

REDACTION
ATLANTIC DE L'ARTISTE
200 Rue de la Gare, 1-2-3
4000 LIEGE
Tel. 0437 52 51 88



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 30 - DECEMBRE 1983 - PRIX : 40 FB

BULLETIN DU GTF asbl

GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



S O M M A I R E

Numéro 30 - Décembre 1983

GTF - Renouvellement des cotisations	3
En guise d'éditorial	5
La SNCB en 1982	6
La locomotive série 27	13
Réflexions du conseil d'administration SNCB	15
Nouvelles de la SNCB	
Matériel roulant	20
Trains spéciaux-circulations exceptionn.	25
décisions du conseil d'administration	26
exploitation	28
organisation du service des secours M	29
la SNCB par ligne	33
La SNCV en 1982	38
Nouvelles de la SNCV - Hainaut	45
La journée Trains-Trams-Bus (2 octobre 83)	49
GTF - Distribution	51
Les Touristiques	52
Dernière minute : restructuration des installations de traction à la SNCB	54
<u>Supplément</u> : une excursion exceptionnelle à Florennes le 26 décembre 1983.	

Ce numéro de Trans-Fer, tiré à 1200 exemplaires, est dû à la collaboration bénévole de MM. H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, L. De Greef, J. Laterre, P. Lemja, F.G. Maral, R. Marganne, RiXi, M.Mme Ch. Van de Voorde. Que tous ces membres en soient remerciés.

Coordination : E. Arden, R. Marganne

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

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

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Avec la fin de l'année vient le moment de procéder au renouvellement des cotisations. Nous espérons vous avoir satisfaits au cours de l'année 1983 : vu l'abondance des matières, Trans-Fer est sorti de presse cinq fois. Deux numéros hors série et hors abonnement ont aussi été publiés, l'un sur le pays de Herve, l'autre sur divers aspects ferroviaires du Hainaut.

Déjà, les projets foisonnent pour 1984. Aussi espérons-nous que vous continuerez à soutenir notre Association. Malgré l'augmentation des frais d'impression, et du papier, malgré la hausse annoncée des tarifs postaux au début 1984, nous avons néanmoins décidé de maintenir le niveau de base de la cotisation au taux de 1983 afin de permettre à chacun, malgré la crise, de rester membre de l'Association. Néanmoins, nous serions heureux que vous nous encouragiez en arrondissant votre cotisation au montant de votre choix ; vous permettrez ainsi au GTF asbl de mieux se consacrer à la promotion du rail, sérieusement menacé aujourd'hui.

L'équipe de rédaction de Trans-Fer formule déjà, pour vous et ceux qui vous sont chers, des vœux de bonheur, santé et prospérité pour l'année nouvelle.

RAPPEL : la cotisation 1984 donne droit à l'envoi gratuit de notre périodique "Trans-Fer" et à des réductions substantielles si vous participez à nos activités.

Taux de cotisation pour l'exercice 1984

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

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

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

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

(*) Ces taux sont valables en cas de réaffiliation avant le **15.1.84**

Comment payer votre cotisation ?

Utilisez le bulletin de versement ci-joint!

1. Si vous étiez membre en 1983 et que l'adresse figurant sur la couverture du présent Trans-fer est exacte.

- a) Si vous habitez la Belgique ou le Grand Duché : Versez votre cotisation au compte 068-0893360-08 de GTF, asbl à 4000 Liège. Indiquez en communication : cotisation 1984- votre no (figurant sur l'étiquette adresse de ce Trans-fer) et vos nom et prénom. Ces indications sont indispensables. Attention : le no de compte est réservé EXCLUSIVEMENT aux cotisations.
- b) Si vous habitez en France, le paiement est à effectuer chez Mr. Jacques Bazin, rue J.A. Chévrier, 13, Veneux-les-Sablons, F-77250 Morêt sur Loing (France) soit par chèque bancaire barré à son ordre, soit par chèque postal barré trois volets à son ordre, à expédier directement à son destinataire et non transmis via les chèques Postaux.
Somme à verser : adhérent : **30FF** minimum - Protecteur **62FF**
- c) Si vous habitez un pays étranger autre que le Grand Duché ou (1) la France : Mandat International, adressé à GTF, asbl, c/o Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 à B-6110 Montigny le Tilleul.
Montants : adhérents : **200fb** Protecteur : 400FB minimum

Dans tous les cas, mentionnez bien en communication "cotisation 198 " votre no de membre, vos nom et prénom surtout si le donneur d'ordre n'est pas la même personne que le membre.

2. Si vous étiez membre en 1983, et que l'adresse est inexacte, ou pour une affiliation d'un nouveau membre.

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

3. Si vous renouvelez votre cotisation après le **15.1.84**.

Les taux sont les suivants : Belgique : **250FB** minimum membre adhérent
Etranger : **300FB** " " "
France : **46FF** " " "

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

- Affiliez-vous donc avant le **15.1.84**
- Respectez scrupuleusement les instructions ci-avant pour éviter toute erreur toujours désagréable pour vous et pour nous et surtout pour NOUS faciliter la tâche. N'oubliez pas que les animateurs du GTF consacrent bénévolement une partie de leurs loisirs pour votre satisfaction.
Merci pour votre compréhension.

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

En guise d'éditorial

Ces derniers temps, notre Association a été vivement critiquée par certains membres, qui regrettaient d'être informés trop tardivement de nos activités, tout particulièrement dans le domaine des voyages.

Il ne nous est hélas pas possible de faire des miracles. Chaque animateur de l'Association ne dispose que d'un temps libre forcément limité à consacrer au GTF asbl. Chaque contrainte ou perturbation extérieure (et il y en a eu dans la deuxième partie de l'année 1983...) rend son action plus difficile encore, et il serait mal venu de lui reprocher de donner priorité à sa famille et à ses activités professionnelles. Seuls, ceux qui travaillent bénévolement peuvent réellement comprendre une telle situation.

Trop exiger peut rendre le fardeau trop lourd à supporter : chacun risque alors d'être renvoyé à l'initiative individuelle.

Editer une revue, des brochures, organiser des voyages supposent de nombreuses démarches et d'innombrables travaux qui ne sont pas toujours perçus par les non-initiés.

Il est vrai que les deux derniers "Trans-Fer" ont été expédiés "in extrémis". Et pourtant : le voyage Tranway prévu pour le 24/9 a dû être reporté au 15/10, la visite de Kinkempois-Montzen prévue pour le 15/10 a dû être reportée au 29, suite aux mouvements sociaux de septembre : que de démarches à recommencer, de demandes à réintroduire dans un contexte assez désorganisé... Le coordinateur de la revue ne savait plus où donner de la tête, avec ces modifications de dates, notre imprimeur bénévole a été soudain surchargé, Trans-Fer a été en partie tiré sur photocopieuse (1200 exemplaires...). L'atelier protégé chargé de l'expédition fut lui aussi embouteillé après une période d'inactivité forcée suite aux grèves.

Et pourtant, le Centre Liégeois de Tri de la poste accomplit un tour de force pour livrer Trans-Fer à chacun, les membres qui souhaitaient vraiment s'inscrire à la journée du 29/10 l'ont fait en un temps record. L'affluence fut inespérée, on dut doubler l'excursion en un temps record...

Ne décourageons donc pas les bonnes volontés : l'essentiel est que les activités prévues aient pu être organisées. Merci à tous ceux qui nous ont fait part de leur compréhension et de leurs encouragements.

D'autres activités seront encore peut-être organisées "in extrémis". Mais faut-il les supprimer, ou essayer tout de même ?

LA SNCB en 1982

extraits du rapport du conseil d'administration

Etendue du réseau

Au 31 décembre 1982, le réseau ferré avait une longueur totale de 3 920 km, soit 10 km de moins que l'année précédente. 2 955 km étaient utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 965 km pour le seul trafic des marchandises.

La longueur des lignes électrifiées était de 1 763 km. L'augmentation de 101 km résultant de la mise en service de la traction électrique sur les tronçons Hasselt - Glons - Liers, Glons - Visé, Lierre - Kontich et Kinkempois - Visé.

Travaux liés à l'électrification du réseau

Outre l'achèvement de la modernisation des grands axes régionaux (Mouscron - Courtrai - Gand - Anvers - Hasselt - Tongres - Liège et Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi - Liège), de nombreux travaux sont en cours pour l'électrification d'un certain nombre de lignes régionales. En vue d'améliorer la qualité de l'offre de transport, la Société s'efforce de moderniser fondamentalement ces lignes par le renouvellement des bâtiments de gare, des installations de signalisation et de télécommunication, par la suppression de passages à niveau et par la rectification du tracé des voies. Cet ensemble de mesures permet d'améliorer l'accueil des voyageurs, de mettre en service un matériel moderne et d'augmenter la vitesse et la fréquence des trains. Dans de nombreux cas, ces travaux de grande envergure ne sont pas achevés au moment où les lignes sont ouvertes à la traction électrique.

L'électrification de l'axe Anvers - Lille s'est terminée par l'achèvement du dernier tronçon liant Mouscron à la frontière française, ce qui permettra d'établir des relations rapides d'Anvers vers le Nord de la France, via Saint-Nicolas-Waes, Gand et Courtrai; après l'achèvement des travaux du tronçon Gand - Courtrai, la vitesse maximale autorisée pourra être portée à 160 km/h. Pendant l'année écoulée, de nombreux travaux étaient encore en cours sur la ligne Gand - Courtrai - Mouscron, parmi lesquels la construction d'une cabine de signalisation et d'un centre d'entretien des caténaires à Gand, la construction d'ouvrages d'art à De Pinte en vue de la suppression de passages à niveau, l'achèvement de la gare et l'aménagement d'un dispositif de chauffage des aiguillages à Deinze, l'élargissement de l'assiette entre Gand et Harelbeke, la construction d'un pont et d'un passage sous les voies à Waregem, l'aménagement d'une aire de parcage d'autos et d'un emplacement pour bicyclettes à proximité de la gare de Courtrai, ainsi que des travaux d'aménagement des voies principales à Mouscron. D'autres travaux ont, par contre, été complètement achevés au cours de l'année: la construction d'ouvrages d'art à Desselgem, à Waregem et à Zulte et le relevement de la ligne à Waregem, ce qui a permis d'éliminer plusieurs passages à niveau, la construction d'un poste d'entretien du matériel, le prolongement du couloir sous voies et l'aménagement d'un nouveau quai à Courtrai, différents travaux d'aménagement à Lauwe et à Mouscron. Une nouvelle installation de signalisation avec bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie a également été mise en service sur cette ligne.

L'électrification touche également à sa fin sur l'axe d'Anvers à Liège et à la frontière allemande via Hasselt. Les tronçons de Hasselt à Liège, via Liers ou via Visé, ont été mis en service en mai 1982, après que le tronçon Anvers - Hasselt eût été ouvert à la traction électrique dès 1981. Sur toute cette ligne de très nombreux travaux sont encore en cours d'exécution ou ont été achevés dans le courant de 1982. Entre Mortsel et Lierre et à Molendene, Schulte et Vreeren-Nerem, les travaux à l'assiette de la voie et à la voirie voisine sont achevés. Des adaptations de même nature sont en cours à Heist-op-den-Berg et à Testelt. De pair avec ces travaux, qui doivent permettre la suppression de passages à

niveau. des ouvrages d'art sont aussi achevés à Lummen, Molenstede, Schullen et Vreeren-Nerem, tandis que d'autres sont encore en construction à Liers, Testelt et Tongres. Entre Hasselt et Diepenbeek, les travaux de relèvement des voies se sont terminés par l'achèvement d'un viaduc et de plusieurs ponts. l'ensemble ayant également permis de supprimer plusieurs passages à niveau

Les installations de signalisation sur cette ligne ont également fait l'objet d'une modernisation poussée, notamment par la mise en service, dans le courant de l'année 1982, du bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie sur les tronçons Aarschot - Heist-op-den-Berg, Aarschot - Hasselt et Tongres - Glons. Grâce à des travaux d'adaptation des installations de signalisation, il a été possible de porter la vitesse maximale à 120 km/h sur le tronçon Mortsel - Lierre et à 140 km/h entre Aarschot et Hasselt.

Des bâtiments des voyageurs, nouveaux ou modernisés, sont achevés à Diest, Schullen et Testelt; un bâtiment de service a, de même, été achevé à Diest. Des travaux de voie sont également en cours d'exécution à Diest, Hasselt et Tongres. Un poste de signalisation « tout-relais » a été mis en service à Lierre et une sous-station de traction à Tongres.

A Liège Palais, les travaux de construction permettant la mise à quatre voies de la gare sont achevés.

Sur la ligne Liège - Visé, l'aménagement des installations ferroviaires à Visé et les travaux en vue de la suppression d'un passage à niveau à Argenteau sont terminés tandis qu'un nouveau pont sur la Berwinne est en voie d'achèvement.

Sur la ligne de Tongres à la frontière allemande, la pose des caténaires se poursuit entre Visé et Montzen, l'abaissement des voies dans le tunnel de Wonck et la construction d'un poste d'entretien pour caténaires à Visé sont achevés et un poste de signalisation « tout-relais » est installé à Montzen. Dans deux tunnels, des travaux d'aménagement du gabarit ont été entamés. La sous-station de traction de Visé et le poste de sectionnement de Glons ont été mis en service.

Dans le cadre des travaux de modernisation de l'axe Anvers - Liège et au-delà, un certain nombre d'antennes sont également électrifiées.

Le tronçon Kontich - Lierre électrifié est en service depuis avril 1982, après l'achèvement des travaux d'aménagement en gare de Kontich et de la suppression de trois passages à niveau à Lint. L'électrification de ce tronçon permet, aux heures de pointe, de soulager le tronçon Mortsel - Lierre.

En prévision des travaux d'électrification de la ligne Herentals - Turnhout, un passage à niveau a été supprimé à Lille et la construction d'un nouveau bâtiment de service doté d'une salle de relais touche à sa fin à Balen sur le tronçon Herentals - Mol - Neerpelt.

Dès 1981, les tronçons Aarschot - Louvain et Lierre - Herentals ont été ouverts à la traction électrique. L'achèvement comporte cette année l'aménagement de l'assiette de la voie d'Aarschot à Holsbeek et de Lierre à Nijzen et la suppression de passages à niveau à Gelrode, Kessel-Lo et Nijzen.

La signalisation sur la ligne Eupen - Welkenraedt - Montzen est modernisée et des travaux sont en cours pour la construction d'une nouvelle gare à Eupen et d'une sous-station de traction à Montzen.

Sur la dorsale wallonne, la ligne Saint-Ghislain - Tournai - Mouscron a été ouverte au service électrique en janvier 1982, à l'issue d'importants travaux de remaniement et de modernisation de la ligne en vue, notamment, de porter à 160 km/h la vitesse autorisée.

A cet effet, en 1982 des travaux étaient encore en cours pour rectifier une courbe à Hautrage et supprimer des passages à niveau à Biaton, Maubray et Warchin. Un certain nombre de gares ont été modernisées. Antoing s'est vue doter d'un nouveau bâtiment des

voyageurs et des travaux sont encore en cours pour l'aménagement des voies et des installations de signalisation dans les gares de Tournai et de Mouscron, l'installation d'une gare d'autobus à Biaton et le renouvellement d'un pont au-dessus des voies à proximité de la gare de Tournai. Un poste de signalisation « tout-relais » a été mis en service à Biaton en remplacement d'un poste provisoire « tout-relais » et de deux anciens postes électromécaniques. Entre Tournai et Mouscron, l'installation du bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie est en préparation. Les sous-stations de traction de Tournai et de Biaton et les postes de sectionnement de Maubray, de Mouscron et de Saint-Ghislain ont été mis en service.

Dans le prolongement de cette ligne, d'importants travaux sont en cours sur les lignes entre Mons et Charleroi.

Sur la ligne de Mons à La Louvière et Manage - en service électrique depuis 1980 - le viaduc routier d'Obourg est achevé et un bâtiment de service est en construction à La Louvière.

Les travaux de rectification du tracé de la courbe de raccordement entre Bois-du-Luc et La Louvière Sud lesquels comportent également le renouvellement de trois ponts et l'installation d'un nouveau complexe de voies à La Louvière Sud touchent à leur fin.

Entre La Louvière et Piéton, le tracé des voies a été rectifié, ce qui a nécessité la construction de six ouvrages d'art. La pose des caténaires y est en cours. Entre Marchienne-au-Pont et Piéton, un nouveau tracé a été adopté qui réduit le trajet de 2 km et autorise des vitesses de l'ordre de 160 km/h. La construction de nombreux ouvrages d'art qui permettent d'éviter les croisements à niveau est en cours. Un poste de sectionnement est installé à Marchienne-au-Pont et une sous-station de traction est érigée à Piéton. A Piéton également les travaux de voie en gare sont terminés et un nouveau bâtiment des voyageurs est en cours de construction.

Sur la ligne Haine-Saint-Pierre - Binche, le tracé des voies à Ressaix est rectifié et la modernisation des installations de signalisation et le placement de caténaires se poursuivent.

Outre les grands axes régionaux et leurs antennes, l'électrification de lignes assurant un important trafic de navetteurs qui jusqu'ici n'avaient pas été électrifiées, a été entreprise.

C'est ainsi que le tronçon Denderleeuw - Zottegem sur la ligne vers Courtrai est ouvert à la traction électrique depuis mai 1982. Sur ce tronçon, une sous-station de traction a été construite à Zottegem et un poste de sectionnement à Burst tandis que les voies étaient aussi rectifiées à Welle. Un certain nombre de travaux sont encore en cours d'exécution, parmi lesquels la construction d'un deuxième couloir sous voies en gare de Denderleeuw, de nouveaux bâtiments des voyageurs à Burst et à Zottegem et d'un nouveau bâtiment de service à Burst. Plus loin en direction de Courtrai, le rehaussement de la ligne à Ename a été entamé à l'endroit où sera construit un pont sur l'Escaut.

La modernisation de la ligne Bruxelles - Tournai - frontière française et de l'antenne Ath - Jurbise comprend outre l'électrification, l'aménagement de nombreuses courbes et un nouveau tracé des voies entre Marcq et Ath. Dans le cadre de ce projet, il est prévu de supprimer de nombreux passages à niveau et de porter la vitesse autorisée à 160 km/h.

Entre Enghien et Ath, douze ouvrages d'art sont en construction sur le nouveau tracé des voies. Des travaux d'aménagement sont en cours dans les gares d'Enghien (prolongement du couloir sous voies) à Tournai et à Leuze (travaux de voie). A Hal, la construction d'un poste de signalisation et d'une sous-station de traction est entamée, le bâtiment du poste de signalisation de Santes est terminé. Les caténaires sont posées sur toute la ligne de même que sur la ligne Ath - Jurbise.

De plus quelques lignes régionales importantes ont été électrifiées. Tel est le cas, notamment de la ligne Bruges - Courtrai reliant entre eux les centres industriels de Bruges.

Courtrai, Izegem, Roulers et Zedelgem et constituant également le trait d'union entre le Sud-Ouest des Flandres et le port de Zeebrugge. A cette occasion également, le tronçon Torhout - Bruges est mis à double voie, ce qui nécessite à Torhout et à Zedelgem, des aménagements des installations ferroviaires, qui sont entamés.

Les travaux sur la ligne Schellebelle - Termonde - Malines visent essentiellement à une meilleure relation - et aussi à un relèvement de la vitesse maximale autorisée à 120 km/h - entre Gand et Malines. Le placement des caténaires sur toute la ligne, l'aménagement de l'assiette de la voie entre Schellebelle et Oudegem, le prolongement du couloir sous voies à Termonde et les travaux de voie à Londerzeel et à Schoonaarde sont en cours d'exécution. A Termonde, la cabine de signalisation est achevée. L'installation, à Termonde et à Malines, d'une sous-station de traction et à Heike, Londerzeel et Schellebelle de postes de sectionnement, suit son cours.

Dans la relation Anvers - Boom - Malines le tronçon Anvers Sud - Boom est en service pour la traction électrique depuis 1980; les travaux d'aménagement de l'assiette de la voie entre Anvers Kiel et Hoboken ont été achevés en 1982. A Boom, un pont est pour ainsi dire achevé. A Niel et à Boom, l'équipement de chauffage des aiguillages a été installé.

Les travaux d'électrification sur la ligne Ottignies - Charleroi comportent le doublement du tronçon à simple voie Fleurus - Court-Saint-Etienne, avec aménagement de la gare de Tilly et de nombreux ouvrages d'art. La deuxième voie est déjà installée entre Court-Saint-Etienne et Villers-la-Ville. La construction d'une sous-station de traction à Ransart a été entamée ainsi que celle d'un poste de sectionnement à Charleroi, mais aussi l'aménagement des installations de voies en gare de Charleroi Ouest.

