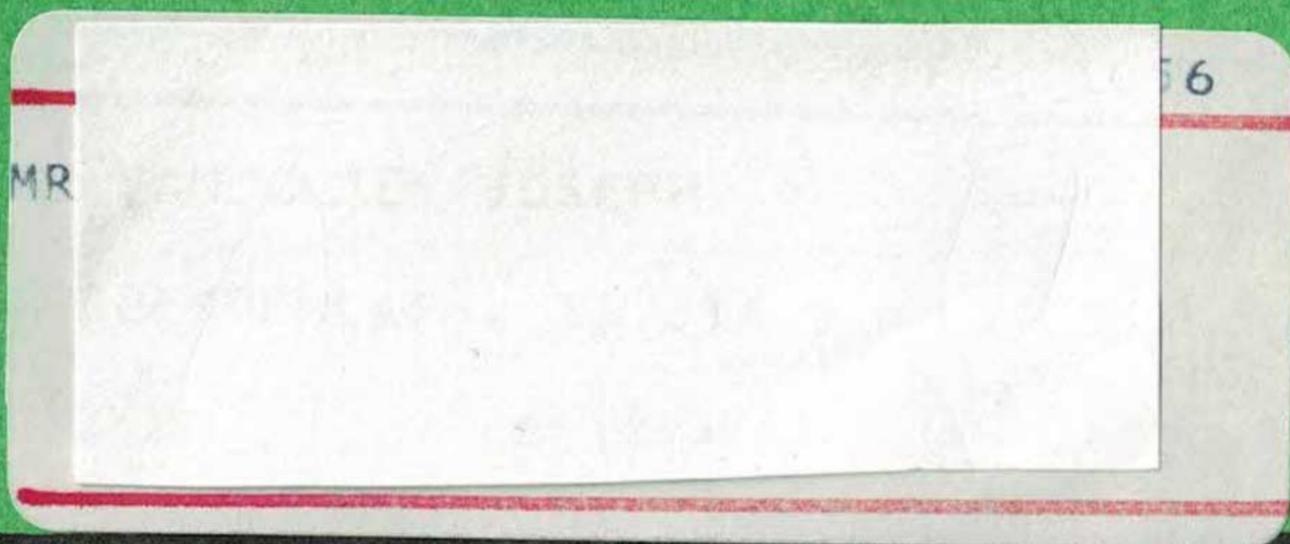


123456789
1011121314151617181920
2122232425262728293031323334353637383940
4142434445464748495051525354555657585960
6162636465666768697071727374757677787980
8182838485868788899091929394959697989900
Tel. 041/72.84.08



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°31 02/84 50 FB

BULLETIN DU G T F 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 31

Février 1984

Editorial : toujours le plan de restructuration	3
Nouvelles de la SNCB	
Réorganisation : les installations fixes M	5
Numérotation des trains de voyageurs	15
Réorganisation desserte marchandises	19
Grands travaux et électrification	25
Nouvelles automotrices marocaines made in Belgium	27
Trafic aux points frontières franco-belges	31
conseil d'administration SNCB	32
Candide au Palais	35
La gare de Liège Palais	38
Libres propos ; réflexions au sujet de la politique ferroviaire	41
Nouvelles de la SNCV - Hainaut	51
Activités du GTF asbl	53
Encart : Le GTF asbl en Suisse	

A nos membres : toute notre gratitude à ceux de nos membres qui, malgré les temps difficiles, n'ont pas hésité à verser une cotisation souvent spontanément majorée afin de soutenir notre Association. Le GTF asbl mettra tout en oeuvre pour continuer à les satisfaire.

SI L'ETIQUETTE-ADRESSE DE CE NUMERO est bordée de ROUGE, nous n'avons pas reçu votre cotisation à ce jour. Veuillez faire le nécessaire d'urgence en vous conformant aux indications de Trans-Fer n° 30 pages 4 et 5. En cas de non réception de votre versement en février, le prochain Trans-Fer (parution en mars) ne vous parviendra plus...

Le GTF remercie toutes les personnes qui ont bénévolement collaboré à ce numéro : MM. H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, J. Laterre, P. Lenja, R. Marganne, E. Son, M. & Ch. Van de Voorde.

Coordination : H. Arden, R. Marganne Tirage : 1200 ex.

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, Liège.
Imprimé en Belgique.

Toujours le plan de restructuration de la SNCB...

Trans-Fer a abordé à de multiples reprises les impacts variés de ce plan qui devrait être mis en vigueur le 3 juin prochain.

Il est de notoriété publique que les nouvelles relations et nouveaux horaires ont été conçus en fonction des seuls impératifs internes de la SNCB (roulements de personnel, de rames, de locomotives...) à l'exclusion de justifications commerciales profondes, et donc de service à la clientèle. Il n'y a guère qu'une exception à cette règle générale : la ligne 132 Charleroi - Mariembourg - Couvin, où une véritable étude de marché a été réalisée il y a deux ans. Les nouveaux horaires en tiendront compte. Nous reviendrons en son temps sur cette heureuse exception.

Les clients de la SNCB qui ne pouvant choisir le moment de leurs déplacements vont donc avoir quelques surprises lorsqu'ils prendront connaissance des nouveaux horaires. Ils se trouveront dès lors devant un choix : ou adapter leurs heures de déplacement à celles des trains (ce qui est un comble), ou abandonner le rail au profit de leur voiture personnelle, du taxi-stop, quand ils ne s'arrangeront pas avec leurs collègues motorisés. Certains imiteront peut-être nos voisins français et leurs "groupes de défense des usagers".

Ainsi, le rail perdra-t-il encore des clients. On en profitera dans dans deux ou trois ans pour mettre en place de nouveaux plans ; de nouvelles suppressions interviendront inévitablement, selon un scénario maintes fois répété depuis la fin de la dernière guerre.

Si quelque doute subsistait à ce sujet, on se réfèrera utilement à la réponse donnée par le Ministre De Croo à un parlementaire de la région de Virton.

Question de M. Joseph Michel du 9 septembre 1983
REPONSE en octobre 1983

S.N.C.B. — Ligne n° 165. — Horaires prévus.

La préparation des horaires de chemins de fer applicables à fin mai 1984 est en cours.

Il me revient que les horaires prévus sur la ligne n° 165, Libramont-Bertrix-Virton, sont conçus de telle façon qu'ils sont inutilisables par les usagers les plus habituels, à savoir les travailleurs des entreprises et les étudiants.

Je note notamment que le train en provenance de Bertrix vers Virton arrive à Virton à 6 h 26, puis à 8 h 26.

Manifestement, l'absence d'un convoi arrivant à 7 h 26 rend cette ligne inutilisable pour les étudiants et les travailleurs.

Vous n'êtes pas sans avoir reçu de réclamations multiples de la part des établissements scolaires et de la part des entreprises.

Comment comptez-vous remédier à cette situation?

Réponse : Faisant suite à l'avis du C.E.R.W., au sujet du plan de réorganisation du service des trains de voyageurs, présenté par la S.N.C.B., la direction de cette société a engagé des pourparlers avec le C.E.R.W.

Dans le cadre de cette négociation la S.N.C.B. s'est engagée de maintenir un service bi-horaire sur la ligne Bertrix-Virton, dont la fermeture au service voyageur était initialement proposée. Il s'agit là, vu le trafic très faible de cette ligne d'une concession importante de la part de la S.N.C.B.

Le nombre de voyageurs sur cette ligne ne justifie d'aucune manière, l'éventuelle mise en circulation de trains complétant le service de base décidé. La desserte locale de la région et notamment le transport des écoliers auquel vous faites allusion, sera entièrement assurée par des services routiers, organisés par la S.N.C.V. et complémentaires au service ferroviaire.

Le Ministre ne peut être plus clair. Les usagers de la SNCB dits "captifs", ceux qui ont réellement besoin du train ne trouveront pas de convoi sur rail à leur disposition. Et comme ceux qui ne sont pas obligés de se déplacer par le train ne l'utiliseront pas davantage que par le passé, ne peut-on conclure que certains trains, certaines lignes sont dorénavant et déjà à terme condamnés...

Bien plus... Le plan de restructuration prévoit la suppression d'un grand nombre de points d'arrêt. On pouvait raisonnablement croire que les installations de certains d'entre eux seraient maintenues pour permettre des arrêts exceptionnels ou encore l'accueil de trains extraordinaires lors de l'une ou l'autre manifestation.

Hélas, non ! Le "raisonnable" est disparu du concept "chemin de fer". Il apparaît que certains responsables exigent dès maintenant le démantèlement rapide de ces installations.

Merci pour l'avenir du chemin de fer en Belgique !

H.A.

LA SNCB

REORGANISATION DE LA SNCB : LES INSTALLATIONS FIXES "M"

A la demande du ministère des Communications, des études théoriques ont été réalisées par la SNCB afin d'évaluer l'impact futur de la réorganisation des services voyageurs et marchandises en cours sur des domaines divers comme :

- l'implantation des ateliers, postes de visite et d'entretien du service du Matériel;
- la localisation des dépôts de conducteurs et de chefs-gardes.

Deux genres d'installations ont plus particulièrement retenu notre attention, à savoir :

- l'implantation et l'attribution des Ateliers d'entretien du matériel moteur (les ATD, ATE, ATSE, ATSD et ABMT);
- la future localisation des dépôts de conducteurs sur le réseau.

Il faut insister sur l'aspect "théorique" de ces études : les implications sociales de ces projets (suppression parfois massives de postes de travail avec mutations concomitantes) risquent fort de susciter de vives réactions parmi le personnel concerné : dès lors ce qu'il en restera concrètement après concertation pourrait bien ne plus ressembler que de loin à cette première mouture ...

N.B. Une distinction absolue a été observée -comme en réalité- entre les fonctions ENTRETIEN et CONDUITE du matériel moteur : on sait en effet que ces deux fonctions sont parfois fort éloignées l'une de l'autre -géographiquement parlant- surtout en traction électrique ...

1. La localisation future des ateliers d'entretien M.

Sous ce vocable général, il faut distinguer :

L'ATD (ou l'ATE) : Atelier de Traction Diésel (ou Electrique), responsable du grand entretien d'une ou de plusieurs séries d'engins;

L'ATSD (ou l'ATSE) : Atelier de Traction Subordonné Diésel (ou Electrique), généralement chargé des mêmes tâches que les ATD et ATE, mais non-autonome administrativement;

L'ABMT : Abri pour Matériel de Traction : simple garage sous toit des engins diésel pour les préserver du froid en hiver.
Ces installations n'assurent en fait aucune fonction d'entretien.

Les tableaux ci-dessous reprennent l'évolution proposée dans la Répartition de l'entretien du matériel moteur, classé par série d'engins.

1. Groupe de Bruxelles

* ATE Bruxelles-Midi	1983	1984	1987
HLE 22, 23	78	-	-
25, 28	17	17	-
HLE 15, 16, 25-5	21	21	13
HLE 11	-	-	9
HLE 21	-	(*)	30

(*) en cours de livraison à partir de 1984.

Cet atelier sera maintenu dans sa spécialisation de la maintenance des locomotives polycourant, suite à l'équipement des installations et la technicité du personnel.

* ATD Schaerbeek	1983	1984	1987
HLD 51	7	11	4 ou 8 (*)
HLR 80	41	41	41
Loco 91	2	2	2
92	4	4	4
AM 50,53, Postales et SABENA	54	54	54

(*) Le nombre définitif dépendra de l'électrification -ou non- de Tournai - Lille.

* ATSE Schaerbeek	1983	1984	1987
AM Quadruples	44	44	44
AM 130 km/h	-	60	60
140 km/h	37	70	39
80	-	-	31

2. Groupe d'Anvers

* ATD Anvers-Dam	1983	1984	1987
HLD 51, 89	26	29	48
HLR 70, 71, 72, 74, 75, 82, 84, 85	89	86	82
Loco 92	3	3	3

Remarquons que cet important atelier diesel ne sera pas converti à l'entretien électrique, comme cela fut un moment envisagé; il paraît que les installations ne s'y prêtent pas ...

3. Groupe d'Hasselt

* ATD Hasselt	1983	1984	1987
HLD 51	27	15	0
60 - 62	34	30	24
HLR 73 - 84	21	21	21
Loco 92	2	2	2
AM 62	26	-	-
140 km/h	26	42	73

* ABMT Louvain

Sert d'abri aux HLD 62 desservies par les conducteurs du dépôt de Louvain.

Sert également de remise au matériel roulant destiné au Musée : c'est pour cette dernière raison que cet ABMT sera maintenu, même après les électrifications entraînant la disparition des HLD.

* ABMT Aarschot

Sert d'abri aux HLD 62 desservies par les conducteurs du dépôt d'Aarschot.

Sera désaffecté en 84, suite à la restructuration (Plus aucun départ ni arrivée en diesel à Aarschot.)

4. Groupe de Liège.

* ATD Kinkempois	1983	1984	1987
HLD 55	34	41	33
60, 62	9	7	7
HLR 73, 82	44	44	44
Loco 92	4	4	4
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
HLE 18 (1)	6	6	6
23	-	20 (2)	20
27	40	30	30
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
AM 130 km/h	100	28	28
140 km/h	24	47	47
80	-	-	22

(1) Les HLE 18 sont attribuées à Kinkempois, seul atelier disposant d'une hauteur sous toiture suffisante pour permettre le levage de la caisse de ces engins, afin de libérer les bogies moteurs.

(2) HLE 23 provenant de Bruxelles-Midi.

* ATSD Montzen	1983	1984	1987
HLR 84	12	12	12

Sert en plus d'abri aux HLD 55 et AR 43 desservis par les conducteurs du dépôt de Montzen.

* ATSD Gouvy	1983	1984	1987
HLR 82	5	4	4

Sert en outre d'abri pour les HLD 55 et AR 43 desservis par les conducteurs du dépôt de Gouvy.

Lors de l'électrification de la ligne 42, l'entretien sera transféré à Kinkempois et l'abri sera désaffecté.

5. Groupe de Namur

* ATE Stockem	1983	1984	1987
AM 63	16	16	16
66, 70	63	-	-
80	-	32	32
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
HLE 23	30	-	-
20, 26	-	60	60

Cet atelier hérite du parc HLE attribué actuellement à Ronet, sauf les 10 HLE 29 rescapées, dont le sort futur n'a -curieusement- pas été fixé avec précision ...

* ATD Ronet	1983	1984	1987
HLD 52, 53, 54	16	22	9
55	--	--	8 (1)
60	10	-	-
HLR 84	6	6	6
Loco 91	15	14	14
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
HLE 23	-	40 (2)	40
20, 26	60	-	-
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
AM 130 km/h	54	54	64

(1) HLD 55 provenant de Kinkempois

(2) HLE 23 provenant de Bruxelles-Midi.

* ATD Latour	1983	1984	1987
HLD 52, 53	20	15	15
55	7	-	-
HLR 84	5	4	4
Loco 91	9	10	10
92	0	3	3
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
AR 45	-	10 (*)	10
ES	-	6 (*)	6

(*) provenant de l'ATSD Bertrix.

Contrairement aux rumeurs persistantes de ces dernières années, cet atelier ne serait donc pas désaffecté.

ATSD Bertrix	1983	1984	1987
AR 43, 45 (1)	21	- Tout entretien supprimé - Bâtiments convertis en abri pour garage HLD en hiver. Deviens donc ABMT à partir de 84.	
ES	6		
Loco 92	3		

Les AR 43 seront tous arrêtés en mai 84, et partiellement transformés en autorails-caténaires (AR ES).

ABMT Jemelle

d'abri aux HLD 55 desservies par les conducteurs du dépôt de Jemelle; sera affecté lors de l'électrification de la ligne 43.

Groupe de Charleroi

ATD Monceau	1983	1984	1987
HLD 51, 59	19	22	22
60, 62	11	19	9
HLR 73, 83	65	75	75
Loco 92	3	3	3

atelier serait donc le second "grand" à ne pas être converti à l'électrique, comme Anvers-Dam.

Mériterait en partie du parc des HLD 59 et HLR 73 et 84 d'Haine-St-Pierre (voir page de Mons).

ABMT Walcourt

d'abri aux HLD 51, 60 et HLR 73 desservies par les conducteurs de Walcourt. désaffecté en 84, suite à la création d'un nouveau dépôt de conducteurs à Embourg (voir point 2 de cet article).

