire et du coût des moyens à mettre en œuvre.

Ce n'est pas la première fois que la SNCB entend réorganiser son exploitation. Des réformes similaires à celles proposées actuellement, mais encore plus radicales, ont été réalisées de 1950 à 1965 : suppression d'un grand nombre de lignes secondaires et renforcement de l'offre sur les lignes principales avec instauration de l'horaire cadencé. La réalité montre que ces mesures n'ont pas abouti à l'assainissement de la situation financière (bien au contraire semble-t-il) et n'ont pas empêché une baisse globale du nombre de voyageurs.

3. Conditions d'un renouveau du transport de voyageurs par chemin de fer.

L'assainissement de la situation financière de la SNCB nécessite des études et des réformes plus fondamentales qu'une réorganisation de l'exploitation.

Les principaux points à examiner dans ce domaine sont brièvement exposés ci-après.

3.1. Possibilités et limites du transport ferroviaire

La possession d'une voiture privée est actuellement un phénomène généralisé. En effet, environ 50 personnes sur 100 âgées entre 18 et 65 ans disposent d'une voiture, 95 % des ménages dont le chef de ménage est professionnellement actif, possèdent une ou plusieurs voitures.

Afin d'élaborer une offre susceptible d'attirer une clientèle suffisamment importante, il convient de connaître au préalable et de façon précise le marché potentiel du transport ferroviaire et les critères sur lesquels est basé le choix du moyen de déplacement.

(a) marché potentiel.

La première étape consiste à réaliser un examen approfondi des besoins de déplacements :

- origines et destination des déplacements;
- nombre de déplacements par relations;
- motifs des déplacements;
- heures et jours auxquels ces déplacements ont lieu.

Cette analyse, réalisée sur base de données existantes ou par voie d'enquêtes, permet de déterminer le marché potentiel, c'est-à-dire l'ensemble des déplacements qui, en fonction de leurs caractéristiques, sont susceptibles de pouvoir être réalisés en train.

(b) choix du moyen de déplacement.

Il convient ensuite de connaître les critères sur lesquels l'utilisateur base son choix du moyen de déplacement en situation de concurrence. Dans cette optique, les notions de prix et de temps jouent un rôle prépondérant.

Pour réaliser un déplacement donné, l'individu est amené à :

- réaliser une dépense monétaire (achat d'un titre de transport, dépenses liées à l'utilisation de la voiture);
- consacrer une partie de son temps disponible.

Comme son temps globalement disponible est limité, chaque individu adaptera son comportement de façon à réduire le temps consacré aux activités qui ne lui procurent pas une utilité directe et sera, dans ce but, disposé à affecter une partie de ses revenus. Cela signifie donc que chaque individu attribue de façon consciente ou non une valeur à son temps.

Lorsqu'il dispose du choix entre plusieurs moyens de déplacement, l'individu optera en principe pour le moyen dont le coût généralisé est le plus faible, c'est-à-dire pour celui dont la dépense monétaire majorée de la valeur attribuée au temps de déplacement est la plus faible. L'individu qui attribue une valeur relativement réduite à son temps utilisera de préférence un moyen de déplacement plus lent mais meilleur marché. Par contre, s'il attribue une valeur relativement élevée à son temps, il choisira un moyen de transport plus rapide mais aussi plus cher.

L'étude du marché potentiel et des critères de choix entre moyens de déplacement est indispensable pour connaître :

- les possibilités du chemin de fer, c'est-à-dire les marchés sur lesquels celui-ci peut attirer une clientèle relativement importante moyennant une offre de qualité;
- les limites, c'est-à-dire les marchés sur lesquels il ne sert à rien de mettre en oeuvre des moyens importants car l'offre ferroviaire n'atteindra pas un seuil suffisant pour attirer en plus des voyageurs "captifs" du rail, une partie significative de la clientèle qui utilise actuellement un autre moyen de déplacement.

3.2. Politique tarifaire :

La politique tarifaire doit répondre à deux objectifs essentiels :

- rendre l'utilisation du train attractive du point de vue des prix, compte tenu des possibilités alternatives de déplacement;
- procurer des recettes en quantité suffisante.

La politique tarifaire doit être repensée et adaptée à l'environnement concurrentiel actuel. Ceci implique au préalable une connaissance aussi précise que possible des fonctions de demande (parts de marché du train en fonction du prix du titre de transport) et des élasticités-prix (variations de la demande résultant de variations de prix). Les études relatives aux critères de choix du moyen de déplacement (cf. supra) sont de nature à fournir les données nécessaires dans ce domaine.

Sur base de ces éléments, il convient de repenser les tarifs du point de vue des éléments suivants :

- niveau des prix;
- importance et conditions d'octroi des réductions individuelles;
- opportunité et modalités d'octroi de réductions spécifiques aux voyageurs se déplaçant ensemble (en famille par exemple).

3.3. Offre de service

La réduction des temps de trajet doit constituer un objectif essentiel des mesures d'amélioration de l'offre. Il s'agit en effet d'une condition nécessaire pour réduire le coût généralisé du transport ferroviaire et accroître les parts de marché de celui-ci.

Dans cette optique, il ne convient pas seulement d'accroître la vitesse moyenne des trains de gare à gare. Tous les éléments qui influencent la durée totale du déplacement en train doivent faire l'objet d'une amélioration constante :

- choix des heures de départ et d'arrivée des trains en fonction des besoins de la clientèle (début et fins de prestations sur le lieu de travail, horaires des écoles);
- choix optimal entre relations directes et relations en correspondances sur base de l'importance des courants de déplacements;
- respect des horaires publiés et des correspondances;
- choix des fréquences de desserte.

Il résulte notamment de ce qui précède, que l'adoption de schémas rigides dans l'élaboration des horaires de trains risque d'être néfaste dans plusieurs cas, particulièrement sur les lignes où l'importance de la clientèle ne justifie pas un service de trains étoffé.

Du point de vue de la clientèle, l'offre optimale consiste à réaliser la fréquence de desserte la plus élevée possible. Cependant, une telle option se heurte dans la pratique à deux obstacles essentiels :

- l'augmentation du nombre de circulations au-delà d'un certain seuil réduit la fiabilité et accroît le risque de retards en cascades en raison de la saturation des lignes;
- lorsque la demande réelle n'est pas suffisante, les coûts unitaires augmentent rapidement, ce qui creuse l'écart entre les recettes et les dépenses. Non seulement les taux d'occupation des trains de voyageurs sont insuffisants (1), mais les travaux d'entretien et de renouvellement des installations fixes deviennent aussi plus coûteux (réduction de l'amplitude des coupures de voies possibles, nécessité de reporter certains travaux la nuit ou le week-end) et la circulation des trains de marchandises plus difficile et plus onéreuse.

(1) Le plan de réorganisation de la SNCB prévoit de supprimer la desserte de lignes et de points d'arrêt en raison du taux d'occupation des trains ou du nombre de voyageurs montés, jugés insuffisants. Par contre, plusieurs relations seront desservies hors périodes d'affluence par plus de deux trains par heure et par sens. A-t-on estimé l'apport net de clientèle du 3ème, 4ème voire 5ème train par heure ?

Il est dès lors indispensable dans chaque cas, d'élaborer au niveau de l'offre plusieurs variantes de desserte. Pour chaque variante, il convient d'évaluer les moyens à mettre en oeuvre, d'estimer les dépenses d'investissement et d'exploitation correspondantes (tant au niveau du matériel roulant que de l'infrastructure), le nombre de voyageurs et les recettes probables. Une analyse coûts-avantages permettra ensuite aux autorités compétentes de choisir la meilleure variante du point de vue de la collectivité, compte tenu des possibilités financières.

Il est évident qu'une desserte optimale par transport en commun suppose une bonne intégration des services ferroviaires et routiers. Une collaboration étroite entre la SNCB et la SNCV est donc indispensable au niveau :

- des horaires, de façon à assurer de bonnes correspondances;
- des tarifs, de façon à assurer dans la mesure du possible une continuité dans ce domaine pour les voyageurs utilisant successivement les deux modes de transport;
- du choix du mode de desserte (train ou autobus) en fonction des spécificités du service à offrir dans chaque cas et des avantages relatifs des deux modes de transport dans ce domaine.

3.4. Politique d'investissements

La politique d'investissements est déterminante pour l'avenir à long terme de l'entreprise, tant au niveau des services offerts à la clientèle que des coûts de production. Il est donc indispensable de soumettre tous les projets d'investissements à des études approfondies de rentabilité et de ne réaliser que les projets dont les avantages sont supérieurs aux coûts.

Les investissements en matière d'électrification de lignes et d'acquisition de matériel roulant constituent une partie importante des investissements réalisés par une entreprise ferroviaire. Ils influencent de façon significative les coûts d'exploitation et d'amortissement.

(a) choix du mode de traction

Par kilomètre parcouru, les coûts de consommation d'énergie, d'entretien et d'amortissement des engins de traction électrique sont sensiblement inférieurs aux coûts correspondants des engins de traction diesel. Par contre, la traction électrique impose la présence d'importants équipements pour l'alimentation des trains en énergie et nécessite souvent aussi des travaux préalables d'adaptation de l'infrastructure (mise au gabarit électrique des ouvrages d'art notamment).

L'écart entre les coûts relatifs au matériel roulant augmente à l'avantage de la traction électrique quasi proportionnellement au volume du trafic. Par contre les coûts relatifs aux installations fixes croissent sensiblement moins en fonction de celui-ci. Il existe donc pour chaque ligne un niveau de trafic au-dessus duquel

l'électrification devient rentable. Ce seuil de rentabilité n'est pas le même pour chaque ligne. Il dépend de nombreux facteurs, notamment de l'importance des coûts d'appropriation de l'infrastructure, des caractéristiques du trafic et de l'existence ou non de lignes déjà électrifiées sur l'itinéraire des trains empruntant la ligne considérée.

(b) acquisition du matériel roulant

L'acquisition du matériel roulant doit être conçue en fonction des besoins pour lesquels celui-ci est destiné. En plus du mode de traction (électrique ou diesel) se posent le choix entre matériel tracté ou automoteur, la détermination de la puissance et de la vitesse maximale des engins de traction, etc.

Jusqu'à présent, l'ensemble des éléments développés ci-dessus ne semble pas faire l'objet d'études approfondies au niveau des implications financières. Le plan de réorganisation prévoit l'électrification de plusieurs lignes sur lesquelles le niveau de trafic doit certainement être inférieur au seuil de rentabilité de la traction électrique. D'autre part, aucune acquisition d'automotrices diesel n'est envisagée pour l'instant. Or, il s'agit d'un type de matériel techniquement valable (les chemins de fer britanniques, néerlandais, français, espagnols, italiens, allemands, etc. ont acquis récemment ou envisagent l'acquisition d'automotrices diesel) et particulièrement bien adapté à la desserte de lignes secondaires grâce à son coût d'exploitation et d'amortissement relativement peu élevé.

Dans ce domaine, l'absence de choix judicieux du point de vue économique ne peut conduire qu'à accroître les coûts d'exploitation et d'amortissement et à rendre la desserte ferroviaire plus coûteuse.

3.5. Perception et contrôle des recettes

Le coût du système de perception et de contrôle des recettes ne peut être sous-estimé et doit systématiquement être comparé aux résultats obtenus.

Certaines simplifications devraient être envisagées particulièrement au niveau des lignes secondaires. Ainsi par exemple la possibilité d'exploiter certains trains selon le système du "one-man-car" mérite d'être sérieusement envisagée, car elle permettrait de réduire sensiblement le coût d'exploitation de plusieurs services ferroviaires et ainsi de contribuer à leur maintien.

4. Conclusions

L'avenir à long terme du transport ferroviaire de voyageurs ne pourra être assuré que moyennant des réformes fondamentales dans tous les domaines. Pour être viable, le service ferroviaire doit non seulement être techniquement réalisable et exploitable mais aussi commercialement vendable et économiquement rentable pour la collectivité. Dans l'environnement concurrentiel que nous connaissons, les contraintes économiques et commerciales sont tout aussi

importantes que les contraintes techniques et d'exploitation.

Pour être une réussite, la réorganisation du service des trains doit être une oeuvre collective et concertée, associer sur un pied d'égalité toutes les disciplines concernées par la gestion ferroviaire (technique, d'exploitation, commerciale, économique, financière) et déboucher sur un consensus au niveau de l'ensemble de la collectivité des cheminots.

Comme exposé ci-dessus, le plan de réorganisation de la SNCB ne paraît pas répondre valablement à l'objectif d'assainissement en profondeur de la situation financière. Il présente sous un nouvel "emballage" un produit qui existe déjà en grande partie. L'accroissement annoncé des recettes et la réduction des coûts paraissent fortement surestimés. De plus, les répercussions sur les dépenses d'investissements et d'entretien de l'infrastructure et sur les coûts d'exploitation des trains de marchandises n'ont pas été envisagés.

Le plan de réorganisation vient de franchir la première et la moins difficile des étapes. Il devra bientôt affronter la réalité : montrer qu'il est techniquement exploitable, dans les délais impartis (mise en application en juin 1984), qu'il attirera une nouvelle clientèle vers le rail et qu'il permettra de réaliser d'importantes économies.

Tout semble indiquer que ce plan ne contribuera pas à un réel assainissement de la situation financière de la SNCB et que d'autres mesures se révéleront indispensables à court terme pour réaliser cet objectif. Le service des trains sera, vers 1990, probablement différent de celui proposé dans le plan actuel, particulièrement au niveau de la desserte locale et des lignes secondaires. Seul l'avenir nous apprendra s'il sera meilleur ou moins bon, mais pour qu'il soit meilleur, une réorientation sensible de la politique ferroviaire actuelle sera indispensable.

N.

OFFRE UNIQUE JUSQU'AU 27 AOUT.

Index des photos illustrant NOS INOUBLIABLES "VAPEURS".
 Classement des locos par compagnie, type et numéro.
 Format 21x27,5 . 16 pages. Couverture illustrée
 par une photo inédite d'une de nos inoubliables " vapeurs".
 Envoi franco contre versement de la somme de 60FB
 au compte n° 001-0434837-62 de Jean René LEJEUNE,
 rue de l'Arbre-Ste-Barbe, 366, B-4420 LIEGE (Rocourt).
 Au plus tard le 27 août 1983.

conseil d'administration SNCB

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 3 mai 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a exprimé ses remerciements aux Conseils Economiques Régionaux pour les avis qu'ils ont remis à la Société, au sujet du projet de réorganisation de l'exploitation en matière de transport des voyageurs, visant un meilleur cadencement des horaires et comportant : des trains rapides intervilles IC et des trains interrégionaux IR reliant des centres à population moins dense; des trains omnibus, dont les correspondances optimales avec les IC et IR sont réalisées, et le maintien des trains de navetteurs aux heures de pointe; la fusion d'un certain nombre de points d'arrêt qui est indispensable à l'accroissement de la vitesse des trains; la desserte de points d'arrêt ferroviaires abandonnés et de lignes à faible trafic par des services d'autobus dont les horaires sont adaptés, aux points de correspondance, à ceux des trains. Considérant la nécessité de cette réorganisation pour des raisons économiques, sociales et techniques, mais prenant acte des avis des Conseils Economiques Régionaux, il a approuvé la réorganisation en tenant compte de ces avis dans toute la mesure compatible avec les nécessités budgétaires de la Société.

Il a marqué son accord aussi pour soumettre à l'avis du Conseil Economique Régional Flamand un projet de réforme du service des marchandises par wagons complets au groupe d'Anvers, susceptible de procurer une économie de 30 à 35 millions par an.

Sous réserve de l'accord ministériel, il a également approuvé quelques travaux, notamment : divers travaux extérieurs de signalisation et de pose de câbles à Bertrix; la réfection des ouvrages d'art situés entre Liège et Bas-Oha sur la ligne vers Namur; des travaux de terrassement en vue de la mise à double voie du tronçon Bruges - Torhout de la ligne vers Courtrai; divers travaux de câblage, de signalisation et de modernisation de l'équipement de passages à niveau sur le tronçon Willebroek - Puurs de la ligne Malines - St-Nicolas-Waes; le renouvellement partiel d'un mur de soutènement à la "Halenstraat", à Anvers.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni, le mercredi 29 juin 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé la réorganisation du service des envois de détail assuré par les centres routiers de Vielsalm, de Mariembourg, de Bruges et d'Ostende, susceptible de procurer une économie annuelle de 32 millions.

Il a approuvé quelques travaux importants, notamment : la remise en état d'ouvrages d'art sur le tronçon entre Verviers Est et la frontière à Hergenrath de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle; la peinture des parties métalliques de trois ouvrages d'art situés sur les lignes Ath - Grammont et Bassilly - Lessines; le raccordement au réseau électrique du nouveau poste haute tension de la nouvelle cabine de signalisation à Bruxelles Midi; le démontage provisoire de tourelles ornant la façade du bâtiment de la gare d'Anvers Central et l'établissement d'un échafaudage, afin de réduire les inconvénients résultant pour les passants de la zone de protection clôturée du bâtiment, ainsi que pour des raisons de sécurité l'enlèvement de parties métalliques du rideau vitré du hall couvert; le renouvellement du pont sur le "Schijnpoortweg" à Anvers et l'établissement d'un pont-rails provisoire, en vue de préparer les travaux de rationalisation du nœud ferroviaire à l'endroit de ce pont et de permettre la construction d'un pertuis souterrain du métro Stuyvenberg - Schijnpoort; l'adaptation des installations de signalisation et d'équipements de passages à niveau en raison de la pose d'une deuxième voie sur le tronçon Bruges - Torhout de la ligne vers Courtrai à électrifier.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le mardi 31 mai 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Le Conseil a pris acte de l'avis favorable émis par le Conseil Economique Régional Flamand sur le projet de réorganisation de la desserte des cours aux marchandises au groupe de Hasselt.