L'électrification se prépare également sur la ligne Flémalle - Kinkempois. Le tracé des voies a été rectifié à Val-Saint-Lambert et à Ougrée où sont également entrepris des travaux pour le remplacement d'un tunnel. En outre, les travaux aux installations de signalisation et la pose des caténaires se poursuivent.

A Sy, sur la ligne Liège - Marloie, le tunnel est adapté au gabarit en vue de la traction électrique et, entre Melreux et Bomal, la nouvelle signalisation permet le bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie.

Sur la ligne Denderbœuw - Grammont la signalisation a été adaptée pour permettre le trafic à contre-voie et à Ninove un poste de signalisation provisoire a été mis en service.

Ouvrages d'art et passages à niveau

La réduction du nombre des croisements à niveau avec le réseau routier constitue une étape importante de la modernisation du réseau ferré. La suppression des passages à niveau et l'amélioration de leur signalisation sont des éléments qui contribuent à améliorer, de manière non négligeable, un écoulement rapide et sûr du trafic tant ferroviaire que routier. C'est ainsi que l'année dernière, au total 141 passages à niveau ont été éliminés. Ces suppressions, réalisées moyennant des déviations de routes et, le cas échéant par la construction d'ouvrages d'art, ont été menées à bien dans la plupart des cas à l'occasion de travaux d'électrification. A côté de cela, le nombre des passages à niveau à signalisation automatique et barrières a augmenté de 31 unités.

Sans considérer ce qui a été dit au chapitre de l'électrification, des travaux de renouvellement ou d'aménagement ont été effectués à 13 ponts et sont en cours à 15 autres ponts et à 3 tunnels.

Sur le tronçon Hasselt - Alken, mis à double voie en 1982, un pont a été élargi à Sint-Lambrechts-Hierik et un passage inférieur est en cours de construction à Alken.

Pour le compte d'administrations publiques, la construction de ponts à Torhout et à Mons a été entreprise alors qu'un pont est élargi à Libramont. A Lixhe, les travaux se poursuivent au pont sur le canal Albert tandis qu'ils sont achevés aux ponts d'Aywaille, de Latour, de Ransart et de Ternat.

Liaisons avec les agglomérations

Pour permettre au trafic en provenance de Namur et de Liège un accès plus facile à l'agglomération bruxelloise, des voies supplémentaires ont été aménagées sur ces lignes à l'approche de Bruxelles. Sur la ligne en direction de Liège, la troisième voie entre Schaerbeek et Zaventem est en service. En relation avec cette extension, le pont Teichman de Schaerbeek a été transformé et deux autres ponts sont achevés à Haren.

Sur la ligne Bruxelles - Namur, où une troisième voie est prévue jusqu'à Genvai, la nouvelle gare de La Hulpe est achevée.

A Bruxelles Midi une nouvelle cabine de signalisation a été construite, dont l'aménagement est en cours.

Sur la ceinture ouest de la capitale, les nouveaux points d'arrêt Simonis et Bockstaele ont été mis en service, compte tenu de celui de Pannenhuis. Le nombre de points de correspondance avec le réseau métropolitain de Bruxelles est ainsi porté à huit. Les postes de signalisation de Bruxelles Ouest et de Laeken sont modernisés et entre Cureghem et Pannenhuis le bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie est en service.

Les nouvelles courbes de raccordement entre les lignes Hal - Vilvorde et Bruxelles - Liège ont également été ouvertes au trafic.

A Charleroi, la quatrième voie entre Châtelet et Charleroi Sud est en service depuis l'achèvement du quatrième tablier du pont Champeau sur la Sambre. A proximité du Campinaire, un poste de sectionnement a été construit.

Installations portuaires

Les travaux d'extension dans les ports exigent une adaptation régulière de l'infrastructure ferroviaire.

A Anvers, le nouveau faisceau de l'arrière-port est achevé et la liaison avec les voies principales est réalisée. Les travaux de voie au nord et au sud de la nouvelle darse Delwaide sont en cours d'exécution. La troisième voie entre Anvers Nord et Anvers Bassins et Entrepôt est achevée tout comme l'est également l'aménagement du faisceau de voies de la troisième darse qui sera capable de recevoir des trains homogènes complets. Les travaux de voies de la rive gauche, à la quatrième darse et au nouveau terminal pour conteneurs à la darse Léopold sont en cours d'exécution.

Au port de Gand, les travaux de voies se poursuivent, conséquence des travaux de renouvellement des darses Siffer et Port-Arthur.

A Zeebrugge l'élargissement du faisceau de voies pour les ferry-boats est achevé. Sur la ligne Bruges - Knokke intégralement à double voie, moyennant la déviation par l'arrière-port de Zeebrugge, le pont sur le canal Baudouin est achevé. A Dudzele, une sous-station de traction est en construction.

Installations fixes pour la signalisation, l'énergie électrique et les télécommunications

Mis à part les travaux liés à l'électrification et à l'accès aux grandes agglomérations et aux ports, d'importants projets sont en cours d'exécution sur les autres lignes.

Les nouveaux postes de signalisation « tout-relais » à Alken et à Jambes permettent d'inclure aux lignes équipées du bloc automatique les tronçons Alken - Hasselt et Jambes - Yvoir et de porter ainsi à 1 780 km le développement total du réseau.

Différents travaux de voie ont été l'occasion de relever, là où c'était possible, la vitesse autorisée en vue de réduire les temps de parcours. La répartition en fin d'année est la suivante :

	1981	1982
	(kilomètres)	
140 km par heure ou plus	503	512
130 km par heure	240	240
120 km par heure	862	880
100 km par heure	47	47
90 km par heure	1 076	1 059
80 km par heure ou moins	1 202	1 182

Sur de nombreux tronçons les liaisons téléphoniques ont été mises sous câble et les commutateurs de Diest et de Lobbes ont été renouvelés et leur capacité a été augmentée.

Pour le réseau de transmission du traitement des données, un appareillage complémentaire a été mis en service pour le réseau des envois de détail et la gestion du trafic des marchandises. Au niveau international, des liaisons de grande capacité ont été réalisées avec Paris et Francfort.

Les gares de Bressoux, Bruxelles Midi, Bruxelles Quartier Léopold, Forest, Manage, Mouscron et Rivage ont été équipées d'installations radio et une liaison radio avec les trains est en préparation sur la ligne Anvers - Charleroi.

A Termonde, de nouveaux panneaux d'annonce des trains ont été mis en service tandis qu'Ostende se voyait dotée d'une nouvelle installation de sonorisation.

Renouvellement des voies

Le renouvellement des voies principales a nécessité cette année 584 km de rails, dont 446 km de rails de grande longueur, 411 000 traverses et 140 appareils de voie. Le ballast a été renouvelé ou criblé sur 143 km.

Sur les lignes Bruxelles - Mons, Louvain - Ottignies et Morsel - Anvers Nord, les rails de 50 kg par mètre ont été remplacés par un type plus lourd de 60 kg par mètre sur une longueur totalisant 50 km de voie.

Gares bâtiments et installations diverses

Sans compter les constructions déjà créées, un nouveau bâtiment des voyageurs a été mis en service à Eremaa, et à Lustin.

L'année dernière a vu, en outre, l'achèvement des travaux suivants :

- un nouveau faisceau de voies à Ostende;
- des bâtiments de service à Bruxelles Petite Ile, Rivage et Ronet;
- des postes de sectionnement à Haacht et à Kortich;
- une aire de parcage à la gare de Huy Nord;
- quatre halis à l'atelier de Bascoyp;
- l'aménagement d'un hall à l'atelier de Cuesmes pour la réparation des voitures;
- un bâtiment destiné à l'enseignement professionnel à l'atelier de Malines;
- des travaux de transformation aux ateliers de traction diesel de Bruges, Merelbeke et Schaerbeek;
- le renouvellement et l'extension du poste de stockage et de distribution du gasoil à Muizen.

Matériel roulant

En 1982, l'industrie a fourni 26 locomotives électriques de la série 27, 33 automotrices électriques doubles « break », 127 voitures M 4 et 316 wagons-tombereaux pour le transport de charbon. Les ateliers de la S N C B ont construit 53 wagons plats, 5 wagons-tombereaux destinés au transport de minerais, 15 wagons plats pour grands conteneurs, 19 wagons pour le transport de ballast et 1 prototype de wagon plat spécial à bogies (Sgss). De plus, 43 wagons-tombereaux ont été transformés pour les rendre aptes au transport de coke.

Au 31 décembre 1982, l'effectif total en matériel roulant s'établissait comme suit :

- locomotives :
 - 276 locomotives électriques;
 - 911 locomotives diesel dont 389 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs;
- matériel à voyageurs :
 - 563 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
 - 83 autorails, dont 7 triples;
 - 2 375 voitures dont 362 du type international;
 - 73 voitures-bagages;
 - 6 voitures génératrices;
- matériel à marchandises :
 - 40 540 wagons (non compris les wagons pris en location et les wagons de particuliers);
 - 113 fourgons;
 - 5 949 véhicules de service.

Sur les commandes passées à l'industrie, il reste à fournir :

- 31 locomotives électriques type 27;
- 30 locomotives électriques, type 21;
- 104 automotrices électriques;
- 109 voitures pour le service intérieur;
- 2 wagons de relevage;
- 400 wagons à toit ouvrant;
- 750 wagons-tombereaux

La locomotive série 27 première des locomotives de la nouvelle génération

Nouvelle génération, non seulement de par la technologie (thyristors) mais également par le bond en puissance et en vitesse. On passe de 2 000 à quelque 4 000 kW et de 130 à 160 km/h entre l'ancienne et la nouvelle génération de locomotives à 4 essieux.

La locomotive, série 27, répond à la demande d'augmentation des vitesses commerciales des trains de voyageurs et de marchandises; spécialement destinée aux trains lourds de voyageurs sur les lignes 36 et 50, elle est construite en 60 exemplaires par l'association ACEC — Constructions Métalliques et Ferroviaires B.N.

Du type mixte, apte à la remorque de trains de voyageurs et de marchandises, elle s'adapte, comme la grande majorité des locomotives électriques construites entre 1950 et 1971, à la contexture de notre trafic: l'utilisation la plus rationnelle des locomotives électriques du trafic intérieur, optimisant le nombre de véhicules à acquérir, amène au choix d'une locomotive à service mixte, dont la desserte sur les 24 heures d'une journée de travail se répartit en 40 % pour le service des voyageurs et 60 % pour celui des marchandises.

Jusqu'avant l'avènement du thyristor, la technique du démarrage des moteurs de traction par un rhéostat, ne permettait pas, pour les locomotives du type mixte, de dépasser une vitesse de 120-130 km/h. En effet, le trafic marchandises requiert de rouler économiquement (résistances de démarrage éliminées) dans la plage de 25 à 60 km/h, le moteur ne peut être alimenté qu'à 2 tensions économiques fixes, 750 et 1 500 V dans le cas de locomotives à 4 essieux, et les propriétés d'un moteur de série défini pour une vitesse relativement basse ne lui permettent que de fonctionner tout au plus à une vitesse double de celle de sa définition. Le train de voyageurs est donc limité à 120-130 km/h.

Aujourd'hui, cette limitation de la locomotive mixte à courant continu a disparu grâce à la technique des hacheurs à thyristors qui permettent, par le réglage continu et sans pertes de la tension aux bornes des moteurs, de faire fonctionner à bas régime un moteur défini pour une vitesse élevée. Cela permet en même temps d'accroître la puissance installée qui, actuellement, atteint 1 100 à 1 200 kW par essieu moteur.

Les locomotives polycourant de la génération à rhéostat, définies pour 150 ou 180 km/h, ont une puissance par essieu de 700 kW au maximum et sont exclusivement aptes au trafic voyageurs: leurs moteurs et rhéostats sont dimensionnés pour un fonctionnement à haute vitesse. Par contre, les futures locomotives polycourant pourront réutiliser les mêmes moteurs et une très grande partie de l'équipement des nouvelles locomotives mixtes à thyristors et seront aptes également à un service mixte.

Les besoins définis en leur temps ont fixé la puissance des locomotives. Dans les années '50, l'exigence posée était la remorque d'un train de 8 voitures à 125 km/h requérant une puissance de moins de 2 000 kW, c'est l'ère des locomotives électriques, séries 22 - 23 - 25, on passe à 2 400 kW dans les années '60 pour remorquer 12 voitures à 125 km/h. On en a profité pour tester différentes améliorations dans l'utilisation de l'adhérence.

L'année 1975 voit la naissance de la première locomotive à thyristors (c'est la locomotive, type 20, à 6 essieux moteurs) d'une puissance de plus de 5 000 kW (850 kW par essieu moteur), construite pour des besoins spéciaux: la remorque sur la ligne du Luxembourg de trains internationaux lourds de voyageurs (17 voitures) et de trains de marchandises de 1 100 tonnes, sa puissance et sa masse adhérente permettent un gain substantiel en temps et évitent de devoir accrocher une locomotive d'allège.

Trop puissante et trop lourde pour les besoins des lignes à profil moins tourmenté, le nombre d'exemplaires (25) de cette locomotive a été limité aux besoins spécifiques.

La puissance de 4 000 kW des locomotives, série 27, étant requise pour la remorque de trains de 12 voitures à 160 km/h, y a-t-il intérêt, en attendant l'installation de la vitesse maximale de 160 km/h sur nos lignes principales, à utiliser des locomotives plus puissantes sur nos lignes actuelles ?

Le trajet Ostende - Aix-la-Chapelle (avec arrêts à Bruges, Gand, Bruxelles Midi, Nord et Liège) d'un train de 11 voitures respectant la vitesse maximum de 140 km/h, s'effectuera avec un gain de 20 minutes dans le sens vers Aix-la-Chapelle (15 min. au retour) lorsque la locomotive traditionnelle, type 22 ou 23, est remplacée par une type 27. A noter qu'un gain supplémentaire de 8 minutes est obtenu par l'aménagement de quelques tronçons de la ligne pour 160 km/h.

Sur la ligne Bruxelles Nord - Luxembourg (130 km/h maximum) un train de 13 voitures aura un horaire raccourci de 25 min dans le sens Nord-Sud (21 min. au retour), c'est ce même gain de temps que réalise actuellement la locomotive série 20, avec 17 voitures.

En trafic marchandises, entre Ronet et Stockem, le train de 800 tonnes mettra 30 minutes de moins (gain que réalise la locomotive, série 20, avec 1 100 tonnes).

De cette manière, les locomotives de l'ancienne génération pourront être retirées du trafic lourd pour couvrir les besoins des services plus légers, notamment sur les lignes à 120 km/h nouvellement électrifiées. Dans une bonne décennie se posera le problème de leur remplacement (voir tableau), l'expérience acquise de la locomotive, série 27 (qui a elle-même profité de l'expérience de la série 20), sera mise à profit pour encore améliorer sur ces locomotives futures soit la conception (ira-t-on vers le moteur asynchrone ?), soit leur fiabilité ou leur facilité de conduite.

L'équipement électrique des locomotives, série 27, comporte plusieurs nouveautés :

- le hacheur « Vernier » permettant de contrôler sans artifice des courants faibles sous de très faibles tensions;
- les convertisseurs statiques transformant le courant continu 3 000 V en courant continu basse tension pour l'alimentation des auxiliaires et de la charge batterie évitant les moteurs auxiliaires à haute tension, forts délicats;
- l'utilisation des circuits intégrés plus performants dans l'électronique de commande et de contrôle.

Chacune de ces innovations a fait l'objet d'essais préliminaires sur le matériel roulant existant, de manière à prouver leur fiabilité et leur intérêt avant de se lancer dans une série importante.

Malgré le succès des essais préparatoires, la mise en service de cette nouvelle génération de locomotives a néanmoins nécessité une campagne de mises au point, spécialement en ce qui concerne les électroniques de commande qui se sont révélées très perturbées par l'environnement sévère du matériel moteur, tant du point de vue température et vibration qu'influence électromagnétique provoquant des arrêts de fonctionnement d'autant plus difficiles, à cerner qu'ils sont intermittents.

Des relevés oscillographiques et de multiples enregistrements ont mis en évidence les origines des perturbations et ont permis de déterminer les corrections indispensables à un fonctionnement normal en toutes circonstances.

A ce jour, les modalités des mesures préventives à mettre en œuvre lors de la construction ne sont pas encore définitivement établies, ni sur notre réseau ni sur d'autres réseaux utilisant sur leurs engins de traction la technique moderne des semi-conducteurs. Le temps ne semble cependant pas éloigné où l'expérience des diverses réalisations des constructeurs jointe à celle des utilisateurs, permettront d'élaborer un recueil de recommandations efficaces dans ce domaine nouveau. Les remèdes à appliquer se révèlent en règle générale

peu coûteux pour la grande majorité des cas, le placement de filtres ou d'atténuateurs faisant appel à des composants électroniques d'utilisation courante élimine les effets des perturbations.

La facilité de conduite de la locomotive n'est pas seulement liée à un agencement très réussi de la cabine à la fiabilité de tous les éléments de l'équipement, mais encore à la clarté des indications de bon fonctionnement et à la facilité de dépannage.

De notables progrès ont été réalisés dans ce domaine et les facilités mises à la disposition du conducteur n'auraient pu lui être données sans l'aide de l'électronique.

Cette série de 50 locomotives, type 27, sera suivie d'un lot de locomotives type 21 aux performances plus modestes (3 000 kW) et moins chères qui remorqueront les trains courants, les premières nommées étant destinées, comme énoncé plus haut, aux trains de voyageurs les plus lourds. Ces locomotives série 21, prendront la relève, le moment venu, des locomotives, séries 22 et 23, mises en service dans les années '50.

Période de livraison des locomotives électriques (locomotives polycourant exclues) :

- série 28 : 3 locomotives en 1949;
- série 22 : 50 locomotives en 1954;
- série 23 : 83 locomotives en 1955-1957;
- série 25 : 22 locomotives en 1960-1961;
- série 26 : 5 locomotives en 1964;
- série 26 : 15 locomotives en 1969-1970;
- série 26 : 15 locomotives en 1971-1972;
- série 20 : 15 locomotives en 1975-1976;
- série 20 : 10 locomotives en 1977.

Total : 218 locomotives.

Quelques réflexions du conseil d'administration de la SNCB

Nous avons exposé dans nos précédents rapports les règlements édictés par les autorités des Communautés Européennes, en matière de normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer.

Nous sommes particulièrement attentifs aux problèmes liés à l'harmonisation des conditions de la concurrence entre les divers modes de transport qui se posent au niveau européen et avons décidé de consacrer une séance spéciale à ces questions, notamment à celles qui sont évoquées dans le document (COM 83) « Communication de la Commission au Conseil » — « Vers une politique commune des transports — Transports terrestres ».

D'une manière générale, la nécessité de l'établissement de certaines infrastructures nouvelles n'est pas démontrée. Si certaines autoroutes, comme celle du littoral, par exemple ont prouvé leur utilité, d'autres se sont avérées superflues. Or le réseau autoroutier coûte actuellement à l'Etat en charges financières, 90 milliards par an. Il faut y ajouter la charge des autres routes ainsi que tous les frais d'entretien, de renouvellement, de surveillance et ce qui est sans doute le plus important, le coût des accidents. Ceux-ci représentent une perte, qui a été calculée pour l'économie belge à 50 milliards par an.

Certes, lorsqu'un accident grave se produit, comme celui de Châlon-sur-Saône en France le 17 août 1982 qui a fait plus de cinquante morts, des mesures restrictives sont prises pour mieux protéger certaines catégories de voyageurs, mais on est obligé d'attendre sur les routes

une sécurité raisonnable, malgré tous les équipements de sécurité et de signalisation, ainsi qu'une surveillance accrue. Il y eut ainsi en Belgique, au cours de l'année écoulée, des dizaines de milliers d'accidents sur la route, faisant 2 000 morts sur place et près de 80 000 blessés; le nombre de personnes tuées, ces 25 dernières années, dépasse le chiffre impressionnant de 50 000. Ces chiffres ont un caractère douloureux. Ils peuvent paraître offensants, bien qu'ils ne visent qu'à rappeler une réalité pour la comparer à une autre, celle de la sécurité du transport ferroviaire.

On pourrait considérer, en effet, que si le compte d'exploitation de la S.N.C.B. comporte en 1982 une dépense de plus de 7 milliards pour assurer la sécurité de la circulation des trains, il s'agit d'une lourde charge. Il faut se demander si elle est justifiée. Quand on considère les ravages irréparables que provoque la circulation routière auxquels nous venons de faire allusion, il faut admettre que la réponse est indubitablement affirmative. A la différence importante sous ce rapport entre le trafic ferroviaire et routier, il faut ajouter la balance des avantages/inconvénients des nombreux éléments que comporte notre environnement et que nous avons soulignés précédemment.