Groupe de Mons

ATD Saint-Ghislain	1983	1984	1987
HLD 51	10	15	5
60, 62	47	25	15
HLR 82	14	14	14
Loco 91	18	18	18
92	2	2	2
AR 46	-	10 (1)	-
HLE 22	-	25 (2)	25

AR 46 provenant de l'ATSD Ath

(2) HLE 22 provenant de l'ATE Brux-Midi.

* ATSD Ath	1983	1984	1987
AR 45, 46	11	-Entretien supprimé-	

Bâtiment converti en abri pour garage HLD et AR en hiver.
Deviens donc ABMT dès 84.
Sera désaffecté lors de l'électrification de la ligne 94.

* ATD Haine-St-Pierre	1983	1984	1987
HLD 59	10		
62	5		- Tout entretien supprimé - (!)
HLR 73, 84	16		Une partie des bâtiments serait reconverti en abri pour les HLR desservant le nord du centre
AR 45, 46	14		
AM 56	22		

Cette décision surprenante de suppression d'un atelier de cette taille serait basée sur des considérations d'ordre purement économiques : l'entretien actuel pourrait être réalisé à moindres frais dans d'autres ateliers, suite à la concentration des activités.

C'est d'autant plus paradoxal que 70 millions y ont déjà été dépensés il y a deux ans pour convertir l'atelier à l'entretien des automotrices ... En pure perte ?

* ABMT Tournai

Sert d'abri aux HLD 51, 62 et HLR 82 desservies par les conducteurs du dépôt de Tournai.

Tant que l'électrification de Tournai - Lille ne sera pas effective, cet abri sera maintenu.

8. Groupe de Gand.

* ATE Ostende	1983	1984	1987
AM 80	60	52	55
130 km/h	35	38	28
73	30	-	-
HLR 27	-	30	30

* ATSD Bruges	1983	1984	1987 (*)
HLR 82, 84	23	23	31
Loco 91	-	-	10
92	-	-	4

(*) le matériel supplémentaire provient de Courtrai, fermé en 1987 (voir ci-après).

* ATD Merelbeke	1983	1984	1987
HLD 51, 59	16 .	11	16
60, 62	73	65	54
HLR 73, 80	43	43 .	43
Loco 91	6	6	6
AR 44	10	-	6 (1)
ES	-	-	6 (1)
HLR 22	25	25	25
23	-	23 (2)	23
25	-	-	22 (3)
28	-	-	3 (4)
AM 130 km/h	-	56	56
140 km/h	-	22	22

- (1) AR provenant de Courtrai
 (2) HLE 23 provenant de Stockem

- (3) 14 HLE 25 provenant de Bruxelles-Midi +
 8 HLE ex 25-5 retransformées en série 25.

- (4) HLE 28 provenant de Bruxelles-Midi.

* ATD Courtrai	1983	1984	1987
HLD 51	25	25	
62	31	23	
HLR 84	8	8	
Loco 91	10	10	
92	4	4	- suppression de tout entretien -
AR 40, 43 (1)	18	-	
44	-	10 (2)	
ES	6	6	

- (1) Tous les AR des séries 40 et 43 seront immédiatement arrêtés et progressivement déclassés dès mai 1984. Certains AR 43 seront transformés en autorails-caténaires.

- (2) AR 44 provenant de Merelbeke; desserviront entre '84 et '87 les relations omnibus :

- Courtrai - Poperinge;
- Zottegem - Audenarde;
- Alost - Burst.

Il s'agit du deuxième "grand" atelier à faire les frais de la politique de restrictions "tous azimuts". Comme Haine St-Pierre, rien ne prédisposait Courtrai à subir cette mesure de désaffectation, mais comme il fallait en désigner ...

On remarquera :

- La décentralisation poussée de l'entretien des HLE (Brux-Midi, Kinkempois, Ronet, Stockem, St-Ghislain, Ostende et Merelbeke dès 1984).
- La forte diminution du parc des AR (restent en service : AR 44 à Courtrai ('84), ensuite Merelbeke ('87)
AR 45 à Latour;
AR 46 à St-Ghislain (jusqu'en '87).
- Un premier recul sensible en 1984 dans le nombre des HLD restant en service.
- Une diversité de plus en plus grande dans le genre d'engins entretenus par atelier.
(par ex : St-Ghislain assurera l'entretien de HLD - HLR - Loco - AR et HLE;)
Merelbeke " " HLD - HLR - Loco - AR - AM et HLE !)

*

*

*

2. La Localisation future des dépôts de conducteurs.La situation actuelle

Le choix de l'implantation d'un dépôt de conducteurs (c-à-d l'endroit où ceux-ci prennent et terminent leur service, prennent connaissance des modifications à la réglementation les concernant, et surtout de leur tableau de service) a toujours été directement influencée par les contingences de l'Exploitation : les endroits de forte concentration de départs ou d'arrivées de trains comme dans les noeuds ferroviaires par exemple, ont souvent justifié l'implantation de pareils dépôts (ex : Bruxelles-Midi, Liège Guillemins, Anvers central, ...)

Parfois les têtes de ligne en sont également le siège (ex : Arlon, Ostende, ...)

L'exploitation marchandises conditionne aussi la localisation de nombreux dépôts, soit importants (ex : Schaerbeek, Kinkempois, Anvers Schijnpoort, ...) ou secondaires (ex:Châtelet, Essen, ...).

Pour se fixer les idées, voici la liste actuelle des dépôts existants sur le réseau.

A. DCDE (Dépôt de Conducteurs Diésel + Cond. Electriques).

(* = conduct. diésel exclusivement de manoeuvre).

- Schaerbeek
- Hasselt - Louvain - Aarschot
- Liège G* - Huy* - Welkenraedt*
- Namur* - Ronet - Ottignies - Jemelle
- Charleroi S* - Monceau
- Mons* - St-Ghislain - Tournai - Haine-St-P
- Merelbeke - Bruges - Ostende* - Courtrai - Alost - Termonde - St-Nicolas - Audenarde.

N.B. Bien que non encore électrifiée, la gare d'Audenarde compte un DCE qui dessert les omnibus de la ligne 89 entre Denderleeuw et Zottegem.

B. DCE (Dépôt de Conducteurs Electriques)

- Bruxelles-Midi
- Anvers Central - Anvers Schijnpoort
- Landen
- Tamines
- Braine-le-Cte.

C. DCD (Dépôt de Conducteurs Diésel de route et de Manoeuvre)

- Anvers Dam
- Mol
- Kinkempois - Gouvy - Montzen
- Latour - Bertrix
- Walcourt
- Ath

D. DCD (Dépôt de conducteurs Diésel de Manoeuvre)

- Essen - Turnhout - Muizen
- Châtelet - Marchienne Zone - Erquelines
- Zeebrugge.

La restructuration en 1984.

La tentation était grande de revoir l'implantation actuelle des dépôts en fonction des profondes modifications qui affecteront le service des trains de voyageurs en mai 84, ce qui vient d'être réalisé.

Les conclusions de cette étude sont résumées succinctement ci-dessous.

1. Gares où le nombre de départs de trains le matin et d'arrivées le soir serait suffisant pour justifier l'implantation d'un nouveau dépôt de conducteurs, mais où la proximité d'un dépôt existant rend cette implantation peu rentable :

1. Blankenberge	5. Lessines	9. Quiévrain	13. Verviers-C
2. Denderleeuw	6. Louvain-la-Neuve	10. Rensix	14. Zottegem
3. Hal	7. Lokeren	11. Spa	
4. Liers	8. Neerpelt	12. Turnhout	

Le matériel de traction (locomotives et automotrices) y serait garé, tandis que les conducteurs s'y rendraient (ou en retourneraient) en train "Haut-le-pied", c-à-d comme simple voyageur.

A cet effet, certains parcours "Hlp" pourraient être assurés à l'avenir par taxi (au moyen d'un contrat conclu avec une firme privée) pour éviter les parcours à vide des locomotives qui ne servent qu'à amener le personnel à pied d'oeuvre tôt le matin ou tard le soir, en dehors des heures de circulation des trains réguliers.

2. Gares où le nombre de départs et d'arrivées aurait pu justifier un nouveau dépôt, mais où soit - le garage du matériel est impossible (ou interdit, comme à l'étranger) - les arrivées et départs sont en déséquilibre :

1. Aix Hbf	6. Diest	11. Knokke	16. Virton
2. Binche	7. Eeklo	12. Libramont	17. Visé
3. Boom	8. Eupen	13. Luxembourg	18. Zeebrugge
4. Brux-Nord	9. Genk	14. Malines	
5. Brux-Schuman	10. Kleinbettingen	15. Nivelles	

Dans ces cas, le service s'établira avec des parcours à vide de ou vers les faisceaux de garage les plus proches.

3. Gares où un nouveau dépôt de conducteurs sera érigé en mai '84 :

- La Panne
- Grammont

4. Gares où une série de conducteurs fonctionnera en '84, sans création d'un dépôt :

- Erquelines (série de Charleroi)
- Essen (série d'Anvers-Central)
- Quévy (série de Mons).

5. Gares où un nouveau dépôt sera érigé à plus long terme :

- Poperinge (lors de l'électrification de Ypres - Poperinge)
- Baulers (ou Braine l'Alleud) lors de la mise en marche de la relation Braine l'Alleud-Louvain via Mérode.

6. Dépôts à déplacer en mai '84 :

- néant.

7. Dépôts dont le maintien est subordonné à un bilan financier positif :

- Huy
- Landen

8. Tous les autres dépôts non-mentionnés resteront en principe maintenus.

Edmond Son 12/83.

LE SAVIEZ - VOUS ?

- Parmi la commande de voitures pour service intérieur de type M4, se trouve une série de voitures BDR (2e classe/fourgon avec compartiment supplémentaire pour l'agent CIWLT chargé de la vente ambulante de boissons et sandwiches). Le 8 décembre 1983, la première voiture de cette série (50-88-87 78 001-5 / 59901) a effectué son parcours d'essais Bruges - Liège - Ostende.
- Les Chemins de Fer Fédéraux Suisses (CFP) et les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) sont actuellement en pourparlers à propos des rames TEB électriques quadricourant RAe TEB II des CFP, qui ont entre autres assuré les TEE Iris et Edelweiss. Les CFL négocient en vue de l'achat éventuel de deux de ces rames, dont les Suisses n'ont plus l'utilisation à la suite de la contraction du réseau TEE. Les Luxembourgeois envisageraient la mise en service de ce matériel sur les relations internationales au départ de Luxembourg électrifiées sous tension différente (Luxembourg et France : 25.000 volts, sauf la ligne Luxembourg-Arlon 3.000 volts continu, RFA 15.000 volts). Affaire à suivre...

P.A.

- SNCF : Nouvelle ligne 112

C'est dans la plus grande discrétion qu'a été mise en service le lundi 16 janvier 1984 la nouvelle ligne directe électrique Marchienne - Piéton. Elle est actuellement desservie uniquement par des automotrices assurant un service omnibus Charleroi Sud, Marchienne Est, Marchienne-au-Pont, Forchies (nouvelle gare), Piéton avec prolongation éventuelle jusqu'à La Louvière (Sud). Il faudra attendre la date fatidique du 3 juin 1984 pour que cette section soit intensément utilisée, notamment par les trains rapides de la dorsale wallonne. Jusque là, la ligne 112A Roux - Piéton est maintenue en service voyageurs et la petite localité de Forchies se paie le luxe de disposer de deux points d'arrêts, l'un sur l'ancienne, l'autre sur la nouvelle ligne, et dénommés tous deux FORCHIES !

NUMEROTATION DES TRAINS DE VOYAGEURS DE 1 A 19999

A partir du 3 juin 84, et dans le cadre de la restructuration du réseau, tous les trains de voyageurs recevront une nouvelle numérotation, dont voici les principes :

Les abréviations deviennent : IC pour train intercity, INT pour train international, IR pour train interrégional, L pour train omnibus, P pour train de navetteurs et EXT pour train spécial.

Numérotations	Catégories de trains
1 à 99	Trains TEE
100 à 499	Trains IC et trains express réguliers dont : 110 - 129 FMBZ - L
500 à 999	Trains IC
1000 à 1499	Trains express saisonniers
1500 à 2999	Trains IC ou IR
3000 à 3999	Trains de navetteurs partant avant 14 h
4000 à 4999	Trains de navetteurs partant après 13h59
5000 à 9499	Trains omnibus et trains IC des relations FBK - FR - FLD - FKG
9500 à 9749	Trains saisonniers organisés par la Direction 12-11
9750 à 9999	Trains saisonniers organisés par la Direction 12-12
10000 à 10999	Trains de dédoublement précédant les trains dédoubleés
11000 à 12999	Trains de dédoublement suivant les trains dédoubleés
13000 à 13999	Trains d'agence
14000 à 14999	Trains de dédoublement organisés par la Direction E
15000 à 15999	Numéros réservés aux trains postaux
16000 à 16999	Trains d'agence
17000 à 17999	Trains organisés par un IPX
18000 à 18999	Trains extraordinaires autres que les trains de dédoublement, organisés par la Direction E
19000 à 19999	Trains d'autos accompagnées

Numérotation des trains assurant des relations IC ou IR

Numéros et relations	Relations (deux sens) (I)
130 à 149 IC	FL L*
150 à 199 IC	ASD* FBMZ
300 à 329 IC	FSD KK*
500 à 549 IC	FSD REP
550 à 599 IC	FN FMC
600 à 649 IC	RSD* FSD
650 à 699 IC	FKK FVS
700 à 749 IC	FBN FSD
750 à 799 IC	FSR LLE*
800 à 849 IC	FSR FGH
850 à 899 IC	LHS FMC
900 à 949 IC	FCR FN
950 à 999 IC	FBMZ L*
1500 à 1549 IR	FN FCR
1550 à 1599 IR	FN FBMZ
1600 à 1649 IR	FN FLD
1650 à 1699 IR	FN LNP
1700 à 1749 IR	FLZ FKLO

1750 à 1799	IR	FTR	LK
1800 à 1849	IC	FGSP	FNR
1850 à 1899	IR	FLK	FGSP
1900 à 1949	IR	FDK	FGRA
1950 à 1999	IC	FNR	NDT
2000 à 2049	IR	FM	FLV
2050 à 2099	IR	FHS	FLV
2100 à 2149	IR	LSL	FCR
2150 à 2199	IR	FCR	FTY
2200 à 2249	IR	LBH	FSR
2250 à 2299	IR	FL	FVY
2300 à 2349	IR	FSR	FTY
2350 à 2399	IR	FGRA	FNG
2400 à 2449	IC	FN	FHS
2450 à 2499	IR	FSNO	FM
5650 à 5699	IC	FBK	FR
6650 à 6699	IC	FLD	FKG

(I) en principe de 00 à 24 ou de 50 à 74 pour le sens indiqué et de 25 à 49 ou de 75 à 99 pour le sens contraire.

Numérotation des trains de navetteurs (P).

Partant avant 14 h en provenance du groupe de :		
3000 à 3099		Gent
3100 à 3199		Bruxelles
3200 à 3299		Antwerpen
3300 à 3399		Hasselt
3400 à 3499		Liège
3500 à 3599		Mons
3600 à 3699		Namur
3700 à 3799		Charleroi
3800 à 3899		Mons
3900 à 3999		Gent
Partant à partir de 14h à destination du groupe de :		
4000 à 4099		Gent
4100 à 4199		Bruxelles
4200 à 4299		Antwerpen
4300 à 4399		Hasselt
4400 à 4499		Liège
4500 à 4599		Mons
4600 à 4699		Namur
4700 à 4799		Charleroi
4800 à 4899		Mons
4900 à 4999		Gent

En principe il sera octroyé aux trains de navetteurs partant à partir de 14 h un numéro rappelant par ses 2 derniers chiffres (par ses 3 derniers chiffres si le groupe de destination est Mons ou Gent) le numéro du train d'équilibre du matin (mêmes origine et destination du train à charge et si possible même itinéraire et mêmes arrêts).