Il a décidé de soumettre au Conseil Economique Régional Wallon un projet de réorganisation analogue du service des marchandises au groupe de Namur, susceptible de procurer une économie annuelle de l'ordre de 60 millions.

Il a, en outre, marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour l'exécution de divers travaux, notamment : dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruxelles - Tournai et en vue d'améliorer la régularité de la circulation, la mise en service d'équipements statomagnétiques de pleine voie pour la signalisation; l'extension de la télécommande des sous-stations de traction, des postes de sectionnement et des postes interrupteurs des lignes de contact dépendant des postes répartiteurs de Mons et de Charleroi; la réfection des tunnels de Liotte et de Remouchamps sur la ligne Rivage - Trois-Vierges ainsi que divers travaux d'entretien et d'aménagement sur le tronçon Rivage - Stoumont de ladite ligne; la construction d'un passage supérieur et l'établissement de chemins latéraux en vue de la suppression de deux passages à niveau à Leest, sur la ligne Malines - St-Nicolas-Waes; la construction d'un bâtiment de service destiné au terminal rail-route à Anvers Schijnpoort.

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 49: Welkenraedt - Raeren.

Eupen: Le gros oeuvre de la gare est terminé.

On procède à la démolition progressive du passage supérieur. A cet effet, la circulation automobile est détournée vers un passage à niveau provisoire créé au milieu des voies de la gare. Il n'y a plus de possibilité de croisement de trains, de nombreuses voies accessoires ayant été démontées. La grue électrique a été démolie.

H.A. 29-06-83.

Ligne 134: Mariembourg - Couvin.

Du 13 juin 1983 à 0800 h au 31 mai 1984 à 1500 h, la voie est mise hors service entre Mariembourg signal N22 (BK 0982) et Couvin extrémité de la ligne (BK 5416).

Cette disposition est prise pour permettre la réfection complète de la ligne et l'aménagement de la gare pour le nouveau service voyageurs Charleroi - Couvin.

Des parcours peuvent être mis en marche à la demande du chef de chantier.

En principe, les autres circulations (marchandises) ne sont pas autorisées.

Toutefois lorsque CHST Mariembourg envisage une desserte de la ligne il peut obtenir du chef de chantier une autorisation ponctuelle.

Les "nouvelles" extensions de lignes SNCB

Dans quelque temps, on verra la remise en service des sections de ligne Welkenraedt - Eupen et Mariembourg - Couvin. Il s'agit là d'événements qu'il conviendra de saluer. On ne peut que souhaiter que toutes les dispositions pratiques soient prises pour que le succès commercial soit assuré: ainsi il nous paraît essentiel qu'une importante publicité soit mise sur pied et que la desserte des bus soit revue en conséquence. Il est indispensable que les gares soient des points terminus ou de passage de toutes les lignes d'autobus avoisinantes. Même si la nouvelle gare d'autobus d'Eupen a été créée loin de la gare SNCB, celle-ci doit jouer de toutes les communications routières; la coordination des transports est à ce prix.

Mais c'est sur un autre chapitre que nous voudrions insister: celui de la rationalité des moyens mis en oeuvre ou autrement dit du moindre coût.

Prenons l'exemple des lignes 132/134: la réouverture du tronçon Mariembourg - Couvin suppose déjà la présence permanente d'un agent d'exploitation en gare de Couvin. Cette mesure serait déjà d'application même en cas d'une seule rame en ligne (exemple les dimanches). Il est certain qu'une telle mesure rend le transport par fer peu compétitif par rapport à l'autobus.

Ne peut-on vraiment envisager pour les heures et jours creux une exploitation en navette? Le train est admis sur la ligne 134 sous la protection du block de Mariembourg. Il quitte la gare de Couvin sous couvert d'une autorisation "permanente" de circonstance. Le maintien du service ferré sur les lignes peu fréquentées de Belgique ne pourra se concevoir que si toutes les parties prenantes font preuve d'imagination et surtout si elles acceptent de se mettre en cause. Nous formulons le voeu qu'il en soit ainsi pour assurer l'avenir du rail.

H.A.

* FESTIVAL DE LA VAPEUR A MARIENBOURG *
*****les samedi 10 et dimanche 11 septembre 1983.

Le CFV3V annonce un festival une nouvelle fois de plus renouvelé, dont le programme pourra satisfaire tous les goûts.

D'abord le tourisme : le pays de Toine Culot recelle de nombreux attraits : les villages de Treignes, Vierves, Olloy, Nismes et Mariembourg gardent encore un cachet authentique et tranquille. La campagne et les bois environnants constituent de magnifiques lieux de promenades.

De nombreuses animations intéresseront les amateurs ferroviaires ou de folklore :

- Arrivée le samedi et départ le dimanche à Mariembourg des véhicules automobiles du Vétéran Car Club de Mons.

- L'autobus Brossel de l'AMITRAM de Lille avec une exposition - évocation du passé ferroviaire lillois.

- Présentation en grandeur réelle de la machine à vapeur type 16 de la SNCB.

- Olloy : vente de produits artisanaux du terroir.

- Un groupe folklorique à Treignes.

- Le circuit à écartement 5"1/4 de Monsieur L. Tennsted fera la joie des petits... (et des plus grands). Ils pourront en effet découvrir la locomotive à vapeur à leur échelle et se faire véhiculer dans les très petites baladeuses.

- Stands de vente de détaillants trains miniature et accessoires, de librairie (Rail Magazine, Biblio rail, etc..).

- le samedi

arrivée via Anor - Momignies - Chimay d'une rame SNCF 1ère classe avec continuation en soirée vers Charleroi.

- le dimanche

retour de cette rame et départ en soirée vers la France via Momignies.

- sur la ligne CFV3V : circulation de près de cinq trains remorqués par cinq locomotives à vapeur. D'autres machines seront sous pression et effectueront des manoeuvres dans diverses gares (entre autres la petite verticale Cockerill).

- Restauration pour toutes les bourses.

Faites de la journée du 11 septembre un journée de détente. Abandonnez votre voiture à la gare la plus proche de votre domicile et venez en famille à Mariembourg.

Il est organisé un train spécial composé de voitures modernes qui roulera suivant l'horaire ci-après :

Welkenraedt	08.27	20.26
Verviers C.	08.38/08.39	20.14/20.15
Liège C.	08.58/09.09	19.40/19.55
Huy	09.30/09.31	19.16/19.18
Namur	09.52/09.54	18.50/18.52
Tamines	10.11/10.12	18.32/18.33
Chatelet	10.20/10.21	18.24/18.25
Charleroi Sud	10.29/10.32	18.15/18.17
Mariembourg	11.21	17.30

La tarification est particulièrement attrayante puisqu'il est accessible aux porteurs d'un billet "un beau jour à Mariembourg" au départ de toute gare belge (donc même en correspondance). 50% de réduction sur parcours SNCB et prix réduit sur les trains du festival.

Voilà une façon de voyager en dehors des encombrements et en favorisant ..le chemin de fer.... celui auquel vous vous intéressez.

A noter qu'à Liège Guillemins, le train spécial attend différentes correspondances, entre autres de Hasselt et Tongeren.

 * Notre service GTF-Distribution. *

Nous présentons à des prix attrayants des articles non édités par le GTF asbl, mais dont celui-ci peut vous procurer des exemplaires.

Deux séries de cartes-vues commerciales à sujets ferroviaires belges

(nouveau) Au hasard de ses promenades, le GTF a découvert chez les libraires d'intéressantes cartes-vues en couleurs sur lesquelles on peut voir des tramways, des trains et des bâtiments de gares.

Série commerciale No 2: (9 cartes-vues)

Gares de: Hasselt, Liège Guill. (N & B), Leuven, Oostende (vue d'un bateau) Blankenberge. Heist: l'avant d'une motrice articulée à la station. Motrices articulées en couplage à Blankenberge station. Idem devant l'hippodrome d'Oostende. Westende: convoi 5 en médaillon.

Série commerciale No 3: (10 cartes-vues)

Gares de: Liège Guill., Verviers Cal. Place des Guillemins à Liège, 1 tramway ligne 1 avec remorque (motrice coupée, N&B). Place St-Lambert à Liège avec autobus (sans tram ni trolleybus) mais dans son état avant travaux, en arrière-plan le bâtiment de la gare de Liège Palais. Gare d'Oostende la nuit. Un couplage de motrices articulées à Heist station. Motrice articulée (coupée) à Blankenberge station. Un couplage de motrices articulées le long d'un quai à Oostende. Un couplage de motrices articulées à Koksijde. Couplage de motrices articulées sur la route royale à la côte.

Prix: Série commerciale No 2: 90 Bfrs.
 Série commerciale No 3: 100 Bfrs.

Frais d'expédition: en Belgique : une série 20 Bfrs.
 deux ou trois séries commandées
 simultanément, 30 Bfrs.

Etranger: respectivement 30 et 45 Bfrs.

A commander EXCLUSIVEMENT au compte 001-0643004-67 de GTF asbl,
 Distribution, BP 191,
 B-4000 Liège 1

Autres pays que la Belgique et le Luxembourg: par mandat postal.

TABLE DES MATIERES

Page

Dossier Réorganisation de l'exploitation de la SNCB

Nous avons découvert une brochure imprimée de 167 pages de format A5 dont nous repreneons la table des matières ci-contre. Elle nous paraît extrêmement intéressante dans la mesure où elle contient les textes complets des documents cités et aussi les annexes techniques qui font mieux comprendre -qu'un simple résumé- les positions de la SNCB sur les importantes questions des omnibus et des autorails. Cette brochure intéressera grandement ceux qui veulent comprendre les décisions actuelles relatives au rail et qui volent ce dernier autrement que par la petite histoire ou les modèles réduits, en bref ceux qui se veulent actuels. Il s'agit de textes comptés dont les journaux n'ont généralement publié que des extraits et qui sont actualisés à la date du 03 mai 1983 par un encart.

Le prix est de 120FB TVA et envoi compris en Belgique (ajouter 20FB pour pays étrangers). Commande uniquement au compte 001-0643004-67 de Gf. asbl, Distribution 4000 Liège, en indiquant en communication "Dossier restructuration SNCB". Commande de l'étranger : par mandat postal BP191, B-4000 Liège 1.

I. Le plan de réorganisation de l'exploitation de la S.N.C.B. (octobre 82)

1. Motivation 3
2. Proposition d'un nouveau service de trains 11
3. Evaluation économique 27

II. Le plan complémentaire de la S.N.C.V. (décembre 82)

1. Généralités 33
2. Desserte par autobus des gares supprimées 34

III. L'avis du Conseil Economique Régional Wallon (14-3-83)

- Prémature et introduction 53
- Description 57
- Principes fondamentaux 59
- Observations 60
- Contre-proposition 62
- Annexes 1 à 8 96

IV. L'avis du Conseil Economique Régional pour le Brabant (15-3-83)

- Introduction 126
I. Bruxelles 129
II. Brabant wallon 130
III. Brabant flamand 131

V. Annexes techniques

1. Calcul du niveau de trafic minimum (thèse S.N.C.B. 1979) 135
2. Etude sur l'exploitation par autorail (S.N.C.B. 18-6-91) 142
3. Extraits de la conférence de presse du Front Commun syndical (12-1-83) 152

Table des matières 67

* Notre service GfF - Distribution *****

S.N.C.B. : les navetteurs risquent de payer la note de la restructuration

Il n'y a guère, M. Herman De Croo, ministre des Communications, avait soulevé une vague impressionnante de protestations en dévoilant son projet de restructuration de la S.N.C.B. devant entrer en service en juin 1984. Motif : la suppression d'une série de lignes jugées non rentables, et l'élimination de la carte du réseau de nombreux points d'arrêt.

Les réactions furent à ce point virulentes que le ministre capitula, après quatre mois de combats d'arrière-garde, sous le tir de barrage déclenché, entre autres, par les Conseils économiques régionaux de Wallonie.

Bref, comparativement au plan initial conçu par la direction, il y eut une extension du nombre de trains/kilomètres en semaine d'environ quatre mille pour la Wallonie — c'était la région la plus touchée par la restructuration — et d'un peu moins de deux mille pour la Flandre.

Mais le conseil d'administration, en approuvant ce plan rémanié, avait annoncé... la réplique : il convenait de trouver une compensation équivalente au niveau de la dotation en trains/kilomètres accordée à chacune des régions.

Un « donnant donnant » prévoyant que, du côté wallon, cette compensation découlerait principalement d'une diminution de l'offre les samedis et les dimanches, ainsi que d'une limitation de l'amplitude du service cadencé les jours ouvrables.

Depuis la séance d'entérinement du conseil d'administration qui se tint le 3 mai dernier, rien n'a filé sur la mouture définitive du plan qui sortira ses effets en juin de l'année prochaine.

Un vent favorable nous a tou-

tefois permis de visionner en premier les tableaux horaires qui figureront dans le prochain indicateur. Bilan : les services cadencés en prennent un sérieux coup, y compris aux heures de pointe vers Bruxelles. Nombre de navetteurs paieront donc l'addition de la restructuration.

Les projets de nouveaux horaires sont établis par la « direction de l'exploitation » de la S.N.C.B. Ils concrétisent les options annoncées : la desserte par trains intervalles (intercités et interrégionaux) est favorisée au détriment de la desserte omnibus. Ce qui n'était pas annoncé — du moins aussi clairement —, c'est que les fréquences des dessertes omnibus sur certaines lignes aboutissant dans les grandes villes, la capitale incluse, sont sensiblement réduites, y compris aux heures dites « de pointe ». En d'autres termes : si les projets mis au point actuellement deviennent réalité au 3 juin 1984, de nombreux navetteurs vont faire grise mine et devront changer leurs habitudes, au point même, dans certains cas, de devoir renoncer au train ! Et cela alors que, dans plusieurs pays voisins, se développe au contraire une politique de transport urbaine et suburbaine pour irriguer les métropoles et tenter de la sorte à la fois d'y résoudre les problèmes de circulation automobile et de diminuer les temps de parcours domicile-travail. Pas de doute : le plan de la S.N.C.B. entraînera, pour certaines lignes, un sérieux recul dans ce domaine.

Compte tenu de la tendance générale (suppression des trains matinaux et tardifs, heure de départ du dernier train avancée), nous avons comparé l'offre actuelle et celle proposée pour juin 1984. Pour certaines lignes autour de la capitale, la réduction des fréquences est telle que l'on est en droit de s'interroger sur les réactions de la clientèle. S'adaptera-t-elle aux horaires proposés, ou changera-t-elle de mode de transport ? Car d'aucuns se demandent si les nouveaux horaires omnibus proposés sur certaines lignes ne sont pas le reflet d'une politique délibérée de dégoûter cette clientèle et de l'orienter vers la voiture privée ?

Nous ne doutons pas, en effet, que les usagers qui ont choisi un domicile en banlieue en fonction de l'offre actuelle de la S.N.C.B. aient désagréablement surpris

En sa séance du 3 mai, le conseil d'administration de la S.N.C.B. a donc approuvé le plan — légèrement amendé par rapport à sa mouture initiale — destiné à entrer en vigueur le 3 juin 1984.

Ce plan prévoit, par jour ouvrable, une enveloppe globale d'environ deux cent cinq mille trains/kilomètres pour tout le réseau et pour l'ensemble des trains, à l'exception du trafic international et touristique.

Quant aux étudiants et aux travailleurs qui ne disposent pas de l'horaire variable, il leur restera à prier pour que les délais d'attente ne soient pas trop allongés...

La comparaison avec les horaires cadencés du R.E.R. à Paris, des réseaux urbains allemands, italiens ou suisses, leur laissera un arrière-goût de dépit sur les options que le ministre De Croo impose à la S.N.C.B., et que celle-ci semble accepter avec une résignation inquiétante pour son dynamisme commercial. Reste, bien sûr, l'argument financier de la rentabilité stricte de ces prestations ferroviaires de banlieue, extraites du contexte d'une politique globale des transports et des déplacements en ville. Mais quelle sera celle de nouvelles relations intervalles établies au dé-

triment de cadences omnibus actuelles ?

Autre question : quelle sera l'influence de cette diminution de desserte omnibus sur la fréquentation des « trains rapides », vu la part non négligeable de navetteurs ou d'autres voyageurs utilisant les deux types de trains, notamment avec correspondance à Bruxelles ? (...)

LE SOIR

Mercredi 3 août 1983

Il se raconte à fin août 1983 que :

- la SNCB n'éditerait plus d'indicateur général ; uniquement des indicateurs régionaux ?
- la SNCF aurait marqué son accord pour exploiter Givet-Dinant,
- la SNCF s'opposerait à l'électrification de Tournai-Lille.

...A suivre...pour confirmation...

H.A.

Nouvelles de la SNCV / Hainaut. Rectification.

Trans-fer no 28 page 48- 2. le deuxième train inaugural du 24 mai 1983 était composé des articulées 6145 + 6154 et non des 6123 + 6140. (C.L.)

Les lentilles des plans inclinés d'Ans (ligne 36).

Voir Trans-fer no 28 page 46

Depuis la rédaction de la note citée, cette affaire a pris des développements. En effet le service IPM de Liège a entamé la procédure de modification du règlement de la traction sur les plans inclinés.