Au demeurant, la taxation générale applicable aux véhicules de transport n'est pas destinée à couvrir les charges des routes. Cette taxation doit servir, aussi bien que les impositions des autres articles soumis, par exemple, aux droits d'accise, comme des boissons, le tabac ou certains produits alimentaires, à la couverture des dépenses de caractère général ou social. Ce n'est qu'en ordre subsidiaire que sa spécificité peut être examinée.

Nous ne pouvons que répéter qu'il conviendra d'établir les comptes nationaux des transports. Les chemins de fer dans le monde entier se trouvent dans une position financière défavorable, qui menace en fait leur subsistance. Ces comptes nationaux doivent permettre d'éliminer les distorsions entre les divers modes de transport et d'équilibrer les conditions de travail du personnel utilisé.

Nous sommes prêts, de notre part, à faire un effort substantiel pour développer l'activité commerciale de notre entreprise dans tous les domaines, comme le préconisent d'ailleurs les autorités des Communautés Européennes, mais nous ne pourrons aboutir que si le législateur nous octroie l'autonomie nécessaire pour agir avec la souplesse requise. Un tel effort présuppose, en effet, un investissement suffisant en moyens d'action et particulièrement en personnel qualifié.

La productivité et les économies

Les chemins de fer sont des entreprises de services à forte occupation de main-d'œuvre, ils sont obligés d'assurer le transport des voyageurs et des marchandises sur toutes les lignes de leur réseau et ses installations, qu'ils doivent entretenir, renouveler et moderniser.

Ce rôle de service public requiert un personnel qualifié et formé aux tâches spécifiques de son exploitation.

La Société s'est efforcée, depuis son existence, à accroître la productivité de l'entreprise.

Malgré la réduction de la durée du travail à 38 heures par semaine, l'humanisation des prestations, l'accroissement des tâches administratives, les effectifs ont été réduits comme nous l'avons exposé dans notre précédent rapport, de façon sensible.

En 1982, le coefficient technique de productivité était de 3,9. Il était supérieur de 5,9 % à celui de l'année précédente. Les recrutements avaient pourtant été arrêtés depuis le milieu de l'année. Cette mesure était justifiée par la diminution du trafic des marchandises qui est d'ailleurs devenue importante au cours du second semestre. Il est de fait qu'un grand nombre de tâches, notamment toutes celles qui concernent les installations fixes, sont

indépendantes du volume du trafic. Soulignons que, dans ce domaine, l'accroissement de la productivité est tributaire des investissements à réaliser.

Compte tenu de la régression du trafic, nous avons prévu, de toutes façons, le maintien d'un blocage du recrutement pendant un certain temps encore. Néanmoins, pour pouvoir faire face aux besoins et maintenir une exploitation normale, nous insistons auprès du Gouvernement pour qu'il autorise la Société à procéder à l'engagement des spécialistes indispensables.

L'effectif moyen de 53 895 hommes-année au travail au compte d'exploitation a été inférieur de 412 unités à celui de l'année précédente. Il comportait d'ailleurs quelque 1 700 hommes-année en formation professionnelle. En outre, le nombre d'agents utilisés à la charge du compte des investissements était inférieur de 955 unités.

D'autres économies ont été réalisées, e.a. grâce à l'adaptation du service des trains de voyageurs, qui a donné lieu à une diminution de 7 % des trains-kilomètres les dimanches et jours fériés et de 4 % les jours ouvrables, et à la diminution des investissements sur fonds propres, des dépenses en matières et en charges diverses.

Les investissements

Nous avons mis l'accent l'an dernier sur la nécessité de poursuivre la modernisation du réseau, en soulignant notamment :

- le vieillissement du matériel de traction et de transport des voyageurs, qui entraîne des frais d'entretien croissants;
- le manque d'adaptation du réseau pour l'écoulement du trafic des voyageurs, particulièrement dans l'étoile autour de Bruxelles, pour lequel nous avons prévu au programme des investissements la pose de troisièmes voies;
- le retard énorme que présente la modernisation des installations ferroviaires, datant du siècle dernier, par rapport à la route, qui a bénéficié d'investissements considérables;
- la nécessité d'un renouvellement suffisant. nous avons, par exemple, décidé le renforcement des équipements de chauffage des aiguillages dans les nœuds importants afin d'assurer leur fonctionnement en cas d'intempéries graves. Nous avons d'ailleurs dans ce domaine élaboré un nouveau plan pour l'organisation d'un service simplifié mais efficace en périodes de chutes abondantes de neige et de gel intense.

Il ne serait pas logique que l'Etat prenne en compte la modernisation des réseaux autoroutier et fluvial, qui engendre des charges importantes pour le contribuable, alors que l'insuffisance des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant entraîne des charges importantes pour le budget d'exploitation. Les moyens d'investissement de l'Etat sont certes limités, mais nous plaidons à nouveau pour qu'ils soient répartis en fonction des besoins essentiels du pays et de ses grands secteurs industriels.

Signalons ainsi que les crédits d'engagement prévus pour l'électrification et la modernisation du réseau ont été ramenés de 13,9 milliards en 1981 à 9,9 milliards en 1982.

Nous avons déjà été amenés à étaler le plan quinquennal des investissements 1981-1985 sur 7 années, mais en outre, nous avons dû rayer de ce plan certains projets. Nous avons aussi invité les constructeurs de matériel roulant à ralentir les cadences de construction et différé certains travaux, ce qui entraîne l'ajournement des dates de mise en service de la traction électrique retardant ainsi la mise à fruit des capitaux déjà investis et obérant davantage les budgets des années à venir, compte tenu des taux d'inflation annuels. De plus, contrairement aux indications des études faites au niveau des Communautés Economiques Européennes, tendant à assurer une meilleure fluidité du trafic par l'élimination des

goulets d'étranglement, nous devons restreindre pratiquement tous les projets de pose d'une troisième voie sur les lignes convergeant vers Bruxelles.

Nous sommes d'avis cependant que le ralentissement excessif des travaux d'investissement entamés suivant un programme homogène, imposé par des restrictions budgétaires, posera en peu de temps un problème pour l'avenir. L'expérience a, en effet, montré que toute limitation des investissements se répercute défavorablement sur les budgets d'exploitation et nécessite des « rattrapages » ultérieurs plus coûteux pour éviter la détérioration de l'outil. Signalons à ce propos que des incidents techniques au matériel de traction ou des bris de caténaires et de rails risquent de devenir plus nombreux. Ils ne sont pas imputables à l'entretien mais à leur vétusté. Nous nous efforçons d'améliorer nos méthodes de travail et les techniques de réparation, mais les équipements et le matériel désuet qui continue à circuler sur notre réseau présentent de multiples faiblesses, auxquelles il n'est plus possible de porter remède, même malgré des dépenses importantes et le concours de toutes les bonnes volontés.

Nous méritons le reproche de n'avoir pas procédé au cours des années antérieures à des investissements plus substantiels, si nous n'avions pas insisté chaque année dans nos rapports et auprès des autorités gouvernementales pour que ces investissements soient mieux adaptés aux nécessités afin d'éviter d'obérer l'avenir. Mais nous n'avons pas été suivis. Les investissements nouveaux dans le réseau ont été limités à des montants dérisoires par rapport à ceux qui furent investis dans la route.

En matière d'équipements publics, il est inutile et dispendieux de poursuivre l'établissement de plusieurs infrastructures parallèles, dont la capacité sera d'ailleurs insuffisamment utilisée. Concrètement, cet établissement est à repenser en fonction des besoins réels, qui montrent une tendance à la stagnation. La politique en matière de nouvelles infrastructures ne pourra donc plus être ce qu'elle était en période de croissance, il faut faire un choix.

Aussi conviendrait-il, dans cette période de crise budgétaire, de faire un effort pour effectuer les investissements là où ils s'avèrent nécessaires. C'est le seul moyen de préserver l'avenir des chemins de fer belges, tout en contribuant en même temps à la solution du problème du chômage. Il a été signalé que chaque milliard investi dans les travaux d'infrastructure de la route procure du travail à 750 ouvriers. Pour les chemins de fer, il a été établi qu'une telle somme permet d'assurer l'emploi dans une mesure nettement plus importante.

Parmi les grands projets qui restent programmables dans le pays sont cités les extensions du port de Zeebrugge, dont le programme n'est exécuté qu'à moitié, l'élargissement du canal Albert, l'aménagement du port de Monsin, la modernisation du canal de Willebroek, l'établissement d'autoroutes.

Nous posons simplement la question : ces travaux sont-ils plus rentables, plus opportuns, plus urgents que la remise en état du chemin de fer et de son matériel roulant, qui exigent, pour des raisons de sécurité d'abord, de régularité ensuite, des investissements plus substantiels afin d'éviter une dégradation de la situation.

Soulignons, une fois de plus, les inégalités de la concurrence intermodale. La concurrence routière en matière de marchandises joue essentiellement pour les acheminements de produits moins pondéreux. La comparaison des coûts de transport n'est valable que si les conditions d'exploitation sont comparables, ce qui n'est pas le cas.

Nous soutenons la demande expresse de la Fédération Belge des Exploitants d'Autocars, tendant à accroître sérieusement la lutte contre le travail au noir sur la route, et contre l'utilisation fréquente de véhicules circulant sans autorisation adéquate.

Un rapport établi en France au sujet du travail des conducteurs de camions indique une durée de 50 heures par semaine, tandis que 90 % des conducteurs dépassent cette durée en trafic international. De même, les taux d'infraction aux règles de limitation de vitesse et au poids maximum atteignent 20 à 30 %. Il est notoire que la situation est plus défavorable encore en Belgique.

Ces mauvaises conditions de travail augmentent les risques d'accidents et entraînent des taux d'absences pour maladie très élevés, dont les charges sont supportées finalement par la communauté. Aussi longtemps que les conditions sociales ne seront pas harmonisées pour tous les moyens de transport, la concurrence sera faussée. Il en est de même des charges d'infrastructure auxquelles la Commission des Communautés Européennes a référé.

Nous ne pouvons qu'insister auprès des autorités publiques pour que des solutions positives et durables soient appliquées, dans ce domaine, dans l'intérêt général du pays.

L'équipement du réseau

Malgré la réduction sensible des moyens d'investissement, nous nous sommes efforcés de faire poursuivre les travaux en cours, afin de rentabiliser au plus tôt les capitaux investis. Ainsi, nous avons eu la satisfaction de pouvoir ouvrir à la traction électrique en 1982 les relations Hasselt - Glons - Liers, Glons - Visé, Kinkempois - Visé et Lierre - Kontich ainsi que les tronçons Saint-Ghislain - Tournai - Mouscron et Gendernieuw - Zottegem. L'électrification de l'axe Anvers - Lille est achevée par les travaux sur le tronçon entre Mouscron et la frontière française.

Parmi les grands travaux qui furent achevés en 1982, nous citerons aussi : la construction d'ouvrages d'art à Desselgem, Lummen, Molenstede, Schuilen, Vreeren-Nerem, Zulte et Waregem; le surhaussement de la ligne dans cette dernière ville et entre Hasselt et Diepenbeek, ce qui a donné lieu à la suppression de plusieurs passages à niveau; des aménagements importants à Courtrai, Lauwe et Mouscron; l'achèvement de bâtiments des voyageurs à Diest, Schuilen et Testelt.

Outre les grandes lignes axiales régionales et leurs antennes, d'autres lignes comportant des trafics importants de voyageurs sont en cours d'électrification.

Nous avons ouvert au trafic des voyageurs les nouveaux points d'arrêt Simonis et Bockstaef sur la ceinture ouest à Bruxelles, dans le cadre du dégagement de la jonction Nord-Midi et de l'amélioration de la desserte urbaine.

En 1982, il a été procédé à la suppression de 141 passages à niveau, grâce à la construction d'ouvrages d'art ou le détournement de routes; 31 passages de l'espèce ont encore été équipés de signaux automatiques et de barrières.

Les travaux d'équipement ont été poursuivis dans les grands ports ainsi, le nouveau faisceau dans l'arrière-port d'Anvers a été achevé et l'extension du faisceau pour les ferry-boats à Zeebrugge est terminée.

La modernisation de l'infrastructure ferroviaire a permis de relever la vitesse maximale sur quelques tronçons; cette vitesse est maintenant de 120 km/heure ou plus sur un ensemble de 1 632 km de lignes.

Quant au matériel roulant, nous avons reçu en 1982 : 26 locomotives électriques d'une nouvelle série 27, 33 automotrices du type « Break », 127 voitures, type M 4, et 316 wagons pour le transport de charbons.

Étaient encore en commande à la fin de l'année 61 locomotives électriques, 104 automotrices, 109 voitures du service intérieur et 1 152 wagons de types divers.

NOUVELLES DE LA SNCB

Matériel roulant

Rectification à Trans-fer no 28 page 33.

Sortie de grande révision de Salzinnes :

7348 le 11.1 lire NK au lieu de LNC.

A propos des destinations des HLD, HLR et AR.

Un correspondant occasionnel nous fait remarquer à juste titre le 31 août 1983 que les destinations que nous donnons ne correspondent pas à la réalité du terrain. Nous tenons à préciser que généralement les ateliers figurant dans ces listes sont jusqu'à ce jour les ateliers "propriétaires" qui peuvent être différents (et c'est souvent le cas) de l'atelier où les engins sont garés, approvisionnés et éventuellement visités.

Ainsi la 8248 dont NK est propriétaire est affectée à FVY
6230 " FKR " " " " " FLS.

Restructuration du réseau

Les mesures suivantes sont d'application à partir du 03.10.83 :

ligne 130 : suppression de la desserte de la cour aux marchandises de "Le Campinaire" et du raccordement ACEC "Monceau-fontaine" à Charleroi-Sud.

lignes 132/138A : suppression de la desserte des cours de Bomerée, Jamioulx et Florennes-Est ainsi que des raccordements "Rodelet" à Berzée et "ministère de la défense Nationale" à Florennes-Est.

lignes 140, 131 et 256 :

Suppression de la desserte des

- cours aux marchandises de Frasnés-lez-Gosselies, Ransart et Dampremy

- raccordements : "Carqaz" et "Lefèvre" à Frasnés (ligne 131).

"Lefèvre" et "Toussaint" à Masses - Diarbois (ligne 256)

En conséquence, le trafic est supprimé sur les lignes 131 et 256. A remarquer qu'en ce qui concerne la ligne 256, aucun train de desserte n'était déjà plus prévu.

Les conséquences attendues et...inattendues de la grande restructuration

La localisation des ateliers et des postes d'entretien réservera encore des surprises : Plusieurs seront certainement supprimés.

On attend également la suppression de dépôts de conducteurs parmi lesquels celui de Huy-Nord qui avait été créé il y a quelques années seulement.

Les horaires sont étudiés pour limiter drastiquement les parcours à vide - et c'est heureux ainsi - Mais le plus paradoxal est sans doute l'intention prêtée à certains d'acheminer les conducteurs du dépôt au point de départ du premier train - et vice versa - ... en taxi !...Que de bonnes affaires en perspective pour ceux-ci !

Il semble que la direction générale étudierait l'intérêt économique de la chose. Saura-t-on jamais si le coût "train" a été calculé en "marginal" ou en "complet" ?

Tout dépend de la solution que l'on veut effectivement adopter !

Petite annonce : S'adresser à GTF, asbl, BP191, B-400 Liège 1.

à VENDRE : "Taschenbuch der Eisenbahn 1"

(Fahrzeuge und Bahntechnik) de Horst J.Obermayer 1975.
Format 15X11cm.

ETES DE GRANDE REVISIONMalines (HLE + AM)

FKR - 2.09	203 - FHS - 5.09	252 - NK - 30.09	256 - NK - 18.10
FKR - 26.10	201 - FHS - 12.09	253 - NK - 5.10	258 - NK - 28.10

(AR : récapitulation depuis le début de l'année)

MBX - 19.01	4610 - ATH - 9.03	4315 - MBX - 31.05	4603 - ATH - 21.06
-------------	-------------------	--------------------	--------------------

Salzennes (HLE + HLR + HLD)

FSD - 2.09	6225 - FKR - 5.10	6260 - FHS - 19.10	8441 - LK - 27.10
FHS - 6.09	9203 - FGH - 5.10	7368 - FKR - 19.10	5105 - LNC - 31.10
PEO - 29.09	7307 - LNC - 10.10	8068 - FSD - 25.10	

CTIONS

10 - Tournai (construction : 1966) - châssis plié lors d'un tamponnement à Mouscron en mai 83.

- PV de l'AC Salzennes n° 55 du 31.8.83, approuvé par le Dir. M le 9.9.83.

- Date Hors-Ecritures : le 1er octobre 1983.

- Monceau (constr. : 1965) - bâti de moteur fâlé.

PV de l'AC Salzennes n° 56 du 28.9.83, approuvé par le Dir. M le 11.10.83

Date Hors-Ecritures : le 1er novembre 83.

- Ronet (constr. : 1965) - bâti de moteur fâlé.

PV de l'AC Salzennes n° 59 du 11.10.83, approuvé par le Dir. M le 20.10.83

Date Hors-Ecritures : le 1er décembre 83.

Scharbeek ATD (constr. : 1950) - détruite par incendie à Charleroi-Sud en mai 83.

PV de l'AC Malines n° 837 du 10.8.83, approuvé par le Dir. M le 4.10.83.

Date Hors-Ecritures : le 1er novembre 83.

ONS

de Herelbeke à Monceau (Date écrit. : 1.10.83)

" à Ronet (: 10.10.83)

et 7334 de Haize-St-P. à Monceau (Date écrit. : 15.10.83)

et 7365 de Monceau à Kinkempois (" : ")

et 8223 de Kinkempois à St-Ghislain (" : ")

ations en cascade d'HLR ont pour but une meilleure homogénéité des parcs des ateliers, facilitant l'entretien des engins et la gestion des pièces de rechange. Ainsi, St-Ghislain ne possède plus que des HLR 82 de la première tranche (8255).

INFORMATIONS

Les diélectriques en livrée bordaux (comme les PK et les AH 50) ?

Quant à ce jour, aucune décision en ce sens n'a été prise.

La décision relative à l'uniformisation de la livrée des matériels circulant sur les lignes AC (voir CC n° 89 p.14/14).

Coût de repointage : 100 000 F par AM.

Un d'urgence en ces temps d'austérité ...

* Le premier autorail de la série 43 vient d'être pris en mains à l'AC Malines pour une transformation en autorail-caténaires du service ES.

Il s'agit de l'ex-4317, déclassé par le service M.

Si l'expérience donne satisfaction, on envisage déjà la transformation d'une vingtaine de ces engins, en remplacement de tout le parc des AR ES existant !

5/ MISES EN PARC

* sorties du parc : 6015 et 6020 de Marelbeke, avec mutation correspondante (voir point 4/ et transfer n° 29 p 14/3).

* Les AR 4604 et 4609 de Ath, versés au parc de réserve depuis fin mai, sont entrés en GR à Malines, respectivement les 1er juin et 26 août.

6/ UTILISATION DU MATERIEL

AM 80

L'AM 368 a été livrée par BN le 27 octobre en gare de Bruges; au moment où paraîtront ces lignes, la fourniture des 2 premières tranches de 35 AM 80 sera achevée.

La troisième et dernière tranche de 35 AM ne suivra pas immédiatement, la fourniture des 8 AM triples commandées par le MAROC devant intervenir entretemps.

Avant l'expédition par bateau, chacune de ces rames subira un parcours d'essai Bruges - Bruxelles-Midi et retour ... A ne pas manquer !

HLE 20

Nous avons indiqué dans Trans-fer n° 25 page 14/18 que la double traction avec 2 HLE 20 était interdite. Certains lecteurs assidus se sont émus de cette affirmation, jurant avoir déjà vu -et même photographié- pareil couplage.

C'est tout à fait possible, mais dans ce cas, chaque machine fonctionne à demi-puissance avec un hacheur isolé, avec limitation de vitesse à 90 km/h.

C'est la double traction de 2 HLE 20 à pleine puissance qui est interdite.

HLE 15 - 16 - 18 et CC 40100 SNCF

Voici - en avant-première - les nouveaux roulements des locomotives polycourant qui seront d'application au mois de mai 84.

Bien que peu affectés par la restructuration du service intérieur, certaines modifications importantes sont à pointer, comme la substitution des TEE 82, 83, 86 et 87 en IC des deux classes.