Numérotation des trains omnibus (L)

Numéros	Relations (deux sens)
5000 à 5049	LZE LK
5050 à 5099	LK FI
5100 à 5149	FGRA FH
5150 à 5199	FR FGSP
5200 à 5249	FZT FDN
5250 à 5299	FGSP FM
5300 à 5349	FLS FGSP
5350 à 5399	FZT FDD
5400 à 5449	FBMZ FLS
5450 à 5499	FBMZ FDD
5500 à 5549	FBMZ FDR
5550 à 5599	FDD FGRA
5600 à 5649	FDN FZT
5700 à 5749	FGSP FGDH
6050 à 6099	FN FLK
6100 à 6149	FN FHT
6150 à 6199	FN FHB
6200 à 6249	FLR FRST
6250 à 6299	FN FM
6300 à 6349	FBMZ FN
6350 à 6399	MTB FM
6400 à 6449	FH FLV
6450 à 6499	FHS FRST
6500 à 6599	FBCL ZNAT*
6600 à 6649	FLV FBC
6700 à 6749	FH FBSN
6750 à 6799	FHS LML
7000 à 7049	FL FHS
7050 à 7099	FL FVR
7100 à 7149	FL FNR
7150 à 7199	REP GERO*
7200 à 7249	FL LJ
7250 à 7299	FNR LNV
7300 à 7349	LT FNR
7350 à 7399	FBSN LNO
7400 à 7449	FLV LT
7450 à 7499	LT LNO
7500 à 7549	FVS MT*
7550 à 7599	FN RSD*
7600 à 7649	NDT LRB
7650 à 7699	LTV LS
7700 à 7749	NDT CHZ*
7750 à 7799	FNR LL
7800 à 7849	FL GV
8000 à 8049	FCRO GWV
8050 à 8099	FBN LNV
8100 à 8149	LCA LCV
8150 à 8199	FCR LQ
8200 à 8249	FHS FCR
8250 à 8299	FBC FCR
8300 à 8349	FMS FQ
8350 à 8399	FTY LLE*
8400 à 8499	FMC LLE*
8500 à 8549	FBC FJR
8550 à 8599	FMC LLE*
8600 à 8649	FMS LQV
8650 à 8699	FMS ATH
8700 à 8749	ATH FGRA

Indication des codes télégraphiques utilisés.

=====

les codes suivis de * ne sont pas des codes officiels: il s'agit soit de gares étrangères ou de gares belges sans code télégraphique. Vous trouverez la liste complète dans l'annexe à la carte des voies ferrées de G. Close. Cette carte est disponible auprès du GTF.

ATH:	Ath	FRST:	Aarschot
ASD*:	Amsterdam	FSD:	Oostende
CHZ*:	Charleville-Mézières	FSNO:	St-Niklaas-W
FBC:	Braine-le-Comte	FSR:	Schaerbeek
FBCL:	Bxl Central	FTR:	Turnhout
FBK:	Blankenberge	FTY:	Tournai
FBMZ:	Bxl-Midi	FVR:	Wareme
FCR:	Charleroi-Sud	FVS:	Visé
FCRO:	Charleroi-Ouest	FVY:	Gouvy
FDD:	Denderleeuw	FZT:	Zottegem
FDK:	De Panne	GERO*:	Géronstère
FDN:	Oudenaarde	GV:	Verviers-C
FDR:	Dendermonde	GWV:	Wavre
FGH:	St-Ghislain	KK*:	Köln Hbf
GGSP:	Gent-St-Pieters	L*:	Luxembourg
FGDM:	Gent-Dampoort	LLE*:	Lille
FGRA:	Geraardsbergen	LBH:	Binche
FH:	Hal	LCA:	Châtelet
FHS:	Hasselt	LCV:	Couvin (ancien code)
FHT:	Herentals	LHS:	Herstal
FI:	Ieper	LJ:	Jemelle
FJR:	Jurbise	LK:	Kortrijk
FKG:	Genk	LL:	Arlon
FKK:	Knokke	LML:	Hol
FKLO:	Eeklo	LNO:	Louvain-la-Neuve
FL:	Liège-Gs	LNP:	Neerpelt
FLD:	Landen	LNV:	Nivelles
FLK:	Lokeren	LQ:	Erquelinnes
FLV:	Leuven	LQV:	Quevy
FLR:	Lier	LRB:	Libramont
FLS:	Aalst	LS:	Bastogne-Sud
FLZ:	Leuze	LSL:	Liers
FM:	Mechelen	LT:	Ottignies
FMB:	Boom	LTV:	Virton (ancien code)
FMC:	Mouscron	LZE:	Zeebrugge
FMS:	Mons	MT*:	Maastricht
FN:	Antwerpen-C	MTB:	Etterbeek
FNR:	Namur	NDT:	Dinant
FNG:	Enghien	REP:	Eupen
FQ:	Quiévrain	RSD*:	Roosendaal
FR:	Brugge	ZNAT*:	Aéroport de Bxl National

P.L.

REORGANISATION DE LA DESSERTE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS (V)

Par ce dernier article, nous clôturerons le tour de Belgique ferroviaire des mesures de rationalisation dans le trafic marchandises par wagons complets (voir Trans-Fer n°s 24, 26, 28 et 29).

Nous aborderons successivement les groupes de Namur, Bruxelles et Mons.

A/ GROUPE DE NAMUR

Les conclusions de ce rapport modifient partiellement celles de l'étude "Province de Namur", telles que parues dans le Tf n° 24 de nov. 82.

Cette étude a été recommencée, en prenant cette fois le "Groupe SNCB" comme entité géographique.

1. Cours à marchandises dont le maintien est proposé :

A. Gares centres : Arlon - Gedinne - Libramont - Marbehan - Marloie - Namur - Virton.

B. Cours autonomes : Andenne - Athus - Bastogne Sud - Ciney - Gembloux - Moustier.

C. Cours contractuelles : Beauraing - Bertrix - Bourcy - Floreffe - Florenville - Graide - Habay - Hastière - Hatrival - Jambes Nord - Melreux - Neufchâteau - Paliseul - Sainte-Marie - Stockem - Vonèche.

2. Cours à marchandises dont la fermeture est proposée :

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

Aubange (0,06) - Croix Rouge (0,05) - Dinant (0) - Izel (0,17) - Lamorteau (0,05)
 Marche-en-Famenne (0,03) - Mazy (0,18) - Meix-devant-Virton (0,01) - Mellier (0,82).
 Naninne (0,16) - Orp (0,08) - Poix-St-Hubert (0,11) - Ruelle (0) - St-Vincent-Bellefontaine (0) - Signeulx (0,02).

3. Cours à marchandises dont la fermeture est déjà intervenue suite au rapport "Province de Namur", approuvé le 16 juillet 82.

La fermeture de ces installations a eu lieu uniformément le 6 décembre 82.

Anhée (0) - Carlsbourg (0,17) - Flawinne (0,27) - Hanois (0,05) - Heerzajmont (0) - Jemelle (0,05) - Marche-les-Dames (0,10) - Namèche (0,06) - Offagne (0,03) - Rhisnes (0) - Warnant (0,02).

4. Raccordements dont le maintien est proposé :

Andenne - Anhée - Arlon - Athus - Bertrix - Ciney - Dinant - Flawinne - Floreffe - Franrière - Hastière - Jambes Nord - Jemelle - Libramont - Lustin - Marbehan - Marche-les-Dames - Marloie - Mont-St-Guibert - Moustier - Namèche - Namur - Neufchâteau - Rhisnes - Ruelle - Signeulx - Stockem - Virton.

5. Raccordements dont la fermeture est proposée :

Aubange (0) - Gembloux (0) - Halanzy (0,11) - Mazy (0,13) - Sclaigneaux (0) - Spontin (0) - Warnant (0,02).

Au total, 15 cours et 7 raccordements seront désaffectés sur ce groupe.

(3) Athus deviendra une véritable plaque tournante européenne, avec la rencontre journalière des engins-moteurs de 3 administrations différentes : SNCB, SNCF et CFL.

Un tronçon de 1,5 km de simple voie sera toutefois maintenu entre Virton et Harbancourt, pour desservir la "Cellulose des Ardennes", une usine de pâte à papier.

8. Installations affectées totalement ou partiellement au trafic destiné à la SNCB.

- Athus : réexpédition de rails en provenance de Rodange (CFL) à destination des ateliers de la voie.
- Croix-Rouge : traverses en bois.
- Lustin : ballast et pierrailles (usage exclusif SNCB).
- Mont-St-Guibert : sable.
- Spontin : ballast et pierrailles (usage exclusif SNCB).
- Yvoir : ballast et pierrailles (usage exclusif SNCB).

B/ GROUPE DE BRUXELLES

1. Cours à marchandises dont le maintien est proposé :

- A. Gares-centres : Bruxelles Tour-et-Taxis - Ottignies - Haren Nord.
- B. Cours autonomes : Brux Petite-Ile - Brux Ouest - Grand Bigard - Schaerbeek Josaphat - Vilvorde - Wavre.
- C. Cours contractuelles : Baulers - Buizingen - Etterbeek - Genappe - Groenendaël - Hal - Jette - Kortenberg - Lembeek - Lot - Nivelles-Nord - Opwijk - Ruisbroek - Schaerbeek - Ternat - Waterloo.

2. Cours à marchandises dont la fermeture est proposée :

Asse (0,13) - Berchem Ste-Agathe (0,03) - Brux Pannenhuis (0,19) - Ceroux Mousty (0,21) - Court-St-Etienne (0,11) - Braine l'Alleud (0,18) - Limal (0,18) - Merchtem (0,71) - Rhode Ste-Genèse (0,20) - Uccle Calevoet (0,27) - Zaventem (0,26).

3. Raccordements dont le maintien est proposé :

Berchem Ste-Agathe - Brux Petite-Ile - Brux Ouest - Buizingen - Court St-Etienne - Etterbeek - Forest-Midi - Genappe - Hal - Jette - Kortenberg - Lembeek - Lot - Nivelles-Nord - Opwijk - Ruisbroek - Ternat - Waterloo - Wavre.

4. Raccordements dont la fermeture est proposée :

Limal (0,05) - Noirhat (0,02) - Rhode Ste-Genèse (0,01) - Uccle Calevoet (0) - Bruxelles-Midi (2,08).

5. Voici quelques précisions au sujet de certaines installations :

5.1. Bruxelles-Midi

La firme "HENSMANS Frères" qui fournissait 99 % du trafic, a cessé ses activités au début 83.

5.2. Braine-l'Alleud (124)

L'ancien viaduc du tram vicinal menaçant ruine, les clients ont été priés d'opérer à Waterloo.

Du coup, ledit viaduc sera démoli pour agrandir le parking SNCB ...

.3. Etterbeek (26)

Le raccordement maintenu est celui des ateliers Delta de la STIB, au moyen duquel les rames de métro furent livrées.

.4. Nivelles (124)

Le raccordement concerné est situé en pleine voie entre Nivelles et Obaix-Buzet, et desservait l'aire de stockage des voitures automobiles SIMCA, installations fermées depuis fin 80.

Un nouveau client semblerait s'être manifesté récemment, cause de non-démantèlement des installations.

.5. Schaerbeek-Josaphat (26)

Il existe un vaste projet d'y transférer les terminaux rail-route TRW de Bruxelles Ouest et de Brux TT.

.6. Uccle-Calevoet (124)

Le raccordement STIB, équipée d'une rampe de chargement qui donne accès direct au réseau ferré tramway, n'a plus été utilisé depuis 1975, après la fourniture des dernières motrices 7800.

Depuis lors, la STIB aussi préfère la route ...

Les terrains rendus libres par l'abandon de la cour seront convertis en parking.

. Trouçon de ligne du Groupe de Bruxelles mis hors-service pour les besoins SNCB.

1. 141 entre Baulers et Genappe.

Le trafic de transit entre Baulers et Court-St-Etienne est déjà actuellement impossible, un pont menaçant ruine à la sortie de Genappe.

:/ GROUPE DE MONS

Le groupe de Mons se caractérise par une forte implantation d'activités industrielles le long et à l'Est de la ligne 96 (Clabecq, Soignies, La Louvière, Haine-St-Pierre, Manage, Obourg, ...) tandis qu'à l'Ouest, ces activités sont beaucoup plus dispersées.

. Cours à marchandises dont le maintien est proposé :

A. Gares-centres : Ath - Braine le Cte - Haine St-Pierre - Manage - St-Ghislain - Tournai.

B. Cours autonomes : Biaton - Clabecq - Jemappes - Mons - Mouscron - Soignies.

C. Cours contractuelles : Allain - Antoing - Binche - Dour - Ecaussinnes Carrières - Ecaussinnes Nord - Enghien - Frameries - Frasnes-lez-Anvaing - Ghislenghien - Ghlin Zoning - Harmignies - Houdeng Goegnies - Lessines - Leval - Maffle - Nimy - Pâturages - Péruwelz - Tertre.

!. Cours à marchandises dont la fermeture est proposée :

Basècles-carrières (0,13) - Beloeil (0,3) - Braine-le-Château (0,09) - Brugelette (0,25) - Cuesmes (0,14) - Familleureux (0,04) - Hautrage (0,01) - Havré ville (0,25) - Hennuyères (0,17) - Hyon Cibly (0,05) - Jurbise (0,07) - La Louvière (0,44) - Leuze (0,35) - Marche-lez-Ecaussinnes (0,10) - Masnuy St-Pierre (0,22) - Neufvilles (0,18) - Quévy (0,04) - Quiévrain (0,12) - Sart-Moulin (0) - Seneffe (0,04) - Stambruges (0).

3. Raccordements dont le maintien est proposé :

Basècles - Basècles-carrières - Brugelette - Chercq - Clabecq - Dour - Enghien - Familleureux - Feluy-zoning - Frameries - Frasnes-les-Anvaing - Ghislenghien - Ghlin-zoning - Haine-St-Pierre-verreries - Harmignies - Havinnes - Houdeng Goegnies - Hyon-Cipty - Jemappes - La Croÿère - La Louvière - Lessines - Leval - Mons - Nimy - Obourg - Péruwelz - Quenast - Soignies - Tertre - Tubize.

4. Raccordements dont la fermeture est proposée :

Beloeil (0,12) - Cuesmes (0,09) - Feluy-Arquennes (?) - Hautrage (0,34) - Havré-ville (0,01) - Hennuyères (0) - Hornu (0,04) - Jurbise (0,12) - Marche-lez-Ecaussinnes (0) - Masnuy-St-Pierre (0,03) - Mignault (0,5) - Monsville (1,39) - Neufvilles (0) - Nouvelles (0,01) - Peissant (0,02) - Petit-Enghien (0,39) - Seneffe (0) - Stamburges (0,22) - Thieu (2,94) - Vellereille-le-Sec (?)

soit au total, la désaffectation de 21 cours et de 20 raccordements sur le groupe.