Des essais ont été entrepris le dimanche 17 juillet 1983 : 5 circulations ont été effectuées entre Liège Guill. et Ans (et retour) avec chaque fois un arrêt sur chacun des plans et reprises. Plusieurs types de composition ont été retenus : suivant les cas une HLE27 remorquant 14 ou 11 voitures M4 avec en allège une HLE27, 1HLE27 + 1HLE ; 1HLE27 + 1HLD ; 1HLD. Pour le dernier voyage, la HLE d'allège a été accrochée. La procédure prévoit le dépôt d'un rapport. Sur la base de celui-ci d'autres essais seront effectués ou une décision sera prise. Bientôt peut-être la suppression des lentilles à Liège Guill. Photographes, à votre poste !...

L.P.

Les Touristiques- CFV3V.

On apprend que sur sa lancée le réseau envisage d'acheter auprès de la SNCF un autorail panoramique. La Belgique deviendra-t-elle ainsi davantage un lieu supplémentaire de conservation des véhicules étrangers alors que rien n'est prévu pour sauver des exemplaires de véhicules qui ont circulé sur le réseau belge? Il est vrai que la S.N.C.B. ne fait vraiment rien..... dans cette voie.
C'est dommage!

H.A.

Nos voyages des 04/06 & 09/07/83 dans le Nord Hainaut.

Le GIF remercie tous les "suiweurs"(par la route) des autorails qui ont eu la grande correction de lui remettre un montant de participation. Que ceux qui ont pris des photos de ces voyages exceptionnels sans effectuer ce geste s'en inspire à l'avenir!

Bibliographie.

"Le Rail Français en 1982" par M Carémantrant et JC Bois. 96 pages- 153 photos format 160X240. Ouvrage broché sous couverture cartonnée couleur. Edition Biblio-rail. Prix 125 FF franco, mandats à Biblio-Rail, rue de la Grange, 10, F-91230 Montgeron France sous référence TRANS-FCR

Agenda (suite).

- Exposition "Rail '83" international du 30/09 au 10/01/83. Organisation Ireingroep Turnhout. Lieu: Centre culturel de Turnhout.
- MSTB: Museumstoomtrein der Twee Bruggen à Vilvoorde.
- Jours de circulation du train vapeur: 14, 21 et 28 août, 04. 11 et 19 septembre 83. Départs à 1415 -1500 -1600 et 1700 heures. Renseignements Harensesteenweg 494, 1800 Vilvoorde, tel. 02.2520319.
- Bourse d'échange pour collectionneurs de modèle réduits (trains et autos) dimanche 04/09 & 27/11/83, à la Gildenhuis, N De Brauwerestraat, 21 à 1500 Vilvoorde de 1000 à 1400 heures. Renseignements sur l'organisation: adresse MSTB ci-dessus.

S.N.C.V. - Groupe du Hainaut.

- En raison des travaux effectués à Jolimont, les lignes de tramways 30 et 80 sont exploitées par autobus entre La Louvière (MATIOITIL) et Morlanwez et ce jusqu'au 01.09.83.

Il est assez paradoxal de noter que bien qu'aucun travail ne soit effectué sur les sections de Marlemont à Morlanwez, la S.N.C.V. a décidé de ne pas les exploiter rendant ainsi les déplacements des voyageurs un peu plus compliqués. Il semblerait que l'on ne souhaitait pas la présence simultanée de deux tramways à Marlemont bifurcation (S.N.C.B.) ?

- La motrice laboratoire a circulé le 29 juillet. Sa livrée est bleu foncé (sous fenêtre) et bleu clair (partie supérieure) avec une bande orange. Elle n'est pas actuellement immatriculée extérieurement.

(Un correspondant occasionnel et commentaires de H.A.)

Ligne 63 Oostende Gistel-Torhout.

Les chances de voir se réaliser une ligne musée sur cette ancienne section sont à présent réduites à zéro. Le pont sur le Zand voordeesteenweg à Oostende a été démoli et l'autorité communale de Gistel souhaite la réalisation d'une piste cyclable sur cette ligne.

D'après BWS Info no 39.

Voyages de l'association pour le Tourisme ferroviaire (France).

- Du vendredi 23 à 19h au dimanche 25/09/83 :
inauguration de la totalité de la ligne IGV Paris Sud Est.
Au départ de Paris vers Clermont Ferrand - Beziers - Montpellier.
- Du 14 au 16 octobre 1983 : Au Pays des Cathares
Montpellier - Beziers - Carcassonne - Cucugnan etc...
- Samedi 22/10/83 : La route du vin de Toul et de la Mirabelle.
- Les vins de Savoie et la fête du cochon dans le Jura Suisse du 11 au 13/11/83.

Il s'agit de voyages alliant la chose ferroviaire, le tourisme, la gastronomie, l'oenologie, les hôtels confortables.

Renseignements : ATF, 6 Bd de Grenelle, 75015 Paris

Tél. J-Paul Amic : Paris(1) 577.27.66 (pas de renseignements du 22/08 au 15/09/83).

34e Salon du chemin de fer Gare Centrale Bruxelles.

Organisation ARBAC du 29/10/83 à 14h au 13/11/83 à 18h30.

A retenir, le comptoir de vente de "littératures" ferroviaires sans doute le plus intéressant de Belgique.

Modification au régime des lignes S.N.C.B.

ligne 52 : Bandermonde - Puurs : Hors service pour les besoins de la S.N.C.B. (date d'application : 05/07/83)

ligne 85 : Avelgem - Ruien (BK 11.966) hors inventaire
Note E du 04.07.83-Publication E du 05.07.83

ligne 51A : Brugge-Zeehaven-Zeebrugge (supprimer Knokke)

ligne 51B : Brugge Maritime-Dudzele (Pelikaan)-Knokke
Note E du 01.06.83-Publication E de juin 83.

Vitesse maximale autorisée HLE27

La vitesse de ces locomotives remorquant un train reste limitée provisoirement à 120km/h !

NOUVELLES DE LA S.N.C.V.

Groupe des 2 Flandres - Ligne de la côte.

Quelques constatations à fin juillet 1983.

- L'ensemble de l'exploitation est réalisée au moyen de motrices articulées. Les circulations ont lieu à la fréquence de 15 minutes en OMC. Pour faciliter le travail du conducteur, le nombre d'aubettes a été augmenté (installation d'abri/aubette type Decaux) tandis que des receveurs sont détachés à certains arrêts et s'installent dans l'abri voyageurs.
- La station d'Oostende quai a été équipée (de manière très simplifiée) en station de "métro". A cet effet l'entrée est munie de trois postes de prévente constitués sans doute d'anciens abris du personnel de contrôle d'accès aux quais des gares S.N.C.B.. Des chaînes sont placées et de nombreuses plaques d'interdiction de passage.
- La boucle de De Panne a été inversée pour obtenir un plus grand rayon de courbure. La voie et la ligne aérienne de la traversée de Nieuwpoort Bad n'ont pas encore été remplacées de même - et pour cause - que celles de la traversée de De Panne.
- Dans le garage d'Oostende quai, on a placé une installation de lavage des rames.
- Dans le dépôt de Knokke :
 - un train SO 9014 + 9517 + 9538 dont le panto est équipé de frotteurs en bronze en vue d'assurer la lère circulation de la journée en cas de gel.
 - motrice S sans panto : 9093
 - motrice S Dienst 9114
 - la rame historique
 - motrice standard 9985 (lère classe avec sièges en velours rouge)
 - + remorque 9944 (avec plaques latérales de destination)
 - + remorque 19211
 - + wagon A18116 peint en blanc pour figurer un fourgon
- Certaines traversées de route sont enfin équipées d'une signalisation semblable réellement à celle de la S.N.C.B. (exemple : Lombardzijde, Zeelaan et Blankenberge) mais la S.N.C.V. a sans doute voulu réaliser des économies (bien mal placées) en ne plaçant pas la traditionnelle sonnerie pourtant bien efficace. L'esprit de sécurité est-il à ce point absent ?
- Le dernier poteau de fonte de la ligne, situé à Den Haan, et portant la mention classique "verboden op den spoorweg te gaan" a été recouvert de l'autre côté d'une vilaine plaque destinée à cacher la même mention... en français ...
- Les abonnements touristiques et les cartes à cases (le tarif zonal a été introduit) ne sont pas en vente dans les voitures, dans les gares, etc.. La diffusion est confidentielle. C'est ainsi que si vous arrivez par le train à De Panne, vous devrez d'abord payer le prix plein sur l'autobus et vous procurer la carte au guichet à De Panne digne. L'esprit commercial est de mise à la côte ...
- On peut voir sur la cour du dépôt de Dixmude de la S.N.C.V. du matériel déclassé de la ligne de la côte.

H.A.

A Propos du GAR (Luxembourg) Règlement sur la signalisation CFL.

Nous venons d'apprendre fortuitement que le GAR ne pouvait donner une suite favorable à l'annonce qu'il avait publiée dans sa note d'information et relative à ce règlement.

NOUVELLES DE LA S.N.C.B.

Ligne 132 Charleroi-Sud Mariembourg Couvin

D'après le ministre des communications, il apparaît au 20.07.1983 que cette ligne sera desservie à partir du 03.06.1984 jusque Couvin par des omnibus cadencés à l'heure.

Ligne 161D Ottignies Louvain-La-Neuve

En réponse à une demande d'un membre nous transmettons les précisions données par le ministre des communications.

Cette ligne sera desservie par 2 services de trains omnibus cadencés à l'heure mais décalés de 30 min.

- Ottignies Louvain-La-Neuve

- Bruxelles-Schuman Quartier Léopold Ottignies Louvain-La-Neuve

Aux heures de pointe (sic) il y aurait prolongation jusqu'à (?) la jonction Nord Midi.

H.A.

AGENDA (suite)

Vendredi 16.09.83 : Musée du Transport urbain Bruxellois
Dépôt de Woluwé à Bruxelles : de 09.30 à 22h : journée des amateurs : animation (radio 21), exposition, vente, échange sur le thème : l'histoire des transports publics.

Samedi 15.10.83 (prévision) visite d'installations ferroviaires : organisation commune GTF / ARBAC

Du 22/11 au 05/12/1983 exposition "année mondiale des Communications" au centre des communications de Bruxelles Nord. Réalisation Ministère des Communications.

Du 27/08 au 25/09/83 : exposition de modélisme organisée par la RTBF en collaboration avec la ville de Mons au musée des Beaux Arts (participation CFC).

11-12 et 13/11/83 : journées portes ouvertes et marché aux occasions : Club "De Pijl" à Muizen/Mechelen, Leuvensesteenweg.

Nécrologie.

Nous avons appris le décès survenu le 15 juillet de Monsieur Gérard Mareschal de 6931 Avenue. Il était membre de notre association depuis plusieurs années et participait fréquemment à nos voyages. Récemment, il nous avait spécialement marqué son intérêt en faisant un don au GTF. Toutes nos condoléances à sa famille et à ses proches.

Commande de locomotives électriques bicourant.

L'engagement d'un montant de 1.276.311.420 francs sur le budget 1983 des Communications a été approuvé par le ministre H. De Croo pour l'acquisition de 12 HLE bicourant de la série 11. La construction de ces locomotives est confiée à l'association AFCC - BN. Il s'agit de HLE destinées à la ligne internationale Bruxelles - Antwerpen - Amsterdam. Elles doivent remplacer en partie les anciennes locomotives existantes.

Lignes 48 et 45 : Vennbahn.

Les mesures suivantes ont été mises en application le 02.04.83 (direction [publication le 05.04.83).

45 : Waimes-Trois-Ponts : Hors service pour les besoins de la SNCB.

48 : Wévercé-Waimes-St-Vith : idem.

Les activités de la gare de Malmédy sont supprimées ; les envois destinés à Malmédy Bureau restant sont dorénavant dirigés vers Spa.

Ainsi donc toute activité est arrêtée sur cette partie de la Vennbahn.

Le 02/06/83, on pouvait déjà constater que tous les signaux de voie et de PN de Malmédy étaient éteints.

On rappellera avec intérêt que la signalisation mécanique de cette gare venait d'être remplacée par une signalisation lumineuse il y a moins de deux ans !

Le Conseil économique de la région germanophone est actuellement très attentif (!) à l'avenir de la Vennbahn.

D'autre part la section de Waimes-St-Vith sera sans doute démontée tandis que Wévercé-Trois-Ponts et Bullange-Losheimergraben seraient conservés pour les besoins de la nation (Défense Nationale).

A ce sujet on remarquera que dorénavant les trains de chars (transports exceptionnels) acheminés de Stockem à Rocourt ou RFA devront emprunter les lignes classiques en prenant des précautions assez conséquentes alors qu'il était habituel de les voir sur l'itinéraire Arlon - Libramont - Bastogne - Gouvy - Trois Ponts - Waimes - Sourbrodt - Raeren - Hontzen - Tongres - Liers.

H.A.

Ligne 150.

Jemelle - Hour Havelange : Hors service pour la SNCB

Application au 02.04.83 (publication E du 05.04.83).

LA NOUVELLE CABINE DE SIGNALISATION DE BRUXELLES-MIDI : L'INFORMATIQUE Y FAIT UNE ENTREE EN FORCE.

"Le Midi", comme les habitués aiment le nommer est sans doute une des gares les plus complexes du réseau ferroviaire belge.

Plusieurs cabines de signalisation ayant en charge la gestion du trafic sur le site de la Jonction se partagent ainsi des dizaines de kilomètres de voie, des centaines d'aiguillages et des problèmes compliqués de compatibilité des itinéraires du gros millier de trains qui chaque jour s'engouffrent dans le tunnel reliant les gares du Nord et du Midi.

Cette complexité dans la gestion du trafic jointe à la vétusté des installations des cabines de signalisation (la plus importante date de 1947) suffit à faire comprendre la vulnérabilité du trafic des trains et les retards dont les usagers font parfois les frais.

On comprend dès lors la nécessité de construire une nouvelle cabine de signalisation permettant de recentraliser la commande de la presque totalité du site de Bruxelles-Midi.

Cette cabine en cours d'établissement, la SNCB l'a voulue ultramoderne et dotée des derniers perfectionnements en la matière.

L'annonce automatique des trains ...

C'est une des techniques les plus récentes étudiées par les ingénieurs de la SNCB. Ce système, déjà en exploitation sur plusieurs parties du réseau, permet ainsi au personnel de suivre avec précision la progression des trains sur le réseau.

On sait qu'une cabine de signalisation n'a droit de regard sur le trafic ferroviaire que dans la zone qu'elle est appelée à desservir soit quelques kilomètres de lignes généralement. Classiquement, le signaleur en cabine est tenu de signaler par téléphone à son collègue de la cabine suivante qu'un train change de zone. Une corvée qui ne facilite en rien l'établissement de prévisions sérieuses en cas de perturbations ou de retards.

Le nouveau système d'annonce automatique des trains supprime ce handicap. Il informe le personnel du poste de signalisation de la position du train, par affichage direct de son numéro d'identification sur le tableau de contrôle optique qui reprend, sur un schéma lumineux, la circulation des trains en lignes. Finis les sempiternels coups de téléphone : le train s'annonce automatiquement et la diffusion de l'information n'en est qu'accéléérée.

... et le système d'aide à la régulation du trafic.

La nouvelle cabine de Bruxelles-Midi va plus loin encore puisque l'informatique fera sous peu son entrée dans la circulation des trains sur les lignes.

Un ordinateur sera installé dans la nouvelle cabine de Bruxelles-Midi et sera relié directement au système d'annonce automatique des trains dont nous venons d'expliquer l'essentiel. Sa compétence s'étendra à l'ensemble de la Jonction Nord-Midi. Sa tâche essentielle sera d'analyser les informations reçues depuis les postes de signalisation établis sur les lignes aboutissant à Bruxelles.

Grâce à une mise en mémoire de l'horaire des trains, l'ordinateur pourra donc comparer la situation réelle à un moment donné sur le réseau avec celle, théorique, établie par les services d'exploitation. Le signaleur ayant la responsabilité du trafic depuis la nouvelle cabine pourra donc par l'intermédiaire d'un terminal-écran prendre connaissance de l'ordre d'entrée en gare des convois proposé par l'ordinateur en fonction des retards ou incidents éventuels, par exemple. Le signaleur garde bien sûr la haute main sur la gestion et est aidé par l'informatique.

L'application de ce nouveau système jouera bien sûr dans le sens d'une plus grande rapidité de la diffusion de l'information, et d'une meilleure appréciation des risques de conflits entre plusieurs trains. Les ingénieurs de la SNCB espèrent ainsi être à même de mieux maîtriser l'énorme trafic de la Jonction Nord-Midi et d'éviter de la sorte les retards aux heures de pointe. Il est vrai qu'à l'époque de sa conception, les promoteurs de la Jonction ne pouvaient prévoir l'accroissement du trafic auquel la SNCB a dû faire face depuis l'après-guerre.

L'ensemble ira donc dans le sens de la rigueur mais aussi de la souplesse en ce qui concerne la circulation harmonieuse des trains. Une arme de plus engagée par la SNCB dans "la bataille du rail" !