Les voitures TEE PBA inox continueraient à circuler, renforcées par des voitures Eurofima ou Corail de 2e. classe.

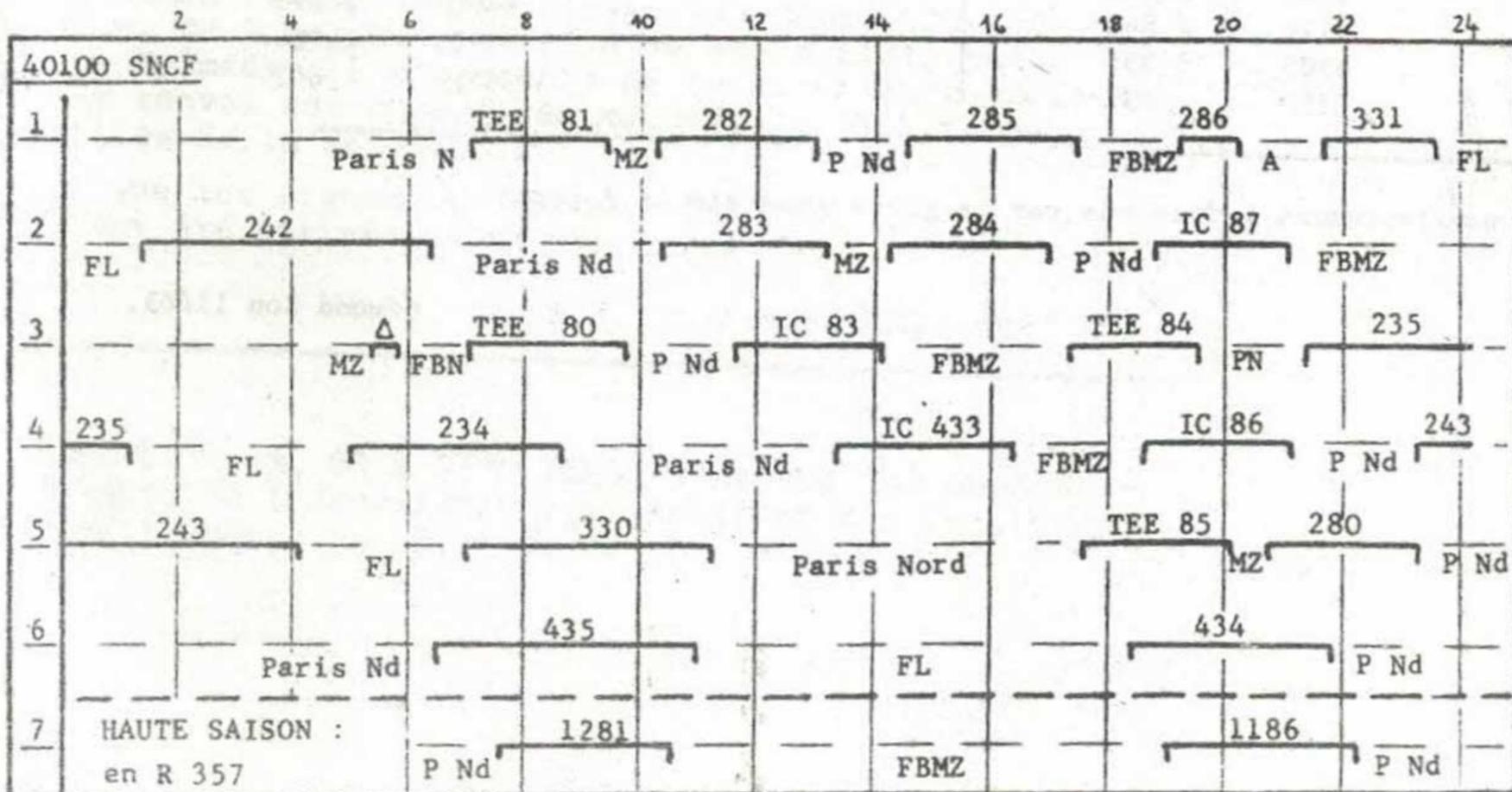
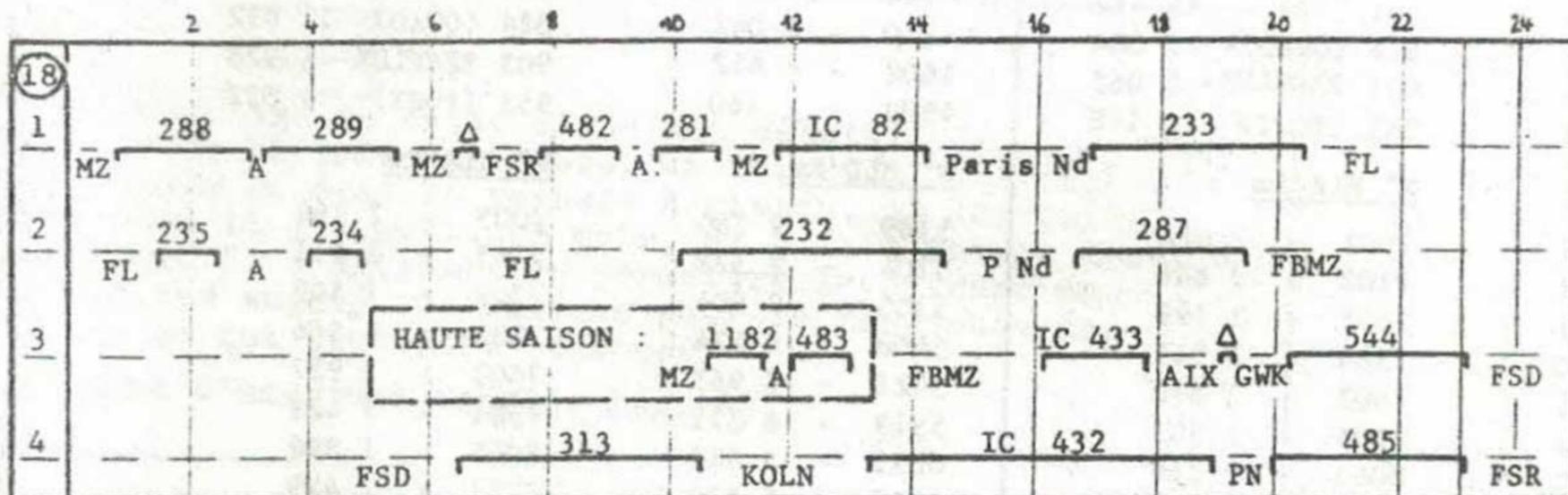
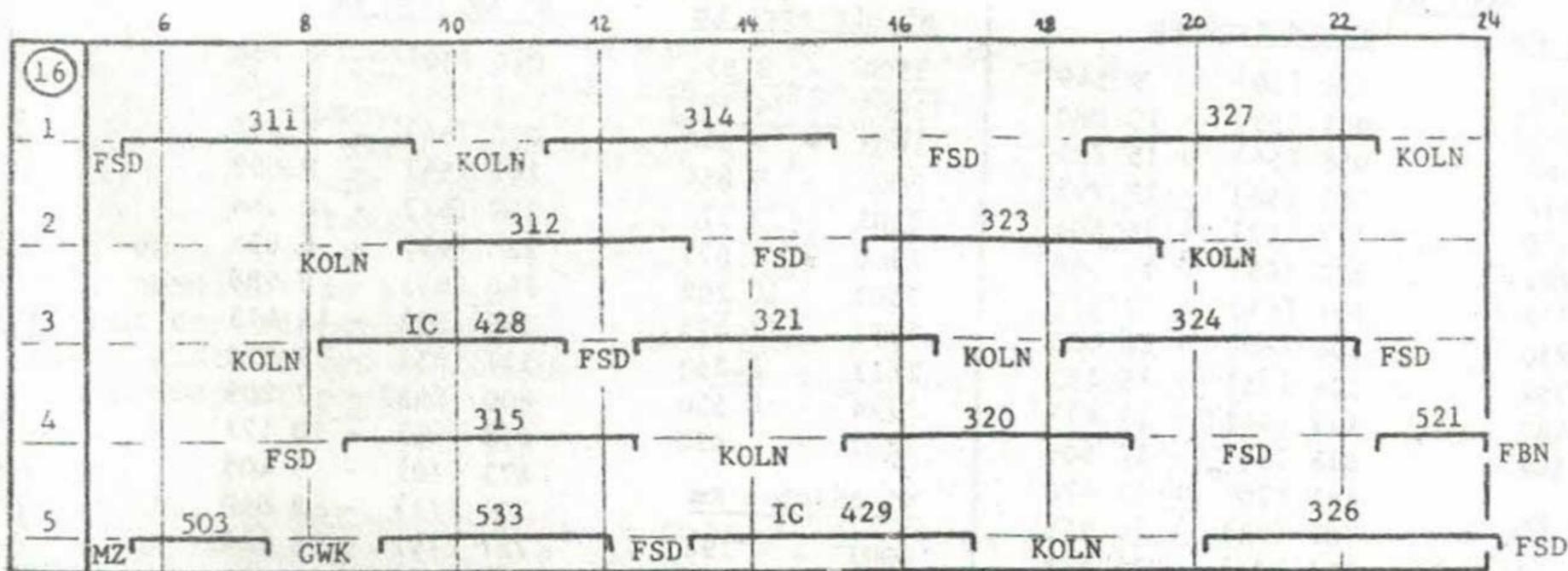
AMST = Amsterdam FBMZ (MZ) = Bruxelles-Midi FL = Liege-Guillemins

	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
①										
1	AMST	282	FBMZ	281	AMST	286	FBMZ	IC 87	AMST	
2	AMST	IC 82	FBMZ	283	AMST	288	MZ			
3			E N T R E E T I E N				287	AMST		
4	FL	IC 430	PARIS ND			IC 431	FL			

Grande nouveauté : 6 des 9 internationaux entre Paris Nord et Amsterdam seront tractés par une HLE série 15 entre Bruxelles Midi et Amsterdam, grâce à une utilisation plus intensive de cette série d'engins.

Les horaires en seront légèrement accélérés, l'échange-traction de Roosendaal tombant.

FSD = Ostende FBN = Brux Nord GWK = Welkenraedt A = Aulnoye FSR = Schaerbeek



PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGIN S MOTEURS

AOUT 83

<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>
1503 - 19 148	030 (50) - 9 549
1608 - 28 845	043 (53) - 10 080
1805 - 20 564	058 (54) - 15 221
2020 - 16 542	143 (56) - 13 295
2229 - 14 470	177 (62) - 16 806
2319 - 13 986	222 (63) - 17 068
2503 - 14 978	256 (65) - 17 111
2554 - 18 850	304 (80) - 22 005
2622 - 14 754	524 (55) - 15 492
2737 - 14 467	599 (SAB) - 13 413
2801 - 1 144	618 (66) - 17 609
	663 (70) - 15 470
	702 (73) - 16 916
	721 (74) - 15 636
	748 (78) - 13 641
	761 (79) - 15 468
	816 (QUAD) - 20 004
	901 BENELUX - 9 065
	953 (POST) - 10 148
<u>N° AR/Nbre Km</u>	
4004 - 8 616	
4310 - 11 302	
4408 - 10 473	
4505 - 7 673	
4605 - 7 942	
4903 - 608	
<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>
5115 - 14 005	7002 - 2 064
5212 - 9 508	7102 - 2 646
5301 - 12 443	7203 - 3 192
5403 - 8 650	7384 - 3 511
5510 - 11 434	7403 - 2 870
5954 - 8 594	7505 - 3 583
6018 - 10 373	8063 - 2 716
6110 - 7 087	8231 - 4 111
6253 - 13 477	8305 - 1 968
	8448 - 2 840
	8505 - 2 355
	9150 - 991

SEPTEMBRE 83 (*)

<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>
1504 - 8 834	010 (50) - 6 708
1605 - 14 593	041 (53) - 6 423
1803 - 9 042	070 (54) - 9 896
2003 - 9 854	141 (56) - 8 459
2201 - 7 377	209 (62) - 10 264
2306 - 8 673	220 (63) - 8 854
2503 - 10 202	266 (65) - 8 988
2551 - 12 471	349 (80) - 13 413
2612 - 8 253	531 (55) - 9 572
2714 - 8 550	600 (SAB) - 7 809
2802 - 690	618 (66) - 10 177
	673 (70) - 9 405
	704 (73) - 8 860
	727 (74) - 8 214
	752 (78) - 9 470
	777 (79) - 9 038
	824 (QUAD) - 13 832
	903 BENELUX - 3 928
	953 (POST) - 5 822
<u>N° AR/Nbre Km</u>	
4001 - 4 798	
4327 - 6 722	
4402 - 5 177	
4510 - 5 042	
4602 - 4 412	
4903 - 160	
<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>
5189 - 7 780	7005 - 2 264
5204 - 9 378	7103 - 1 411
5305 - 9 904	7209 - 1 509
5408 - 5 424	7383 - 2 566
5521 - 7 967	7403 - 1 927
5919 - 6 311	7501 - 2 429
6031 - 5 882	8063 - 1 896
6102 - 5 570	8231 - 2 429
6251 - 8 811	8302 - 1 164
	8460 - 1 776
	8522 - 1 964
	9150 - 642

(*) Parcours manifestement influencés par la grève générale de 2 semaines.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATION EXCEPTIONNELLES
--

- Septembre / octobre 1983 -

Du 5 au 10 septembre

Un train-expo SNCB affrété par "FEBELBOIS" (Fédération Belge des Entreprises de Transformation du Bois) a sillonné les réseaux Ouest et Sud-Ouest de la SNCF, pour promouvoir la vente des meubles belges dans ces régions.

Les gares d'escale de ce train furent : Rouen, Caen, Cherbourg, Rennes, St-Brieuc, Brest, Quimper, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Angoulême et Poitiers.

Composition : traction SNCF + 1 fourgon HT 1500 V. SNCF + la SR 1 + 4 Trexpo + 3 Dms.
(Ces 7 derniers véhicules présentant un assortiment complet de la production des fabricants de meubles).

C'est à notre connaissance le premier train-exposition belge à accomplir pareil périple à l'étranger.

Samedi 10 septembre

Arrivée à Mariembourg d'un autorail double RGP de la SNCF (X 2773 du dépôt de la Plaine) amenant une cinquantaine de participants au festival vapeur du CFV3V.

La rame, en provenance de Paris-Est, est parvenue via Anor, Mornignies et Chimay (ligne 156). Le soir, les participants devaient se rendre à Charleroi par le même moyen pour y loger, mais en raison de la grève sauvage déclenchée la veille, le parcours fut limité à Walcourt où un bus SNCV prit le relais.

Le retour se fit le lendemain de la même manière et via le même itinéraire.

Lundi 19 septembre

Circulation sur tout le réseau pendant plus d'un mois d'un curieux train-expo dénommé "VAMIX-Express" et présentant du matériel professionnel de boulangerie (!).

La composition du train, bien que réduite, n'en était pas moins ... surprenante : 1 voiture Trexpo méconnaissable (entièrement recouverte d'adhésifs aux couleurs de la firme) et ... un wagon fermé à 2 essieux (sic!), faisant office de générateur électrique. Pointons enfin quelques remorques originales : la 2803 de Schaerbeek à Malines le 29 septembre, et cette présence tout à fait insolite de la 2738 en gare d'Audenarde (!) le 12 octobre : cette machine avait amené le train d'Anvers-Est à Gand St-P, et y poursuivit sa route tractée comme véhicule via la ligne 86 jusqu'à Audenarde, le tout remorqué par une HLD 51 ! Qui prétendra encore que les compositions originales se perdent à la SNCB ?

Mardi 27 septembre

Train spécial d'essais organisé par l'ORE et composé de wagons chargés à 22,5 t par essieu, afin d'analyser le comportement des voies parcourues par une lourde charge à grande vitesse. (Pour rappel, la limite de charge par essieu est actuellement de 22 t/essieu).

La rame d'essai, composée de 3 voitures de mesure DB + 4 wagons plats lestés de blocs de fonte + une voiture de mesure NS, (soit au total 54t) accomplissait un véritable périple ferroviaire européen. (Après avoir circulé pendant une semaine sur la DB, le train se rendait sur le réseau SNCF en transitant par notre pays).

Itinéraire parcouru : Aix Hbf - Verviers C - Kinkempois - Flémalle Hte - Namur - Charleroi S - Jeumont, remorqué par 2 HLD 55 de Kinkempois en double traction, à la vitesse de 110 km/h (sauf restriction locale).

On prête l'intention à l'UIC de rendre certains axes européens accessibles aux convois marchandises chargés à 22,5 t/essieu dès l'année prochaine.

Samedi 22 octobre

A l'occasion du 40e anniversaire de l'Amicale de l'INASTI (Institut National d'Assur. pour Travailleurs Indépend.), un train spécial touristique a accompli le périple suivant: Brux-Nord - Midi - Charleroi Sd - Namur (arrêt pour visite de la ville) - Liège-G. - Louvain - Muizen - Anvers C (visite du port) - Gand St-P et retour à Brux-Nord. Remorqué par une HLE 23, le convoi était composé des 2 WR 4212 et 4215 de la CIWLT, de la SR 1 et de 3 M4 de 2e classe.

Mercredi 26 octobre

Parcours annuel de rodage de la rame royale de Forest HV à Arlon et retour.
Composition : HLE 23 + le fourgon n° 8 + les voitures n°s 1, 2, 3 et 4 + le fourgon n°

Vendredi 28 octobre

Parcours de mise au point de la première voiture M4 équipée d'une cabine de conduite permettant la réversibilité : il s'agit de la voiture n° 58034, du type ADx. Attelée à la 2711, elle accomplit 2 fois l'aller-retour entre Muizen et Louvain, alternativement tirée et poussée.
La présentation officielle à la presse de cette voiture avait déjà eu lieu au courant de l'été, mais des problèmes techniques subsistaient, concernant notamment la ventilation et le chauffage de la cabine de conduite.

ABREVIATIONS UTILISEES

SR 1 : La voiture bar-dancing n° 1
Trexpo : Voiture exposition (ex - Il transformée)
Dms : Fourgon Eurofima SNCB
RGP : Rame à Grand Parcours
ORE : Office de Recherches et d'Essais, organisme dépendant de l'UIC.
UIC : Union Internationale des Chemins de fer
WR : Voiture-restaurant
ADx : Voiture mixte 1ère classe/fourgon, équipée d'une cabine de conduite.

Edmond Son 11/83

Décisions du Conseil d'Administration de la SNCB

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 28 octobre 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a décidé, sous réserve de l'approbation ministérielle, de commander 65 voitures à deux niveaux en vue d'accroître la fluidité du trafic des navetteurs sur les grandes lignes, ainsi que 500 wagons couverts, à longues parois coulissantes.

Sous la même réserve, il a approuvé l'exécution de quelques entreprises, notamment : le renouvellement avec élargissement du passage inférieur situé à Henne sur la ligne Liège - Herbestal; la construction de nouvelles fosses de visite de matériel roulant et divers aménagements dans l'atelier de traction électrique de Kinkempois; l'établissement d'une gare d'autobus à côté du bâtiment des voyageurs à Herentals; la pose de caténaires au "Schijnpoortbrug" en relation avec les travaux de construction du métro à Anvers; le renouvellement du câble téléphonique destiné au tronçon Hasselt - Alken.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 4 octobre 1933, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a examiné la réglementation qui est applicable pour les titres de transport non utilisés. Tout en s'excusant auprès de la clientèle des désagréments qui sont résultés pour elle de l'interruption du service des trains pendant les grèves, il tient à rappeler que pour la validité de certains titres de transport non utilisés pendant cette période la clientèle pourra s'adresser à la Direction Commerciale, 85, rue de France, 1070 Bruxelles.

Il a approuvé, d'autre part, la réorganisation du service des marchandises par wagons complets au groupe de Mons susceptible de procurer une économie de l'ordre de 70 millions par an.

Il a marqué son accord également, sous réserve de l'approbation ministérielle, pour l'exécution de quelques travaux importants, notamment : le renouvellement des couvertures des abris-parapluie des quais II et III en gare de Mons; le renouvellement du tablier métallique d'un passage supérieur situé sur la ligne Dinant - Bertrix à Houyet; l'entretien et le renouvellement des couvertures de 4 halls de l'atelier central de Salzinnes; l'entretien du gros oeuvre de bâtiments sur le tronçon Sclessin - Bas-Oha de la ligne Liège - Namur ainsi que d'ouvrages d'art sur les lignes Libramont - Virton et Bertrix - Munro; l'établissement d'installations de préchauffage pour les voitures de voyageurs à Aarschot, Hasselt et Louvain; la construction d'une sous-station de traction à Lichtervelde et à Essen; la pose de voies de circulation ainsi que d'appareils de signalisation entre la gare de formation d'Anvers Nord (bloc 10 et Moerstraat) et la darse Delwaide du port d'Anvers; la pose de câbles de téléphonie, d'alimentation en énergie et de signalisation le long du tronçon Bruxelles - Louvain.