5. Quelques précisions intéressantes pour certaines installations :5.1. Beloeil (l. 81)

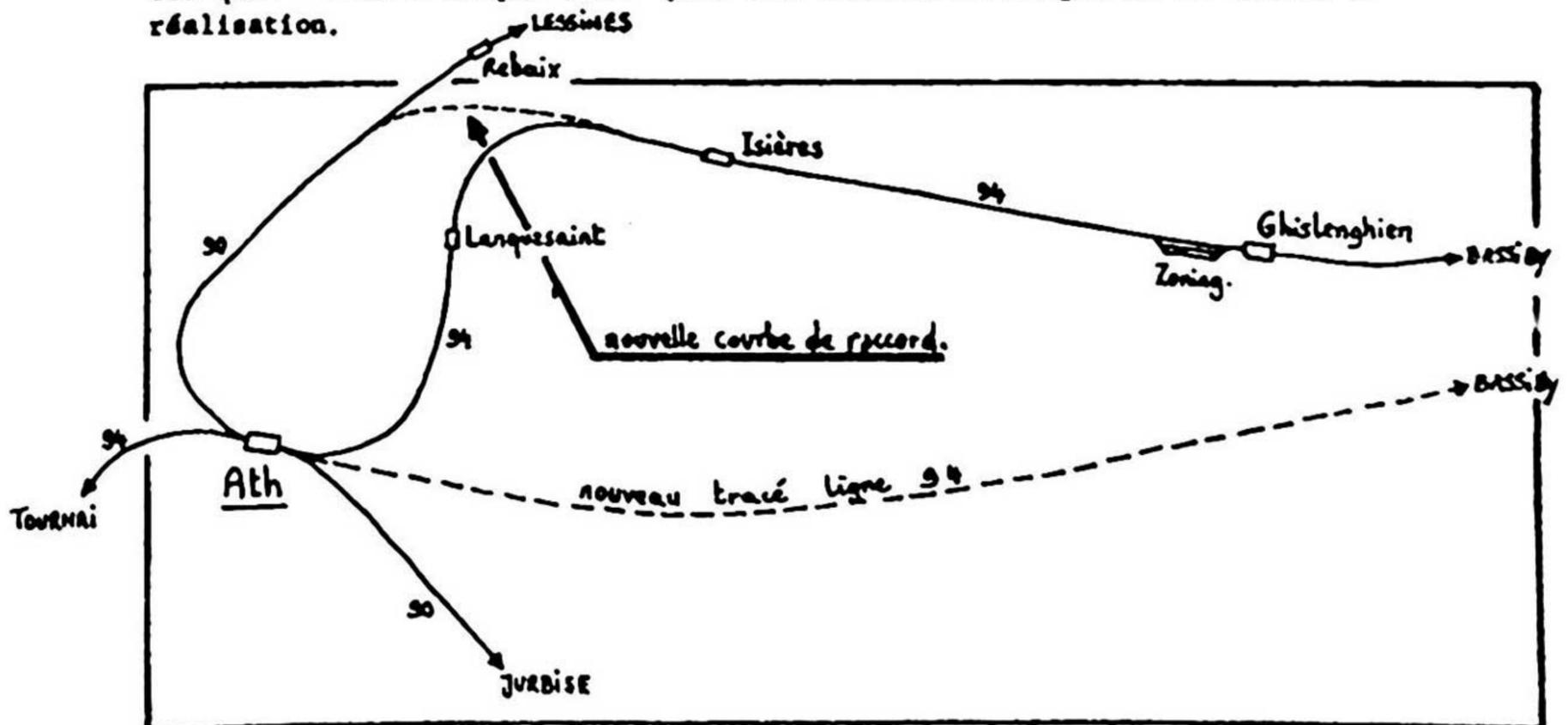
Les malteries Franco-Belges, seul client potentiel d'importance, sont orientées vers la route et la voie d'eau. Les prospections commerciales sont toujours demeurées vaines. Comme le trafic de la seule autre gare ouverte de la ligne est nul (Stamburges), la ligne pourra être fermée sans arrière-pensée ...

5.2. Cuesmes (96) : la desserte de l'Atelier Central s'opère au départ de Mons.5.3. Ghislenghien (94)

Entre Silly et Ath, le nouveau tracé de la ligne 94 en cours de réalisation passe à l'écart de cette installation au trafic important (desserte du zoning industriel).

L'étude a fait apparaître que la desserte devrait s'effectuer au départ d'Ath, via la ligne 90 et un nouveau raccord à créer entre Rebaix et Isières, pour reprendre l'ancien tracé de la ligne 94, mise à simple voie jusqu'à Ghislenghien.

Toutefois, le tracé actuel entre Ath et Ghislenghien sera utilisé provisoirement tel quel - mais à simple voie - pour des raisons de budget et de délais de réalisation.



5.4. Houdeng-Goegnies (107)

Il existe un projet de gare autoroutière qui traiterait le trafic combiné (conteneurs, semi-remorques et caisses mobiles) actuellement inexistant sur le groupe de Mons.

5.5. Leuze (94)

Les travaux d'électrification prévus incessamment ne sont certainement pas étrangers à l'abandon de cette cour ...

5.6. Mignault (107)

Le trafic enregistré par les Ets Semailles, seul raccordé de ce tronçon, est faible et en régression.

Comme toutefois une restructuration offrant de nouvelles perspectives de trafic est sur le point d'intervenir chez ce client, la décision éventuelle de désaffectation est reportée à fin 84.

5.7. Thieu (118)

Malgré l'importance relative de la desserte actuelle (2,94 wagons/jour) ce raccordement sera désaffecté à la demande même des "ciments d'Obourg", qui ont prévu l'abandon de ce siège d'activités.

6. Tronçons de lignes du groupe de Mons mis "hors-service" pour les besoins SNCB.

- 81 : entre Blaton et Beloeil - 7,5 km
- 98 : entre Cuesmes et Flénu - 4 km (1) (2)
- 98 C : entre Saint-Ghislain et Flénu - 4,6 km (2) (3)
- 107 : entre Ecaussinnes-Carières et Mignault - 3,5 km
- 108 : entre Binche et Peissant - 8,7 km
- 109 : entre Harmignies et Veillereille-le-Sec - 2,4 km
- 114 : entre Soignies et Soignies-Carières - 1,5 km
- 115 : entre Clabecq et Braine-l'Alleud - 9,8 km
- 141 : entre la BK 2,980 (PN n°4) et Feluy Arquennes - 4,8 km
- 242 A : Zoning de Ghlin - 2 km
- 242 B : Zoning de Ghlin - 0,5 km

soit au total 49,3 km.

- (1) la société construisant le matériel destiné au TAU (Transports Automatisés Urbains) actuellement testé à Jumet, serait intéressé par ce tronçon en vue d'y effectuer des essais
- (2) Ces tronçons sont susceptibles d'être remis en exploitation pour l'évacuation de terrils - leur démontage est donc provisoirement différé.
- (3) Après restructuration, seule subsistera la liaison St-Ghislain - Frameries, constituée du tronçon St-Ghislain - Flénu de la ligne 98 et Flénu - Frameries de la ligne 98 C.

Comme ces 2 sections de lignes se croisent simplement à Flénu-Produits (voir Tf hors-série de mars 1980 "Les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons"), les aménagements nécessaires seront réalisés au plan des voies, préalablement à la mise hors-service des 2 tronçons concernés.

7. Installations affectées partiellement au trafic destiné à la SNCB.

- Ath : produits d'entretien pour la SNCB
- Braine-le-Cte : pièces pour wagons et voitures (bogies, ...)
- Enghien : - aménagement de wagons de service
 - fourniture de pièces pour le service de la voie.
- Lessines : - ballast et pierrailles
 - traverses en béton (au départ d'Ollignies)
- Leval : - traverses en bois
 - blocs de frein
- Manage : gaz oxhydrique
- Quenast : ballast et pierrailles
- Tertre : pièces de béton.

* Les Grands Travaux et l'Electrification du Réseau.

Un plan décennal avait été mis au point et publié en 1975 : il visait la période 76 - 85. Jusqu'en 1982, le calendrier a été relativement respecté. Mais, en raison des restrictions budgétaires découlant de la crise économique mondiale et des priorités accordées aux concurrents du rail, les travaux d'électrification et de modernisation du réseau ont été étalés sur une période plus longue. Nous donnons la situation telle qu'elle se présente en décembre 83 des travaux en cours (entre parenthèses la date initialement prévue.).

zone de Bruxelles. Adaptation de Bruxelles-Midi- travaux de voies et ouvrages d'art ; construction d'un PRS unique pour la zone : durée : fin 87.

- à Lembeek : entre Tubize et Halle : aménagement de la bifurcation, terminaison : 84.
- à Bruxelles-Ouest : aménagement de la passerelle en liaison avec les travaux du métro (avril 84).
- ligne Bruxelles-Termonde Lokeren, électrifiée en 82 : travaux de renouvellement de rails et traverses avec le train P8II - en cours.
- ligne Ottignies-Wavre-Louvain-Idem ; (électrifiée depuis 1956).

Groupe d'Anvers. Ligne St Nicolas-Willebroek-Malines. Travaux d'électrification en cours ; à terminer pour juin 84 (83).

- Anvers schijnpoort. - ligne Anvers-frontière hollandaise : aménagement d'un ouvrage d'art-durée jusque fin 84.
- Anvers Bassins. Nouveaux faisceaux en cours de construction suite au creusement de nouvelles darses sur la rive gauche de l'Escaut.

Groupe de Gand. Ligne Bruges-Courtrai-52 Km- Mise à double voie entre Bruges et Torhout (18km) électrification pour 88 (1985).

- Ligne Courtrai-Denderleeuw. Le tronçon Denderleeuw-Zottegem est électrifié (21km). Le tronçon Zottegem Courtrai 32 km prévu pour juin 86 (1985).
- Un nouveau pont sur l'Escaut est en construction à Ename-localité jouxtant Oudenaerde avec circulation à simple voie pour le franchissement du chantier - terminaison fin 85.
- à Gand Saint-Pierre : le gros oeuvre d'un nouveau PRS est terminé. Un nouveau complexe de voies côté Bruges est en cours de pose. Le nouveau PRS(block 35-36) sera mis en service par étapes successives de 84 à 86.

Groupe de Hasselt. Sur les lignes Lier-Aarschot et Louvain-Hasselt- électrifiée en 81-82 pose de longs rails soudés pour porter la vitesse autorisée de 90 à 140 km/h.

- ligne Turnhout-Hérenthals : électrification prévue pour juin 84 (1983).

Groupe de Liège. Ligne Visé-Montzen-Aix la Chapelle : la ligne Tongres-Bassenge-Montzen est affectée au seul trafic "marchandises" d'Anvers et Jeumont vers l'Allemagne avec intervention du triage de Montzen pour les relais de locomotives. Les travaux de modernisation de cette gare se poursuivent tandis que en pleine voie la mise au gabarit "électrique" et les travaux de consolidation des tunnels de Veurs et de la Galoppe, lequel restera en voie unique jusque fin 84, continuent. L'exploitation en double voie électrifiée est prévue en juin 84 depuis Bassenge à Remersdael et en voie unique de Remersdael à Montzen. Le tunnel de Wonck sur la section Bassenge-Visé sera mis à ciel ouvert...au cours des prochaines années.

- Sur les lignes Liège-Angleur-Rivage-Gouvy et Rivage-Marloie, les tunnels de Liotte, Remouchamps et Sy feront l'objet d'un entretien approfondi au cours des prochains mois. Ils seront mis au gabarit électrique-

- L'électrification de Angleur-Marloie était prévue pour 1986. On parle à présent de 1988.

- A Liège-Palais. Travaux pour la pose de quatre voies avec adaptation de la signalisation.

Ligne Kinkempois-Flémalle (10 Km) les travaux d'aménagement et d'électrification doivent être terminés dans le courant de 1984 (1983).

- ligne Welkenraedt-Eupen : (12 Km) après terminaison des travaux, cette ligne sera exploitée en traction électrique en juin 84.

Groupe de Namur.

- ligne Dinant-Virton. travaux de réfection aux tunnels de Gendron-Celles et Houyet ainsi qu'au pont sur la Meuse entre Aseremme et Dinant jusque fin juin 84.

- Ligne Namur-Dinant : électrification reportée à 1988 (1986).

Groupe de Charleroi. Les travaux d'aménagement de la gare de Charleroi-Sud sont terminés à l'exception de la courbe qui doit relier cette gare à Charleroi-Ouest. Le nouveau PRS-Block 20- qui doit absorber quatre autres cabines sera mis en service au cours des prochains mois par étapes successives.

- ligne Piéton-Marchienne au Pont : en service le 15 janvier 84. Les I.C. circuleront à partir de juin 84. Ils mettront Mons à 27 minutes de Charleroi.

- Ligne Charleroi-Fleurus-Ottignies. Les travaux de mise à double voie se poursuivent entre Court Saint Etienne et Fleurus avec adaptation des ouvrages d'art : électrification pour 1987 (1984).

Groupe de Mons. Ligne Halle-Tournai le nouveau tracé entre Enghien et Ath doit être terminé pour fin 1984. A Ath, un couloir sous voies a été poussé, sous les voies principales pour remplacer le PN de la Chaussée de Bruxelles. L'aménagement de cette gare se poursuivra en 84. Les travaux de voie et d'électrification en pleine voie sont en cours...à un rythme ralenti. L'électrification de Tournai-voie 5 et triage se poursuivent. Il restera à moderniser les gares de Leuze et Enghien. Fin des travaux -fin 85- début 86 (1984).

- A Mouscron, le nouveau PRS a été mis en service en décembre 83. Il permettra la poursuite des travaux pour l'exploitation de la gare "commutable". L'électrification des lignes Denderleeuw - Lessines - Ath (1985) est reportée à la mi 86 et Grammont-Enghien-Braine le Comte à 1988 (1984).

G.F.

Musée des Tramways (bruxellois) de Woluwé

Réouverture le Week-end des 14-15 avril 1984.

Ouvert le samedi et dimanche de 13 à 19 heures.

Thème de cette année : Bruxelles et Liège.

Outre diverses nouvelles voitures, on pourra découvrir les véhicules suivants de Liège, entièrement rénovés : la 114 ex-TULE et Est-Ouest en couleur verte, la motrice type A des REMSE en version 1905, la voiture-échelle chevaline.

A elles seules, ces voitures méritent le déplacement, tant les rénovations sont remarquables.

H.A.

LES NOUVELLES AUTOMOTRICES MAROCAINES " MADE IN BELGIUM "

En mars 1984, SM le Roi Hassan II du Maroc inaugurerà la ligne ferroviaire la plus rapide d'Afrique : Casablanca - Rabat.

Elle sera exploitée au moyen de huit automotrices électriques triples construites et livrées entretemps par la Belgique, et dérivées du modèle de l'AM 80 de la SNCB, dont 70 unités lui ont été livrées à ce jour.

1. LA COMMANDE.

C'est en août 1981 que l'ONCF (Office National des Chemins de Fer marocains) fit un appel d'offres international pour la fourniture de 4 rames automotrices de 6 voitures, afin d'assurer une relation rapide et régulière "de haut de gamme" entre Rabat et Casablanca.

Des offres parvinrent de constructeurs hongrois, français, japonais et... belges. La traditionnelle association BN - ACEC avançait en effet un projet d'automotrice triple qui, accouplées par deux, offrait la composition exigée. Cette automotrice n'était en fait qu'une extrapolation de l'AM double 80 destinée à la SNCB, et dont le montage des premiers éléments avait alors débuté.

Par la suite, plusieurs missions de hauts fonctionnaires de l'ONCF effectuèrent de nombreux parcours d'accompagnement à bord des premières AM 80 sortant d'usine, ce qui leur permettait ainsi de se faire une opinion sur ce nouveau matériel.

L'association BN - ACEC ravit le marché le 9 juillet 1982, date à laquelle le contrat de commande de huit automotrices triples fut signé.

Plusieurs raisons quant à ce choix furent avancées, notamment le fait que seuls les Belges étayaient leur projet d'une réalisation concrète, puisque nos nouvelles automotrices préfiguraient assez bien les leurs en cas de commande, ce qui offrait l'énorme avantage de pouvoir juger "sur pièces" plutôt que "sur plans", ce qui n'était pas le cas des autres constructeurs en lice.

D'autre part, nous étions les seuls à présenter une automotrice équipée de hacheurs de courant par thyristors, technologie de pointe que nous maîtrisons maintenant très bien grâce à l'expérience acquise sur notre réseau (mais à quel prix...!)

Pour la petite histoire, la catastrophe d'Aalter - au cours de laquelle l'AM 311 fut gravement endommagée - se déroulait le 13 juillet, soit quatre jours à peine après la signature de la commande par les membres de la délégation marocaine !

C'est à leur demande expresse qu'ils furent conduits sur les lieux du drame, afin d'évaluer la résistance de leur... futur matériel en cas de collision : on dit qu'ils en revinrent très favorablement impressionnés, car si tout l'avant de la première voiture de l'automotrice de tête était démolé, pas une vitre par contre n'avait été brisée par le choc dans la partie restée intacte de cette même voiture, preuve -s'il en est- de la résistance du châssis... (ou des fenêtres... ?)