(Rail-Info)

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR (de janvier à avril 83)

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

• De l'AC Malines (HLE + AM)

1505 - FBMZ - 4.2	255 - NK - 12.1	660 - MKM - 23.2	663 - MKM - 6.4
2241 - FKR - 9.2	653 - MKM - 19.1	184 - NK - 2.3	179 - NK - 13.4
2551 - FBMZ - 10.2	645 - MKM - 26.1	661 - MKM - 9.3	664 - MKM - 20.4
2307 - FBMZ - 13.2	237 - MKM - 2.2	190 - FHS - 16.3	153 - NK - 27.4
2245 - FKR - 9.3	659 - MKM - 9.2	662 - MKM - 23.3	
2306 - FBMZ - 13.4	165 - NK - 16.2	173 - NK - 31.3	
2247 - FKR - 22.4			

• De l'AC Salzinnes (HLE + HLD + HLR)

1806 - NK - 1.3	7348 - LNC - 11.1	6306 - LK - 17.2	6303 - LK - 24.3
2631 - FEO - 29.3(1)	8009 - FSR - 17.1	6230 - FKR - 23.2	8320 - LNC - 25.3
	5947 - FKR - 27.1	8468 - FNDM- 25.2	5190 - FNDM- 29.3
	8248 - NK - 1.2	5133 - LK - 7.3	8242 - FSD - 6.4
	7359 - FKR - 2.2	6246 - FHS - 7.3	5307 - MUT - 14.4 (2)
	5205 - FEO - 9.2	8246 - FNDM- 7.3	5121 - LNC - 15.4
	5521 - NK - 14.2	7350 - NK - 11.3	

(1) HLE 2631 : Rev. Acc. après l'accident à Y. Soignies le 29.5.82

(2) HLD 5307 : équipée d'une chaudière vapeur - sera prochainement renumérotée en 52 (voir point 6/)

2/ RADIATIONS

- HLD 7206 - FNDM (constr. 1956) - suite au vilbrequin fêlé
PV de l'AC Salzinnes n° 31 du 4.1.83, approuvé par le directeur M. le 16.1
Date Hors-Ecritures : 1er février 1983.
- HLD 7215 - FNDM (constr. 1956) - suite frais de révision trop élevés (série en amortissement)
PV de l'AC FAZ n° 34 du 10.2, approuvé le 28.2
Date Hors-Ecritures : 1er mars 83.
- HLD 6112 - FKR (constr. 1965) - suite frais de révision trop élevés (série en amortissement)
PV de l'AC FAZ n° 35 du 10.2, approuvé le 28.2
Date Hors-Ecritures : 1er mars 83.
- HLD 6081 X - NK (constr. 1965) - suite frais de réparation trop élevés (série en amortissement)
PV de l'AC FAZ n° 36 du 10.2, approuvé le 28.2
Date Hors-Ecritures : 1er mars 83
- AR 4317 - MBX (constr. 1955) - suite frais de réparation trop élevés (série en amortissement)
PV de l'AC Malines n° 831 du 18.2, approuvé le 8.3
Date Hors-Ecritures : 1er avril 83
- 732.16 - MBX (constr. 1955) -
(Remorque d'AR) PV de l'AC Malines n° 832 du 23.2
Date Hors-Ecritures : 1er mai 83.

HLD 5955 - FNDM (constr. 1955) - suite collision frontale dans la formation d'Anvers-Nd le 31.12.82
 PV de l'AC Salzennes n°37 du 15.2, approuvé le 2.3
 Date Hors-Ecritures : 1er avril 83.

HLD 6017 - FKR (constr. 1964) - suite frais de réparation trop élevés (série en amortissement)
 PV de l'AC Salzennes n° 38 du 21.2, approuvé le 8.3
 Date Hors-Ecritures : 1er avril 83.

3/ MUTATIONS

HLD 5190 de Hasselt : mutée à Anvers-Dam (Date écrit. : 1.2.83)
 HLD 5191 de Courtrai : " " Hasselt (" " : 1.2.83)
 N.B. Les transferts réels ont eu lieu lors de la sortie de Grande Rév. de la 5133 (L le 7.3.83)
 HLD 6054 et 6060 de St-Ghislain : mutées à Hasselt (Date écrit. : 1.2.83)
 HLR 8253 de St-Ghislain : mutée à Kinkempois (Date écrit. : 1.4.83)
 HLR 8254 de Kinkempois : " " St-Ghislain (" " : 1.4.83)

4/ TRANSFORMATIONS

HLD 6502 de Hasselt → HLR 7502 et mutée à Anvers-Dam (Date écrit. : 1.2.83)
 HLD 6503 " → HLR 7503 " " " " (" " : 1.2.83)

5/ MISES EN PARC

- * Garées à Hasselt depuis le 1.2.83 (en attente de radiation) : 6401, 6403, 6405 et 6406
 En réalité, certaines de ces HLD ont encore circulé sporadiquement jusqu'à fin avril.
- * Garées à Latour depuis le 9.1.83 (en attente de passage en Grande Rev.) : 5307 (sortie le 14.4) - 5302 - 5310 - 5315 et 5318, devenues excédentaires par suite de l'effondrement du trafic des minerais pour l'ARBED sur la ligne "Athus - Meuse".

6/ UTILISATION DU MATERIEL

• AM 80

Après l'affaire des vibrations (toujours pas résolue), une nouvelle épidémie affecte déjà ces engins : le grippage de certains roulements du carter moteur, provoquant des serrages d'essieu - et même des blocages, ce qui nécessite carrément la mise sur lorry de l'essieu bloqué : on s'imagine la pagaille qui s'ensuit lorsque pareille opération a lieu en pleine voie, suivie d'un remorquage de l'engin avarié à 20 km/h maximum ! D'abord pressentie comme étant d'origine électrique (défaut de masse provoquant un retour de courant via ces roulements), la cause serait plutôt mécanique : les roulements seraient tout simplement de mauvaise qualité ...
 Les immobilisations atteignent des sommets records : "Ils n'en mouraient pas tous, mais tous étaient atteints" ...
 Le mardi 22 mars par exemple, seules 5 AM roulaient, sur 41 livrées ...
 Depuis lors, la situation s'est améliorée. Il y a régulièrement 3 jeux de 6 AM simultanément en service - mais le faisceau de garage d'Ostendé ressemble toujours à un cimetière d'automotrices break ...

• HLE 27

Depuis le 30 mars, la vitesse maximale autorisée en tête des trains voyageurs a été ramenée à 120 Km/h par mesure de sécurité : des effets incontrôlés de lacet de bogie apparaissent au-delà de cette vitesse. Ce phénomène ne se produit qu'au bout d'un certain kilométrage parcouru (± 50 000 km), lors d'une usure suffisante des boudins de roues.

A ce moment, l'amortisseur anti-lacet monté sur le bogie ne parvient plus à enrayer les mouvements de lacet, qui s'amplifient jusqu'à devenir désastreux pour l'état de la voie.

Ici non plus, aucune solution rapide et définitive n'est en vue ...

• HLE 28

Ce sont ces trois machines qui assureront la lourde succession de 3 HLE 29 restantes, soit à Brux-Midi et Ostende pour le transfert des rames et à Schaerbeek pour les navettes entre Schaerbeek et Malines.

• HLE 29

Le règne de ces machines s'est achevé encore plus tôt que prévu : la 2906 a assuré pour la dernière fois un train marchandises le vendredi 8 avril, de St-Ghislain à Ronet, où elle s'immobilisa définitivement.

Quelques jours après, la 2920 de Schaerbeek était remplacée par la 2910, tandis que les 2908 et 2913 officiaient respectivement à Ostende et Brux-Midi.

Ce sursis ne sera que temporaire, car au moment où ces lignes paraîtront, les 3 machines restantes auront été remplacées par les HLE 28.

Signe du destin : A ce moment, la 2911 de Roco apparaissait chez les détaillants en modelisme ...

• HLD 52 - 53 - 54

Lors du passage en Grande Révision des 5 HLD 53 actuellement garées en parc (voir point 5/) ainsi que de la 5317 de Ronet, ces 6 HLD seront équipées des nouvelles cabines flottantes et d'une chaudière vapeur (!), les rendant aptes au chauffage des trains voyageurs.

A leur sortie, elles seront renumérotées en 52 et mutées à Ronet où elles prendront chaque fois la place d'une série 54, radiée à cette occasion.

La raison déterminante de l'amortissement prochain des 7 HLD 54 restantes est certainement l'absence de frein rhéostatique, équipement quasi-indispensable pour la traction des convois marchandises sur les lignes ardennaises ...

• HLD 65

Avec la modification des 6502 et 6503 (voir point 4/), toute la série a été transformée en série 75 et est affectée aux manoeuvres lourdes dans le port d'Anvers.

Edmond Son

5/83.

Remarques à propos du Trans-Fer No 26 de février '83.

p. 28: trains spéciaux.

Samedi 16 octobre. Contrairement à ce qui était prévu, ce train n'a pas emprunté la L.106 entre Ecaussinnes et Lembeek par suite de l'absence d'un pilote connaissant cette ligne.

p. 43: remarque sous article de G. Finet "Automotrices belges pour le Maroc. Voitures K1 pour le Maroc."

La S.N.C.F.M. n'a pas acquis 150 HV SNCB type K1, mais bien 106 dont 43 (1) ont déjà été fournies. Des options ultérieures sont possibles mais pas nécessairement sur des K1.

(1) Au 31-12-82, soit	31 K1 B11	série	27000
	8 K1 B9	"	22600
	3 K1 B7D	"	29000
	1 K1 B7D	"	29100

suivant DM 23.01

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS

DECEMBRE 82

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km
1504 - 15 240	022(50) - 10 008
1608 - 22 239	047(53) - 8 975
1803 - 20 305	120(54) - 16 449
2017 - 15 689	144(56) - 14 010
2221 - 14 231	164(62) - 15 856
2316 - 14 474	223(63) - 16 846
2512 - 17 056	253(65) - 15 477
2553 - 22 087	322(80) - 19 522
2610 - 13 502	523(55) - 15 413
2722 - 10 788	599(SAB) - 12 247
2802 - 6 470	611(66) - 16 476
2906 - 6 087	662(70) - 15 973
	690(73) - 17 476
N° AR/Nbre Km	716(74) - 14 358
4005 - 7 439	738(78) - 16 307
4301 - 10 887	777(79) - 16 145
4405 - 9 175	844(QUAD) - 18 884
4510 - 9 307	913(NS) - 8 885
4609 - 7 743	952(POSTE) - 7 507
4903 - 1 370	

N° HLD/Km	N° HLR/Km
5168 - 10 758	7006 - 2 693
5203 - 10 363	7101 - 2 753
5313 - 10 551	7203 - 2 604
5407 - 10 036	7341 - 3 716
5529 - 11 486	7409 - 3 448
5953 - 10 409	7504 - 2 645
6013 - 10 838	8062 - 2 895
6105 - 9 793	8275 - 3 237
6245 - 12 116	8305 - 1 884
6401 - 2 794	8423 - 2 995
6503 - 6 404	8513 - 2 636
	9150 - 1 246

JANVIER 83

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km
1501 - 12 071	020(50) - 9 753
1601 - 25 929	048(53) - 10 449
1801 - 23 457	099(54) - 20 166
2016 - 17 724	132(56) - 14 274
2225 - 14 101	176(62) - 20 172
2345 - 13 579	242(63) - 16 585
2503 - 16 931	257(65) - 16 229
2558 - 22 751	331(80) - 17 646
2632 - 12 784	511(55) - 14 750
2717 - 10 305	600(SAB) - 13 347
2803 - 5 170	629(66) - 17 388
2905 - 7 523	671(70) - 13 901
	686(73) - 15 913
N° AR/Nbre Km	715(74) - 14 313
4003 - 7 975	735(78) - 14 874
4336 - 11 198	768(79) - 15 349
4402 - 8 708	843(QUAD) - 19 208
4508 - 6 897	904(NS) - 8 470
4603 - 7 866	958(POST) - 7 414
4906 - 3 247	

N° HLD/Km	N° HLR/Km
5189 - 11 591	7005 - 3 045
5210 - 8 246	7102 - 2 390
5311 - 10 452	7202 - 3 150
5402 - 8 592	7341 - 4 157
5501 - 10 525	7408 - 3 505
5914 - 10 767	7504 - 3 813
6020 - 10 640	8022 - 3 142
6111 - 7 934	8237 - 3 115
6245 - 12 829	8315 - 1 798
6406 - 2 567	8423 - 2 968
6503 - 5 591	8509 - 2 546
	9129 - 1 237

FEVRIER 83

N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km	N° HLD/Km	N° HLR/Km
1501 - 15 608	014(50) - 9 606	5169 - 10 981	7005 - 2 565
1607 - 18 751	035(53) - 8 428	5206 - 9 325	7101 - 2 127
1802 - 19 772	061(54) - 14 333	5314 - 9 855	7209 - 2 453
2004 - 15 601	133(56) - 12 738	5404 - 8 211	7338 - 4 807
2223 - 14 463	176(62) - 15 851	5538 - 10 579	7404 - 3 781
2383 - 13 749	228(63) - 18 631	5913 - 9 513	7505 - 3 415
2502 - 14 773	257(65) - 14 211	6064 - 9 675	8036 - 2 228
2557 - 19 185	322(80) - 17 132	6109 - 7 992	8224 - 3 285
2625 - 12 214	510(55) - 13 668	6283 - 11 740	8324 - 2 011
2720 - 13 351	597(SAB) - 10 734	6405 - 3 091	8424 - 3 285
2803 - 4 956	637(66) - 18 944		8505 - 2 308
2913 - 5 596	644(70) - 14 787	N° AR/km	9150 - 1 156
	694(73) - 15 436	4006 - 8 349	
	724(74) - 13 139	4303 - 10 034	
	742(78) - 13 797	4410 - 8 759	
	770(79) - 17 058	4510 - 7 787	
	826(QUAD) - 19 836	4604 - 7 352	
	904(NS) - 8 346	4906 - 2 034	
	952(POST) - 7 926		

MARS 83			
N° HLE/Nbre Km	N° AM/Type/Km	N° HLD/Km	N° HLR/Km
1505 - 14 892	033(50) - 11 173	5157 - 12 975	7001 - 3 267
1608 - 27 810	040(53) - 9 458	5205 - 8 734	7101 - 888
1803 - 21 110	107(54) - 20 532	5308 - 11 820	7207 - 2 931
2010 - 18 847	140(56) - 13 595	5407 - 9 508	7338 - 4 680
2209 - 20 343	180(62) - 19 991	5501 - 12 305	7403 - 3 762
2333 - 18 545	230(63) - 20 993	5919 - 10 605	7503 - 5 811
2506 - 17 107	270(65) - 18 384	6085 - 10 865	8001 - 3 840
2553 - 23 033	320(80) - 21 812	6104 - 10 333	8275 - 3 547
2622 - 11 998	520(55) - 17 388	6316 - 13 132	8324 - 2 007
2727 - 13 089	595(SABENA) 14 908	6405 - 4 708	8424 - 3 452
2803 - 5 209	620(66) - 24 221		8521 - 2 743
2910 - 4 800	645(70) - 16 949		9129 - 1 272
	678(73) - 21 590	N° AR/Km	
	730(74) - 20 282	4002 - 8 046	
	753(78) - 17 486	4316 - 11 317	
	760(79) - 18 115	4401 - 7 649	
	841(QUAD) - 20 279	4509 - 9 335	
	916(NS) - 8 845	4607 - 7 832	
	958(POST) - 10 614	4906 - 3 687	

Edmond Son 5/83

LES PLAQUES TOURNANTES et LES TRIANGLES de VIRAGE à la SNCB

Encore actuellement, la SNCB entretient régulièrement sur son réseau certaines plaques tournantes datant de l'époque de la vapeur, et maintient en état certaines configurations de voies appelées "triangles de virage".

Bien souvent disposées à proximité d'ateliers ou de points frontières, ces installations originales ont des utilisations fort diversifiées - indépendamment de leur valeur stratégique (!) qui leur vaut une sollicitude particulière du Ministère de la Défense Nationale (sic !).

On y oriente des voitures-pilote, des engins moteur pour la rentrée en révision, des wagons à chargement hors-gabarit dissymétrique, et même des machines à vapeur, comme pour la célèbre plaque de Louvain !

Voici le détail des installations encore en service au 1^{er} juin 83 :

● Plaques tournantes (Avec indication du diamètre en m)

1 - Forest-Midi (24 m)	5 - Louvain (22)	9 - Brux TT (18,5)
2 - Kinkempois (24)	6 - Ostende (22)	10 - Gouvy (18,5)
3 - Stockem (24)	7 - Virton St M. (22)	11 - Raeren (18,5)
4 - Montzen (23)	8 - Anvers-Dam (18,5)	

▲ Triangles de virage :

1 - Anvers-Nord	4 - La Sambre	6 - Ronet
2 - Essen	5 - Libramont	7 - Ypres
3 - Haine st Pierre		

N.B. Le triangle de Mariembourg a été supprimé récemment, alors qu'il s'agissait peut-être du SEUL réellement indispensable à toute circulation vapeur dans le futur....Mauvais présage?

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de janvier à avril 1983.

Dimanche 16 janvier - 15 h 53 - l. 161 - Bru. Nord - Sabotage entraînant un déraillement.

Au passage sous le saut-de-mouton de la ligne 25, le E 497 Bruxelles - Zurich heurte un bloc de béton placé dans la voie, ce qui provoque le déraillement du 1er essieu de la locomotive (HLE 2024). La remise à rails interviendra à 21 h, la circulation vers Namur étant entretemps déviée par Louvain et Wavre.

Mardi 22 février - 19 h 32 - l. 15 - Bif. Nazareth - Déraillement d'un train marchandises.

En abordant la bifurcation entre les l. 15 et 16, le Z 33991 Balen - Zeebruges, 16 Hg remorqués par la HLD 5903 (FNDM) déraille sur le nouveau type de croisement à aiguilles, celles-ci étant mal orientées au passage du train. La machine restera sur les rails, mais les 1er, 3e et 4e wagons dérailleront. Quand on sait que ce dernier était chargé d'explosifs provenant de la poudrerie de Balen ... Le relèvement du matériel déraillé sera terminé le 23 à 3 h 20. Entre-temps, service de bus en navette entre Lierre et Herentals.