INCIDENTS - ACCIDENTS - Septembre - octobre 1983.

Fuite de gaz à Ruisbroek - l. 96 - Jeudi 1er septembre à 12 h 55.

Pendant les travaux de construction du passage inférieur destiné à remplacer le PN 8, la grue de l'entrepreneur endommage une conduite-mère de gaz, celui-ci s'échappant à l'atmosphère.

Pendant les réparations par la firme UNERG, les trains seront détournés entre Hal et Brux-Midi, soit 2 internationaux Paris - Bruxelles, 2 semi-directs Schaerbeek - Tournai et 1 omnibus Ath - Schaerbeek par les ligne 26 et 161, via St-Job, Etterbeek et Bru QL. 4 bus SNCV circulent en navette omnibus entre Brux-Midi et Hal.

La circulation sera rétablie à 14 h 10.

Accident grave à un PN à Havré-Ville - l. 118 - Lundi 5 septembre à 7 h 35.

Lors du passage d'un camion-citerne contenant de l'essence sur le PN 25, la semi-remorque se décroche et laisse échapper son contenu dans les caniveaux de la voie. Les 2 VP sont obstruées.

Grâce à la prompte intervention du service privé d'incendie de la firme UCB proche, le pire est évité : le dangereux liquide est neutralisé et transvasé dans un autre camion-citerne.

Les semi-directs Mouscron - Liers seront détournés par les l. 96 et 117, via Soignies et Manage. Un autorail navette pour amener la clientèle de la Louvière à Manage.

Situation normale rétablie à 9 h 45.

Déraillement d'un train marchandises à Marchienne-Zone - l. 130 A - Je. 6 oct. à 12 h 42.

En sortant du faisceau, les 25e et 26e wagons du Z 89745 Marchienne Zone - Gand Maritime (remorqué par HLD 5120 de Monceau) dérailent et obstruent le grill et la voie B de la ligne 130 A. La voie A reste libre.

C'est probablement un bloc d'arrêt oublié sous le 1er essieu du 25e wagon qui est à l'origine du déraillement.

Le relevage sera terminé le 7.10 à 2 h 45.

Déraillement d'un engin du service V à Aiseau - l. 130 - Mardi 18 octobre à 4 h.

Au cours des travaux d'entretien de la voie, le soc d'une régaleuse en action heurte un morceau de rail enfoui sous le ballast et déraille d'un essieu. La voie adjacente reste libre. Relevage terminé à 8 h 16.

Incident grave d'exploitation à Tilly - l. 140 - le jeudi 27 oct. à 19 h 34.

Alors que le Z 4584 Charleroi O - Ottignies (HLD 5150 de Monceau) s'engage sous le couvert de la signalisation sur le tronçon à voie unique de Fleurus vers Tilly, le Z 4534 Ottignies - Charleroi-O (HLD 6024 de Monceau) s'engage simultanément en sens inverse dans la même section, de Tilly vers Fleurus, sous le couvert d'un bon de franchissement.

La catastrophe ne sera évitée que par miracle, les 2 trains se rencontrant à l'arrêt de Marbais : l'un se mettait en route, tandis que l'autre y arrivait à allure réduite ... Les 2 rames étant réversibles, les voyageurs seront simplement transbordés d'un train dans l'autre, chaque rame retournant d'où elle était venue.

Edmond Son 11/83.

PLAN DE TECHNIQUE FERROVIAIRE ?

ORGANISATION DU SERVICE DES SECOURS M.

Le service des secours M intervient en cas de déraillement ou d'accident de chemin de fer, avec mission de libérer les voies le plus vite possible, en remettant les rails déraillés sur rails et en les évacuant des lieux de l'accident.

Ces tâches lui sont également dévolues, comme l'évacuation des engins avariés sur une ligne et dont le déplacement requiert des mesures spéciales (mise sur lorry à essieu moteur bloqué, par ex).

En effet, le service M dispose de 4 types de trains de secours garés dans ses ateliers.

TRAIN DE SECOURS "A", appelé communément le "petit secours".

Composition : - 1 "voiture de secours" aménagée pour le transport du personnel d'intervention, du matériel de relevage hydraulique, d'éclairage et de découpage.

Il s'agit soit - d'une ex-voiture Il B11 déclassée et transformée en 1979 par l'AC Malines. Numérotées de 51 à 55, ces 5 modernes véhicules arborent une livrée jaune à rayures noires très typique;

- d'une ex-voiture intermédiaire des anciennes automotrices quadruples de 1935, à livrée verte avec bande blanche.

- éventuellement, 1 "wagon-atelier" couvert à 2 essieux, contenant le matériel qui n'a pas pu trouver place dans les anciennes voitures de secours.

Le train A "version moderne" n'est donc constitué que d'un véhicule, à savoir la voiture de secours ex-II B11 jaune.

Effectif : 9, soit 1 par "circonscription de secours" (division géographique du réseau + inspirée sur celle des "groupes SNCB").

Affectation : (Ex-II B11) : Schaerbeek - Anvers Dam - Ronet - Kinkempois - Merelbeke.
(Ex-AM 35 + Hg) : Hasselt - St-Ghislain - Stockem.

Missions : remise sur rails, levage et dépannage d'engins, découpe des tôles, etc ...

Nombre global d'interventions en 82 : 438.

TRAIN DE SECOURS "B", dit "la grue".

Composition : - 1 grue de relevage avec wagon porte-flèche;

- la voiture de secours du train A (qui est toujours une ex-II B11 jaune, celles-ci étant affectées justement aux ateliers disposant d'une grue de relevage);

- 1 wagon-atelier, contenant le matériel nécessaire pour la desserte de la grue (câbles, blocs, agrès ...).

Effectif : 5

Affectation : Schaerbeek - Anvers-Dam - Ronet - Kinkempois - Merelbeke.

Carte synoptique des moyens de secours M.



Légende :

-  Voiture
-  Wagon
-  Grue + porte-flèche
-  Unimog

* Zones d'interventionGrue de relevage de :

Schaerbeek
Anvers-Dam
Ronet
Kinkempois
Merelbeke

Circonscriptions desservies :

Schaerbeek - St-Ghislain
Anvers - Hasselt
Ronet - Stockem - Monceau
Kinkempois
Merelbeke

Caractéristiques principales des grues de relevage en service :

Dépôt d'attaché	N°	Motorisation	Force max de levage	Constructeur	Année de constr.	Vitesse max.
Schaerbeek	310-7	Diésel	55 t.	ABR	1971	80 km/h
Anvers-Dam	310-8	"	"	"	"	"
Ronet	310-2	Diésel (1)	55 t.	FUF	1954	80 km/h
Kinkempois	310-4	à vapeur (2)	35 t.	Craven-Brothers Ltd (GB)	1912	35 km/h
Merelbeke	310-6	à vapeur (2)	20 t.	Cowans -Sheldon (GB)	1905	25 km/h

1) ex-grue vapeur, transformée en janvier 1969.

) Il s'agirait donc bien des 2 derniers engins à vapeur encore en service actuellement à la SNCB, si l'on excepte les générateurs à vapeur mobiles.

Les participants à la visite de Kinkempois organisée par le GTF le 29 octobre auront même eu le privilège d'en voir une sous pression ...

Garée actuellement hors-service à la remise de Louvain :

Grue 310-3 Ex-Merelbeke à vapeur 35 t Stobert Pitt 1918(3) 40 km/h(4)
(GB)

) Année de mise en service en Belgique, cette grue provenant de l'armée anglaise.

) Cette grue fut gravement accidentée en 1980 par une culbute lors d'un relevage à Ostende, fut jugée irréparable et réservée pour le Musée. C'est la grue 310-6 de 20 t déjà garée à Louvain à ce moment qui reprit du service (!), ce qui explique que c'est la plus ancienne et la moins puissante des deux grues qui est encore opérationnelle à ce jour ...

Livrées : Verte avec rayures jaunes et flèche uniformément jaune, sauf pour les 2 grues ABR de 55 t, qui sont rouges avec bande jaune et la flèche de même teinte.

Missions : relevage du matériel déraillé, ainsi que tous autres travaux lourds de manutention comme le placement de tabliers de pont ou plus récemment d'escalators -comme à Brux Quartier-Léopold, par ex.

L'industrie privée peut même recourir aux services de ces grues par location, bien que cela soit devenu rarissime, les engins routiers offrant bien plus de possibilités. C'est tellement vrai qu'il faut signaler le phénomène inverse, à savoir l'intervention de grues routières lors de récentes catastrophes, comme à Lillois en 1974 et à Ghlin en 1976, où SARENS mit en oeuvre des véhicules atteignant 110 t. de force de levage ...

Nombre global d'interventions en 82 : 192.

A signaler enfin la commande dans l'industrie privée le 15 juillet 1982 de 2 nouvelles grues de relevage, destinées à remplacer les 2 dernières grues à vapeur à bref délai. Il s'agira de 2 grues sur rails équipées d'une flèche télescopique autorisant le levage max. de 63 t, et estimées à + 50 millions/pièce. L'étude a été réalisée par la firme "GOTTWALD" à Dusseldorf, tandis que la réalisation a été confiée aux "USINES de BRAINE-LE-COMTE". La livraison devrait intervenir au début de l'année prochaine.

LE TRAIN DE SECOURS "C".

Il est constitué d'un seul wagon de secours pourvu d'un outillage réduit permettant des petits relevages principalement sur la cour de l'atelier d'attache et dans la formation voisine, ce qui évite de mobiliser le train A de la circonscription pour des interventions bénignes mais relativement fréquentes.

Contrairement aux autres trains de secours (A et B), il n'y a pas de personnel de garde 4 h sur 24 : son intervention n'est donc possible que pendant les heures de service de l'atelier.

Affectation : 1 à Haine St-Pierre
1 à Montzen.

N.B. Auparavant, il en existait également 1 à Courtrai, Gouvy et Latour. Ils furent supprimés en février 1974.

Desserte : 1 contremaître + 6 ouvriers spécialisés.

Nombre global d'intervention en 82 : 0.

LE VEHICULE RAIL-ROUTE "D".

Il s'agit d'un camion automobile UNIMOG équipé d'une pompe hydraulique, de vérins de relevage et d'un petit outillage.

Le véhicule se rend par la route à proximité du lieu du déraillement.

Pour arriver à pied d'oeuvre, le camion est mis sur rails dans une gare ou à un PN et poursuit sa marche au moyen du système rail-route bien connu.

Ici non plus, il n'y a pas de personnel de garde en dehors des heures de service de l'atelier.

Affectation : 1 à Anvers-Dam,
1 à Monceau.

Ces localisations furent dictées par l'exceptionnelle densité en lignes industrielles ou en raccordements de ces 2 secteurs, souvent bien mieux accessibles par la route.

Desserte : 1 contremaître + 2 ouvriers spécialisés dont 1 conducteur automobile.

Missions : relevage de tout matériel déraillé ne nécessitant pas l'intervention des trains de secours A et B.

C'est la version moderne du train C, à la fois plus souple (pas de dépendance d'un engin de traction et beaucoup plus rapide.

Ils n'interviennent toutefois que chacun dans leur propre circonscription de secours.

Nombre global d'interventions en 82 : 17.

X X

X

Ligne 128 CINEY - YVOIR

Bref aperçu et Situation actuelle

- Concession vicinale reprise par l'Etat Belge.
- Ligne à voie unique, nombreux ouvrages d'art (dont 5 tunnels), tous construits au gabarit de la voie unique.
- Voie parallèle à la ligne 162 (Namur-Sterpenich) entre Ciney et Braibant, puis longeant la vallée inférieure du Bocq de Braibant à Spontin, établie dans le fond de cette vallée de Spontin à Yvoir, où elle rejoint la ligne de la Meuse (154 Namur - Givet).
- Mise en service : Ciney - Spontin le 5-5-1898, Spontin-Dorinne le 01-05-1902, Dorinne-Evrehailles le 01-05-1903, Evrehailles-Yvoir-Anhée le 01-06-1907.

SERVICE VOYAGEURS

- * trafic restreint, desserte essentiellement rurale, deux gares seulement (Braibant et Spontin) étant situées à proximité immédiate d'un noyau d'habitat;
- * assuré intégralement par autorails (TA)(situation d'après-guerre):
 - } 7 aller-retour les jours ouvrables
 - } 6 aller-retour les dimanche et jours fériés
 - y compris 2 aller-retour Ciney-Yvoir-Dinant, via la ligne 154, uniquement les jours ouvrables (situation de 1955, un troisième aller-retour ayant été ajouté quelques années plus tard);
- * supprimé intégralement le 31-7-1960 et remplacé par un service routier (actuellement SNCV n°128a).

SERVICE MARCHANDISES

- * relativement important à l'époque (début des années cinquante); la ligne desservant de nombreuses carrières de pierre calcaire disséminées le long de la vallée du Bocq (Spontin, Dorinne, Durnal, Bauche) ainsi que l'Etablissement des Sources de Spontin;
- * après la suppression du service voyageurs (1960) limité à la section Ciney - Evrehailles-Bauche;
- * depuis la fin des années soixante, limité à la section Ciney - Spontin - La Rochette pour la desserte d'une entreprise de conduites bétonnées à Spontin et du raccordement des Carrières de La Rochette à Spontin(Sources).

SITUATION ACTUELLE (mai 1983)

1°) CINEY - SPONTIN - LA ROCHETTE (en exploitation)

Vers la fin des années 70, les traverses sur cette section ont été intégralement remplacées par du matériel moderne (socles en béton reliés par des traverses d'acier).

- * CINEY : entrée en gare contrôlée par signal mécanique
- * HALLOY : -ancien P.A.(point d'arrêt), desservant le hameau, situé sur la section parallèle à la ligne 162
 - jadis uniquement desservi par les trains de la ligne 128
 - derniers vestiges (le quai) disparus au cours des années septante.
- * BRAIBANT : -gare commune aux lignes 128 et 162, dessert le centre du village;
 - bâtiment de gare hors service, vendu comme habitation;
 - voies marchandises jadis desservies par la ligne 128, aujourd'hui toutes démontées.

(le P.A. actuel sur la ligne 162 est menacé de suppression pour la seule raison que Braibant est également desservi par les autobus de la ligne 128a !!)

- * SOVET : -halte située en pleine campagne, à 3 km du village;
-quai subsistant, bâtiment de gare vendu et habité;
-desserte marchandises inexistante.
- * SENEENNE : -ancien P.A. desservant le hameau situé près du viaduc (pierre de taille, plusieurs arches)
-aucun vestige visible du P.A.
- * SPONTIN : -jadis gare de croisement (voie d'évitement et second quai ont disparu);
-quai principal subsistant, bâtiment de gare vendu à une entreprise de conduites bétonnées;
-voie de chargement utilisée par cette entreprise;
-premier tunnel dès la sortie de gare.
- * SPONTIN(SOURCES) : -ancien P.A. (aucun vestige visible) ;
-voie de raccordement des Etablissements des Sources de Spontin : hors service vers 1970, démontée quelques années plus tard;
-voie de raccordement et Gare Privée (avec évitement) des Carrières de La Rochette : utilisées pour le chargement de wagons de pierraille de ballast pour la SNCB;
-heurtoir implanté (en principe du moins) peu au-delà du Km 10.

2°) LA ROCHETTE - YVOIR

-Hors Service pour les besoins de la SNCB (et de la Nation),
.depuis 1960 entre Evrehailles-Bauche et Yvoir
.depuis la fin des années 60 de La Rochette à Evrehailles-B.

-section parcourue sporadiquement par train de service pour débroussaillage et entretien sommaire de la voie; heurtoir de La Rochette démonté à cet effet, puis remplacé par après (dernier parcours vraisemblablement fin 1982 ou début 1983, mais l'heurtoir n'était toujours pas remplacé début mai 1983).

- * DORINNE-DURNAL : -gare située au fond de la vallée, à 2 km des villages de Dorinne et de Durnal;
-gare de croisement : voie d'évitement subsistant comme voie de passage, la voie principale proprement dite étant verrouillée à chaque extrémité (aiguilles munies de serrures);
-toutes voies marchandises ont disparu, de même que deux raccordements de carrières
-bâtiment de gare vendu à une association de protection des animaux.
- * entre Dorinne-Durnal et Purnode :
-nombreuses carrières abandonnées de part et d'autre de la ligne, dont plusieurs avec embranchement ferroviaire et gare privée : dernières installations démontées peu après 1970;
-magnifique enfilade de trois tunnels sur ligne parfaitement droite de 2 km environ (y compris 2 viaducs par-dessus le Bocq).
- * PURNODE : -halte au fond de la vallée, à 2 km du village;
-bâtiment de gare vendu et habité (après de longues années d'abandon total), quai démolé en 1975;
-plus aucune voie accessoire (marchandises).

EVREHAILLES-BAUCHE : -gare desservant le hameau de Bauche, à 2,5 km du centre d'Evrehailles;
 -jadis gare de croisement;
 -terminus du service marchandises jusqu'à la fin des années soixante;
 -voies accessoires (croisement et chargement marchandises) démontées vers 1970;
 -bâtiment de gare vendu, actuellement utilisé comme café; quai démoli vers 1975;
 -P.N. établi peu après 1970, côté Purnode, pour la desserte routière d'un camping (avec le P.N. entre Braibant et Sovet, c'est un des seuls de toute la ligne!)
 -ancien embranchement des Carrières St-Laurent peu après la gare, côté Yvoir.

YVOIR(CARRIERES) : -bâtiment de la halte vendu;
 -aucune desserte marchandises des Carrières (*);
 -ensuite : tunnel d'Yvoir, longueur 1.050 m (environ).

YVOIR : -traversée de la localité sur deux viaducs à arches, en pierre de taille (pierre calcaire grise);
 -entrée en gare contrôlée par signal mécanique jusque vers 1980 (depuis remplacé par signal lumineux à unique voyant rouge).

-oOo-

Les Carrières d'Yvoir étaient jadis desservies par une voie de raccordement d'environ 1,5 km longeant la route Yvoir-Crupet, passant sous la ligne 128 en aval du tunnel (côté Yvoir), traversant le nord de la localité et s'embranchant sur la ligne 154 à mi-chemin entre la gare d'Yvoir et l'ancien P.A. de Fidevoie (avant Godinne). La traction était assurée, paraît-il, par une locomotive Cockerill à chaudière verticale (du même type que celle qui circule sur le CP3V). Le raccordement fut abandonné vers 1966, mais, chose curieuse, une portion de voie subsista à proximité des Carrières et fut même utilisée jusqu'en 1972 pour des mouvements internes entre deux sièges de l'entreprise.

-oOo-

P.J.

51A mise au point

Trans-Fer n°29 mentionne un peu hâtivement le démontage de la entre Zeebrugge et Heist. En fait, celle-ci existe toujours (et octobre) depuis Zeebrugge, au moins jusqu'à l'emplacement nouvelle écluse maritime en construction, donc sur la moitié rajet environ, mais elle est rendue inutilisable. Le démontage viendra tôt ou tard, nous n'en doutons pas.

P.J.

Ligne 66

Faisant exception vis-à-vis des autres lignes SNCB, la ligne Brugge - Kortrijk a vu son horaire sérieusement modifié dès le 29 mai 1983. En bref:

- 1° Circulation horaire cadencée des OMNIBUS, y compris le week-end (auparavant, un départ toutes les deux heures, sauf aux heures d'affluence);
- 2° Prolongation de ces omnibus de Brugge à Zeebrugge, et vice-versa, via la ligne 51 A ;
- 3° Circulation horaire cadencée des SEMI-DIRECTS (arrêt à Torhout, Roeselare et Izegem) maintenue en semaine, supprimée le week-end; auparavant, un départ toutes les deux heures le week-end.

Il n'y a donc plus de semi-directs Kortrijk - Oostende les jours de week-end, sauf bien-entendu le direct Lille - Kortrijk - Oostende, et retour, les dimanche du 26 juin au 4 septembre inclus.

Les gares de Lichtervelde et Ingelmunster retrouvent la desserte horaire d'avant le 28 mai 1978, lors de la mise en service des trains semi-directs. Signalons surtout la remarquable "remontée" de la gare de Zedelgem, presque abandonnée dès le 22 mai 1955, quand six trains seulement (dans chaque sens) y faisaient arrêt, aux heures de pointe, et dont la desserte s'était peu à peu améliorée depuis : dix arrêts dans chaque sens en 1976, arrêt toutes les deux heures depuis le 28 mai 1978, desserte horaire, sept jours sur sept, depuis le 29 mai !