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES de l'AM MAROCAINE (voir schéma plus loin)

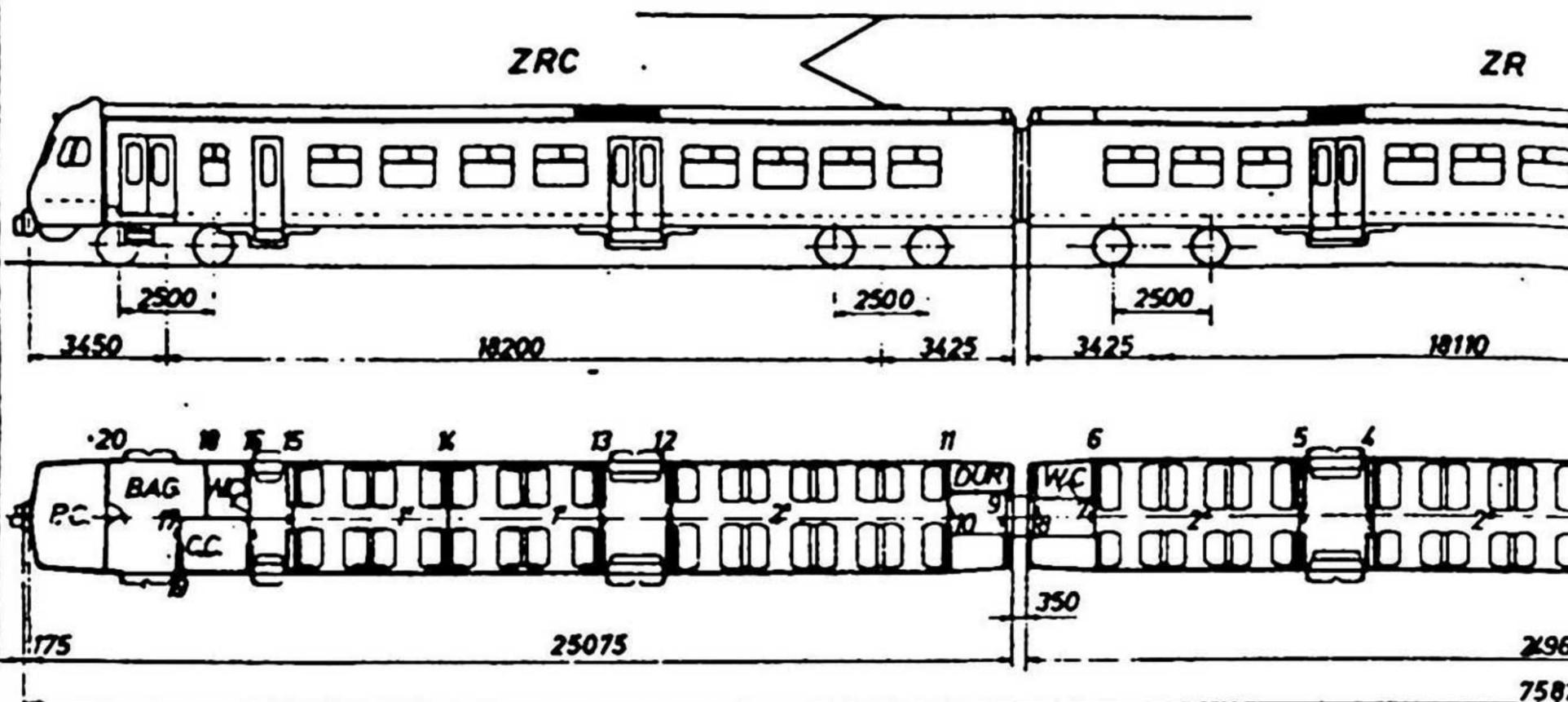
L'AM "MAROC" est constituée de 3 véhicules accouplés en permanence :

- 1 voiture motrice équipée de 4 moteurs de traction et d'une cabine de conduite;
- 1 voiture intermédiaire, non motorisée;
- 1 voiture de queue non motorisée, équipée d'une cabine de conduite, du pantographe, et de l'appareillage électrique.

Fonctionnement possible en unités multiples, avec maximum 4 automotrices accouplées.

Le lecteur comparera utilement les caractéristiques du schéma avec celles de l'AM 80 SNCB, publiées dans le Trans-Fer n° 20 de nov. 81 (page 19).

Automotrice



● essieu moteur

Généralités

Effectif	8
Type	triple
Ecartement	1 435 mm
Hauteur plancher	1 265 mm
Tare totale	145 t
Masse en charge	170 t
Tension d'alimentation	3 000 V DC
Vitesse maximale en service normal	160 km/h
Puissance - en régime continu	1 416 kw
- en " unihoraire	1 492 kw
Accélération maximale au démarrage	0,53 m/s ²
Décélération d'urgence	0,75 m/s ²

Partie mécanique

Constructeur

Constructions ferroviaires et Métalliques (BFM) - partie mécanique.

Licence Wegmann pour les bogies

Capacité

Places assises 32
debout 9

Bogies (2 bimoteurs + 4 porteurs)

WEGMANN à suspension pneumatique, à moteurs de traction et transmission élastique BBC à lamelles.
Diamètre des roues : 975 mm.

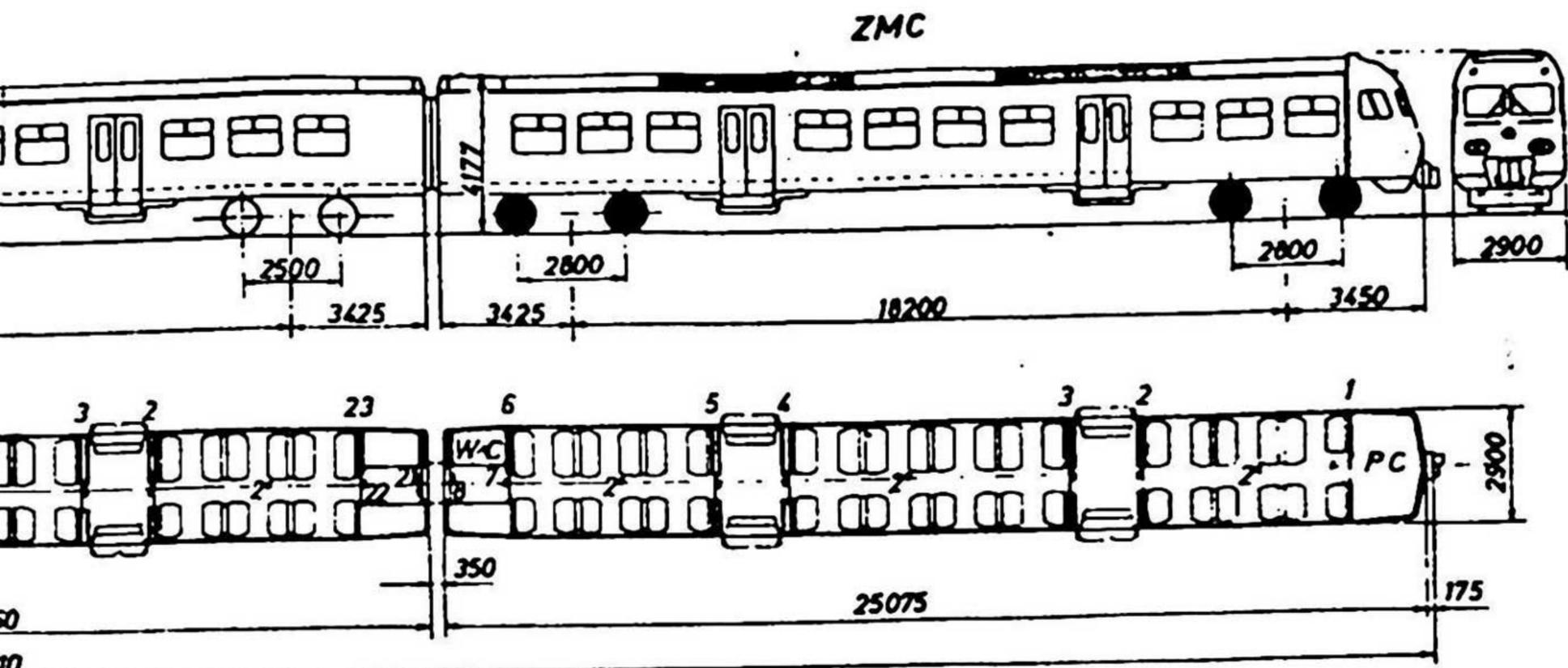
Freinage

Frein automatique à cde. électro-pneumatique et rhéostatique des moteurs de traction.
- 2 disques par essieu + 1 rabot nettoyeur par essieu

Chauffage et sécurité

Radiateurs électriques à air pulsé
Interphonie + lecteurs de cassettes
Attelage automatique intégral GF
Système ATS (Automatic Train Stop).

Marocaine



Partie électrique

Constructeur

Atelier de Constructions Electriques de Charleroi (ACEC)

Motorisation

. Moteurs de traction ACEC du type AE 231.15 autoventilés

Nombre 4

Puissance continue 354 kw

unihoraire 373 kw

. 2 hacheurs à thyristors alimentent chacun 2 moteurs couplés en permanence en série.

Auxiliaires

- 1 groupe moteur-compresseur

- 1 double groupe de moteurs-ventilateurs pour les hacheurs

- 1 convertisseur statique 3000 v/110 v pour alimentation de l'éclairage auxiliaires

- détection électronique des patinages et survitesses agissant sur les hacheurs.

) pour la partie

Del	Tot.
239	271
75	84

entièrement suspendus,

combiné à un frein

ar roue

3. PRINCIPALES DIFFERENCES D'AVEC LES AM SNCB.

En premier lieu, les automotrices MAROC ont une voiture intermédiaire supplémentaire non-motorisée, qui s'apparente assez fort aux voitures M4 de la SNCB, du point de vue aménagement intérieur.

Tout a même été prévu pour intercaler une voiture supplémentaire (les triples deviendraient quadruples !) dans l'avenir, si le trafic le justifiait.

Notons également le remplacement du frein à récupération par un frein rhéostatique, plus fiable car moins complexe (on sait que la SNCB éprouve de nettes difficultés avec le frein à récupération des AM 80).

D'autres modifications mineures sont également à mentionner, comme la présence de 2 phares supplémentaires à chaque extrémité.

Les inscriptions à l'intérieur de l'automotrice sont bilingues (français arabe), sauf les chiffres, exclusivement ... arabes (!).

La différence la plus spectaculaire (à part la 3e caisse) réside probablement dans la livrée totalement différente de nos AM 80 :

la caisse est peinte en jaune sable clair, tandis qu'un large bandeau de couleur rouge carmin souligne les baies vitrées sur toute la longueur de la rame, en formant une flèche à chaque extrémité.

Les faces d'extrémité sont uniformément jaunes, et soulignées par le sigle de l'ONCF, placé bien en évidence au milieu.

4. LA COLLABORATION SNCB - ONCF.

Outre les visites préliminaires au contrat de fonctionnaires de l'ONCF que nous avons déjà mentionnés, il faut souligner l'étroite collaboration entre les 2 administrations (SNCB et ONCF) qui s'est développée à l'occasion de ce marché.

La SNCB ne retirant aucun avantage direct de la conclusion de ce contrat, elle a été chargée par l'ONCF d'effectuer les réceptions provisoires des rames à leur sortie d'usine.

De plus, ces 2 administrations ont décidé d'acquérir ensemble un stock de pièces de rechange pour ces véhicules, abaissant le prix de revient par cette commande groupée.

Précisons enfin que des techniciens marocains collaborent déjà actuellement à l'entretien de nos AM 80 (notamment à Ostende), afin de se familiariser avec leur futur matériel et d'être pleinement opérationnels chez eux l'année prochaine.

5. LES ESSAIS A LA SORTIE D'USINE ET L'EXPEDITION.

Comme leurs consœurs SNCB, les AM MAROC subissent des parcours d'essais et de rodage, avant leur mise en service commercial.

Vu les circonstances, ces essais se déroulent en Belgique, sur le réseau SNCB.

Il s'agit d'abord d'un parcours Bruges - Ostende aller-retour, à 40 km/h, suivi d'un aller-retour vers Bruxelles, à 130 km/h.

Si ces tests donnent satisfaction, ils sont suivis le lendemain de 4 marches d'endurance entre Bruges et Bruxelles-Midi, dont une à 160 km/h entre Gand-St-Pierre et Aalter, afin de tester le comportement de l'engin à grande vitesse.

Après réglages éventuels par la BN, l'expédition par bateau a lieu à Zeebrugge, à destination de Casablanca.

première des 8 rames a accompli ses premiers tours de roues entre Bruges et Ostende lundi 14 novembre.

présentation officielle de l'engin aux Autorités Marocaines a eu lieu le vendredi 18, qu'elle rendit à Bruges et à Charleroi-Sud pour la circonstance.

Cette première rame est attendue à Casablanca vers le 15 décembre. Les dernières ont livrées vers la fin février 84.

Cette -modeste- commande est de nature à renouer avec les traditions de constructeur et de matériel ferroviaire qu'était autrefois la Belgique.

haitons donc bonne chance et longue vie à ces huit ambassadeurs de la technologie ferroviaire belge ...

Edmond Son 11/83.

Le trafic aux points frontières franco-belges.

ers la réouverture de la ligne La Panne-Dunkerque ?

conseil d'Administration de la S.N.C.B. a au cours de sa séance du octobre dernier marqué son accord pour la poursuite de l'étude de liaison ferrée La Panne-Dunkerque. Celle-ci établirait une relation directe Bruxelles-Gand-Deinze-Dixmude-Furnes-La Panne-Dunkerque et liaison directe entre le littoral belge et les plages françaises Nord via le tramway du Littoral à prolonger jusque la gare de La Panne où s'établirait la correspondance avec la "grande" ligne.

à cette occasion, il nous a paru intéressant de faire le point sur le trafic frontalier franco-belge qui depuis la seconde guerre mondiale subi de profondes modifications, confortées en outre par le développement de transport auto-routier à partir des années 50.

avant mai 40, toutes les lignes frontalières étaient parcourues par des trains de voyageurs. Ceux-ci restaient pour beaucoup de gens le principal moyen de déplacement. En outre de nombreuses usines métallurgiques et autres, et également des mines implantées le long de la frontière en territoire français requéraient la main d'oeuvre belge... Au Nord, Feignies, Louvroil, Sous le Bois, Haumont, Blanc-Misseron, Anzin et tout cela par le train. En outre les Compagnies, le Nord belge notamment, desservaient l'intégralité des lignes Charleroi-belge et Mons-Maubeuge. Il existait aussi des trains reliant Bruxelles à Valenciennes via Quiévrain Blanc-Misseron et la Compagnie Anzin exploitait la ligne de Péruwelz à Anzin.

Après la guerre et ses séquelles économiques modifièrent les habitudes des populations frontalières : fermeture des frontières jusqu'en 1945 puis restrictions à la libre circulation des biens et des personnes qui ne s'atténuèrent progressivement qu'avec l'entrée en vigueur du Marché Commun. Les populations concernées apprirent à vivre et à travailler "tra muros".

Aujourd'hui les trains de voyageurs ne circulent plus sur la ligne Anzin-Mont Saint Martin-Longwy mais le trafic "marchandises" par des trains complets y est encore florissant. La même remarque vaut pour la ligne Virton-Saint Mard-Lamorteau-Montmédy mais il est question de repartir pour transférer les trains de marchandises de cette ligne à Athus-Longwy. Affaire à suivre.

Sur la ligne Dinant-Givet en plus de un ou deux trains de marchandises journaliers aller et retour, la S.N.C.B. organise huit parcours aller et retour entre les deux villes. Un accord est intervenu entre les deux réseaux pour que, dans le cadre du plan de restructuration de la S.N.C.B., la S.N.C.F. assure la prolongation de quatre parcours : Mézières-Charleroi-Givet jusque Dinant. Les quatre parcours moins bien utilisés seront "autobusés" par la S.N.C.V..

Les points frontières Erquelines-Jeumont et Quévy-Feignies furent franchis matin et soir par des trains de main d'oeuvre jusque dans les années 60 (quatre parcours A.R. roulent encore à présent de Charleroi à Jeumont et retour). L'électrification des deux lignes et les différences de courant de traction limitèrent les trains aux gares frontières.

Seuls les "Internationaux" assurent le trafic "voyageurs". Mais les gares font face à un important trafic "marchandises" : 800 wagons en moyenne à Jeumont-Erquelines et 500 à Quévy-Feignies, par jour ouvrable.

Entre Quiévrain et Blanc-Misseron, les trains de voyageurs ont cessé de circuler au début des années 60. La S.N.C.F. a "autobusé" le service Blanc-Misseron Valenciennes et quatre "aller et retour" par la route circulent journalièrement entre Mons et Valenciennes. Les gares de Quiévrain et de Blanc-Misseron ont perdu récemment leur qualification de gare frontière puisque les trains de marchandises - environ 400 wagons /jour - circulent directement de Valenciennes à Saint-Ghislain où officient des services de douane. En 1985/86, la S.N.C.B. se propose d'électrifier le tronçon Saint-Ghislain-Quiévrain (10 km). La S.N.C.B. proposera sans doute à la S.N.C.F. d'électrifier le tronçon Quiévrain-Blanc-Misseron pour éviter les arrêts des trains à Quiévrain dans le sens France Belgique. Affaire à suivre.