Vendredi 25 février - 8 h 52 - l. 96 - Neufvilles - Collision à un PN.

Le TEE 79 Paris Nd - Bru. Midi remorqué par la CC 40105 SNCF prend en écharpe un camion tombé en panne et immobilisé sur le PN 74. La machine et les 3 premières voitures sont endommagées. Les 2 voies sont obstruées. Bus navettes SNCV entre Jurbise et Soignies. Trains directs détournés par La Louvière. Une voie sera libérée à 11 h 40.

Vendredi 11 mars - 6 h 35 - l. 35 - Aarschot - Déraillement au cours de manoeuvres.

Lors d'une évolution en gare de la rame RZ 2292, une aiguille fait mouvement sous le train, ce qui provoque la bivoie d'une voiture qui déraille des 2 bogies. Les 2 voies principales sont obstruées. Les relations Anvers - Louvain et Hasselt - Louvain sont limitées à Aarschot, des bus SNCV assurant la navette entre Aarschot et Louvain. La circulation sera rétablie à 12 h 38.

N.B. : HLE = locomotive électrique HLD = locomotive diesel.

A propos du T-F 26 (suite).

0.15: L. 126 Statte-Cincy.

Situation actuelle:	Statte-Marchin	-Marchandises.
	Modave-Clavier	-Hors service depuis 1955.
	Clavier-Hamois	- " " " 1973.
	Hamois-BK73650	- " " " 01-09-82.

Actuellement (avril '83) on remplace systématiquement une traversée sur trois entre Hamois et Clavier-station.

Ce remplacement est réalisé entre Hamois et Bormenville et entre Clavier-station et Les Avins.

Un correspondant occasionnel.

Evolution du parc des wagons en 1982.

Fermés à 2 essieux (G+H+Tbis+Ues)	*15467	*-308	dont -256 Gkklms type 2211A0 (fermés ordinaires) dont il subsiste cependant 2050 unités.
Tombereaux à 2 essieux (E+Fc+Tds)	4185	-824	dont -785 tombereaux ordinaire s déclassés pour vétusté.
Tombereaux à bogies (Eas+Eaos+F)	5277	+417	dont +316 Fals type 1000F9 ce qui porte l'effectif à 500.
Plats à 2 essieux (K+L)	4806	-76 +21	ordinaires spéciaux
Plats à bogies ordinaires (R sauf Rhps) spéciaux (S+Rhps+T affectés au transport de coils)	6136 2999	-189 +156	
Wagons de particuliers RIV	3144	-100	
Autorisés en vertu d'accord bilatéraux	98	0	
non RIV	439	-129	

*la première colonne indique l'effectif au 01-01-83, la seconde
la différence par rapport au 01-01-82.

Particularités remarquables.

a) Types disparaissant de l'effectif effectif au 01-01-82

-Fb	type 1222B1	(tombereau spécial: volume sup. 45m3).	(2)
-Tm	type 1214B5	(reste 2 unités)(wagons à toit ouvrant long. utile sup. 9m).	(50)
-Tachms	type 1416B0	transformé en Tachms type 1456A1 (adaptation au transport de rouleaux de tôle à axe horizontal).	(1)
-Rkmp	type 3004A2	(plat à bogies de 15 à 18 m sans ranchers d'about et dont la charge c inf. 40T)	(10)
-Rmmp	type 3414A1	(reste 1 unité)(plat à bogies long. inf. à 15m sans ranchers d'about).	(11)
-Sh	type 3414A5	(plat à bogies aménagé pour le trans-	(2)
+type 3414A6		port de rouleaux de tôle à axe horizontal.	(6)
-Ss	type 3514E2	transformé en Rs type 3514B0 (plat à bogies type normal).	(1)

b) Nouveaux types.

-Faals	type 1000F9	(5 unités)(tombereaux à 6 essieux à déchargement massif bilatéral haut autorisés à 100 km/h).
-Lqs	type 3210A0	(15 unités)(plat à 2 essieux aménagé pour le transport de transconteneurs aut. à 100 km/h.).
-Remms	type 3514C1	(10 unités)(plat à bogies long. inf. 15m à bords rabattables autorisé à 100 km/h).

- Rrms type 3514C5 (40 unités)(plat à bogies long.inf. à 15m, à haussertes d'about et ranchers. Aut. à 100 km/h).
- Ss type 3514E1 (100 unités - total 110)(wagon plat à bogies de type spécial)
- Sqs type 3410A2 (10 unités) provenant de la transformation de 10 Rbps type 3410A1. (plat à bogies aménagé pour le transport de transconteneurs ex-plat de 25m sans haussertes de bout, aut. à 100 km/h).
- Sgss type 3714B0 (1 unité prototype)(plat à bogies aménagé pour le transport de transconteneurs, aut. à 120 km/h).

P. Lemja

Un nouveau trafic marchandises.

Une nouvelle technologie vient d'être mise au point en vue d'assurer l'acheminement par rail de lingots d'acier maintenus à une température de 800 degrés.

Ces lingots dénomés "BRAMES" sont transportés par wagons plats Rrms chargés de caissons isolés pour éviter toute déperdition de chaleur.

Actuellement, le système ne concerne que la relation Winterslag - Bressoux (CHERTAL) - Seraing.

La mise au point de ce système a causé quelques problèmes car certains isolants, sans raison apparente, ne remplissaient pas correctement leur rôle et le chargement brûlait le plancher des wagons.

P.A. 30-04-83.

Publicité sur le plan de restructuration.

Dans ses diverses publications, la SNCB vante son projet de plan de restructuration, déclarant qu'il est "condamné" au succès car les réformes "similaires" appliquées dans trois pays proches sont des réussites. Mais la SNCB s'abstient forcément de pousser la comparaison plus loin qu'une simple affirmation non étayée.

Les trois pays cités sont: l'Allemagne, la Suisse et la Hollande.

L'Allemagne: On compare l'incomparable: soit les grandes lignes DB avec notre réseau qui devrait être comparé aux lignes "Schnellbahn" de la région Rhein/Rhur ou des banlieues des grandes villes. (la même règle serait applicable si on voulait faire une comparaison avec la SNCF).

La Suisse: Il n'y a aucune ressemblance entre l'horaire cadencé suisse et notre plan IC/IR. En Suisse, on n'a supprimé aucune ligne ni aucune gare. Il est intéressant de noter que l'offre actuelle comporte 17% de trains IC (tous ou presque des internationaux dans lesquels aucun supplément n'est perçu pour le parcours suisse).
32% de trains directs.
51% de trains régionaux (terme suisse désignant les trains omnibus).

La Hollande: Voilà sans doute le seul réseau auquel on puisse comparer le nôtre

P.Lemja 01-05-83

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

- Période de janvier à avril 1982 -

Du 7 au 28 mars

Campagne annuelle de mesure des caténaires sur les lignes principales du réseau : pendant trois semaines, un train d'essai composé de la HLE 2005 remorquant la voiture de mesure ES 601 et 3 ou 4 voitures M4 a sillonné toute la Belgique (sauf les samedis et dimanches), afin de détecter les défauts et avaries aux fils de contact. Outre les grandes lignes axiales du réseau toutes parcourues, pointons quelques autres destinations originales : Zottegem (le 7), Liers via Aarschot et Hasselt (le 8), Tournai - Courtrai (le 11), Aix-la-Chapelle (le 15 : la 2005 fut exceptionnellement autorisée à circuler sur le réseau DB pour la circonstance !) Erquelinnes (le 21), Lokeren via Termonde (le 24) et Genk via Landen (le 25). Comme la rame d'essais était garée chaque jour à l'ATE de Forest, et pour éviter des manoeuvres trop importantes - la voiture de mesure devant toujours se trouver directement attelée à la locomotive - cette rame fut amenée à quai à 4 reprises de Forest à Brux-Midi tractée par la ... 2913 !

Mardi 15 mars

Départ de Bruxelles-Midi du fameux train de luxe VSOE (Venise Simplon Orient Express) affrété pour Venise à l'occasion du 25e anniversaire du Diners Club International. La rame était composée de 17 voitures toutes ex-CIWL, soit 11 W-Lits (n°s 3309, 3425, 3482, 3483, 3525, 3539, 3543, 3544, 3552, 3553 et 3555), de 2 W-Restaurants (4095 et 4110), d'une Pullman (4141), d'une Bar (3674) et de 2 voitures de service (3912 et 3915). Cette rame fut amenée vide de Quévy à Forest-Voitures dans l'après-midi par la HLD 6252 (Ath), mise à quai au midi par la HLE 2913 et remorquée vers Luxembourg par la HLE 2001. Deux jours plus tard, le retour par Quévy fut assuré par la HLE 2207, qui ramena la rame vide à la frontière.

Jeudi 17 mars

Parcours annuel de rodage de la rame royale (HV n° 1 - 2 - 3 - 4 - 8 et 9) exceptionnellement renforcée par la voiture n° 10, dite d'"inspection". Initialement prévu de Brux. vers Arlon, le parcours fut détourné de Namur vers Liège-G. et retour par la ligne 36, des manifestants bloquant les voies sur la ligne 162. La remorque était assurée par les HLE 2706 et 2722 en Unité Multiple, aux fins de rodage et d'écolage du personnel de conduite.

Dimanche 10 avril

Escapade touristique de la rame du "Rheingold" de Cologne à Butgenbach, via Aix, Welkenraedt, Raeren et Wevercé, le train poussant même une pointe à Bullange, pour évolution de la machine (HLD 5534 de Montzen). Composé de 5 voitures ex-Rheingold (violet/crème), de 4 anciennes voitures DB et de 3 Bll SNCB, le train aurait voulu atteindre Malmédy via Waimes. Mais la circulation sur la section Wevercé - Malmédy fut interdite par la SNCB, pour les raisons tristement célèbres que l'on sait ...

Samedi 23 avril

A l'occasion du congrès du PSC à Mouscron, un train baptisé "l'arbre de vie" composé de 4 M4 de 1e cl, la disco-bar SR1 et 7 M4 de 2e cl et tracté par la HLE 2724 a circulé de Welkenraedt à Mouscron par la dorsale wallonne, en embarquant plus de 1 700 militants tout au long du trajet. Le succès fut tel qu'il dû être dédoublé au départ de Tournai Le train fut accueilli par une fanfare et ... un avion peu sympa, tirant une banderole : "Farce PSC, neen dank U" ... !

REORGANISATION DE LA DESSERTE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS (III)

Faisant suite aux articles déjà publiés à ce sujet (Trans-fer n° 24 et 26), voici ce que devrait amener la restructuration "marchandises" en ce qui concerne les groupes de Charleroi et d'Hasselt.

A remarquer que la division géographique initialement retenue pour la première étude (Namur) avait été la PROVINCE. Or l'on sait que les limites des groupes SNCB ne correspondent pas toujours aux frontières provinciales, loin s'en faut ...

Cette divergence de conceptions posa de tels problèmes qu'il fut décidé de recommencer l'étude, en adoptant cette fois le GROUPE SNCB comme entité géographique.

C'est ce qui explique que le résumé ci-dessous concernant le groupe de Charleroi reprend des lignes déjà traitées dans l'étude parue sur la province de Namur. On remarquera en passant que les 2 ans écoulés entre les 2 études ont été mis à profit pour figoler le démantèlement ...

A/ GROUPE DE CHARLEROI

Cours à marchandises dont le maintien est proposé :

1. Gares-centres : Châtelet - Courcelles Centre - Erquelinnes - Fleurus - Mariembourg.
2. Cours autonomes : Acoz - Gilly Sart Allet - Luttre PAC - Marchienne Zone - Walcourt.
3. Cours annexes : Auvelais - Chimay - Couvin - Fontaine l'Evêque - Gosselies - Hauchies - La Buisnière - Mont-sur-Marchienne - Sombreffe - Tamines Thuillies - Trazegnies.

Cours à marchandises dont la fermeture est proposée :

Entre (), le nombre de wagons/jour en 1981.

Bascoup (0,07) - Bomerée (0,21) - Damprémy (0,01) - Florennes-Est (0,04) - Frasnes lez Gosselies (0) - Gerpinnes (0) - Gilly Haies (9,06) - Jamioux (0,10) - Jumet (0,41) - Lodelinsart (0,29) - Marchienne-Est (0,04) - Momignies (0,06) - Ransart (0) - Roux (0,13) - Seloignes (0,10) - Strée (0,36) - Thiméon (0,29) - Tilly (0,18).

Raccordements dont la fermeture est proposée :

Berzée (0,0) - Charleroi (0) - Deschassis (0,31) - Florennes-Est (0,20) - Frasnes lez Gosselies (0,28) - Gerpinnes (0,03) - Gilly Haies (0,12) - Jumet (0,01) - La Buisnière (0) - La Sambre (0) - le Vieux Campinaire (0,92) - Marchienne Est (0) - Masses Diarbois (0) - Merlemont (2,35) - Momignies (0,01) - Montigny le Tilleul (0,01) Tilly (0,70).

Cours à marchandises dont la fermeture est déjà effective suite au rapport "Province de Namur".

Aisemont (0,09)	- fermée le 6.12.82
Florennes central (0,08)	fermée le 9.1.83
Merlemont (0,01)	" le 6.12.82
Philippeville (0)	" le 6.12.82
Thy-le-Château (0,05)	" le 9.1.83
Villers-le-Gambon (0)	" le 6.12.82.

Au total donc, 18 cours et 16 raccordements seront désaffectés sur le groupe. Voici quelques précisions quant à certaines installations :

1. Bascoup (1.II3) : la desserte de l'Atelier Central de la Voie restera assurée.
2. Berzée (111) : contrairement à ce que nous annonçons dans le Trans-Fer n° 26 p. 18, cette desserte ne peut être associée à celle de Thy-le-Château, la signalisation ne le permettant pas.
3. Charleroi : il s'agit du raccordement ACEC transféré à Marcinelle.
4. Frasnes-lez-Gosselies (131) : cette ligne, à l'usage exclusif de la sucrerie, occasionne des frais de traction et de maintenance trop élevés par rapport aux recettes; ceci quant à l'explication officielle.
Nous pensons néanmoins que l'électrification prochaine de la ligne 140 Charleroi 0 - Ottignies n'est pas étrangère à ces suppressions.

On connaît en effet l'aversion de la SNCB à maintenir des lignes à exploitation simplifiée embranchées sur des lignes électrifiées; l'exemple récent de la ligne 78 entre St-Ghislain et Tournai est à méditer ...

5. Gilly Haies (257) : le trafic actuel est constitué principalement par des trains complets pour l'évacuation du teruil de Gilly-vallées. Le raccordement sera donc temporairement maintenu jusqu'à fin 84, date à laquelle le teruil aura disparu ...
6. Merlemont (136) : le seul trafic de toute la ligne est constitué par des rames de 5 à 10 wagons de dolomie vers Gand Sidmar, depuis que Boel s'est tourné vers la route pour les mêmes transports. Ce trafic (+ 20 wagons/mois) ne peut donc à lui seul justifier le maintien de la ligne 136, d'autant plus que d'importants travaux de renouvellement (voie, ponts, PN ...) étaient devenus indispensables à court terme.
7. Momignies (156) : le cas de cette gare a suffisamment été explicité dans le Trans-fer hors série consacré au pays de Chimay.
8. Séloignes (156) : L'opposition de la clientèle à la fermeture de cette cour -dont nous faisons l'écho lors du précédent article - a fait long feu; avec le temps, le découragement aidant, les passions s'apaisent ...
9. Tilly (140) : Pour les raisons officielles -ou celles qui le sont moins- : voir Frasnes-lez-G.

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

- 109 : entre Donstienne et Strée (1,6 km)
 - 131 : Fleurus - Frasnes lez Gosselies (9,7 km)
 - 136 : Bif St-Lambert - Merlemont (18,1 km) (1)
 - 138 : entre Acoz et Gerpinnes (3,4 km)
 - 156 : entre Chimay et Momignies Front. (14 km)
 - 249 : Trazegnies - Courcelles Fosses (1,7 km) :
 - 256 : Ransart - Masses Diarbois (2,3 km) (2)
 - 257 : Bif. Noir Dieu - Gilly Haies (2,7 km) (2)
 - 259 : Ransart - Le Vieux Campinaire (2,6 km) (2)
 - 264 : Lodelinsart - Deschassis (2,7 km) (2)
 - 266 : Courcelles Centre - Puits Périer (2,5 km) (2), soit un total de 61,3 km !
- (1) : la section Bif. St-Lambert - Florennes Est pourrait néanmoins ne pas être défermée, -tout en étant Hors-Service pour les besoins SNCB- mais conservée pour raisons stratégiques, si la Défense Nationale le juge utile; la base aérienne de Florennes est en effet toute proche.
 - (2) : Ces 5 tronçons sont susceptibles d'être remis en exploitation pour l'évacuation des teruils. Leur démontage ne sera donc pas entrepris à court terme.

B/ GROUPE D'HASSELT

Cours à marchandises dont le maintien est proposé :

1. Gares-centres : Hasselt - Louvain - Mol - Neerpelt - Winterslag.
 2. Cours autonomes : Alken - Diest - Grimde - Lanaken - Landen - Leopoldsburg - Tongres - Waterschei.
 3. Cours annexes : Aarschot - Balen Wezel - Hamont - Heverlee - Lommel - Noorderwijk*
Tessenderlo - Weert St-Georges - Westmeerbeek*
- *: situés dans le groupe d'Anvers.

Cours à marchandises dont la fermeture est proposée :

As (0,17) - Balen Nete (0,28) - Bilzen (0,19) - Geel (0,5) - Houthalen (0,04) - Korbeek-Lo (0,31) - Olen (0) - St-Trond (0,2) - Tirlemont (0,96) - Wijchmaal (0,14) - Wijmaal (0,55).