Les trains 2359 Kortrijk (départ 9.08) - Zeebrugge et 2311 Zeebrugge (départ 10.44) - Kortrijk sont desservis tous les jours par autorail triple (série 40). Or, il arrive, le week-end, que ce roulement autorail soit prolongé toute la journée. Ainsi, le dimanche 3 juillet 1983, les trains de 9.11, 12.08, 15.08 et 18.08 au départ de Kortrijk, et ceux de 10.44, 13.44, 16.44 et 19.47 partant de Zeebrugge étaient assurés par l'autorail triple 4002.

Les travaux de mise à double voie de la section Brugge - Torhout ont débuté au printemps. Début juillet, la seconde voie était posée entre Loppem (Smisje) et Zedelgem-gare, et la signalisation aux P.N. modifiée en conséquence; en cul-de-sac à Loppem, elle est cependant raccordée en gare de Zedelgem. En juin, la voie de croisement a été prolongée de 300 mètres, au-delà du P.N. de Zedelgem, côté Torhout. Depuis lors, deux nouveaux quais y ont été établis pour l'embarquement des voyageurs. Aussitôt, l'ancien quai à position centrale entre les deux voies a été démoli (septembre) afin de faciliter les travaux de rectification des voies principales.

L'ancien P.A. de Veldegem (quai, abri et local de service), supprimé le 28 mai 1978, était intact en juillet, mais devra disparaître prochainement, lors de la mise à double voie de la section Zedelgem - Torhout.

Restera donc la mise à double voie de la section Brugge - Loppem(Smisje), travaux ardues en raison du haut remblai de la voie ferrée aux abords du saut-de-mouton par-dessus la ligne 50, entre les gares de Brugge et Oostkamp, remblai qui en principe devra être élargi.

P.J.

Ligne 131

A Frasnes-lez-Gosselies, cette ligne ne dessert pas une sucrerie, mais un dépôt de gaz liquides "Cargas" (Trans-Per n°28, page 42). Je suppose qu'il y a eu confusion avec la sucrerie de Frasnes-lez-Anvaing (anciennement Frasnes-lez-Buissenal) sur la ligne 86.

F.J.

Bibliographie

Rapport des Usagers de la STIB, par le RAPD (groupe d'études du rassemblement pour une autre politique des déplacements) - 102 pages format A4. Commande par versement de 150FF sur le compte 001-1426833-39 de RAPD, rue d'Arlon 25 à 1040 Bruxelles. Dans cet ouvrage, ce groupe souhaite sensibiliser l'opinion sur la situation actuelle des transports en commun bruxellois : la diminution des voyageurs en 1982 doit être enrayerée par une autre politique : il convient de limiter les infrastructures lourdes, qui alourdissent considérablement les frais fixes. L'absence d'une politique globale des déplacements donne aussi une image déplorable du transport public.

Exposition

Le Club Ferroviaire Malmédien organise à Malmédy les 3 et 4/12/83 une exposition de trains miniature Z, HC et I, de photos sur les activités de Malmédy au temps de la vapeur, et des stands divers

Ligne 150 Jemelle - Houyet

Les travaux de démontage de cette ligne ont débuté à la mi-octobre sur le territoire de Villers-sur-Lesse. Un important contingent du service V a remis en état le passage à niveau, où les rails avaient été enlevés il y a quelques mois, et a fait divers travaux de débroussaillage. Il s'agissait de permettre le passage de la locomotive et des wagons nécessaires pour le ramassage des rails et de tout ce qui peut être récupéré.

Encore un peu plus d'amertume dans la région.

C.B. (Jemelle)

Ligne 45 Trois-Ponts - Waimès

Le 10/10/83, un train composé de la locomotive diesel 9206, de 3 wagons couverts, de 2 wagons-grue et d'un wagon plat, est entré en gare de Malmédy. Il s'agissait de démonter la bascule de la gare. Le même convoi est reparti de Malmédy le 13 octobre, avec les débris de la bascule...

Signalons aussi que les signaux de Malmédy (signaux SNCB et signaux de FN) ont été éteints avant fin avril 1983.

A.F. et J.M.B. (Malmédy)

Petite annonce

K. Van der Vurst, Keiberg, 28 à 9310 LEDE recherche des membres du GTF dès l'origine de l'Association, et habitant des localités dont le n° postal commence par 9, 1 ou 2.

La SNCV en 1982

extraits du rapport du conseil d'adm.

ETAT DES CONCESSIONS ET AUTORISATIONS

Lignes ferrées

Au cours de l'exercice 1982, aucune concession nouvelle pour l'établissement de lignes ferrées n'a été octroyée et aucun retrait de concession n'a été décrété.

Service d'autobus

Les services publics d'autobus pour lesquels une autorisation a été accordée à la Société Nationale avaient, au 31 décembre 1982, un développement total de 27.671 km, dont 26.452 km en services journaliers et 1.219 km en services saisonniers.

Une autorisation définitive, en vertu de la loi du 29.08.1931, a été délivrée pour 307 services d'autobus, comportant un développement de 13.480 km.

Les autres services publics d'autobus, dont la grande majorité sont des services repris à la S.N.C.B., se trouvent encore sous le régime d'une autorisation provisoire ou temporaire.

STRUCTURE DU RESEAU - LIGNES EXPLOITEES

Lignes ferrées

A) Au 31 décembre 1982, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 191 km 208.

Toutes ces lignes sont à traction électrique et à écartement métrique; elles sont ouvertes exclusivement au trafic de voyageurs.

Ci-après, la répartition par groupe d'exploitation:

Flandre occidentale: 67 km 821

Knokke, Station - Ostende, Station (ligne n° 1);
Ostende, Station - La Panne, Terminus (ligne n° 2).

Hainaut: 123 km 385

Maurage, Place - Bracquenies - La Louvière - Anderlues, Jonction (ligne n° 30);
Charleroi, Eden - Jumet - Roux - Souvret - Trazegnies, Ecoles (ligne n° 41);
Charleroi, Sud (métro) - Gosselles - Souvret - Fontaine-l'Evêque, rue de Leemes (lignes n° 57, 62 et 63);
Charleroi, Sud (métro) - Jumet - Dampremy - Charleroi, Sud (métro) (lignes n° 65 et 66);
Charleroi, Eden - Marchienne - Trazegnies - La Louvière - Maurage, Place (ligne n° 80);
Charleroi, Eden - Marchienne - Fontaine-l'Evêque - Anderlues, Jonction (ligne n° 89);
Charleroi, Eden - Anderlues - Binche - La Louvière, Gazomètre (ligne n° 90);
Charleroi, Eden - Anderlues - Thulin, Ville Basse (ligne n° 92).

B) Durant l'année 1982, la «Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han» exploitait par automotrices une ligne entre Han-sur-Lesse, Village et l'entrée des Grottes. Cette ligne est exclusivement ouverte au transport de voyageurs pendant la saison touristique et sa longueur est de 5 km 400.

C) Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a diminué de 8 km 796 par suite de la suppression, au 23 mai 1982, des lignes de tram n° 85 et 86: Charleroi, Sud (métro) - Marchienne - Jumet - Charleroi, Sud (métro), et de leur remplacement par des services d'autobus.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

En milliers

Années	Services électriques		Services par automotrices		Services d'autobus		Tous services réunis
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
1978	17.508	5,6	301	0,1	294.412	94,3	312.219
1979	14.364	4,6	277	0,1	295.592	95,3	310.233
1980	14.125	4,6	262	0,1	291.627	95,3	305.014
1981	14.707	4,8	279	0,1	290.025	95,1	305.011
1982	13.390	4,6	300	0,1	275.965	95,3	289.655

Kilomètres parcourus

En milliers de km

Années	Services électriques	Automotrices et autotracteurs	Services d'autobus			Tous services réunis
			régie	tiers	total	
1978	5.538	32	102.783	68.400	178.183	183.753
1979	4.859	28	110.400	67.425	177.825	182.714
1980	4.463	30	110.830	66.458	177.288	181.783
1981	4.428	35	109.158	64.893	174.049	178.512
1982	4.420	37	104.900	63.267	168.277	172.734

Nombre de places offertes-kilomètre

En millions d'unités

Années	Services électriques	Services par automotrices	Services d'autobus	Tous services réunis
1978	862	3	15.189	16.034
1979	754	3	15.175	15.932
1980	704	3	15.158	15.865
1981	704	4	15.040	15.748
1982	675	4	14.979	15.658

Voies

Les travaux de modernisation du réseau se sont poursuivis et les sections suivantes ont été renouvelées, avec renforcement du profil des rails:

Ostende (gare S.N.C.B. à Place Maria-José)	1 km 130
Middelkerke - Entrée de La Panne: achèvement du renouvellement des tronçons en site propre, y compris la réalisation du nouveau tracé à Lombardsijde (Duinendorp)	8 km 550
Blankenberge (Vredelaan à gare S.N.C.B.)	0 km 950
Zeebrugge (anciennes écluses - nouvelles écluses): en prévision du retour à l'ancien tracé qui avait été provisoirement abandonné pour la construction des nouvelles écluses	1 km 900
Anderlues (Jonction à Monument)	0 km 850
traversée de Marchienne-au-Pont (route nationale 22)	0 km 400
Gosselies (Monument) à Courcelles (Trieux): site propre du Grand Conty ..	0 km 850
La Louvière (Strépy-Bracquegnies): rue Scoumanne et carrefour des Borains	1 km 500
Jolimont (Bifurcation) à Haine-Saint-Pierre (Houssu)	0 km 450

Des installations nouvelles ont été réalisées à:

Jumet (dépôt): nouveau peigne	0 km 500
Fontaine-l'Évêque (Pétrie à Nouveau Philippe)	0 km 500

Dans le cadre du métro léger de Charleroi, les tronçons suivants de la boucle et de l'antenne Charleroi - Fontaine-l'Évêque ont été construits:

Monceau (rue du Moulin) - Fontaine-l'Évêque (Nouveau Philippe): achèvement	3 km 000
station « Pige » - Dampremy: achèvement	0 km 550
boucle des Beaux-Arts	0 km 590
Dampremy (Pont du Canal à Tréfileries)	1 km 000

Les travaux de construction du circuit d'essai du Tramway Automatisé Urbain (T.A.U.), à Jumet, sont terminés

2 km 000

Enfin, suite aux réformes de structure, les sections suivantes ont été démontées:

Monceau (rue du Moulin) - Fontaine-l'Évêque (Nouveau Philippe), doublée par une antenne du métro léger de Charleroi	4 km 000
Marchienne-au-Pont: rues Ismael, Dubois et Gossens	1 km 000
Bruxelles (Place Communale de Leica et pont Tour et Taxis)	0 km 500
Grimbergen - Strombeek-Bever (station) - Groot Berg	2 km 000

Sous-stations de traction et postes de transformation

Le réseau de traction a été renforcé par l'installation de sous-stations de traction déplaçables à:

Ostende (Quai), Raversijde, Lombardsijde, Leval-Trahegnies, Anderlues (Gosselies), Fontaine-l'Évêque (Pétrie), Marchienne (Providence).

Cette opération est en cours à Anderlues (P.N. 2), Dampremy (Pont du Canal) et Bracquegnies (Sainte-Anne).

Des améliorations ont été apportées à l'équipement des sous-stations de traction de Roux, de Binche et d'Anderlues (dépôt).

Une nouvelle cabine de transformation a été mise en service au dépôt de Diest.

L'installation haute tension du dépôt d'Evres a été mise hors service.

Equipements aériens

Le programme de renouvellement, avec renforcement de l'équipement aérien, s'est poursuivi au Littoral par:

- l'achèvement des travaux sur les sections:
 - Ostende (Kaalstation) - Raversijde: 6 km 400;
 - Nieuport (Kattesas) - Oostduinkerke, à l'exception de l'Elisalaan à Nieuport: 4 km 200;
- la réalisation partielle de la section Oostduinkerke - La Panne, longue de 6 km 400;
- la réalisation d'une nouvelle pose sur le nouveau tracé de Lombardsijde (Duinendorp): 1 km 500.

Pour ce qui concerne les lignes du groupe du Hainaut, les travaux de renouvellement de l'équipement aérien ou de poses nouvelles pour le métro léger de Charleroi ont été réalisés ou sont sur le point de l'être sur les sections où les travaux repris à la rubrique «Voies» ont été exécutés.

Equipements de télécommunication

La ligne ferrée du Littoral (Knokke - Ostende - La Panne) a été dotée d'un système de télécommunication permettant un contact permanent avec les nouvelles motrices articulées, les véhicules de service et de contrôle et une dizaine de postes portatifs utilisables dans des conditions exceptionnelles d'exploitation (manifestations, cortèges, etc.).

La présence de la caténaire créant un champ électromagnétique parasite élevé, il a fallu opter pour des équipements utilisant la bande UHF (Ultra High Frequency) de 450 à 470 MHz.

D'autre part, pour pouvoir couvrir, dans des conditions acceptables, toute la ligne du Littoral dont la configuration géographique est très allongée, il a été nécessaire d'installer trois postes émetteurs récepteurs fixes couvrant chacun une zone déterminée:

- Blankenberge: hauteur d'antenne 30 m;
- Ostende: hauteur d'antenne 20 m;
- Nieuport: hauteur d'antenne 30 m.

Ces 3 postes sont reliés par lignes téléphoniques aux deux pupitres de commande situés, l'un, dans les bureaux d'Ostende, l'autre, à Ostende (Kaalstation).

Afin d'éviter des interférences, ces émetteurs fixes fonctionnent, suivant la zone de couverture, sur 2 fréquences distinctes qui sont sélectionnées automatiquement par les récepteurs des véhicules. Les postes mobiles émettent sur une troisième fréquence.

L'installation est dotée d'un système d'appel sélectif qui gère les appels simultanés des véhicules et évite qu'une communication entre l'opérateur et un poste mobile ne soit captée par tous les autres récepteurs mobiles.

Pour pouvoir entrer en communication, le poste mobile envoie son code d'immatriculation vers le poste fixe; ce dernier autorise ensuite la communication.

Equipements installés:

- les infrastructures fixes (postes fixes, antennes, ...);
- 50 postes mobiles pour voitures articulées + 5 réserves;
- 25 postes mobiles pour voitures de service;
- 10 postes portatifs.

MATERIEL ROULANT**Acquisitions****Transport par route**

168 véhicules ont été mis en service.

En voici la nomenclature:

- 10 autobus STANDARD sur châssis Mol et carrossés par Jonckheere (moteur Mercedes de 200 ch);
- 72 autobus STANDARD Van Hool - A 120 (moteur Daf de 201 ch);
- 69 autobus STANDARD Van Hool - A 120-0311 (moteur Daf de 201 ch);
- 17 véhicules divers (camions, camionnettes, voitures automobiles, remorques, etc.).

Transport par rail

48 voitures motrices articulées «BN - ACEC» ont été mises en service.

Transformations

Transport par route

6 autobus, déjà désaffectés, ont été remis en service comme camions-ateliers.

Transport par rail

L'atelier de Jumet poursuit la rénovation de voitures motrices type S, destinées au réseau de Charleroi.

Trois voitures rénovées ont été mises en service cette année.

Désaffectations

Transport par route

123 autobus

20 véhicules divers (camions, camionnettes, voitures automobiles, voitures mixtes, ...).

Transport par rail

23 motrices électriques «voyageurs»

27 voitures remorques

57 wagons divers.

Effectif au 31.12.1982

Transport par route

2587 autobus

2 trains routiers

244 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures automobiles, remorques, etc.).

Transport par rail

5 locomotives

9 autorails et tracteurs

76 motrices articulées

146 motrices électriques «voyageurs»

9 voitures motrices électriques «de service»

1 draisine de contrôle

1 dameuse de cases

88 voitures remorques

69 wagons divers (à hausselles, plats, fermés, spéciaux, etc.).

INSTALLATIONS FIXES

Voies

Le renouvellement des sections suivantes, avec renforcement du profil des rails, est prévu:

Ostende: écluses Demey et abords	0 km 800
traversées de Middelkerke, Lombardsijde, Oostduinkerke et Koksijde (voies sises en chaussée)	3 km 500
Gosselies (Monument) à Courcelles (Trieux)	3 km 450
Jolimont (Bifurcation) à Haine-Saint-Pierre (Houssu): achèvement	1 km 650
Anderlues (route nationale 6)	1 km 200
double triangle curviligne à Courcelles (Trieux)	1 km 300
Trazegnies - Chapelle-laz-Herfaimont	4 km 700

Les réalisations nouvelles suivantes sont également envisagées au Littoral:

construction de 3 nouvelles boucles de retournement à Blankenberge (2) et La Panne	0 km 620
nouvelles écluses de Zeebrugge: construction d'une nouvelle voie permettant un itinéraire de déviation lorsque l'écluse principale est ouverte	1 km 500

Dans le cadre du réseau du métro léger de Charleroi, les travaux de construction seront poursuivis:

station Beaux-Arts et Beaux-Arts - station Waterloo	0 km 650
---	----------

Est enfin prévu, le démontage des sections suivantes qui n'a pu être réalisé en 1982:

Ville de Charleroi: démontage des tronçons désaffectés par suite de l'exploitation en site métro léger	6 km 050
Asse (Ten Berg à station)	0 km 500
Sint-Martens-Lennik (station à village)	0 km 800
Bruxelles (rue Piers)	0 km 600
divers tronçons de la ligne Bruxelles - Grimbergen	6 km 300

Bâtiments

Groupe du Hainaut:

Jumet: construction d'un bâtiment pour le Mouvement, d'un hall de lavage et d'un bâtiment «tour en fosse», aménagement du parking et de la voirie;

Groupe de la Flandre occidentale:

Courtrai: étude de la construction d'un nouveau dépôt;

Ypres: étude visant à l'aménagement de l'habitation, de l'appartement et des bureaux;

Ostende (De Bolle): poursuite de l'étude visant à la construction des nouveaux bâtiments suivants: atelier, centre d'entretien et direction;

Ostende (Brandariskaal): construction d'un nouveau dépôt et d'un nouveau centre d'entretien;

Ostende (Slachthuiskaal): construction d'un bâtiment destiné aux services de l'exploitation;

Middelkerke: renouvellement de la toiture de la sous-station;

Wendulne: travaux d'aménagement à la maison d'habitation;

ballage de sécurité des lignes ferrées à la Côte.

Equipement électrique

Installations d'éclairage et de force motrice

Outre les installations ayant fait l'objet d'un début d'exécution en 1982 et qui seront achevées en 1983, de telles installations sont prévues à:

Uccle (Calevoet), Directions régionales du Brabant et de Namur, nouveau dépôt de Jumet (bâtiment Mouvement, hall de lavage, bâtiment «tour en fosse», parking), Hasselt, Saint-Trond, Wemmel, Grimbergen, Dilbeek.

L'étude des nouvelles installations des nouveaux dépôts de Jumet et d'Ostende sera poursuivie.

Sous-stations de traction et postes de transformation

Installation des sous-stations déplaçables d'Andariues (P.N. 2), de Dampremy (Pont du Canal) et de Bracquenies (Sainte-Anne): achèvement;

livraison de 4 nouvelles sous-stations déplaçables pour le groupe du Hainaut;

installation de 28 nouvelles armoires de feeder déjà fournies;

connexion des câbles souterrains d'alimentation aux équipements aériens, dans les traversées d'Ostende et de Blankenberge;

montage des armoires d'alimentation et de commande des lignes aériennes aux nouvelles écluses de Zeebrugge;

renouvellement des câbles d'alimentation depuis la sous-station de Koksijde;

placement de câbles d'alimentation et de retour aux écluses d'Ostende (Pont Demey) et de Zeebrugge (anciennes et nouvelles écluses).

Equipements aériens

Les travaux de renouvellement, partiellement exécutés en 1982, seront achevés sur la section Oostduinkerke - La Panne. Longueur totale: 6 km 400.

Une nouvelle pose sera réalisée sur l'itinéraire de déviation des nouvelles écluses de Zeebrugge (1 km 500).

Dans le groupe du Hainaut, les travaux de renouvellement ou de poses nouvelles de l'équipement aérien seront réalisés conjointement avec ceux repris sous la rubrique «Prévisions Voies».

L'équipement d'auscultation des lignes aériennes sera opérationnel en 1983.

MATERIEL ROULANT

Transport par route

D'après la commande actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service, dans le courant de l'année 1983, 31 autobus STANDARD Van Hool A120 - 0311 (moteur Daf de 201 ch).