Entre Tournai et Lille et entre Mouscron et Tourcoing les services "voyageurs" sont florissants. Des pourparlers sont en cours avec la S.N.C.F. pour l'électrification de Tournai-Lille, prolongement naturel de Bruxelles-Tournai où les travaux d'électrification sont en cours. Si le trafic "marchandises" sur cette ligne est peu important, celui de la ligne Mouscron-Tourcoing se monte à 500 wagons-jour malgré le report des activités de Tourcoing sur Lille-Délivrance.

Enfin, la ligne La Panne Dunkerque. En territoire belge, ce tronçon - à 8 km - a été mis en voie unique en 1958. Il en fut de même en territoire français. Aujourd'hui, il est exploité sous le régime "exploitation simplifiée" avec vitesse maximale de 40 km/h pour les trains de marchandises locaux. Il est interdit à toutes autres charges.

G.F.

Evolution du réseau de la SNCB

Lignes 132 Charleroi - Mariembourg ; 136 Y St-Lambert - Florennes et 138A Florennes - Merlemont

La restructuration du service des marchandises de la zone de Walcourt, annoncée dans notre n° 28 (pages 42 & 43) est effective à la date du 2 janvier 1984.

- * la desserte de la gare de Jamioulx est supprimée
- * la desserte marchandises de la section Y St-Lambert - Florennes - Merlemont est définitivement supprimée. En fait, le dernier train commercial qui ait circulé sur cette ligne fut l'autorail spécial affrété par notre Association pour permettre aux membres une dernière visite d'adieu. Sur le parcours, et particulièrement à Florennes (Central), plusieurs riverains émus sont venus saluer le train une dernière fois. Une équipe de la RTB F a filmé le convoi en vue d'un reportage passé le jour même dans l'émission

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 2 décembre 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Dans le cadre du programme d'amélioration de l'infrastructure routière à proximité des gares ferroviaires, afin de faciliter le transport combiné en voiture ou en autobus et en train, il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, l'aménagement d'une gare d'autobus et d'aires de parcage à Couvin, à Wavre et à Ath. Il a marqué son accord aussi pour plusieurs autres travaux, notamment : le renouvellement des tabliers du pont situé au km 90.820 de la ligne Liège - Bruxelles, sur le territoire des communes de Grâce-Hollogne et d'Awans; la construction d'un passage supérieur au km 55.640 de la ligne Ottignies - Charleroi, franchissant la route Heppignies - Wange- nies, en remplacement de deux ouvrages d'art voisins, à supprimer; le rehaussement de deux pont-rails aux km 14.400 et 14.506 ainsi que d'une passerelle au km 57.897 de la même ligne; l'établissement d'une signalisation automatique à quatre passages à niveau situés sur la ligne Couvin - Mariembourg; la construction d'une fosse de visite du matériel pour voyageurs en gare de Forest Midi; l'érection de trois abris-parapluie dans la gare de De Pinte sur la ligne Gand - Courtrai; le renouvellement du châssis métallique de l'arc vitré et des éléments en pierre naturelle de la façade principale du bâtiment des voyageurs de la gare d'Ostende; la construction d'un bâtiment de service pour la desserte du faisceau d'arrière-quai de la gare de formation d'Anvers Nord; le montage de disjoncteurs ultra-rapides dans des sous-stations de traction et des postes de sectionnement de courant situés sur les groupes d'Anvers, de Gand et de Hasselt; l'établissement de câbles téléphoniques entre la gare d'Anvers Nord et la darse Delwaide du port ainsi qu'entre les bâtiments des voyageurs de Dperlijk et d'Audenarde.

Il a marqué, en outre, son accord sur des mesures tarifaires pour le transport des voyageurs en relation avec les mesures analogues envisagées par la S.N.C.V.

Modifications à l'inventaire des lignes SNCB

A la date du 26.09.1983, les lignes 131 Frasnes-lez-Gosselies - Pleurus et 256 Ransart - Masses-Diarbois sont hors service.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 20 décembre 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a examiné les mesures d'application de la réorganisation du service des voyageurs qu'il avait approuvées dans ses grandes lignes en mai et qui entre en vigueur le 3 juin 1984. Il a pris acte des éléments de base suivants :

- l'organisation des trains intervilles et interrégionaux de même que des trains omnibus cadencés sur les lignes à trafic dense où ce régime n'existe pas, en ce moment, a pour objectif de réduire la durée des voyages;
- en cas de suppression de points d'arrêt à faible fréquentation et du service ferroviaire sur des lignes à trafic moins dense, des services d'autobus de substitution devant assurer la desserte dans des conditions comparables ou meilleures qu'auparavant;
- une attention toute particulière sera apportée aux lignes rurales et au transport des navetteurs qui disposeront, dans l'ensemble, de moyens de transports publics valables et lors de l'instauration du service nouveau, des rames seront tenues en réserve dans les noeuds les plus importants afin de pouvoir faire face à toute affluence imprévue;
- une large campagne d'information sera organisée afin que tous les voyageurs disposent à temps des nouveaux horaires de leur région.

Le Comité Permanent a reçu pour mission d'examiner avec la Direction avant le 31 décembre 1983 la version définitive des horaires de juin 1984.

Le Conseil a pris note que les mesures de réorganisation qu'il avait approuvées en février et en juin de cette année pour 12 centres routiers donneront lieu à une économie annuelle de quelque 172 millions. Il a décidé, avec le même objectif, le transfert des activités des centres routiers de Gembloux, de Huy et d'Anvers Kiel respectivement à ceux d'Ottignies, de Liège et d'Anvers Bassins et Entrepôt, et la répartition des activités du centre de Marloie entre ceux de Namur, de Liège et de Libramont.

Le Conseil a approuvé ensuite, sous réserve de la ratification ministérielle, l'aménagement d'une gare d'autobus et d'une aire de parcage à côté du bâtiment de la gare de Péruwelz; des travaux de réfection de quatre passages supérieurs situés sur la ligne Dinant - Bertrix, à Beauraing; l'établissement d'un pont-tube à Hal sur la ligne vers Blandain, en vue de la suppression du passage à niveau n° 9; l'équipement d'un poste de transformation haute tension à Bruxelles Midi; la construction de la superstructure d'un pont sur la ligne Bruxelles - Courtrai franchissant l'Escaut à Audenarde (Ename); l'établissement d'un poste de sectionnement à Zedelgem dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruges - Courtrai; le renouvellement des installations d'éclairage extérieur dans la gare de Courtrai et ses dépendances.

CANDIDE AU PALAIS.

Or donc, par cette journée de novembre, ayant appris par ouï-dire que des travaux de terrassement importants se déroulaient en un endroit dénommé "gare du Palais", où passe le cheval de fer, ce en vue de l'agrandissement des lieux à l'occasion de la renaissance du rail en juin 84, je m'en fus à la recherche du susdit embarcadère, peu éloigné apparemment, du centre de la Cité.

Je traversai tant bien que mal ce qui reste de notre place Saint-Lambert après avoir interrogé des badauds sur la direction à prendre, car nulle pancarte ne désignait ces lieux. Finalement une bonne dame m'indiqua qu'en effet, il y avait par là, quelque part, un arrêt des trains. Après avoir salué au passage la mémoire de nos Princes-Evêques, et risqué ma vie entre les mastodontes de la STIL et de la SNCV qui tournent en rond sur la place, je cherchai en vain quelque autre indication.

Un ouvrier occupé à tresser des tiges de fer me dirigea vers une sorte de passerelle qui devait me conduire vers un auvent où aboutissaient un escalier mécanique et une volée de marches entourés de parois de marbre immaculé.

Arrivé dans les entrailles de la gare, je fus ébloui par une averse de lumière tombant du plafond. Un vaste péristyle pouvant contenir des centaines de personnes, des sièges confortables, un limonadier, un office pour l'achat des billets et des lieux d'aisance flambant neufs attendent le visiteur. Au fond, un grand tableau qui, à l'instant où je l'aperçus, se mit - comment dirais-je? - à vivre! Sur plusieurs lignes, des destinations disparaissaient et apparaissaient, lettre par lettre, je l'affirme, à une vitesse inouïe.

Un luxe digne d'une ville telle que Liège, contrastant avec l'aspect délabré des espaces que je venais de parcourir.

Un brave homme, me voyant interloqué, vint à mon secours : êtes-vous perdu me demanda-t-il ?

Perdu, dis-je, pas au sens du mot, car je crois être arrivé là où je désirais aller, mais je cherche en vain un convoi, et si j'en juge d'après la grande pancarte, il doit en passer plusieurs par ici. Mon bon seigneur, rétorqua l'homme, les trains, comme nous les appelons, passent par dessus nos têtes! Vous êtes ici dans la salle d'accueil des voyageurs qui sera bientôt reliée à l'Opéra par une galerie couverte aboutissant à la Haute Sauvenière ; mais suivez-moi plutôt.

Nous escaladâmes sans fatigue la dénivellation entre cette salle et l'un des trottoirs longeant les rails, à l'abri d'une pluie fine, sous des auvents élégants.

Ici aussi, comme sur la place Saint-Lambert, on semble raffoler des terrassements, dis-je.

Ce n'est que provisoire, répondit mon mentor. Tout doit être terminé et fin prêt pour juin de l'année à venir, en vue du grand chambardement.

Je ne relevai pas le mot, attendant d'amples commentaires.

En fait, continua-t-il, on aménage ici deux rangées de voies dans ce que sens : vers Liège Guillemins et vers le faubourg de Herstal, qui se trouvent chacun au-delà des souterrains que vous voyez de part et d'autre.

Je vis en effet les rails se rejoindre et s'engouffrer vers les entrailles de Pierreuse et de St-Martin.

Une chose, toutefois me turlupinaît et je ne pus m'empêcher de poursuivre : Pourquoi tant de rails et de trottoirs? Les trains, comme vous dites, vont-ils ici se dépasser, en quelque sorte jouer à cache-cache? Seront-ils tellement nombreux qu'il fallut ainsi agrandir les lieux?

Il est vrai que je vois là-bas, côté Herstal, des rails enchevêtrés qui semblent permettre le passage d'une voie sur l'autre.

C'est pour permettre aux trains de circuler sur la voie contraire entre ici et Herstal, reprit mon bonhomme, au cas où un quidam distrait venait d'aventure à se faire écrabouiller sur l'autre voie. Je m'apprêtais à dresser un croquis de ce point singulier puis je me ravisai : et si nous allions d'abord voir ce qui se passe de l'autre côté de cet embarcadère, dis-je?

Toujours aussi aimable, mon compagnon m'entraîna vers une sorte de galerie soutenue par plusieurs piliers. Le long du trottoir, je constatai la présence d'une grande boîte suspendue à l'auvent : un convoi venant de prendre son élan, les lettres contenues dans la boîte se mirent à danser et à composer de nouvelles indications. En fait, je comptai quatre boîtes, sans doute une par voie.

Arrivé au bout du quai inachevé, mon hôte me prit par la main et avec précautions, nous pénétrâmes dans la vaste galerie où la lumière faisait quelque peu par des ajours des parois. Quelques vitraux et nous nous fussions crus dans une église.

Je cherchai en vain un enchevêtrement de rails semblable à celui que j'avais vu de l'autre côté de la gare : rien!

Je ne pus m'empêcher de faire la réflexion : Et si un quidam venait à se faire écraser de ce côté-ci, dis-je? Et si, par hasard, l'on voulait faire en sorte que certains convois arrivent ici et rebroussent vers le quartier des Guillemins enchéris-je?

Commencant à saisir la technique du chemin de fer, cette lacune, ou, si vous voulez, cet oubli m'apparut comme une incohérence et une aberration dont je fis part à mon guide : il semblait embarrassé, et en fait, il ne put me fournir d'explication plausible. Revenons vers la gare, dit-il, d'un air gêné, me tournant le dos. "Ah! si on avait au moins placé une liaison entre les voies a et b", l'entendai-je grommeler in petto.

Liaison, voie a, voie b, ces termes savants me laissèrent pantois, mais je supposai qu'il sous-entendait que quelques bouts de rails manquaient pour que les trains pussent repasser d'une voie vers l'autre, afin d'assurer des parcours fréquents entre la gare des Guillemins, lieu commun à de nombreuses lignes sillonnant le pays et la gare du Palais. Gare, je m'en souvenais, qui avait été inaugurée par un Gouverneur qui, de bonne foi, avait déclaré urbi et orbi qu'elle se dénommerait dorénavant Liège-Central.

Ce haut personnage avait pourtant bien raison : cette halte ne se trouve-t-elle pas à un jet de pierre de la Maison de Ville, du Théâtre Royal et des commerces divers?

Alors que des Guillemins, il faut avoir recours à l'omnibus ou à la voiture de place pour rejoindre le cœur de la cité.

Je m'étonnai également de ne pas voir apparaître sur l'écritoire magique de la halle d'accueil le nom d'une ville étrangère.

Je vis que mon mentor n'était plus guère disposé à éclairer ma lanterne. Il consentit néanmoins à m'expliquer que la majorité des convois traversant nos frontières suivaient des itinéraires évitant le centre de la ville.

Je vous l'accorde, dis-je, mais des amis m'ont affirmé, il y a peu, s'être embarqués vers Paris dans un train qui prenait son départ de Liège vers sept heures du matin. Vous voudrez bien admettre que ce convoi-là pourrait au moins, à une heure aussi matinale, partir du centre de notre ville. J'eus alors l'impression désagréable que l'on

ait dépensé bien des millions de francs pour en arriver à de si maigres résultats.

Je ne manquai pas d'en faire part à mon interlocuteur. Celui-ci argua une course urgente à faire pour me planter là, formulant le vœu que je trouverais facilement le chemin de la sortie.

Les dessins cabalistiques, invention bien pratique pour les illettrés, les individus qui ne lisent pas notre langue me facilitèrent mes recherches.

Arrivé en surface, je repérai la place Saint-Lambert en m'orientant vers les chantiers jouxtant le Palais provincial. Fort heureusement il ne faisait pas nuit car aucune pancarte n'indiquait clairement la route à suivre.