Raccordements dont la fermeture est proposée :

Aarschot (0,02) - As (0,15) - Tirlemont (0) - Wijchmaal (0,16).

Il y aura donc 11 cours et 4 raccordements désaffectés sur le groupe.

Voici quelques particularités notoires pour certaines installations :

1. Aarschot (1. 29) : un passage supérieur menaçant ruine entre Herentals et Noorderwijk, la ligne 29 Aarschot - Herentals, bien que située sur le groupe d'Anvers, doit être desservie au départ d'Aarschot. C'est la raison du maintien de cette cour.
2. Bilzen (34) : sacrifiée sur l'autel de l'électrification ...
3. Hamont (19) : Pour info, le trafic est essentiellement constitué de munitions à usage civil, produites par une firme de Kaulille.
4. St-Trond (21) : Depuis longtemps, la réalisation d'un parking était prévue à l'emplacement de la cour actuelle. Mais l'aménagement d'une nouvelle cour à un autre endroit est devenu économiquement injustifiable. Du coup, on la supprime, en faisant d'une pierre deux coups ...
5. Tirlemont (36) : Les activités de la cour seraient transférées à ... Grimde (!), sur la l. 22 à exploitation simplifiée, déjà siège d'un raccordement très important desservant la raffinerie de sucre toute proche. La modernisation de la cour actuelle de Grimde est même prévue.
6. Wijchmaal (18) Le trafic "cour" proprement dit étant négligeable, le raccordement desservant "L'Oxyhydrique internationale" sert encore uniquement aux "envois en service" à l'usage de la SNCB, à savoir des wagons contenant des bonbonnes d'oxygène utilisés par les brigades d'entretien des voies sur leurs chantiers. Afin de permettre la suppression du raccordement (et de la ligne !) la Voie a marqué son accord pour véhiculer ces bonbonnes par la route !!

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

17 : entre Diest et Tessenderlo (8,6 km) (1)

18 : entre Eksel Ractd Militaire et Houthalen (16,5 km) (2).

(1) : La cabine de signalisation de Beringen-Mines ayant été détruite par un incendie criminel en 1980 (voir Trans-fer n° 18 p. 31), la ligne 17 est toujours inaccessible de Beringen à Kwaadmechelen.

Le trafic de sel entre Hengelo (NL) et Tessenderlo est depuis lors acheminé via les lignes 19, 18, 15, 35 et 17 par Hamont, Neerpelt, Houthalen, la courbe d'Hasselt et Diest.

Comme la ligne 18 est promise à une mise hors-service prochaine (voir (2) ci-dessous), ce trafic sera une nouvelle fois détourné via les lignes 19, 15 et 17 par Hamont, Neerpelt, Mol et Beringen, -avec tête à queue dans ces dernières installations- ce qui implique la reconstruction du poste de signalisation à Beringen, pour autoriser la mise hors-service de l'autre bout de la ligne, entre Diest et Tessenderlo.

(2) : Du fait de sa voie unique, la ligne 19 souffre d'un débit totalement insuffisant entre Mol et Neerpelt. Déjà actuellement, le trafic de sel entre la Hollande et Tessenderlo dont question au point (1) ci-dessus est détourné par la ligne 18 (Houthalen). Il en est de même pour 2 trains de minerai de zinc Anvers Bassins - Hollande et leurs retours. Par la force des choses, la ligne 18 a donc acquis une vocation d'itinéraire de "délestage" sur la section comprise entre Neerpelt et Houthalen.

Mais d'une part, d'importants frais de renouvellement devraient être engagés à court terme sur cette ligne, et d'autre part, un important accroissement du débit de la ligne 19 est attendu dans le cadre de l'électrification de la section Mol - Neerpelt entre autre par l'agrandissement des faisceaux de garages de ces 2 dernières installations, ainsi que par la création d'une voie d'évitement permettant les croisements en gare de Lommel.

La modernisation de la ligne 19 entraînera donc automatiquement la désaffectation de la ligne 18, sauf entre Neerpelt et Eksel, le raccordement militaire situé dans cette dernière gare étant maintenu.

D I V E R S

Composition des trains de voyageurs

Un supplément au RGE suivant note datée du 28/1/83 introduit la notion de composition minimale des trains tractés.

Le minimum est de TROIS véhicules (six si deux locomotives entrent dans la composition du train).

Si la composition minimale n'est pas atteinte, la vitesse du train est limitée à la vitesse maximale de la locomotive circulant à vide (ou du train de deux locomotives, si plusieurs locomotives entrent dans la composition du train).

La SNCB est-elle décidée à suivre les suggestions de Trans-Fer ?

Peut-être suite à un article antérieur de notre revue -sait-on jamais- les chefs gardes SNCB vont, depuis le 29 mai 1983, assurer la fonction de chef de train sur la section de voie hollandaise de la ligne 40 entre Eisden-frontière et Maastricht.

Projet de nouvelles abréviations techniques dans les numéros de trains

Pour les nouveaux services de mai 1984, il est projeté de compléter les numéros de trains par de nouvelles lettres faisant partie intégrante du numéro dans les documents de service (LST, carnets de block, rapports de trains...):

E : train assuré par rame non réversible remorqué par locomotive(s) électrique(s) ou en traction mixte

EE : train assuré par rame réversible et loco. électrique

EA : train assuré par automotrice électrique

Z : train assuré par rame non réversible et remorqué par locomotive diesel

ZZ : train assuré par rame réversible et locomotive diesel

ZA : train assuré par autorail diesel

parcours à vide

RE : rame de voitures non réversibles remorquée par locomotive électrique ou traction mixte pour train X

ER : idem DU train X

REE : rame de voitures réversibles pour train X acheminée par locomotive électrique

EER : idem DU train X...

RZ : rame de voitures non réversibles remorquée par locomotive diesel pour train X

ZR : idem DU train X

RZZ : rame de voitures réversibles pour train X acheminée par locomotive diesel

ZZR : idem DU train X ...

Les indications LE LZ LLE LLZ EL ZL ELL ZLL ME MZ EM ZM sont inchangées

Ces indications ne figurent pas dans les documents à usage du public. Dans ceux-ci par contre, on indiquerait la catégorie du train (IC, IR...).

On envisage aussi de modifier complètement la numérotation des trains avec utilisation de séries continues de numéros et abandon de l'actuelle numérotation horaire pourtant bien pratique.

P. Lemja
28/6/83

Une variante de plus pour les lentilles des plans inclinés d'Ans.

Les allèges non accrochées qui assurent la pousse des trains entre Liège et Ans doivent être munies d'une "lentille". Ce dispositif que la plupart des conducteurs juge inutile mais qui reste strictement imposé par la direction M, se compose d'un récipient dont les faces convexes sont comprimées entre les butoirs de la locomotive de pousse et du dernier véhicule.

Le liquide contenu dans le récipient fait dévier un manomètre proportionnellement à la compression.

Il en existe différentes variantes adaptées aux divers types de HL.
- le modèle d'origine, de forme ronde et immédiatement surmonté du manomètre pour les HLE ancien modèle.

- un modèle de forme + rectangulaire et dont le manomètre est fixé au bout d'un long flexible destiné aux HLD à cabines surélevées.

- un modèle de forme rectangulaire avec un flexible amenant le manomètre sur la main-courante placée sous la fenêtre et adapté à la forme spéciale des butoirs de la HLE 2208.

Ces trois modèles se fixent au moyen de 2 crochets à la partie supérieure du butoir et d'un téton pénétrant dans le trou du butoir.

Un quatrième modèle sans téton mais muni d'un crochet à gauche et à droite et dont les crochets supérieurs sont allongés, a dû être réalisé pour les HLE 27 dont les butoirs ne sont pas troués.

Actuellement les HLE 27 sont prévues pour alléger en N67 les trains E888 GWK-FBM (07.25) et 432 Köln-Paris (14.51).

P.L.

Nouvelles des Pays-Bas.

La ligne du "million" (miljoenenlijnen) située dans le Sud-Limbourg néerlandais, à quelques kilomètres de Liège, va bientôt connaître un remaniement complet. Cette ligne particulièrement pittoresque, desservie par autorails et encore équipée d'anciens sémaphores, fera d'ici peu l'objet de modernisations et d'électrification sur le parcours Heerlen - Kerkrade (ligne 153). Par contre, les NS ont l'intention de fermer les lignes 52 et 53 (Kerkrade - Simpelveld - Schin-op-Geul). Ce tronçon est le plus beau et de plus est à double voie d'origine de la ligne Maastricht - Aachen de 1846 ! Actuellement, une ligne à double voie non électrifiée est chose rare aux NS. Le trajet international Simpelveld - Aachen (ligne 53) n'aurait pas un avenir plus certain.

Les vacances proches vous permettront peut-être de parcourir cette ligne en sursis. Voici quelques possibilités de voyage:

Liège G 0849 h autorail	Liège G 0849 h autorail
Maastr. 0923 h des NS DE II	Maastr. 0923 h des NS DE II
Maastr. 0939 h automotrice de la	Maastr. 0926 h nouvelles rames
Simplv. 1004 h DB à accumulateurs	Sittard 0944 h IC des NS
Simplv. 1024 h autorail	Sittard 0949 h automotrice NS
Heerlen 1051 h des NS DE II	Heerlen 1012 h Plan V
Heerlen 1056 h nouvelles rames	Heerlen 1041 h autorail
Sittard 1114 h IC des NS	Simplv. 1108 h des NS DE II
Sittard 1120 h automotrice NS	Simplv. 1145 h automotrice de la
Maastr. 1140 h Plan V	Aachen 1201 h DB à accumulateurs
Maastr. 1434 h train intern.	Aachen 1404 h IC international
Liège 1510 h 297	Liège G.1448 h

Voitures pour le service intérieur.

Actuellement, la S.N.C.B. a les types de voitures suivants en service :

- K1 : année de construction 1933-1934;
- K2 : année de construction 1953;
- K3 : année de construction 1956-1958;
- M1 : année de construction 1935-1937;
- M2 : année de construction 1958-1960;
- M3 : année de construction 1960-1962;
- M4 : année de construction 1979-1983.

Les voitures les plus anciennes (K1) sont utilisées sur les lignes 53-54-58-66-73-75-82-86-86bis-89-90-122-123-154-161-162-163-165 et 166.

Les voitures les plus récentes (M4) sont utilisées sur les lignes 16-21-25-26-36-37-50-50bis-60-75-78-89-96-108-118-124-125-130-161 et 162.

Question n° 219 de M. Valkeniers du 15 avril 1983 (N.) :

S.N.C.B. — Ligne ferroviaire n° 90 Denderleeuw-Grammont.
— Electrification.

L'électrification de la ligne ferroviaire n° 90 Denderleeuw-Grammont figure au plan quinquennal en cours de la S.N.C.B.

Quand commenceront les travaux d'infrastructure au dispositif des aiguillages à Denderleeuw, quelle en sera la durée probable et quels résultats en attend-on exactement?

Réponse : L'exécution des travaux d'électrification de la ligne n° 90, Denderleeuw-Grammont, est programmée sur la période 1984-1986.

L'amélioration du tracé des voies de la tête côté Grammont de la gare de Denderleeuw, sera réalisée à l'occasion du remplacement du pont (passage supérieur) km 24,834 qui ne répond pas au gabarit électrique.

Les autres travaux d'infrastructure du complexe d'aiguillages à Denderleeuw seront programmés à l'occasion du renouvellement normal de ces appareils.

nouvelles de la SNCV

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

* MODIFICATIONS APORTEES AU RESEAU FERRE

1. 18 avril 1983 : réouverture du tronçon
Courcelles (Trieux) - Trazegnies (Ecoles)

Ce tronçon d'environ 4 km, fermé à tout trafic depuis le 2 juin 1980, a été entièrement reconstruit. Depuis le 18 avril, le tram 80 a repris son itinéraire traditionnel par Wilbeauroux et Courcelles (Trieux). La navette bus entre Roux et Trazegnies par Courcelles a été automatiquement supprimée.

2. 29 mai 1983 : ouverture du tronçon de métro léger
Charleroi (Beaux Arts) - Dampremy (R de Mons)

L'inauguration officielle a eu lieu le 24 mai 1983. A cette occasion, deux trains d'articulées accouplées deux par deux (6121+6108 et 6123+6140) ont transporté les personnalités de la station BEAUX-ARTS à la station PARADIS. Ces motrices étaient équipées du nouveau film 89 (voir ci-dessous).

La mise en service passagers a coïncidé avec la date de renouvellement annuel des horaires: dès le 29 mai, les trams des lignes 80, 89 et 90 empruntaient ce nouveau tronçon et desservaient deux nouvelles stations: DAMPREMY et BEAUX ARTS. Cette dernière station, contrairement à toutes les autres à quai central, comprend 3 voies à quai (une vers PIGES, une vers SUD, une troisième ultérieurement destinée aux trams vers WATERLOO, mais où en principe les trams qui ne vont pas plus loin débarquent leurs passagers) et une voie de passage que les trams empruntent à l'arrivée avant de parcourir la boucle. Une cinquième voie, à hauteur de quai, sera destinée à l'exposition de matériel ancien.

Il fallut attendre le 12 juin (tard dans la soirée!) pour que les travaux de raccordement à Dampremy Place soient terminés, permettant ainsi au tram 41 de venir se greffer au réseau de métro léger.

Cette nouvelle situation a entraîné la désaffectation des voies à l'Eden, au Viaduc, dans la Chaussée de Mons, ainsi que dans la Rue de Heigne jusqu'à la place de Dampremy.

* EXPLOITATION

La mise en service de la station BEAUX ARTS a entraîné plusieurs modifications:

1. suppression de la ligne 92, la desserte de Thuin étant assurée par la navette 91, au départ d'Anderlues (Jonction) en semaine, d'Anderlues (Monument) le week-end.
Contrairement aux plans ébauchés voici quelques mois à peine, le 91 n'a pas été fusionné avec le 30.
Ces deux lignes sont les seules à voir encore circuler du matériel ancien non transformé (voir ci-après).
2. le 41 (en tout temps) et le 80 (sauf le week-end et en juillet/août) sont prolongés de BEAUX-ARTS au SUD.
Ces deux lignes sont exploitées au moyen de motrices S métro et SJ. Les dernières remorques ont disparu de la ligne 80.
3. les lignes 89 et 90 sont exclusivement desservies par des BN*. Le 90 est prolongé jusqu'au SUD (sauf le week-end et en juillet/août) et retrouve son parcours direct entre Charleroi et La Louvière, sans détour par Anderlues (Jonction) ni transbordement de passagers. Quant au 89, un service sur deux va directement à la Jonction par l'itinéraire de l'ex-92 et assure ainsi la correspondance immédiate avec le 91 vers Thuin. L'autre service continue à effectuer le détour par Anderlues (Monument).

La ligne 30, ainsi que les lignes de Gosselies (57-62-63) n'ont guère subi de modifications.

Continuent également à circuler les renforts scolaires de et vers Gosselies (Dépôt), ceux entre La Louvière, Bracquognies et Maurage d'une part, Chapelle (St Germain) ou Morlanwelz (Hôtellerie) d'autre part, ainsi que quelques curiosités qui raviront les tramophiles:

- maintien du 43: Charleroi(Sud) 16H25 - Roux (Plomcot) 16H55 et retour à Charleroi sous film DEPOT par l'itinéraire du 80.
- réapparition du 84 matinal (en fait depuis le 18 avril): Trazegnies (Dépôt) 7H35 - Forrières 7H40 - Charleroi Beaux Arts 8H10
- apparition de quelques services de dédoublement Charleroi (Beaux Arts) - Trazegnies (Dépôt) via L.41 et Charleroi (Beaux Arts) - Trazegnies (Ecoles) via L.80, le rôle de ces derniers étant de compenser la disparition des remorques sur la ligne 80.

* BN : sigle utilisé par le personnel pour désigner les motrices articulées

- l'apparition, sur la ligne 90, de quelques services de renforcement entre Anderlues (Jonction) et La Louvière sous film 93, ainsi qu'un service La Louvière - Trivières effectué sous film SPECIAL. Ce service se range à Trivières sur la voie de garage côté La Louvière pour laisser passer le 90.
 - l'apparition d'un service:
 Trazegnies (Dépôt) 15H05 - Jumet (Dépôt) 15H35 film SPECIAL
 Jumet (Dépôt) 15H55 - Souvret (Forrières) 16H24 film 57
 Souvret (Forrières) - Charleroi (Beaux Arts)
 en direct sans passagers via ligne 84 film SPECIAL
 Charleroi (Beaux Arts) 16H54 - Trazegnies film 41
 (Dépôt) 17H38
- Ce service utilise à Forrières les voies de raccord de l'ex-61.

* MATERIEL ROULANT

a. arrivée de nouveau matériel:

Sont arrivées d'Ostende les BN 6104, 6110, 6118, 6133, 6134, 6143 et 6146.

A été également transférée d'Ostende la motrice S 9115. Il s'agit en fait d'un retour au pays, puisque cette motrice (ancienne S 10261) avait quitté le Hainaut pour Ostende en avril 1972.

b. mutations:

le remplacement du terminus de l'Eden par la station BEAUX ARTS a entraîné d'importantes mutations de matériel, que l'on pourrait résumer de la façon suivante :

- les motrices S de Charleroi (L.41) sont passées dans le courant du mois de mai à La Louvière (L.30-31-80), puis fin mai à Anderlues (L.91).
- les motrices SJ d'Anderlues ainsi que quelques S métro sont passées à Charleroi, la majorité des S métro passant à La Louvière pour la desserte de la ligne 80.