En outre, 28 autobus prototypes Van Hool-Man-ZF A 120/32 seront commandés et mis en service en 1983.

Transport par rail

D'après la commande actuellement en cours d'exécution, nous mettrons en service, dans le courant de l'année 1983, 29 voitures motrices articulées «BN - ACEC», destinées au réseau de la Côte.

NOUVELLES DE LA SNCV

VELLES DE LA SNCV HAINAUT

MATERIEL ROULANT

arrivées

Type S : RECTIFICATIF

Une fâcheuse erreur de transmission a fait annoncer dans le Trans-Per n° 28 le retour en Hainaut de la motrice 9115. Il y a lieu de ne pas tenir compte de cette information erronée, la 9115 ayant terminé sa carrière il y a quelque temps à la Côte comme véhicule de manoeuvres et étant actuellement démolie.

Type BN

Sont arrivées d'Ostende les motrices 6105, 6109, 6119, 6120, 6124, 6126, 6127, 6128, 6132 et 6144 (cette dernière, accidentée à La Panne le 02/04/83, après passage dans les ateliers de la BN). Ces motrices ne sont pas encore équipées de films directionnels.

Type S J

La motrice 9182, provenant de la transformation de la motrice 9135, est sortie des ateliers de Jumet le 6 septembre 1983 et a été mise en service le 18 octobre dernier. Elle est attachée, comme toutes les autres SJ, au dépôt de Charleroi.

Sont actuellement en transformation les motrices 9121 (9181), 9045 (9183), 9126 (9185) et 9147 (9186).

V T

L'ancienne motrice S 9094, retirée du service en 1980 et initialement destinée à être transformée en SJ (le matricule 9181 lui était réservé) a finalement été transformée en véhicule d'auscultation destiné à la vérification de la ligne aérienne aussi bien du réseau du Hainaut que de celui de la Côte (d'où les inscriptions bilingues). Le haut de la caisse est blanc grisâtre, le bas est bleu, et les deux couleurs sont séparées par une ligne orange. Ce véhicule a l'avantage de pouvoir circuler sans pantographe. Aucun matricule n'est visible, mais la SNCV avait l'intention de lui attribuer le n° 9591.

D'autre part, la 9089, en réserve inactive depuis juin dernier, a repris de l'activité comme véhicule de dépannage.

2. mise en réserve inactive:

la motrice 9081 ainsi que les remorques 9303 et 9309

3. mise hors-service et déclassements:

Ont été déclassées et vendues comme mitraille:

les motrices 9042, 9049, 9078, 9084, 9092 et 9099

les remorques 9301, 9305, 9307 et 9440

Par la même occasion, d'autres véhicules déjà déclassés ont été vendus comme mitraille et sont en cours de démolition:

les motrices 9041(VT), 9085, 9086, 9090, 9100, 9271 et 9276

les remorques 9308, 9310, 9314, 9441, 9443, 9511 et 9551

D'autre part, la 9121 est en cours de transformation S J.

* EXPLOITATION1. services à remorque

La mise en service de la station BEAUX-ARTS a sonné le glas des derniers services à remorque sur la ligne 80. Il ne subsiste actuellement plus qu'un seul service à remorque - effectué par la 9316 - sur tout le réseau SNCV du pays et il circule en période scolaire sur la ligne 30 d'après l'horaire suivant:

La Louvière (Dépôt) 6H05 - Anderlues (Jonction) 6H51
Anderlues (Jonction) 7H07 - Bracquegnies (Ste Anne) 8H13

Le mercredi, le tram rentre à vide avec sa remorque au dépôt de La Louvière; les autres jours, il l'abandonne à Bracquegnies (Garage) et elle recircule l'après-midi:

Bracquegnies (Garage) 15H24 - Anderlues (Jonction) 16H29
Anderlues (Jonction) 16H44 - La Louvière (Dépôt) 17H30

2. lignes 57 - 62 - 63 - 78

Depuis le 29 mai dernier, les articulées ont (provisoirement) disparu de la ligne 62. Le service y est donc assuré par des motrices classiques type S métro ou S J.

Le renfort scolaire qui quitte Fontaine l'Evêque à 7H12 vers Charleroi avec détour par Gosselies (Dépôt) vient en ligne directe de Charleroi par la ligne 89. Il utilise donc à Fontaine la voie de liaison jadis utilisée par les trams des lignes 47/87 et 77, ainsi que par les services à remorque du 59/63.

Contrairement à ce qui figure à l'horaire, le renfort qui quitte Fontaine à 16H04 ne va pas jusqu'à Souvret (Porrières), mais est limité à Porchies (Garage), où il rebrousse ensuite vers Fontaine. Ce service circule sous film 78 ou SPECIAL, sans aucune autre précision.

3. ligne 59

Sur les films des BN, il a été prévu une ligne 59 qui est certainement la ligne la plus courte à avoir jamais existé sur le réseau, puisqu'il s'agit d'une navette reliant la Station BEAUX-ARTS à Charleroi (Sud). Cette navette a circulé pour la première fois à l'occasion du Salon des Arts Ménagers qui se tient traditionnellement au Palais des Expositions de Charleroi au mois de novembre. Ce nouveau 59 (film JAUNE - JAUNE) a circulé toutes les demi-heures les samedi, dimanche et jours fériés du 29 octobre au 13 novembre. Le service a -hélas- été effectué à plusieurs reprises par une motrice non encore équipée de films directionnels.

Rappelons que l'indice 59, apparu pour la première fois en 1952, désignait à l'origine la relation partielle Charleroi Sud - Gosselies - Courcelles Trieux (jusqu'en 1961), ensuite le parcours inverse du 63 soit Fontaine - Gosselies - Charleroi Sud - Marcinelle Point du Jour jusqu'en 1966, Fontaine - Gosselies - Charleroi Sud de 1966 à 1974. Les couleurs étaient ROUGE - MAUVE (sauf de 1961 à 1966: BLANC - VERT).

4. ligne 89

Aux heures de pointe, et pour les renforts du dimanche matin à l'occasion du marché de Charleroi, certains services sont effectués par du matériel basé à Jumet. En cas d'absence de personnel apte à conduire des BN, les services en question sont assurés par des SJ.

nouvelles plaques d'arrêt

les nouvelles plaques d'arrêt nationales ont fait leur apparition sur la ligne 90 entre Anderlues et La Louvière.

Ligne 91 - Anderlues-Thuin

Selon des informations locales, l'exploitation vicinale de cette ligne serait définitivement supprimée dans le courant de la seconde quinzaine de décembre 1983, pour être remplacée par autobus.

Motrices articulées Brugeoise et Nivelles série 6100

Le Groupe des Deux Flandres cherche à conserver quelques motrices bi-directionnelles série 6100 en raison de la pénurie actuelle de boucles de retournement sur la ligne du Littoral. Relevons que ce groupe n'a pas hésité ces dernières années de mettre hors service une série de triangles de retournement qui, aujourd'hui, se seraient avérés fort utiles pour l'organisation de services partiels. Cette demande, qui revient à diminuer la dotation du réseau du Hainaut en engins de ce type, trouve un écho dans le faible taux d'utilisation actuel de ces tramways dans la région de Charleroi - La Louvière. Les travaux de renouvellement de l'infrastructure n'y progressent guère en effet, et ne permettent pas, par exemple une exploitation rationnelle de ces nouvelles motrices sur la ligne 80.

A propos du pré-métro de Charleroi

La rentabilité actuelle de cet investissement est désastreuse en raison de sa ... faible utilisation. Cet inconvénient majeur trouve son explication dans le refus inexplicable et inexplicable de restructurer à présent l'exploitation des lignes d'autobus en la recentrant sur l'embryon de métro ou sur l'axe Charleroi - Gosselies par exemple. Rappelons que la suppression récente des boucles de Jumet (65-66 et 85-86) a encore davantage désertifié le métro, alors que cette suppression aurait pu aller de pair avec une réforme plus fondamentale des services. A titre d'exemple, pourquoi ne pas fusionner une boucle avec la ligne 48 ? Est-il normal que l'autobus SNCV en provenance de Mellet, qui fait actuellement double emploi avec la ligne de tram entre Gosselies et Charleroi, entre encore à Charleroi ? Que de gaspillages... Et il y a encore d'autres exemples de ce genre, sur lesquels nous comptons bien revenir ultérieurement.

H. A.

Service photos de Jacques BAZIN

Toujours les magnifiques clichés noir et blanc de notre ami français, en série indivisible et thématique de 10 photos.

Nouvelles séries : B-101 : SNCV Hainaut ligne 82

B-102 : SNCV 2e série Vielsalm-Lierneux, Bourcy - Houffalize et Malreux-La Roche

B-103 : tram d'Anvers 3e série vieux matériel

BRUX-51 : Bruxelles ligne 101

Anciennes séries retirées : b11 (1ère série Vielsalm - Lierneux etc), B30 et B64 : Anvers

La circulaire avec détails complets vous est envoyée sur simple demande avant le 15/1/84 à GTF asbl, photos J.B., BP 191, 4000 Liège 1. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée au tarif lettre avec vos nom et adresse.

Une série nouvelle vaut 320FB, une ancienne 350FB (envoi en Belgique)

LA JOURNÉE "TRAINS-TRANS-BUS" du DIMANCHE 2 OCTOBRE 1983

Bien que nous ayons l'intention de revenir ultérieurement sur les résultats de cette journée organisée à l'initiative du Ministère des Transports, lorsque nous serons en possession des conclusions détaillées, nous constatons avec plaisir et satisfaction l'impact positif de cette opération.

Depuis belle lurette, nous n'avions vu autant de monde dans les salles de pas-perdus et dans les trains un dimanche ! On se serait cru un vendredi après-midi à l'heure de pointe vers 16 heures.

Il faut dire que le prix attractif du billet et l'étendue de sa validité à TOUS les moyens de transport en commun belges y était pour quelque chose.

Nous avons vu des voyageurs chercher après l'indication des classes sur les portières, preuve que certains n'avaient plus mis les pieds dans une gare depuis bien longtemps !

Même ceux qui, surtout en Flandre où l'opération était annoncée avec fracas par la BRT, espéraient le succès de cette journée ont été agréablement surpris. Quant à ceux qui doutaient, en faisant allusion à la dépréciation de l'image de marque du transport en commun par suite des arrêts de travail récents, ils ont dû convenir que le public savait choisir et profiter des avantages promotionnels proposés.

Nous sommes de plus en plus persuadés que les efforts faits sur le plan commercial commencent à récolter leur fruits et notre souhait est que l'on ne s'arrête pas en si bonne voie !

La voie (c'est le cas de le dire) est tracée et la balle est dans le camp de l'Administration. Puisse-t-elle profiter des atouts qu'elle a en mains.

QUAND LE RIDICULE NE TUE PLUS.....

La RTBF, la BRT et la presse ont prêté leur collaboration lors de l'annonce de la journée T-T-B du 2 octobre et ont certes contribué à son succès.

Par contre, d'autres ont grincé des dents.

La lecture du communiqué de la FEBIAC, que nous reproduisons ci-contre se passe de commentaires. Alors qu'en Allemagne fédérale et en Suisse, les associations d'automobilistes collaborent à la promotion des transports en commun et à la coordination de ceux-ci avec les transports par automobile sur le plan des parkings de dissuasion, ces inconditionnels de la voiture réclament "une journée de l'automobile" comme si, chaque jour de l'année, n'était déjà en fait encombré par la circulation automobile !

L'essence hors-taxe pour un jour, alors que quotidiennement l'on assiste à une guerre et une valse des prix du carburant ? Si nous ne risquions pas d'être ridicules, nous pourrions aussi proposer un jour sans véhicule en infraction de stationnement ou de dépassement de feu rouge ou orange !

Restons sérieux, les transports en commun étant ce qu'ils sont, c'est-à-dire indispensables pour les couches les plus défavorisées de la population, doivent circuler tous les jours.

Et les automobiles ?

La Fédération belge de l'industrie automobile (FEBIAC) a réagi à l'annonce de cette journée train - tram - bus.

FEBIAC rappelle que M. De Croo n'est pas seulement le ministre des transports publics, mais aussi celui des transports routiers.

En conclusion, FEBIAC suggère l'organisation d'une "journée de l'automobile", au cours de laquelle les voyageurs de la route pourraient se procurer de l'essence hors-taxe, ce qui donnerait un sérieux coup de pouce au transport privé.

A des fréquences confortables, et dans toutes les directions. Alors, autant circuler à charge qu'à moitié vides, comme certains prennent plaisir à le déplorer.

Nous ne sommes certainement pas adversaires de la voiture au point de la bannir de notre civilisation, mais de grâce utilisons-la à bon escient, pour compléter les lacunes malheureusement laissées trop nombreuses par les transports en commun, et souvent à la suite de démentements injustifiés.

Et puisque des efforts d'austérité sont demandés, voire exigés de tous, n'oublions pas que lorsque nous actionnons le démarreur de notre voiture pour parcourir un trajet que nous pourrions couvrir par l'utilisation d'un train, d'un tram, d'un bus et même, pourquoi pas d'un taxi si ceux-ci étaient gérés comme dans des villes comme Paris, Londres ou New-York, nous participons à la détérioration de notre balance commerciale en brûlant inutilement x dollars que nous devons alors récupérer par des économies sur d'autres plans parfois plus économiques ou sociaux.

Dans le cas précis du dimanche 2 octobre, il aurait fallu près de 10.000 autos pour acheminer à la côte les dizaines de milliers de personnes qui firent appel au rail.

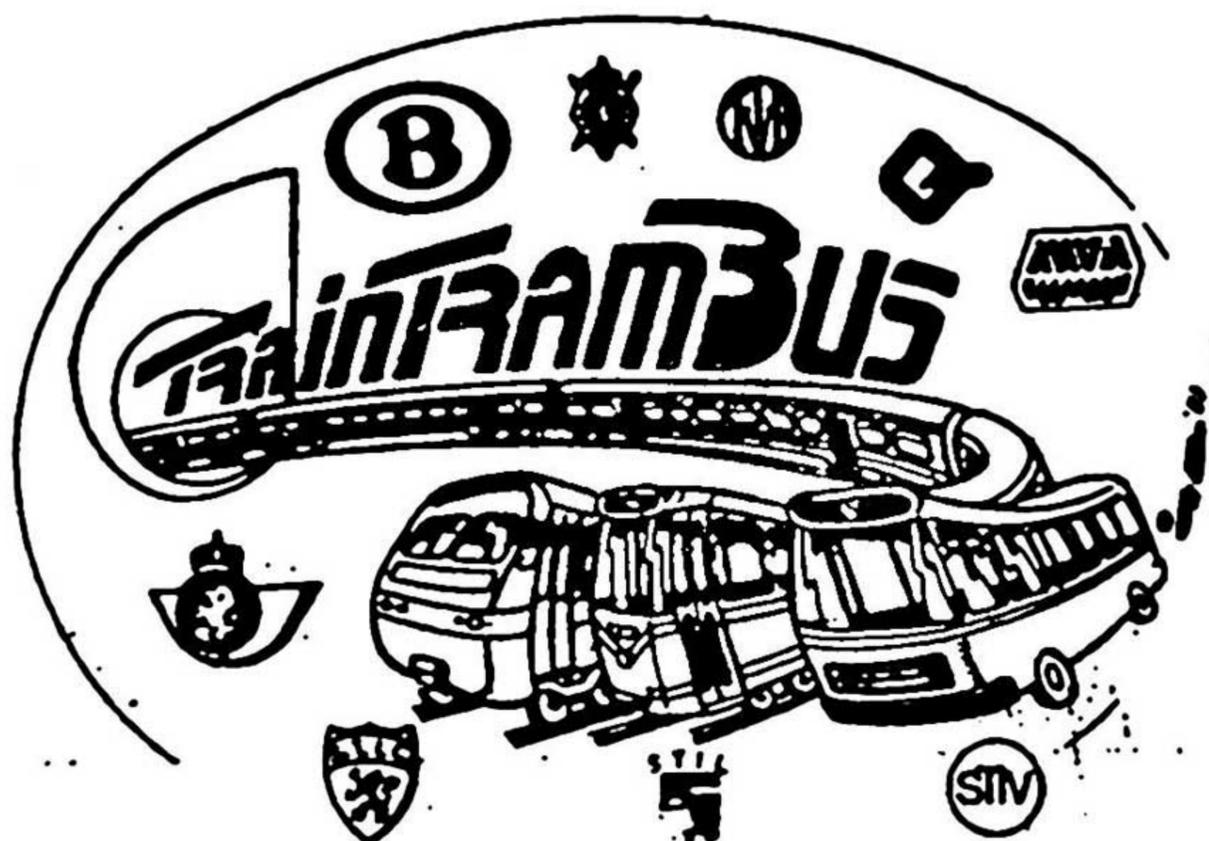
On imagine facilement ce qu'un tel nombre de voitures peut brûler de carburant, inutilement puisque le rail est là à la disposition du public.

Quant aux transhumances de juin à septembre, n'en parlons pas!

Cela aussi, c'est le contraire de la solidarité que l'on demande de la part de chaque citoyen.

Mais de cela, la FEBIAC ne parle guère....

B. Jar.



DIMANCHE 2 OCTOBRE 1983
JOURNÉE TRAIN - TRAM - BUS!

 * Notre service Distribution * compte 001-0643004-67 de GTF asbl,
 * Distribution à 4000 Liège. *

* Fins de série - ouvrages disponibles en quantité très limitée à commander avant le 31-12-83.

• Séries de cartes-vues AMUTRA 8, 9 et 10

8 : autorails à bogie de la SNCV - 9 : fourgons 9950 et motrices de service (10019 et standard ex-Anvers) du groupe d'Ostende -
 10 : motrices 2 essieux de la série 9715-9728.

Le lot indivisible de 3 séries : 150FB (+ 30FB envoi) = 180 FB
 étranger : frais d'envoi portés à 45 FB.

Série de 12 cartes postales STIB - dessins en quadrichromie représentant l'ancien matériel bruxellois.

la série : 100FB + 20FB (envoi) = 120 FB
 étranger : frais d'envoi portés à 30FB

• A. DAGANT - Houffalize-Bourcy. Histoire de la ligne vicinale ardennaise du même nom. Prix : 300 FB + 30FB (envoi) = 330FB
 étranger : frais d'envoi portés à 45FB.

* Autres articles en stock - délai de livraison : 1 mois

• A. DAGANT, les locomotives en service sur le réseau de Flandre Occidentale (1845-1906). Une brochure de 48 pages avec 33 photos et dessin au format 160 x 240MM., rétablissant de l'ordre dans les locomotives à vapeur de 8 administrations différentes ayant circulé dans cette province.

prix : 100FB + 30FB (envoi) = 130FB
 étranger : frais de port portés à 40FB.

• A. DAGANT, le chemin de fer de Bastogne à Gouvy. Histoire du tronçon nord de la ligne 163 de la SNCB. 114 pages, 163 illustrations sous couverture illustrée.

prix : 320 FB + 30FB (envoi) = 350FB
 étranger : frais d'envoi portés à 40FB.

• DOSSIER réorganisation de l'exploitation SNCB
 Brochure de 167 pages contenant les textes complets permettant de comprendre ce que la SNCB nous prépare en mai/juin 1984.
 prix : 120FB port compris (étranger : 140FB)

• cartes-vues commerciales à sujets ferroviaires belges

série 1 : 7 cartes-vues : 70FB + envoi (voir ci-après)
série 2 : 9 cartes-vues : 90FB + envoi (")
série 3 : 10 cartes-vues : 100FB + envoi (")

frais d'envoi des cartes-vues : pour la Belgique : 20FB pour une série, 30FB pour deux séries ou plus commandées en même temps/ pour l'étranger, ces frais sont respectivement portés à 30FB et 45 FB.

Rappel : pour les commandes adressées de l'étranger à notre service "Distribution", voyez la 3e page de couverture.

NE VERSEZ PAS VOTRE COTISATION A NOTRE COMPTE DISTRIBUTION.
 Utilisez le n° de compte spécialisé précisé en pages 3 et 4.

Rappel : si vous avez commandé les cartes-vues publiées par Rail Magazine ou "Souvenirs de la vapeur en Belgique et Gd. Duché de Lux", votre commande ne vous parviendra qu'en fin d'année.

LES TOURISTIQUES

Le projet du CFV3V (Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées ASBL)

Suite à notre article paru dans Trans-Fer n° 28 d'août 1983 en page 30/5, on nous signale que le projet d'achat par le CFV3V d'un autorail panoramique de la SNCF est sans aucun fondement.