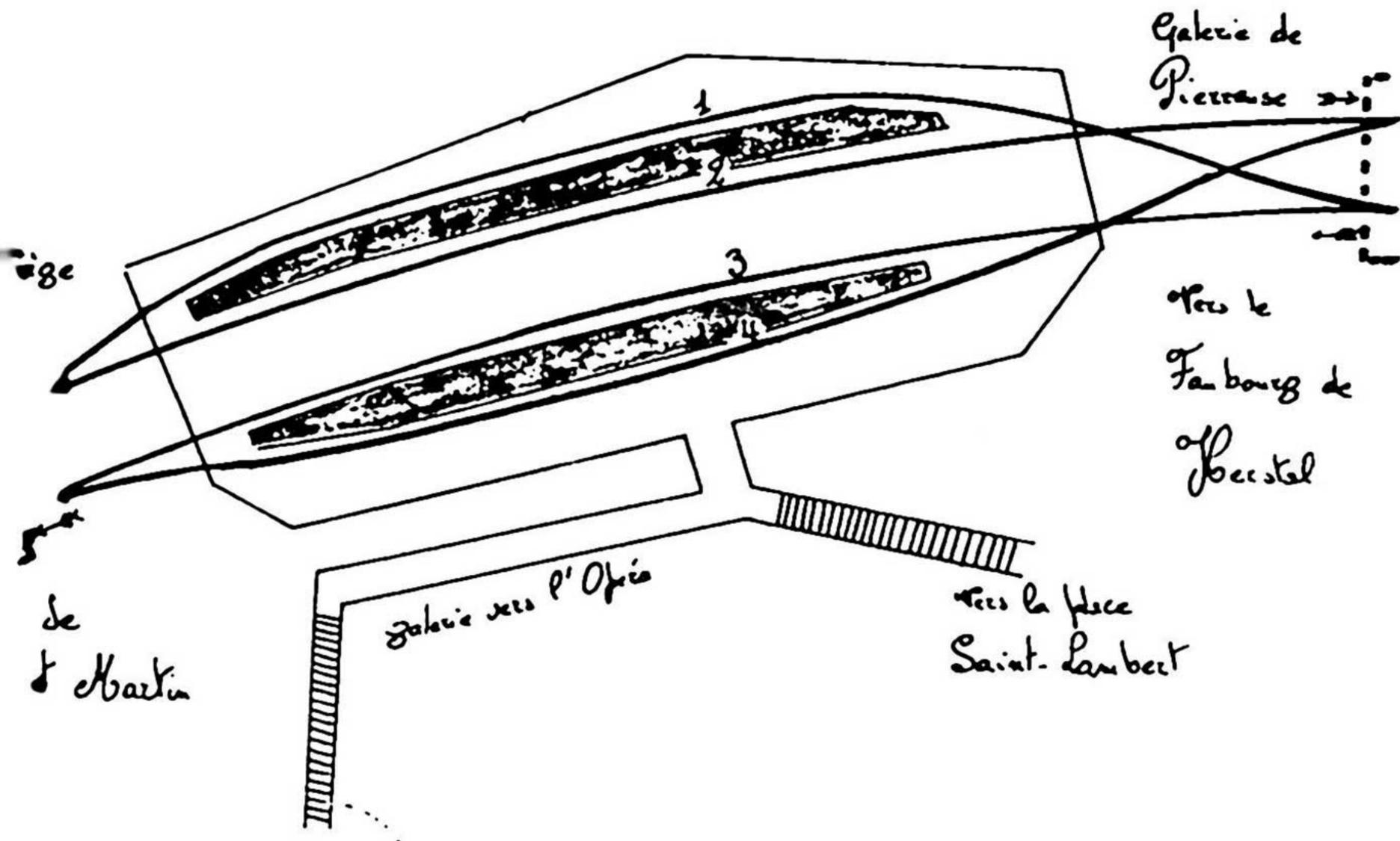
Celle doit être alors l'impression de l'étranger à la ville débouchant de la sortie sur le trottoir, et à fortiori en pleine nuit! J'eus une pensée émue pour les automobilistes à l'intention desquels ces panneaux grands comme des poternes et éclairés à giorno toute la nuit ont été plantés tout le long de nos chaussées rapides. Je fus surpris le point d'en vouloir à ceux qui avaient installé ces gigantesques lanternes, pensant qu'ils avaient fait preuve de favoritisme en favorisant ainsi une seule classe de citoyens. Puis je me ravisai : les fonctionnaires de l'Etat ne toléreraient pas de telles incartades.

En ayant donné sa situation plus que discrète, noyée et camouflée derrière le grand bouleversement de la place Saint-Lambert, la gare du Palais a simplement échappé à leur sollicitude : ils l'ont tout bonnement oubliée !

Malgré, et persuadé qu'un responsable finirait bien un jour par remédier à toutes ces lacunes, je repris le chemin de mon domicile, content, si l'on peut dire, de ma journée, pour y esquisser le croquis que je vous livre ci-dessous.

B.J.

Plan de Liège Palais, alias Liège Central.



La gare de Liège-Palais et les horaires au 03-06-84.

Les observations que nous livre Candide reflètent malheureusement une réalité : une erreur monumentale assortie d'un gaspillage inadmissible de fonds dans l'aménagement des 4 voies de Liège-Palais.

Il est évident que sur le plan de l'exploitation, cette réalisation ne peut atteindre son but optimal et l'on sera bien obligé de se retourner vers des solutions boiteuses.

Est-il imaginable que l'on ait construit les nouvelles installations en les concevant à l'envers ?

En effet, alors que la majorité du trafic est canalisée vers Liège où convergent les L36, 40, 43 et 125 qui logiquement doivent s'engouffrer dans les tunnels de Saint-Gilles et de Saint-Martin vers la gare centrale de Liège (Liège-Palais), aucune disposition technique de signalisation ou de voies n'a été prévue pour permettre aux automotrices ou aux rames réversibles de refouler vers les Gillemins. Les voies 1 & 4 feront donc office de figuration.

Tous les trains qui arriveront à Liège-Palais, en provenance des Gillemins devront, par la force des choses, continuer au moins jusqu'à Herstal pour y rebrousser et parcourir ainsi une partie de la ligne moins utilisée par la clientèle.

Que de kilomètres à vide ainsi gaspillés. Si nos renseignements s'avèrent exacts, une solution de facilité, au désavantage du voyageur serait appliquée afin d'éviter les frais de marche à vide ; les trains omnibus des lignes 43 et 125 seraient limités à Liège, obligeant ainsi la clientèle soit à changer de train si une correspondance existe, soit à se rabattre sur un moyen de transport concurrent l'autobus.

A l'origine, le plan de restructuration entériné par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. prévoyait la pénétration dans les tunnels de cinq parcours à l'heure, avec une moyenne de plus ou moins 12 minutes entre chaque départ :

Schéma initial au 3-6-84

	L34	ICJ	IRm	L36	L43
Liers	(*)	'28	'35	-	'56
Milmort	-	-	'38	-	-
Herstal	'26	'36	'44	'53	'04
Liège Pal.	'31	'41	'49	'58	'09
Liège Jonf.	'34	'44	'52	'01	'12
Liège Gns.o	'37	'47	'55	'04	'15
	-	'49	'07	'06	'17

(*):de Hasselt - a : supprimé les samedis & dimanches 1 heure sur 2.

Schéma choisi au 3-6-84

	L34	ICJa	IRm	L36a
Liers	(*)	-	'41	-
Milmort	-	-	'44	-
Herstal	'26	'36	'50	-
Liège Pal.	'31	'41	'55	'00
Liège Jonf.	'34	'44	'58	'03
Liège Gns.o	'37	'47	'01	'06
	-	'49	'07	'08

Schéma initial au 3-6-84

	L34	L43	IRm	L36	ICJ
Liège Gns.o	-	'25	'35	'36	'53
	'05	'27	'47	'38	'55
Liège Jonf.	'09	'31	'51	'42	'59
Liège Pal.	'12	'34	'54	'45	'02
Herstal	'16	'38	'58	'49	'06
Milmort	(*)	-	'04	-	-
Liers o	-	'46	'07	-	'14

(*):vers Hasselt - a:supprimé les samedis & dimanche 1 heure sur 2

Schéma choisi au 3-6-84

	L34	L36a	IRm	ICJa
Liège Gns.o	-	'34	'35	'53
	'05	'36	'41	'55
Liège Jonf.	'09	'40	'45	'59
Liège Pal.	'12	'42	'48	'02
Herstal	'16	-	'52	'06
Milmort	(*)	-	'58	-
Liers o	-	-	'01	-

Ajoutons toutefois, pour respecter la vérité, qu'aux heures de pointe, les trains de "navetteurs" pénétreront dans les tunnels jusqu'à Herstal, pour "étoffer" quelque peu la desserte de la ville (du lundi au vendredi) :

sens Liège-Herstal :

	3640J	3441G	3430S	3442G	3431S	3498W	3641J	4421S	4440J
Liège Gns.o	5.40	6.32	7.17	7.40	8.07	8.07	8.11	17.08	17.46
	5.41	6.36	7.24	7.47	8.09	8.12	8.16	17.10	17.49
Liège Jonf.	5.45	6.40	7.28	7.51	8.13	8.16	8.19	17.14	17.53
Liège Pal.	5.48	6.43	7.31	7.54	8.16	8.19	8.23	17.17	17.56
Herstal	5.52	6.47	7.35	7.58	8.20	8.23	8.27	17.22	18.00
Milmort	-	-	-	-	-	-	-	17.28	-
Liers o	-	-	-	-	-	-	-	17.32	-

sens Herstal-Liège :

	3440J	3421S	3443R _{ms}	4640J	4430S	4498W	4441G	4641J	4431S	4442G
Liers	-	6.56	-	-	-	-	-	-	-	-
Milmort	-	7.00	-	-	-	-	-	-	-	-
Herstal	6.32	7.06	12.31	15.12	16.09	16.16	16.30	17.03	-	18.17
Liège pal.	6.37	7.11	12.36	15.17	16.14	16.24	16.35	17.08	-	18.22
Liège Jonf.	6.40	7.14	12.39	15.20	16.17	16.24	16.38	17.11	-	18.25
Liège Gns.o	6.43	7.17	12.42	15.23	16.20	16.27	16.41	17.14	-	18.28
	6.47	7.24		15.25	16.25	16.30	16.48	17.17	-	18.30

nb: la lettre ajoutée derrière le numéro du train indique l'origine ou la destination : G=Gouvy, J=Jemelle, R=Rivage, S=Statte, W=Welkenraedt.
ms=mercredi scolaire seulement.

En résumé, on peut affirmer que la desserte de la "jonction" de Liège sera bien assurée aux heures de pointe et pourrait être améliorée aux heures creuses, puisqu'on constate un hiatus de 31 minutes entre l'heure '05 et '36 dans le sens Liège - Liers et de même dans l'autre sens entre l'heure '00 et '31.

Ainsi apparaît l'inconvénient de l'absence d'une liaison en gare de Liège-Palais côté Guillemins.

Pouvons nous suggérer qu'une bonne publicité soit faite pour mettre en exergue la régularité de la desserte par rapport au service actuel, dépourvu de cadence et parsemé de pièges pour l'utilisateur, notamment l'absence d'arrêts de certains trains à Liège-Jonfosse.

Répetons-le, la clientèle des navetteurs n'aura pas à se plaindre: du lundi au vendredi, il y aura donc vers Liège-Palais, une suite impressionnante de départs lors du rush matinal: 6h05, 6h36, 6h41, 6h56, 7h05, 7h24, 7h35, 7h41, 7h47, 7h55, 8h05, 8h09, 8h12, 8h16, 8h36, 8h41, 8h55.....

Le soir, dans l'autre sens, Liège-Palais à: 15h55, 16h00, 16h14, 16h21, 16h31, 16h35, 16h55, 17h00, 17h08, 17h16, 17h31, 17h55, 18h00, 18h22, 18h31....ceci sous réserve de modifications mineures ultérieures.

Deux remarques toutefois s'imposent et méritent une réponse logique:

- 1) Par manque d'installations adéquates, les trains omnibus de la L 36 officiellement limités à Liège-Palais (arrivée à l'heure '42 et départ à l'heure ronde) continueront à VIDE vers Herstal! Cette dernière partie du parcours s'effectuant sans arrêts entre Lg-Palais et Herstal, donc sans dépense d'énergie supplémentaire, il est incompréhensible que les voyageurs ne puissent profiter de cette relation, ce qui donnerait toute son utilité à l'axe urbain Nord - Sud.

- 2) De même, les trains de navetteurs dont le point de départ ou le terminus est Herstal, circuleront effectivement à vide jusqu'à Liers. Ici aussi, aucune dépense d'énergie supplémentaire, que ces trains circulent à charge ou à vide, puisqu'il n'y a pas d'arrêt prévu entre Herstal et Liers.

Cette façon peu agréable et illogique de traiter le voyageur en l'obligeant à quitter le train qui poursuivra son voyage à vide jusque la gare suivante (qui est peut-être la destination réelle du voyageur) et en le forçant à attendre une correspondance ou à prendre un bus, ne l'incitera pas, lui ou un voyageur potentiel, à rejoindre le Rail.

Enfin, les samedis et dimanches, la patience sera de rigueur car deux des quatre parcours circulant dans la "jonction" seront supprimés une heure sur deux et aucun train de navetteur ne sera mis en marche.

A moins qu'une liaison voie A - voie B ne soit installée d'urgence côté Lg Guillemins, permettant aux trains arrivés sur les v les 1 ou 2 de rejoindre la voie B vers les Guillemins, la gare du Palais constituera un "flop" dont le Rail n'aura pas à s'enorgueillir.

C'est ce qui explique l'hiatus de 31 minutes, entre l'heure '05 et l'heure '36, temps qui aurait dû être réservé à l'omnibus de la L 43, limité à Lg-Guillemins par la force des choses: la locomotive étant dans l'impossibilité d'évoluer autour de la rame à Lg-Palais.

Dans le cas contraire, ce n'est demain que Monsieur Mottard, gouverneur de la province de Liège, celui-là même, comme nous le disait Candide, qui avait inauguré l'électrification de la gare du Palais et mis tant d'espoir dans cette gare, aura la satisfaction de voir le chef-lieu de la province doté d'une gare "centrale" desservant efficacement le coeur de la cité et le reliant à l'étranger.

Sur ce plan, il est étonnant de constater que les trains 330/331 Liège - Paris et retour ne circulent pas au départ de Liège-Palais lors de l'instauration du nouveau plan en juin 1984.

Il est déplorable que les bévues de quelques uns atténuent les efforts considérables déployés depuis les directions jusqu'au plus humble cheminot ayant à coeur son métier et la réputation de l'outil qu'il sert.

Nous consacrerons d'autres articles sur le sujet des horaires au 3 juin 84 dans les prochains numéros de Trans-Fer. Il importe cependant d'insister sur le fait que l'aspect touristique de la province de Liège a été totalement négligé. Si les touristes résidant à la côte disposeront d'un dernier départ vers Liège, Mamur ou Luxembourg vers 21h00 à Oostende, ceux visitant les Fagnes ou la vallée de l'Amblève seront contraints par contre, de quitter Trois-Ponts à 19h45 s'ils veulent rentrer à Bruxelles ou Antwerpen. En ce qui concerne Eupen, nouvelle gare inaugurée le 3 juin, les samedis et dimanches le départ a lieu à.....18h55!

B.J.

REFLEXIONS AU SUJET DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

Ces derniers temps, le plan de restructuration des chemins de fer a fait l'objet de nombreuses informations et de débats dans la presse, tant écrite que parlée.

De même, maintes prises de position de la part de diverses organisations se sont fait jour.

Cette actualité m'a conduite à écrire ces quelques réflexions.

1. Concurrence routière déloyale.

La situation de la SNCB se dégrade au fil des ans.

Le trafic voyageurs et marchandises régresse dangereusement.

Si l'on se trouve actuellement face à une situation difficile, c'est entre autres dû à la conjonction de nombreuses causes : manque de prévisions, de cohésion entre les différents moyens de transport de ce pays et aussi des politiques de clocher forcément à courte vue.

Récemment, Monsieur DE CROO a regretté la création de zonings industriels et commercial loin du chemin de fer. Ces zones d'activités économiques sont en effet génératrices de transports de voyageurs et de marchandises. Le ministre le regrette donc!

Fort bien, mais n'est-ce pas au gouvernement d'aménager le territoire de façon à ce qu'il y ait équilibre général, moins de pertes de terres agricoles et accessibilité par tous afin de sauvegarder les règles de la concurrence. Il en est de même pour la répartition du budget.

On laisse faire ce qui est en faveur de la route et on freine pour le rail. Après, on s'étonnera que la route prend presque tout, y compris les déplacements domicile - travail.

Tout a été fait pour favoriser la route par la création à outrance d'autoroutes, de voies express, de voies rapides, autoroutes urbaines, rings, etc...

Parallèlement, les transports publics se dégradaient au point de vue urbain. Ceux-ci sont de plus en plus lents, freinés par la voiture, de plus en plus rares, irréguliers et chers. La continuité chemin de fer - transport urbain est devenue honéreuse et peu fiable.

Comme l'investissement du côté SNCB a toujours été de loin en retrait par rapport aux autres moyens de communication, l'amélioration de la

régularité s'en est ressentie. Les retards sont fréquents, la vitesse est faible alors que celle par la route augmentait dans de nombreux cas grâce aux investissements routiers.

De plus, les transporteurs routiers favorisés par le manque d'application de la législation existante, d'ailleurs insuffisante, d'une part, et par le laxisme des autorités en matière de circulation d'autre part, peuvent raffler de nombreux marchés au mépris des règles de concurrence loyale et de la sécurité.

En effet, ce laxisme permet aux poids lourds (camions et autocars) de rouler sur de plus ou moins longues distances à des vitesses argement supérieures à celles autorisées. Il s'ensuit pour les routiers un facteur négatif, à savoir les trop nombreux accidents de la route dans lesquels ils sont impliqués et des facteurs positifs tels que : rotation plus rapide du matériel, offre à la clientèle de temps de parcours de porte à porte beaucoup plus attrayante, diminution des frais (moindre consommation sur voie rapide que sur route ordinaire, moindre usure du matériel).

Les transporteurs routiers, cars et camions, ne participent pas en proportion au coût des infrastructures tant en construction qu'en entretien de ces dernières.