Le tableau ci-dessous donne la nouvelle répartition par dépôts. N'y apparaissent pas quelques mouvements particuliers antérieurs au 29 mai: c'est ainsi que la Sm 9158 et la SJ 9180 ont circulé sur les lignes d'Anderlues avant de passer à Charleroi fin mai. Notons également que la remorque 9309, en réserve inactive à Charleroi, est passée à La Louvière.

c. mise en réserve inactive:

Vu le nombre trop élevé des motrices S non transformées pour les besoins du service, certaines d'entre elles ont été mises en réserve inactive:

à LA LOUVIERE : 9050
 CHARLEROI : 9092 - 9099
 JUMET : 9042 - 9049 - 9078 - 9084 - 9089

d. mise hors-service et déclassements:

- la 9085 a été déclassée
- la 9090 a été complètement détruite lors d'un grave accident survenu à Chapelle le 25/04/83.
- la 9126 et la 9147 sont en cours de transformation S J

e. divers: la 9071 a été équipée d'un panto STEMMANN.REPARTITION DES MOTRICES PAR DEPOTS AU 30 JUIN 1983* CHARLEROI

Type S métro : 9120 - 9121 - 9123 - 9124 - 9127 - 9128 -
 9129 - 9130 - 9131 - 9132 - 9133 - 9137 -
 9138 - 9139 - 9142 - 9143 - 9144 - 9145 -
 9146 - 9150 - 9157 - 9158
 pour L. 41-43-57-62-63-78-80-84

Type S J : 9170 - 9171 - 9172 - 9173 - 9174 - 9175 -
 9176 - 9177 - 9178 - 9179 - 9180 - 9184
 pour L. 41-43-57-62-63-78-80

Type B N : 6100 - 6104 - 6108 - 6110 - 6112 - 6113
 pour L. 62-89

* ANDERLUES

Type S : 9036 - 9053 - 9060 - 9061 - 9081
 pour L. 30-31

Type S : 9056 - 9057 - 9058 - 9059 - 9063 - 9064 -
 9074 - 9075

pour L. 30-31-91 (ces motrices sont équipées de la commande automatique des portes côté entrevoie)

Type B N : 6114 - 6115 - 6116 - 6118 - 6121 - 6122 -
 6123 - 6129 - 6130 - 6133 - 6134 - 6135 -
 6136 - 6140 - 6141 - 6142 - 6143 - 6145 -
 6146 - 6147 - 6148
 pour L. 89-90-93

* LA LOUVIERE

Type S : 9031 - 9035 - 9040 - 9048 - 9051 - 9052 -
 9067 - 9068 - 9069 - 9070 - 9071 - 9072 -
 9079 - 9083 - 9091 - 9096 - 9103 - 9108 -
 9109 - 9110 - 9115
 pour L.30-31 et divers renforts scolaires

Type S métro : 9136 - 9140 - 9141 - 9148 - 9149 - 9151 -
 9152 - 9153 - 9154 - 9155 - 9156 - 9159 -
 9160 - 9161 - 9162
 pour L. 80

Type B N : 6150 - 6151 - 6152 - 6153 - 6154
 pour L. 90-93

Il convient de noter:

- que la répartition des BN est tout à fait théorique. Celles qui sont théoriquement basées à Charleroi, sont en fait garées à Jumet, les dépôts de Charleroi ou de Trazegnies ne leur étant pas accessibles.
- que la ligne 80 n'est plus exclusivement exploitée par La Louvière, quelques services étant assurés par Charleroi. C'est bien évidemment le cas des dédoublements Charleroi - Trazegnies, souvent assurés en S J. En fin de soirée, deux motrices passent de la ligne 80 à la ligne 30. On peut donc à ce moment-là voir circuler du matériel transformé sur la ligne 30.

Objets mis en vente par le C.I.F.

Le sous-verre en étain avec motif locomotive "La Meuse" est épuisé. Seul est disponible le même sous-verre avec silhouette d'une motrice "liège-Seraing"

* SIGNALÉTIQUE DES B N

Depuis la mi-juin, toutes les BN sont équipées de films frontaux et latéraux. Il s'agit, comme on pourra le voir ci-après, de films avec numéro central, les numéros apparaissant en noir sur fond blanc (à l'exception du 59: chiffres jaunes sur fond noir). Si certains choix de couleurs ne sont peut-être pas des plus heureux (le 93 a les mêmes couleurs que le 63, le 89 a les mêmes couleurs que le 30), on notera avec intérêt la réapparition d'un indice 93 et d'un indice 59, ce dernier en prévision d'éventuelles navettes de renforcement pour les marchés, les expositions, etc...

ROUGE	D E P O T			lettres blanches
BLANC	S P E C I A L			lettres rouges
ROUGE	CHARLEROI SUD	62	GOSSELIES CALVAIRE	ROUGE
BLEU	CHARLEROI BEAUX ARTS	89	ANDERLVES JUNCTION	VERT
BLEU	CHARLEROI BEAUX ARTS SUD	90	ANDERLVES LA LOUVIERE	BRUN
ROUGE	ANDERLVES	93	LA LOUVIERE	BRUN
JAUNE	BEAUX ARTS	59	SUD	JAUNE

C.I. 29/06/83

Des discours prononcés lors de l'inauguration on retiendra le grand intérêt du Ministre pour le métro léger en raison de l'intérêt commercial : la possibilité de l'exportation de la technologie est réelle. On notera également les interventions de Mr JC Van Cauwenberghe, bourgmestre de Charleroi et A Devogel, président du CA de la STIC en faveur d'une entité de gestion urbaine des transports en commun. Cette dernière demande est d'autant plus étrange que la politique des 12 dernières années de la STIC a toujours été dans le sens de la suppression.... du service électrique.

H.A.

Ligne du littoral De Panne - Knokke

Le 31 mars 1983, le Ministre des Communications, décidément en veine d'inaugurations, célébrait à la côte le renouvellement complet de la célèbre ligne de tram du Littoral.

Récemment menacée de suppression (et de remplacement par autobus ... ou même monorail...), la ligne est en cours de rénovation complète.

Le 31 mars dernier, les réalisations suivantes ont été particulièrement mises en lumière :

- renouvellement complet de la voie, des lignes aériennes et des sous-stations de traction
- expériences d'engazonnement de la voie en site propre pour éviter la formation de nuages de sable au passage des trams
- apparition des nouvelles motrices articulées série 6000 unidirectionnelles, en remplacement des motrices 6100 bidirectionnelles qui rejoignent la région de Charleroi. Elles offrent 59 places assises, 58 places debout, sont couplables, et permettront une desserte à la vitesse commerciale de 35 km/h en moyenne (vitesse de pointe : 75 km/h). Ces motrices seront munies d'une installation de radio-phonie, premier pas vers l'installation d'un dispositif de régulation du trafic de l'ensemble de la ligne
- instauration d'un tarif zonal depuis le 1/9/81, en remplacement de l'ancien barème kilométrique. Chaque station balnéaire y est comptabilisée pour une zone. Des cartes multiples sont désormais en vente à la Côte.

- la fréquence est doublée sur toute la ligne. Depuis le 31 août 1982, les trams circulent toutes les demi-heures sur toute la ligne. En juillet et août, une desserte au quart d'heure est organisée.

Autres travaux envisagés dans un proche avenir :

- construction d'un nouvel atelier pour trams et bus au Brandaris-kaai à Ostende, à côté de la gare SNCV + construction d'un nouveau centre technique et administratif.
- installation de distributeurs automatiques de billets aux arrêts les plus fréquentés.
- installation, aux points d'arrêt, d'un système permettant aux voyageurs de connaître le temps qu'il leur reste à attendre avant le passage du prochain convoi
- prolongement de la ligne de tram de La Panne à la gare SNCB d'Adinkerke-De Panne.

La presse a longuement relaté ces innovations, et aussi quelques doléances des usagers. Les trams seraient souvent en retard, suite à la desserte des voitures en système "one man car". D'autre part, on semble regretter l'absence d'accoudoirs aux sièges, et la difficulté de se maintenir assis dans certaines courbes. Enfin, le problème de l'aération des voitures en cas de canicule ne semble pas résolu.

R.M.
d'après documentation SNCV



A.S.B.L.

Notre service "DISTRIBUTION"

Ce service, que nous relançons, offre aux membres du GTF asbl, à des prix attrayants, des articles non édités par le GTF asbl, mais que notre Association peut néanmoins vous procurer par correspondance.

Toute commande doit parvenir au compte bancaire spécialisé de ce service : 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution à 4000 Liège.
Commandes de l'étranger : voir en 3e page de couverture (p. 59)

*ARTICLE NOUVEAU EN SOUSCRIPTION

A. DAGANT, Histoire de la ligne ferrée de Bastogne à Gouvy

Cet ouvrage n'est pas encore paru. On peut le réserver en souscription avant le 15 septembre prochain au prix de :

(envoi en Belgique) : 320FB + 30FB (envoi) = 350FB
(envoi à l'étranger) : 320FB + 40FB (envoi) = 360FB

L'ouvrage est sous presse ; le délai de livraison ne peut encore être précisé. Ne vous impatientez pas : Trans-Fer vous tiendra au courant...

ATTENTION : après le 15.9, le prix sera majoré.

*AUTRES ARTICLES

. Cartes-vues commerciales à sujet ferroviaire belge

Série de 7 cartes-vues du commerce, à sujet ferroviaire, réunie par le GTF asbl. Train diesel SNCB sur le viaduc de Roanne-Coo (ligne 42), autorail à livrée crème à Han-sur-Lesse (village), autorail à livrée crème au pied des rochers de Paule (Han) et 4 cartes de motrices SO sur la ligne SNCV du Littoral : Coxyde, Nieuport, Middelkerke, Bredene.

Prix : 50FB + 20FB (envoi en Belgique) = 70FB
50FB + 30FB (étranger) = 80FB

A. DAGANT, Le chemin de fer de Bastogne à Libramont. 96 pages ; 120 illustrations. Prix : 300FB + 30FB (envoi en Belgique) = 330FB
300FB + 40FB (envoi à l'étranger) = 340FB

. A. DAGANT, Houffalize-Bourcy. Histoire de la ligne vicinale ardennaise du même nom. Prix : 300FB + 30FB (envoi en Belgique) = 330FB
300FB + 40FB (envoi à l'étranger) = 340FB

. Souvenirs de la vapeur en Belgique et au Luxembourg. Anthologie de 43 photos noir et blanc 210x140 mm.

Prix : 200FB + 25FB (envoi en Belgique) = 225FB
200FB + 40FB (envoi à l'étranger) = 240FB

Délais de livraison : un mois environ.

Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées (CFV3V)

Un événement : la gare d'Olloy a retrouvé la situation d'antan. En effet, les trains peuvent désormais de croiser sur les deux voies principales face au bâtiment des voyageurs. Pour arriver à ce résultat, il a fallu un travail bénévole d'envergure. Il a fallu démonter l'aiguillage de Vierves et le replacer à Olloy juste avant le passage à niveau. Cette dernière opération a eu lieu le samedi 23 avril. C'est par suite de l'opposition des Ponts et Chaussées qu'il n'a pas été possible de replacer les deux voies sur le passage à niveau.

Quoi qu'il en soit, la situation retenue est pratique et donnera un attrait supplémentaire au réseau. Un grand coup de chapeau aux bénévoles !

De grands travaux de voies sont également en cours à Mariembourg entre autres dans la remise.

L'horaire du CFV3V est désormais repris dans l'Indicateur Officiel de la SNCB suite à celui de la ligne 132.

H.A.

Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi)

La 9888 est entièrement rebandagée et prête pour la saison. L'horaire des circulations est repris à l'indicateur des lignes électriques de la SNCV de Charleroi. Jours de circulation : 7; 14, 15; 21 et 28 août. 4 et 11 septembre 83.

Accès SNCB : gare de Lobbes

Accès SNCV : ligne 90 jusqu'à Anderlues (Monument) ou 89. Ligne 91 jusqu'à Lobbes Ecoles.

H.A.

A NOS MEMBRES

*Lorsque vous nous commandez une édition, ne vous impatientez pas ! Comptez un délai d'un mois entre votre commande et sa réception, sauf en période de vacances. N'oubliez pas que toutes ces activités sont réalisées par des membres bénévoles...

*Certains ont regretté que notre voyage du 4 juin ait été organisé au même moment que d'autres activités programmées par d'autres associations. Soyons réalistes : le nombre de week-ends disponibles est supérieur au nombre d'activités possibles. Des impératifs techniques nous obligent par ailleurs à prendre des risques pour le GTF asbl tandis que d'autres ont déjà annoncé leur activité depuis longtemps et ont "enrangé" les inscriptions. Considérons aussi qu'il n'y a pas nécessairement concurrence entre une activité en Belgique et un voyage à l'étranger. Nous ne connaissons pas toujours non plus toutes les activités de toutes les associations. Rappelons que le voyage de juin a été "bissé" le 9 juillet, afin de tenter de satisfaire tout le monde...

GTF asbl.

AGENDA

27 et 28 août 1983 à Templeuve (près de Tournai) - centre culturel et sportif de La Chaussée de Roubaix. Inauguration des nouveaux locaux du club TOURAIL-CFTY. Expositions variées. Restauration.

Question n° 129 de M. Lestienne du 15 février 1983 (Fr.) :

S.N.C.F. — T.V.G. passant par la Belgique.

La presse française fait état des projets de la S.N.C.F. en matière de T.V.G. On y parle notamment d'un T.G.V.-Nord vers Lille-Bruxelles et Cologne avec un trafic d'environ 16 millions de voyageurs. Par ailleurs, on parle fréquemment de la liaison ferroviaire rapide entre Bruxelles et Strasbourg.

Monsieur le Ministre pourrait-il me faire savoir :

1. si des pourparlers ont déjà été entamés avec la S.N.C.F. à ce propos;
2. dans l'affirmative, quels sont les résultats actuels;
3. au cas où un T.G.V. viendrait à traverser la Belgique quel est le tracé prévu?

Réponse :

1. Une réunion d'étude s'est tenue à Bruxelles, le 9 septembre 1982, entre les représentants de la S.N.C.B., de la S.N.C.F., de la D.B. et des administrations gouvernementales des 3 pays concernés par le projet de relation T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne.

La relation Bruxelles-Strasbourg n'a pas fait l'objet de pourparlers au cours des dernières années.

2. Après une première approche générale des divers problèmes soulevés par le projet de relation T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne, les 3 délégations ont conclu qu'en vue d'éclairer les autorités responsables, une étude « coûts-avantages » globale serait souhaitable, prenant en compte l'ensemble des aspects dudit projet, notamment ses particularités techniques, le problème de commercialisation, l'analyse de la rentabilité à divers niveaux et les possibilités de financement.

3. Il existe, sous forme d'un avant-projet, une esquisse de tracé pour une éventuelle ligne T.G.V. entre la France et l'Allemagne. Ce tracé suit une ligne au sud de Tournai, Leuze et Ath, entre à Bruxelles par la ligne Hal-Bruxelles-Midi passe ensuite au sud de Louvain et au nord de Liège, pour atteindre la frontière allemande approximativement au même endroit que la ligne ferroviaire actuelle Liège-Aix-la-Chapelle.

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 2 timbres-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.



A.S.B.L.



Carte des voies ferrées de Belgique par G. Close - Editions G.T.F.

Modifications intervenues au régime d'exploitation des lignes de la
S.N.C.B. (annexe 2)

- Modifications précédentes: annexe 3
- Les mentions figurant sur l'annexe 4 sont intégralement reprises dans cette annexe 4/1.
- Date de mise à jour: 31.03.83

1- Lignes représentées sur la carte.

- * Ajouter :
 - L.21D : Y Boksbergheide - Genk inaugurée le 28-05-79.
 - L.51B : Brugge - Knokke (60)
- * Supprimer :
 - L.112 : tronçon Marchienne-au-Pont - Fontaine-l'Evêque(37)(53)DA51
 - le Noll2 tronçon Fontaine-l'Evêque - Piéton devient 252 (37)
 - L.51A : Zeebrugge - Heist DA (60)

2- Liste des lignes et sections de lignes à exploitation simplifiée ou hors service.