Par contre, l'Echo des Trois Vallées n° 21 de septembre 1983 annonce le projet du CFV3V de prolonger son exploitation de Mariembourg à Chimay (ligne SNCB 156). Les problèmes inhérents à cette idée seraient résolus dans un délai de deux ans. Sur base de cette information, on peut inférer que la SNCB abandonnerait l'exploitation de la ligne 156 dans deux ans, puisqu'actuellement, une exploitation mixte SNCB/CFV3V n'est pas réglementairement possible, à moins que...

Signalons aussi que ce sympathique réseau va acquérir trois voitures SNCB de type M1 (1 BD, 1 AB et 1 B). Enfin, le CFV3V négocie actuellement le maintien du triangle de Mariembourg, dont la suppression était annoncée dans Trans-Fer n° 28 page 37.

NOUVELLES DU MATÉRIEL CFV3V

- Notre HL ADO8 nous est revenue après révision en livrée bleue (les premiers coups de pinceau avec cette peinture laissent certains perplexes, mais cette livrée fut appréciée par tous lorsque l'on vit évoluer la locomotive le long du Viroin.)
 caractéristiques :
 constructeur "La Meuse" à Liège 1950 N° Fabrication 4480
 chaudière N° 4057 de 1953 - immatriculation Pr. Hainaut: 564
 poids à vide: 55 t. ; frein Knorr (voir notre écho 21 sep 83)
 à l'origine : frein direct vapeur ; effort au crochet : 9 t.
 timbre: 12 Kgr/cm² ; foyer en acier ; surface de ch. : 142 m²
 vient du charbonnage "André Dumont" à Watershei
 transférée par ses propres moyens à LMG les 8 et 9 septembre 78.
- La HL SA03 (propriété d'un de nos membres) après une grande révision est enfin parvenue sur notre réseau et nous est arrivée en livrée brun-chocolat.
 caractéristiques:
 constructeur "S.A. Ateliers Métallurgiques TUBIZE" 1929
 chaudière n° 2002 - immatriculation Pr. du Hainaut: 18524
 frein vapeur (à l'origine) frein automatique sur la rame
 poids à vide: 29 t. ; effort au crochet: 6,2 t.
 timbre: 12 Kgr/cm²; foyer en cuivre ; surface de ch. : 78 m²
 vient de la S.A.F.E.A. à Houdeng-Goegnies
 transférée comme marchandise roulante les 3 et 4 septembre 83
- Du nouveau matériel tracté pour notre association :
 3 voitures type M1 (ex SNCB) sont venues enrichir notre collection :
 (PV 3/82)
- * n° 4902C (5088 82-18620-0) type BD (2e + F) ex type CD (3e + F)
 série de 49001 à 49117 - le bogie 3 t. de certaines voitures
 a été transformé avec un poste de conduite pour les rames ré-
 versibles. 77 places assises - tonnage: 56 t ; poids 41,9 t.
- * n° 4306C (5088 38-18629-6) type AB (1e - 2e) ex type BC (2e-3e)
 série de 43001 à 43115
 38 places assises en 2e - 36 places assises en 3e
 tonnage: 52 t.; poids 42,2 t.

- * n° 42050. (5088 29-18624-8) type B (2e) ex type C (3e)
série 42003 à 42214
94 places assises
tonnage: 55 t.; poids 43,9 t.
ces voitures peuvent rouler à 120 Km/h.
- * fourgon type 1600 type 9581 A 1
4088 95-81213-4 poids 11,150 t.
Sc 20-9-78

† Pour notre festival des 10 et 11 septembre, le CFV3V a loué 3
voitures type L à la SNCB :

n° 32141	(5088 20-26541-3)	FV 2/81
n° 32145	(5088 20-26545-4)	FV 2/81
n° 38003	(5088 81-26403-2)	FV 2/81

extrait de "ECHO des 3 Vallées"

Photos P. Bordeur

Comme précédemment, ces séries peuvent être obtenues en versant 235,- FB. par série au compte 001-0306694-56 de P. BORDEUR, av. Royers 146 - 9600 RENAIX. Délai pour la commande: 1 mois après parution de cette annonce; expédition environ 1 mois plus tard, hors période d'affluence.

Série n° 30: laces SNCB série 59, sous des aspects variés: livrées diverses, parfois seulement deux phares blancs, etc.
1) Papignies 5905 16/5/73; 2) Merelbeke 5911 10/79; 3) embr. Denderleeuw 5915 20/8/71; 4) Haine-St-P 5917/ 10/10/79; 5) L.Louv. Bouvy 5917 autre livrée 10/7/81; 6) Haine-St-P 5921 12/1/72; 7) Merelbeke 5932 25/4/73; 8) Laken 5936 8/73; 9) Anzegem 5943 1/9/71; 10) Renaix 5946 7/1/81.

Série n° 31: SNCV Brabant, motrices "standard", pl. bois et film.
1) Pl. Rogier 10139/S 5/9/62; 2) pl. Yser 10133+r./G 13/4/66;
3) pl. Yser 10139/G 21/8/64; 4) près Saintelette 10090 VT+march. 13/4/66; 5) r. Ribaucourt 10320+z r./M 13/4/66; 6) idem 10312/L "Bouchout" 29/9/63; 7) près Hommaerts 10137 SPECIAL 9 S 10072/S 12/4/66; 8) idem 10139 ULPOT+wag. march. 27/12/65; idem 10128 DEPOI 27/12/65; 10) Grimbergen 10128 et 10132/G 8/65 - de quoi illustrer le viaduc en cours de démolition.

Série n° 32: SNCV Hainaut: lignes disparues et spéciaux.
1) Houdeng/La Louvière 9787/30+90/2/62 23/8/67; 2) L.L. dépôt 21001 VOIES 12/7/68; idem standard verte 10304 voies; 4) La Croyère près Franco-B. tram 35 sur pont 31/8/68; 5) début de l'autoroute 35 avec trav. de voies 31/8/66; 6) L.L. Laminiers 9749/32 et trav. 31/8/66; 7) drap. Bl. 10257 film direct. LA LUUV. 12/7/66; 8) Baume 9764/39 12/1/68; 9) Morlanw. gare 10063/82 croise s+r. 19339 28/8/68; 10) Monceau 10063/82 croise 997580 28/8/68.

SMCB - DERNIERE MINUTE

Restructuration des installations de traction

Dans le cadre de la restructuration du réseau, la localisation des ateliers de traction et de leurs annexes est réétudiée. A ce jour et sous réserves, on prévoit de supprimer les installations suivantes.

* GROUPE DE NAMUR

BERTRIX (atelier) - suppression en 1984, par concentration de l'entretien à Latour. Maintien d'un abri permettant en hiver le garage des engins devant séjourner la nuit dans cette gare.

JEMELLE (abri) - suppression en 1987, après électrification de la ligne Liège - Jemelle (43)

* GROUPE DE HASSELT

AARSCHOT (abri) - suppression dès 1984

* GROUPE DE MONS

ATH (atelier) - suppression en 1984, avec maintien d'un abri jusqu'au moment de l'électrification de la ligne 94 Bruxelles - Tournai et de ses antennes.

HAINES St PIERRE (atelier) en 1984, suppression, avec maintien d'un hall servant d'abri pour les locomotives de manoeuvres

TOURNAI (abri) - pas de décision à ce jour

* GROUPE DE GAND

COURTRAI (atelier) - suppression en 1987, avec maintien d'un poste d'entretien et d'intervention technique des voitures

* GROUPE DE LIEGE

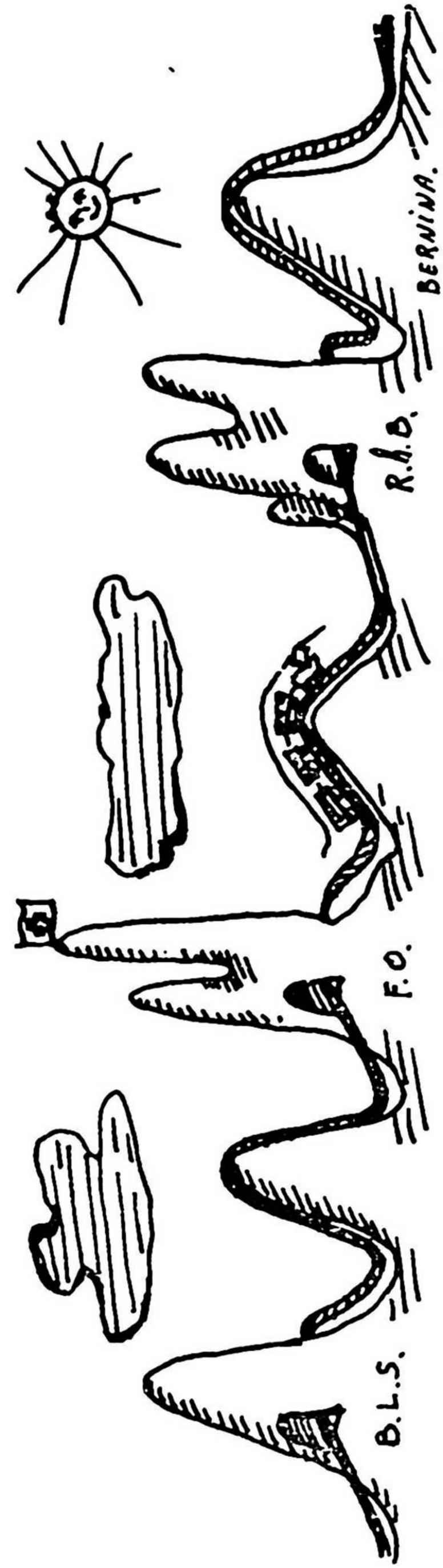
GOUVY : dès réalisation éventuelle de l'électrification de la ligne 42 Liège - Gouvy et de son prolongement luxembourgeois.

* GROUPE D'ANVERS
Néant* GROUPE DE BRUXELLES
Néant

* GROUPE DE CHARLEROI

WALCOURT (abri) : suppression dès 1984.

H.A'



Notre

LE

A.S.B.L.

1984 55

voyage de

L'ASCENSION

- Paysages fabuleux.
- Ambiance du tonnerre
- des couples super-sympas.
- du 30 mai au dimanche 3 juin 84
- renseignements et bulletin d'inscription dans le prochain Trans-Fer.

DIVERS

- Les autorails série 606/608 de la SNCB par J. CASIER, éditions TTZ. Format A4. Environ 100 pages: Nombreuses photos, tableaux, schémas et dessins dont plusieurs hors texte. En langue néerlandaise.

Comme pour les ouvrages précédents, mais avec une réalisation encore améliorée, J. Casier présente une étude très fouillée de ces autorails, tant au point de vue technique qu'au point de vue de l'exploitation.

Rappelons que le prototype 606.01, construit en 1936 et les autorails 608.01 à 608.06, construits en 1939, étaient des autorails diesel-mécaniques à caisse unique et à silhouette carénée, inspirée des autorails anglais du Great Western Railway.

Un ouvrage de haute qualité, traitant d'un sujet "belge", qui mérite de figurer dans toute bibliothèque d'amateur, même peu connaisseur de la langue de Vondel, pour son iconographie très riche et très précise.

On peut se procurer cet ouvrage par versement au compte 452-3018121-77 de TTZ, vzw à 3511 Kuringen en spécifiant "brochure n° 7 type 606 suivant annonce GTF" et votre n° de membre. Le prix spécial pour les membres du GTF est de 260FB + 35FB (envoi) = 295FB (pour les non-membres, le prix "normal" est de 320FB + frais d'envoi).

- Un historique de la ligne Bertrix-Muno a paru dans le n° 5 (décembre 1979) de "Terres d'Herbeumont à Orchimont", bulletin d'histoire locale de "Cerche d'histoire et d'archéologie d'Herbeumont".

On peut se procurer cette revue par versement d'une somme de 105FB port compris au compte 000-1416824-42 du Cercle d'histoire Terre d'Herbeumont, c/o R. Thomas, rue de Maissin, 5 à 6850 Paliseul.

- Nouvelles séries de photos ARBAC

L'association vient d'éditer deux nouvelles séries de photos :

Série 100 (en couleurs) Traction électrique et diesel à la SNCB

10 photos: locos électriques séries 20, 22 et 29
 locos diesel séries 55 et 62
 rame réversible diesel (voitures M1 et M2)
 automotrices 303 et 851
 autorails séries 40 et 45

Prix 225F (port compris) Livrable à partir d'octobre.

Série 200 (en noir et blanc) Traction à vapeur à la SNCB

10 photos: locos à vapeur types 16, 29, 40, 44, 50, 53, 64, 81(2x) et 97

Prix 350F (port compris) Livrable à partir d'octobre.

Les commandes de photos se font par versement au CCP 000-0281272-69 ARBAC-1000 Bruxelles

VOIE ETROITE n°78 (83/5)

parution le 25 septembre 1983

Sommaire

Quatre nouveaux réseaux touristiques au moins sont apparus cette saison, et un certain nombre sont en préparation... "Voie Etroite" suit de près cette actualité, et, dans son numéro 78 du 25 septembre, présente aussi des éléments historiques intéressants: un dossier bien illustré sur la fameuse machine Péchet-Bourdon des Chemins de fer militaires stratégiques, la suite des "Voies Ferrées Economiques de l'Orne", un reportage photo sur Saint-Gervais - Vallorcine, etc. Et en couleurs: de bonnes vues des autorails du "Blanc - Argent".

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois. Abonnement annuel (6 n°s): 105 FF, étranger +15 FF. Le numéro: 20 FF, ou franco 21 FF auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens Cedex.

VOIE ETROITE n°79 (83/6)

parution le 25 novembre 1983

Sommaire

Le numéro 79 de Voie Etroite est un numéro spécial de 40 pages, axé sur la région de Toul / Nancy. On y trouve largement décrit et illustré le réseau des chemins de fer stratégiques de la Place de Toul, bien antérieur à la première guerre puisque construit dès 1888/89. On notera que le sujet n'a été jusqu'alors que rarement abordé dans la presse spécialisée, tant ferroviaire qu'à sujet militaire; les numéros suivants devant présenter les réseaux des autres places fortes de l'Est (Epinal, Belfort, Verdun).

Le chemin de fer départemental à voie métrique de Toul à Thiaucourt est également traité; il ne mit pas moins de 35 ans à naître, du fait de l'importance stratégique de la région et de l'avis prépondérant du Génie militaire sur un tel projet.

Enfin la rédaction de Voie Etroite a retrouvé, toujours dans la région, ce qui est probablement la dernière exploitation de traction électrique des péniches sur voie ferrée, et présente à cette occasion une "petite histoire illustrée de la traction sur les voies navigables".

Comme à l'ordinaire, Voie Etroite offre également l'actualité des lignes touristiques françaises, toujours variée et parfois surprenante.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois. Abonnement annuel (6 n°s): 120 FF, étranger +20 FF. Ce numéro: 25 FF, ou franco 27 FF auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens Cedex.

BIBLIOGRAPHIE :

AUTORAILS EN VOIE METRIQUE . Deux nouvelles séries de cartes postales.

Après une série consacrée aux Chemins de Fer Corses l'an passé, l'APPEVA vient d'éditer deux séries de 12 cartes ^{par séries} l'une sur Le Blanc - Argent, l'autre sur le Vivarais. Délaissant volontairement la vapeur, ces vues présentent essentiellement les autorails, modestes mais combien efficaces serviteurs de ces petites lignes en voie métrique. (Il s'agit de la réédition des "dos couverture" de la revue Voie Etroite, à la demande de nombreux lecteurs),

Sur le B-A, les De Dion se rapprochent d'une réforme définitive, alors que les Verney subissent l'un après l'autre une modernisation qui change radicalement leur aspect. Grâce à la collaboration amicale d'"Animations Ferroviaires en Sologne", l'APPEVA a pu sélectionner de bonnes vues en gare, au dépôt, et en ligne de ces différents engins. On y a ajouté deux intéressantes images des locotracteurs du réseau (au dépôt, et en tête d'un train de travaux).

La seconde série offre des vues du Vivarais étagées dans le temps. Après quelques images nostalgiques du Cheylard et de Saint-Agrève en 1968, on retrouve le matériel à nouveau en service sur les CFR et les CFV: Billard 80 Cv et 150 Cv, articulé n°222, De Dion. La série de cartes est complétée de deux vues présentant des Renault ABH en ligne, car le ferrailage de certaines de ces machines a commencé. On pourra ainsi comparer la livrée bleue de la Provence à celle rouge-crème de la Corse.

Chaque série de 12 cartes en couleurs: 27,50FF franco, auprès de l'APPEVA, BP 106, 80001 Amiens Cedex.

— Petite annonce

Mise en vente de Pamoux American Trains de R. REYNOLDS éd. Grosset à New-York et World Railways 1950-51 éd. Simpson à Londres. Tous renseignements sur ces deux ouvrages auprès de M. le Chef de Gare Principal de Liège Guillemins à 4000 LIEGE.

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 1989, 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.



PROCHAIN VOYAGE ORGANISÉ PAR LE GTF asbl

Une excursion exceptionnelle à l'occasion de
la fin de l'exploitation ferroviaire
à F L O R E N N E S

Le 7 juillet 1854, il y a près de 100 ans, la Compagnie du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse inaugurerait la section St-Lambert - Florennes (Sud) de la future ligne 136 de la SNCB. Le chemin de fer faisait ainsi son entrée dans cette cité dont il allait faire, au début de ce siècle, un gigantesque noeud ferroviaire, dont la trace la plus marquante est sans conteste la monumentale gare de Florennes (Central).

Le 31 décembre prochain, la ligne bifurcation St-Lambert, Florennes, Merlemont, dernier vestige de la splendeur ferroviaire passée de l'est de l'Entre-Sambre-et-Meuse, actuellement encore exploitée exclusivement pour le service des marchandises, doit être mise hors service par la SNCB, après un sursis de quatre mois.

Bien que la GTF se soit déjà rendu deux fois dans la région, il n'a pas voulu passer cet événement sans le célébrer à sa façon, et se rendre en train pour la dernière fois, hélas, dans cet important noeud ferroviaire qui fut même gare autonome jusqu'en 1978.

Nous organisons donc une excursion hivernale exceptionnelle en autorail spécial, sur une plage limitée de la journée vu les conditions de la saison, le lundi 26 décembre 1983.

L'autorail spécial du GTF asbl quittera Charleroi (Sud) vers 10h30. Il parcourra les lignes 132 jusque Y St-Lambert, 136 Y St Lambert - Florennes et 138 Florennes - Merlemont (vestige de la ligne internationale Châtelineau - Florennes - Doische - Givet) et retour. La fin de l'excursion est fixée à Charleroi vers 16h40.

De nombreux arrêts-photos seront prévus, permettant à chacun de profiter de leur appareil sans courir le risque d'une poursuite en voiture de l'autorail sur des routes peut-être verglacées...

B

Un repas collectif au menu simplifié et à réservation préalable sur bulletin de participation ci-joint vous est proposé.

PRIX (parcours en autorail spécial, TVA et frais d'organisation compris)

- membre GTF, parent ou enfant de plus de 12 ans habitant sous le même toit	290FB
- non membre	350FB
- enfant de moins de 12 ans	150FB
- enfant de moins de 7 ans (participation limitée aux propres enfants de participants à l'excursion, voyageant sous leur entière responsabilité)	gratuit
- repas collectif menu simplifié	210FB

Des parcours d'approche en train régulier (places réservées) seront organisés au départ de Liège et Bruxelles pour autant que le nombre de participants suffisant soit atteint.

Veillez vous inscrire dès que possible et en tous cas avant le 15 décembre prochain, selon les indications figurant sur le bulletin de participation ci-joint. Cette prescription est impérative pour tenir compte du délai d'envoi de la circulaire de confirmation vu les fêtes de fin d'année. Pour la même raison, nous préférierions que vous acquittiez votre participation par chèque bancaire (les versements ou virements au compte indiqué sont bien sûr toutefois admis pour les personnes ne disposant pas d'un chéquier).

Nous espérons une participation nombreuse pour cette excursion d'adieu : c'est la première fois que nous tentons l'expérience d'un voyage à cette période de l'année. Soyez nombreux à relever ce petit défi du GTF asbl.

GTF asbl

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Florennes - 26.12.1983

Bulletin à renvoyer avant le 15 décembre 1983 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 21FB 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° _____

* inscris pour le voyage du 26 décembre 1983

inscrire le nombre →		Adulte membre ou assimilé à 290FB	_____
		Adulte non membre à 350FB	_____
		Enfant - de 12 ans à 150FB	_____
		Enfant - de 7 ans (gratuit)	_____
		.repas de midi à 210FB	_____
		.supplément Bruxelles-Charleroi et retour à 170FB	_____
		.idem au départ de Liège Guil à 260FB	_____
	X		

TOTAL _____

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)