- * Biffer :
 - L.110 : Piéton - Anderlues (voir No 281)(au 01-04-79) (14)
- * Ajouter:
 - L.73 : De Panne - Bray-Dunes (13)
- * Modifier :

Ligne 88	: Antoing - Bléharies	H.S./D.A.(16)-H.I.(28)
57	: Dendermonde - Grembergen	H.S.(travaux) (58)(17)
	Grembergen - Zele	(58)(17)
21C	: As - Maaseik	H.S.(19)
137	: Acoz - Gougnies	D.A.(20)-H.I.(30)
78A	: Blaton - Bernissart	D.A.(21)-H.I.(28)
136A	: Florennes Central - Biesmerée	H.S.(22)
	(mais voir ci-après).	
136A	: Y Stave - Biesmerée	H.S.(28)
150	: Jemelle - Hour Havenne	H.S.(23) (28)(54) D.A.(59)
150	: Hour Havenne - Houyet Ardenne	H.I.(28)
147	: Lambusart - Tamines (au 01-04-79)	H.S.(14)
142	: Namur - Namur (Frizet)	(25)
	Namur (Frizet) - BK 28,291 (entre	
	Leuze Longchamps et Eghezée)	H.S.(25)
140A	: Montignies s/Sambre - gare privée Roctiau	H.S.(28)
109	: Fauroeux - Peissant (gare privée Sablières)	H.S.(29)
138A	: Merlemont - Doische	H.I.(30)
111	: Thuillies - Berzée	H.I.(30)
98C	: Saint Ghislain Hornu - Hornu-route	
	toujours en service au 29.03.80	
21A	: As - Maaseik	H.S.(32)
135	: Morialmé - Fraire	D.A.(41)
135	: Morialmé - Y Morialmé	H.S.(31)(33)/D.A.(40)
138	: Y Morialmé - Florennes	H.S.(34)
138	: Y Morialmé - Y Stave	D.A.(40)

85	: Ruien (BK 11.966) - Leupegem devient ligne principale à vitesse de réf. 40 km/h. Avec application au 01.01.81	(34)
147	: Orp - Racour	H.S.(43)
150	: Tamines - Aisemont BK 5910 Aisemont BK 5910 - Haut-le-Wastia	(35) (35)
126	: Hamois - Ciney	H.S.(44)
147	: Orp - Landen	H.S.(44)
57A	: Grembergen - Hamme	HST(47)-H.S.(56)
73A	: Meulebeke - Tielt	HST(47)-H.S.(56)
45A	: Losheimergraben - Büllingen Büllingen - Wevercé	H.S.(48) (48)
48	: Sourbrodt - Waimes Waimes - St-Vith	H.S.(48) (49)
111	: Berzée - Thy Le Château Thy Le Château - Gourdinne	H.S.(49) H.S.(50)
127	: Landen - Moha (G.P.) Moha (gare privée) - Statte	(50) D.A.(52)
109	: Fauroeux - Merbes Ste Marie	(55)
98A	: Warquignies - Dour devient 98	
98B	: Warquignies - St Ghislain devient 98B	

* Supprimer :

140A	: Montignies s/Sambre - GP Roctiau (voir ligne 284)	(33)
109	: Fauroeux - Racc. Peissant	(55)

4- Liste des lignes industrielles.

* Ajouter :

281 (ex 110)	Piéton Anderlues	(15)
283	Ronet - AC Salzennes	(27)
284	Montignies s/Sambre - PN13 - Y Trieu - Kaisin	(33)
	Mais Montignies s/S - PN13(BK 4.875) Suppression	(42)
285	Y Val St-Lambert (sur L.125bis) Zoning d'Engis	(45)
286	Y Frasnes (sur L.156) - Zoning de Mariembourg	(45)

* Modifier :

264	Lodelinsart - Deschassis	(14)(15)
	Deschassis / Jumet la Coupe	H.S.(14)
266A	Estacade - Puits No 4	H.S.(24)
280	Hoboken - Fort 7	H.S. (18)-H.I.(30)
265	Y Bellecourt - raccordt Wuyckems devient Y Bellecourt - rcdt La Brugeoise & Nivelles	(26) (32)
203	Wondelgem - Wondelgem (Vaart)	(32)
248	Y Bois des Vallées - Puits Nol7	H.S. (33)-D.A.(39)
247	devient: 247 Faisceau Criquelion - Ghlin	(36)
	242 " " - Darsé Sud	(36)
	242A Rivages Sud de Jemappes	(36)
	242B Rivages Nord de Jemappes	(36)
250	Piéton - Puits Nol0 Monceau Fontaine	(37)
252 (ex-112 voie A)	Piéton-Fontaine l'Evêque-Puits1	(37)(38)
249	Trazegnies - Courcelles Fosses	H.S.(57)
249	Branche Sud BK 0.000 à BK 1.000	(46)
271	Y Léman - Racc CKL 3/4 = Flémalle Espérance	(55)
266	Courcelles - Centre - Estacade (de BK 2.790)	H.S.(57)

* Supprimer :

205	Klaplaar - Broechem	(34)
212	Y Glain - Espérance Montegnée	(52)
267	Y Martinet -Puits No3 Monceau-Fontaine	(51)
268B	Y Goutroux -Pts Nol4 Monceau-Ftne (Km 3,021 à 5,435)	(51)
241	Leval Puits Ste-Barbe	(56)

Légendes:

- (13) : Modification au 27-02-79, publication du 07-03-79 (E)
(14) : " " 09-03-79, " 21-03-79 "
(15) : " " " " 04-04-79 "
(16) : Arrêté royal du 12-04-79 Moniteur belge du 05-05-79. Mise hors service le 14-02-80 par avis SNRB du 07-02-80.
(17) : Modification au 04-06-79, publication du 13-06-79 (E)
(18) : " " 15-06-79, " 20-06-79 "
(19) : Le 31 mars 1979.
(20) : Arrêté Royal du 20-06-79. Moniteur belge du 18-07-79.
(21) : " " 15-10-79 " " 01-11-79.
(22) : Publication au 08-01-80 (ES).
(23) : Au 24-01-80. Publication du 17-01-80. (ES).
(24) : Publication au 06-02-80. (ES).
(25) : Au 21-03-80 (publication du 14-03-80)(ES).
(26) : Modification du 29-01-80. Publication du 06-02-80 (E).
(27) : " " 06-02-80 " 13-02-80 "
(28) : " " 25-01-80 " 27-02-80 "
(29) : " " 10-04-80(ES) " " "
(30) : " " 24-03-80 " 26-03-80 "
(31) : " " 21-02-80 " 27-02-80 "
(32) : " " 13-05-80 " 21-05-80 "
(33) : " " 26-06-80 " 02-07-80 "
(34) : " " 23-10-80 " 09-10-80 "
(35) : " " 28-01-81 " 04-02-81 "
(36) : " " 27-01-81 " 11-02-81 "
(37) : Au 31-05-81 (publication du 25-05-81)(ES).
(38) : Modification du 04-05-81. Publication du 06-05-81 (E).
(39) : Arrêté royal du 16-06-81. Moniteur belge du 07-07-81.
(40) : " " 26-06-81. " " 29-07-81.
(41) : " " 13-07-81. " " 08-08-81.
(42) : Au 01-08-81 (publication du 23-07-81)(ES).
(43) : Au 20-10-81 (" 13-10-81)(ES).
(44) : Modification du 11-05-82. Publication du 05-06-82(E).
(45) : " " 28-04-82 " 05-05-82(E).
(46) : Régularisation (publication du 08-07-82)(ES).
(47) : Modification du 06-07-82. Publication du 05-08-82(E).
(48) : " " 24-08-82 " 05-09-82 "
(49) : " " 31-08-82 " 05-09-82 "
(50) : " " 25-06-82 " 05-07-82 "
(51) : Arrêté royal du 28-10-82. Moniteur belge du 20-11-82.
(52) : " " 15-04-82 " " 01-05-82.
(53) : Monceau-Fontaine: démontage en cours en août/septembre '82.
(54) : Démontage en cours en octobre '82.
(55) : Modification du 28-09-82. Publication du 05-10-82(E).
(56) : " " 28-10-82 " 05-11-82(E).
(57) : Régularisation (publication ES du 08-12-82).
(58) : Ligne 57 remise en service commercial le 31-05-81.
(59) : Arrêté royal du 26-01-83. Moniteur belge du 10-02-83.
(60) ; " " 02-12-82 " " 14-01-83.

LA CARTE DES VOIES FERREES DE BELGIQUE est toujours disponible sous la version pliée ou roulée. Le tarif s'obtient en écrivant à :

C.T.F. asbl. BP191, 4000 Liège 1

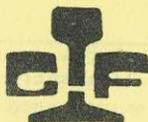
en joignant une enveloppe timbrée pour lettre (ou coupon réponse international) portant nom et adresse du demandeur.

Electrifications depuis le 30 juin 1978.

Mises sous tension (sauf indication contraire).

15	: Hasselt gare - Zonhoven bifurcation	25-04-79	à	0800h.
21A	: Y Zonhoven-Y Boksbergheide	23-05-79	à	0800h.
21D	: Y Boksbergheide - Genk	23-05-79	à	0800h.
117 et 96/1	: Luttre - Braine-le-Comte	26-04-79	à	0000h.
75	: Gent - Kortrijk	23-05-80	à	1700h.
52	: Antwerpen - Boom	29-05-80		
118	: Mons - La Louvière - Manage	28-09-80*		
116/1	: Y Familleureux - Y Bois d'Haine	28-09-80*		
53/1	: Y Dyleburg - Y Holsbeek	28-12-80	à	0800h.
35	: BK 103.700 - FLV faisceau M	28-12-80	à	0800h.
15	: Y Aubry - Y Nazareth	04-01-81	à	0900h.
	Y Drahtstraat - Y Krijgsbaan	04-01-81	à	0900h.
16	: Y Nazareth - Aarschot	04-01-81	à	0900h.
35	: Aarschot - Y Holsbeek	04-01-81	à	0900h.
57	: Dendermonde - Lokeren	28-04-81	à	0800h.
53	: BK 11.300 à BK 13.000	28-04-81	à	0800h.
60	: Jette - Dendermonde (inclus)	17-05-81	à	0900h.
75	: Kortrijk - Mouscron	24-05-81	à	1000h.
15	: Y Nazareth - Herentals	26-05-81	à	0900h.
283	: Ronet - AC Salzinnes	15-09-81	à	0000h.
---	: ATD Haine St Pierre (sans liaison physique avec le réseau électrifié)	23-09-81*		
35	: Hasselt - Aarschot	27-09-81	à	0900h.
18	: Y Noord - Y Oost (Aarschot)	27-09-81	à	0900h.
75A-78	: St-Ghislain - Mouscron	11-12-81	à	1530h.
36	: 3ème voie Schaarbeek - Diegem	23-12-81*		
13	: Kontich - Lier et Y Duffel - Y Lint	23-03-82*		
24	: Glons - Visé Haut	03-05-82	à	0000h.
24/1 +				
24/2	: Visé Haut- Visé Bas	03-05-82	à	0000h.
34	: Glons - Liers	03-05-82	à	0000h.
40	: Bressoux - Visé Bas	03-05-82	à	0000h.
24	: Hasselt - Glons - (Liers)	23-05-82*		
89	: Denderleeuw - Zottegem	23-05-82*		
36/3	: Y Diegem West - Y Harenheide (nouvelle ligne)	13-06-82*		
75	: Mouscron frontière vers Tourcoing (25Kv)	24-09-82*		
108	: La Louvière - La Louvière Sud par voie A, plus raccordement à l'ATD	12-12-82*		

(*) : date de mise en exploitation électrique totale ou partielle, en exécution d'une organisation du service des trains prévue à cette fin, ou date de mise à la disposition de l'Exploitation des nouvelles installations de traction électrique dans les cas où il n'est pas organisé de service régulier en traction électrique.



Réalisation : H. Arden

A.S.B.L.

Dactylographie : M.&C. Van de Voorde

© Copyright : GTF asbl 03-83

 * Avec le GTF à la "découverte" des tramways du Hainaut *
 * et d'autres installations de transport. *

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à une nouvelle excursion qui aura lieu le SAHEDI 24 SEPTEMBRE 1983.

Au programme: en matinée visite d'installations ferroviaires sans aucun doute très intéressantes mais que nous ne pouvons encore préciser à ce jour.

Visite des ateliers de Jumet de la SNCV.

Dîner: Libre, mais self-service tout indiqué situé à proximité.

Après-midi: Parcours en tramway vicinal (type S)
 Spécial: Jumet dépôt - Gosselies dépôt
 - Courcelles - Trazegnies - Souvret - Roux
 - Marchienne - Charleroi.

Points intéressants à souligner :
 - Le trajet Gosselies Calvaire vers dépôt très peu fréquenté.
 - La section de ligne entièrement rénovée de Courcelles à Trazegnies.
 - La visite du dépôt de Trazegnies.
 - La section Roux-Marchienne qui sera mise hors service lorsque les ouvrages d'art de Marchienne seront ouverts.
 - Le site pré métro de Charleroi.

Suivant la tradition du GTF, de nombreux arrêts photos sont prévus.

Le départ est fixé à Charleroi-Sud vers 08h25 et le retour vers 18h30.

Le prix couvrant les parcours en véhicules spéciaux, les frais d'organisation et la TVA s'élève à :

170 F pour les membres GTF, conjoint et enfants habitant sous le même toit.

220 F pour les NON membres GTF.

Inscriptions : le plus tôt possible et en tous cas avant le 12 septembre 1983 en renvoyant le bulletin ci-joint dûment rempli à l'adresse qui y est indiquée et en versant simultanément la somme (ou en joignant de préférence un chèque bancaire).

Le nombre de places (capacité du tramway et visiteurs autorisés) est limité : INSCRIVEZ-VOUS SANS TARDER.

Comme d'habitude, une circulaire de confirmation vous parviendra, avec vos billets, dans la semaine qui précèdera le voyage.

Ce supplément de trans-fer n°28 a été réalisé à partir des dernières nouvelles "entrées et disposées en vrac" entre la date de cloture du bulletin (20 juillet) et son expédition.
Il en résulte une disposition peu judicieuse des deux cahiers centraux 30/I à 30/8 et A à D.

AGENDA (suite)

Dimanche 02.10.83 dès 10h salle St Raphael à Aywaille:6e bourse d'échange internationale de modèles réduits.

Samedi 01 et dimanche 02.10.83 même adresse exposition annuelle de modèles réduits (trains et autos)
organisation: AS.MO.CO.

Samedi 05.II.83 de 08 à 18h;1er salon international de la carte postale: Au Pied d'pource, marché de Liège, rue de Droixhe Liège.
Renseignements: C. WISLET, rue des écoliers, 78, 4100 Seraing.

Samedi 17.09.83 train de plaisir sur la Vennbahn de Liège à Raeren Sourbrodt, Wévercé, Butgenbach et retour.
A l'ancienne gare de Sourbrody animation musicale et rafraichissements
Organisation: Fédération du tourisme de la province de Liège, 77, Bd de la Sauvenière 4000 Liège Tél: 041/224210, en collaboration avec Radiolène, RTBF/Liège et la BRF.

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE TRAM du 24 SEPT 1983

Bulletin à renvoyer avant le 12.09.1983 à l'adresse
 suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
 Rue de la Douix 15 B-4050 MESNEUX
 Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée
 à 11 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

inscrire
le →
nombre

Adulte membre ou assimilé à 170F

Adulte non membre à 220F

Enfant - de 12 ans à 140F

•
•
•
•
•

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



Parution le 21 juillet 1983

Sommaire

Offrant une présentation légèrement différente (caractères, illustrations), "Voie Etroite" poursuit sa série d'articles consacrée à l'oeuvre du Colonel PECHOT (les chemins de fer militaires de campagne, 1880-1914) par une biographie du Colonel; ce texte est illustré de vues absolument inédites sur les essais ayant abouti à l'homologation du matériel, en juillet 1888 soit voici 95 ans.

On trouve aussi la suite de l'article sur les chemins de fer départementaux de l'Orne: VFEO et lignes des Tramways de la Sarthe.

Et également: les machines à bielles et engrenages en voie étroite, une visite à une ligne touristique finlandaise (avec des 141T en voie de 75 !), toutes les nouvelles des réseaux touristiques français, et de bonnes vues en couleurs du matériel du "Blanc - Argent".

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois. Abonnement annuel (6 n°s): 105 F, étranger +15F.

Le numéro: 20 F, ou franco 21F auprès de l'APPEVA, BP 106, 80001 Amiens-Cedex.

Photos de P.TORDEUR.

Les séries ci-dessous peuvent être obtenues par virement anticipatif de 225 FB. par série au compte 001-0306694-56 de P.TORDEUR, av.Royers 146 à 9600 RENA IX. Veuillez indiquer clairement vos nom et adresse et le(s) n° demandé(s). Délai de commande: un mois après perception de cet avis; expédition encore un mois plus tard, hors période de fêtes.

n°27: STIB, berrés modifiés ou disparus.

1) 8/4/68 Arts-Loisurface) 3379/18b; 2) 31/10/68 r.Montagne I051/24b; 3) r.Loi/Ducale 3457/26b 18/2/69; 4) pl.Marie-José I189+r./32b; 5) ev.Hippodrome I052+r./35b; 6) et 7) 4/4/66 pl. Berc 5006/45b; I215+r./56b.; 8) 2/3/69 ch.Haecht I215/62b.et I208/52b; 9) 11/4/69 ch.Ninove I209+r./76b; 10) 31/12/71 bd.L. Schmidt I455+r./90b "Casernes" (+chantier de voies).

n°28: SNCB, véhicules retirés du service.

1) 29/7/71 Holleken: AM-501; 2) 27/10/79 Merelbeke 7105; 3) 10/1/73 Merelbeke 7102; 4) Linkbeek embr.2904+2910 29/7/71; 5) Nérode 21/3/73 2916; 6) 29/12/71 Haren Bude 2902+2308; 7) 10/2/73 Cinquantenaire 2908; 8) 28/3/81 Ostende 2912; 9) Forest 2911 27/3/82; 10) 13/9/72 Merelbeke rem.R et TT série43.

n°29: SNCV, Mons-Eorinage: services avec remorque.

1 à 5: 6/9/67; 1) Fraternies 4 P.I0495+r/2 croise S+I9360/1 2) Patur.Pl.St-Pierre le 1 avec embr.; 3) Hornu place 41006 +r./10 croise entre S+ram.; 4) St-Ghislain gare: croist.de S+r; 5) St-Ghislain place Eglise manoeuvre 41006 et rem.; 6-7-9) 30/8/68 - 6) Hornu Rouep.N. S+r/9; 7) Courregnon 4P.croisem.de S+r /9; 8) 20/9/66 Boussu r.V lenciennes 10496+r/7 croise r.g.rée; 9) à endr.9 rocroche r.+2 autres r.; 10) 20/9/66 Boussu-Bois S+2rem./8 vers Arquennes.