Il est aisé pour le "privé" de fixer un prix de transport qui soit moins élevé que le tarif public et d'enlever ainsi de nombreux marchés. Si l'on ajoute le lobby "route et voiture" qui est à la une de la vie commerciale et politique et ce, depuis de nombreuses années, le rail subit ainsi le contrecoup.

Bref, d'un côté on pousse à fond, de l'autre, on freine.

Venir dire que l'écart du trafic route - rail augmente en faveur du premier est dès lors facile.

2. Coût du transport pour le voyageur

Au sujet des prix voyageurs, on peut noter que de 1970 à 1983, le tarif normalisé 2ème classe a augmenté d'environ 300 % (13 KM = 17 FB en 1970 et 50 FB en 1983).

Ceci est un exemple concret.

Il est prouvé et logique qu'à chaque hausse de tarif il y ait perte de voyageurs.

Ceci est d'ailleurs repris dans le dernier rapport du conseil d'administration.

On oublie généralement que le prix du voyage par train pour 2 ou 3 personnes est multiplié alors que pour la voiture, il est divisé. Même en comptant la totalité des frais de voiture (achat, entretiens, assurances, taxes), la différence de prix s'est considérablement amoindrie surtout si l'on prend en compte le confort et le quasi porte à porte de l'automobile.

De nombreuses personnes préfèrent, par facilité, paresse même, utiliser la voiture plutôt que de marcher quelques minutes pour rejoindre la gare.

Prétendre également que le chemin de fer belge coûte moins cher à l'utilisateur qu'en Suisse, qu'en France, qu'en Grande-Bretagne par exemple, est peu crédible dans la mesure où les comparaisons ne tiennent pas compte du point de vue économique. Les monnaies, les systèmes économiques, les fiscalités et surtout le pouvoir d'achat varient sensiblement d'un pays à l'autre.

Ce qui importe au consommateur, c'est le coût réel par rapport aux autres moyens de transport ainsi que la balance avantage-inconvénient. Or, le train coûte cher et sa compétitivité est devenue discutable.

Il ne faut pas perdre de vue - ce que certains semblent oublier - que le train n'est pas un moyen de transport de luxe mais que dans la plupart des cas, c'est le transport individuel qui l'est. Ce qui importe, c'est de permettre une complémentarité voiture - train.

Rien ne s'arrangera au point de vue de l'augmentation de la clientèle voyageurs tant que les prix seront aussi chers par comparaison au transport individuel et les chemins de fer peu fiables dans le créneau régularité - ponctualité.

3. Image du rail

Nombreux sont aussi ceux qui n'ont jamais ou rarement pris le train. Ils en ont une image lointaine.

La SNCB devrait intensifier considérablement la publicité visuelle (montrer le "rail" d'aujourd'hui) et la publication d'informations diverses de persuasion.

Il est exact que cela devient très difficile du fait de la détérioration du service et du coût trop élevé pour celui qui ne bénéficie pas de réduction, à un titre ou à un autre.

4. Responsabilité des voyageurs face à la régularité des trains

Les utilisateurs du rail ont aussi des responsabilités quant à la régularité du trafic. Un exemple parmi d'autres : une rame de trois auto-motrices doubles se présente à quai. Les portes mises à la disposition des voyageurs sont au nombre de douze. Ne voit-on pas une majorité de personnes s'obstinant à monter par une, deux ou trois portes seulement avec pour conséquence, une durée de l'arrêt plus importante que prévue d'où, retard.

Multiplié par plusieurs arrêts, ce phénomène entraîne un décalage important entre l'horaire théorique et l'horaire réel; il en résulte une répercussion négative sur l'ensemble du trafic, surtout aux heures d'affluence.

5. Investissements tardifs et insuffisants

Pendant la période de fin 50 à nos jours, la règle fut : d'abord la route et puis le rail. Ensuite, la crise économique a surgi avec ses conséquences budgétaires et pour principe : achever ce qui avait été commencé et prévu et augmenter légèrement la part en investissements du transport public. Avec un tel raisonnement, les chemins de fer n'ont jamais eu l'occasion de combler un retard important malgré les améliorations apportées (électrifications et nouveaux engins).

Ces mesures de modernisation, tout en étant positives, viennent tardivement et de façon insuffisante.

Il est anormal, par exemple, que l'infrastructure de la ligne 161 Bruxelles-Namur soit toujours identique à ce qu'elle était en 1956 (deux voies électrifiées) alors que les populations desservies ont considérablement augmenté avec, comme conséquence, un potentiel de voyageurs à transporter en augmentation également.

Résultat : aux heures de pointe, les convois se suivent à distance de block. De ce fait, on observe une vitesse lente pour les directs et semi-directs (certains rapides roulent à 60 KM/H au lieu de 100 ou 120 KM/H), des garages d'omnibus pourtant remplis de monde, retards généralisés et ... fatalisme des utilisateurs.

Or, une troisième voie entre Groenendael et Genval améliorerait sensiblement la fluidité et la régularité du trafic.

Ici, l'adaptation ne se fait pas (décision prise en haut lieu), mais pour la route, il n'y a pas de problème, pas de déficit. Généralement, l'infrastructure précède ou suit rapidement le développement des zones urbaines ou industrielles. Bref, deux mesures.

Il est tout aussi anormal qu'à ce jour, il y ait encore tellement de lignes où la vitesse de référence est faible.

Exemples : Leuze - Renaix (ligne 86) : 70 KM/H
 Gouvy - Libramont (ligne 163) : 70 KM/H
 Bertrix - Virton (ligne 165) : 90 KM/H
 Braine-le-Comte - Gramont (ligne 123) : 90 KM/H

La vitesse est un facteur important pour maintenir la clientèle et ce n'est pas en supprimant des trains aux heures de pointe, pour permettre à d'autres convois d'aller plus vite, que la clientèle va se maintenir au contraire.

D'où l'importance d'adapter la voie au trafic réel et potentiel. Si rien ou peu se fait, le client se détourne du rail, sollicité par l'environnement actuel (prédominance de la route); des habitudes se prennent au détriment du rail.

6. Plan de restructuration

Au sujet du plan de restructuration, voici deux réflexions :

6.1 Autobus ou train

L'autorité de tutelle réagit comme si rien n'avait été fait jusqu'à présent alors que plusieurs plans ont été élaborés et exécutés dans les années 50 et 60.

Le réseau SNCB a déjà été élagué considérablement

et seules à présent ne subsistent que les lignes importantes ou justifiées du point de vue "service public".

Les lignes secondaires sont devenues rares. Depuis 1981, de très nombreux arrêts ont déjà été supprimés.

Remplacer une ligne de train par une ligne d'autobus est une aberration à plus d'un titre.

Partout, en effet, on s'efforce de séparer le trafic individuel

du trafic collectif. Or, le train est en site séparé. La régularité et la vitesse sont donc forcément plus élevées, et de loin, que l'autobus.

Exemple : L'autobus Rixensart - Bruxelles qui double la ligne 161 roule le matin à la vitesse maximale de 50 KM/H. La densité du trafic sur la route est telle qu'il ne peut aller plus vite.

Rien qu'à Boitsfort; des files de voitures forment bouchon. L'autobus est bloqué et perd de nombreuses minutes; ensuite, c'est au pas sur plusieurs kilomètres. Ne parlons plus d'horaire.

Si une personne doit se déplacer pour aller à la gare, elle devra aussi se déplacer pour gagner l'arrêt de l'autobus où bien souvent les aires de parking pour voitures ne sont pas prévues. Même chose pour les deux roues.

L'autobus par contre peut rabattre des voyageurs demeurant éloignés du chemin de fer vers la gare la plus proche.

Il est certain que du point de vue pratique, les correspondances sont toujours à éviter car génératrices de perte de temps et d'inconfort. Cela coûte également plus cher à l'utilisateur car il doit payer deux fois le prix fixe de base : une fois pour le trajet autobus et une deuxième pour le train.

L'autobus est un outil de complément et non de substitution. La perte de clientèle apparaît chaque fois qu'il y a remplacement de train par des autobus.

L'autobus ne peut rivaliser de vitesse avec le train, même si ce dernier est omnibus. Que dire dès que les circonstances atmosphériques deviennent mauvaises ?

Enfin, s'il est vrai que des arrêts de trains, gares ou haltes sont éloignés du centre qu'ils déservent, il peut y être remédié en implantant un quai avec abri qu plus près de la zone habitable de façon à réduire le temps de déplacement vers la gare.

Exemple positif : VILLERS LA VILLE

Exemple négatif : HAINE ST PIERRE - LA LOUVIERE SUD

Que dire des voyageurs qui, demeurant le long d'une voie ferrée, même près d'une gare, verront leur train filer sous leurs yeux sans marquer l'arrêt ?

Nombreuses seront les personnes qui seront amenées à changer leurs habitudes mais en se détournant dans la mesure du possible du rail. D'autres subiront la situation, contraints et forcés.

6.2 Approche fantaisiste du problème

Une des raisons qui ont amené l'autorité de tutelle à souhaiter "la suppression de nombreuses gares", (+/- 250) est qu'un arrêt de train coûte cher en énergie.

La belle affaire ! Qu'a-t-on pris en compte pour le calcul du prix de revient d'un diesel entre autres ? Une locomotive diesel type 60 !!

Pour le profane, rien de spécial mais ... en fait, il s'agit d'une machine qui a le prix de revient/km le plus élevé des engins diesel de route parce que notamment une révision générale s'impose après un parcours de 800.000 km. Des problèmes techniques spécifiques à ce type de machine alourdissent également son prix de revient.

Comble de l'absurde, on se base entre autres sur ce même type 60 pour déterminer le coût d'exploitation future. Pour apprécier, il faut savoir que ces engins sont retirés du service commercial dès cette année 83 et terminent leur carrière.

C'est comme si l'on s'était basé sur le prix de revient d'une machine à vapeur pour calculer le prix de revient de la période après vapeur ! C'eût été trop favorable au rail de choisir le type 62 qui lui est fiable du point de vue technique et à un prix de revient au kilomètre très faible. Ici, la révision générale ne s'impose que tous les 1.600.000 km.

De même, le rejet par la SNCB de "l'autorail" est étonnant quand on sait que c'est l'engin ferroviaire le plus économique et le mieux amène dans de nombreux cas à maintenir le rail en exploitation sur des lignes ou sections de lignes à faible trafic.

Pourquoi ce rejet ? Un hasard ?

Certainement pas, pas plus que tous les autres "hasards" vus plus haut. Bien entendu, avec de telles fantaisies, le prix de revient de plus ou moins 200 FB le kilomètre d'un train par rapport aux 50 FB le kilomètre d'un autobus est plus que douteux.

A cela s'ajoute le fait que la charge financière supportée par le chemin de fer est considérable, alourdissant indirectement le prix de revient du kilomètre.

Le rapport du conseil d'administration souligne les insuffisances de fonds propres à la SNCB, l'obligation d'emprunter avec les frais financiers qui en découlent.

7. Du côté de la direction

Il ne faut pas perdre de vue que le rôle du chemin de fer est de transporter voyageurs et marchandises dans les meilleures conditions de sécurité de régularité et de confort dans le cadre d'un service public.

Or, au fil du temps, les organes annexes au transport proprement dit ont pris une importante dimension.

On songe à la direction de nos chemins de fer gigantesque, pléthorique, qui engendre la lenteur, le blocage d'initiatives, l'éloignement de la réalité sur le terrain.

Si vraiment "certains" veulent diminuer le coût de nos transports ferroviaires et rationaliser l'entreprise du point de vue économique, ils devraient avant tout procéder à une analyse de l'utilité, de l'efficacité du travail, des tâches qui incombent à chacun au sein de l'administration toute entière en ne négligeant aucun échelon, surtout au niveau des directions. Il est absolument certain que des économies en personnel et en frais de fonctionnement pourraient être réalisées.

8. Du côté des cheminots

Quant aux cheminots, ils devraient veiller plus que jamais à défendre leur outil non seulement par un entretien impeccable de ce qui est vu par le public (propreté des gares, des voitures, des locomotives, automotrices, autorails) mais aussi en faisant preuve de courtoisie vis-à-vis de la clientèle, l'informer chaque fois qu'un incident se passe, mettre tout en oeuvre pour assurer la régularité des trains.

- Exemples :
- une porte automatique ne se fermant pas nécessite chaque fois une intervention du personnel d'accompagnement, ce qui fait perdre du temps.
 - une chaudière à vapeur déficiente en hiver occasionne une mauvaise impression des voyageurs qui ont froid.
 - souplesse de dispatching et non rigidité comme cela se passe trop souvent.

Tous les cheminots et, à défaut, le plus grand nombre d'entre eux, doivent être conscients que chacun doit faire un effort journalier pour assurer le service public le meilleur possible, sans découragement ni fatalisme.

Comme on l'a vu précédemment, une multitude de points défectueux peuvent engendrer, auprès des utilisateurs du rail, des inconvénients plus ou moins grands.

Suffisamment de critiques émanent de ceux qui n'apprécient pas le rail pour se permettre le luxe de leur apporter de l'eau à leur moulin. Si un train est en retard, tout doit être mis en oeuvre afin de regagner le temps perdu en respectant évidemment les règles de sécurité. Les réflexions du style "à quoi bon..." sont à proscrire.

Bien entendu tout travail de qualité nécessite la motivation du travailleur; il est primordial que la hiérarchie supérieure motive les gens. Ce n'est pas en ne motivant pas les personnes concernées, en menant une politique de non concertation, de mise devant le fait accompli, de démentèlement de leur outil de travail et la mise en question de ce même outil de travail qu'on y arrivera.

Malheureusement, c'est ce qui se pratique actuellement par pure volonté politique et, si concertation il y a, "on" n'en tient presque pas compte. Les avis des responsables qui opèrent sur le terrain (gares, ateliers, remises) sont trop souvent négligés. Or, c'est précisément la présence de chefs compétents et motivés, dotés de pouvoirs d'initiative, qui permettrait d'améliorer la vitalité, le dynamisme et le rendement de la société en tenant compte à la fois du commercial et du personnel.

9. En guise de conclusion : l'espoir ... peut-être !

La crise énergétique aurait pu donner aux transports publics et aux chemins de fer en particulier la possibilité de remonter le courant, de rattraper le retard vis-à-vis des autres modes de déplacement.

Après plusieurs années de "crise", c'est la SNCF qui est en crise et peut-être la plus grave à ce jour de son existence. Les responsabilités sont nombreuses et proviennent du Politique à la direction en passant par les syndicats. Certains profitent de cette situation de faiblesse pour fissurer un peu plus l'édifice devenu fragile.

Pourtant les solutions existent; quelques unes apparaissent à travers ces notes. Tout revient invariablement à de basses considérations politiciennes de la part de personnes faisant passer leurs intérêts avant ceux de la société.

Heureusement qu'il y a l'espoir, l'espoir de voir un jour utilisateurs et cheminots réagir ensemble afin de contrer le négatif.
Demain sera un autre jour.

DEFECHEREUX Claude

Membre Protecteur du GTF

Le 28 décembre 1983

Petite annonce

M. Claude DEFECHEREUX, avenue Winterberg 42 à 1330 RIXENSART vend les numéros reliés de la Vie du Rail suivants : 1960 (746 à 777), 1961 (778 à 827), 1962 (828 à 860), 1963 (878 à 911). (tél. 02/654.05.79).

NOUVELLES DE LA SNCV

Nouvelles du groupe du Hainaut

* SUPPRESSION DE LA LIGNE DE TRAM N° 91

Depuis le 1er janvier 1984 (plus exactement en fait depuis le 31 décembre 1983 dans l'après-midi), la ligne vicinale électrique n° 91 Anderlues - Thuin est remplacée par un service d'autobus incorporé dans un groupe de lignes 91 - 91 barré - 191.

Adieu à la ligne électrique 91 - Anderlues (Jonction) - Thuin

Les tramways ont donc circulé pour la dernière fois en service commercial sur ce tronçon le 31 décembre 1983.

Grâce à l'initiative du responsable du Groupe du Hainaut, l'exploitation ferrée a cessé vers 14 heures pour permettre l'organisation d'une petite manifestation.

Les derniers tramways SPECIAUX au départ de Thuin ont été dans l'ordre : S 9127 réservée aux "officiels" ; convoi ASVi 9888 + 2121 + A2354 ; S 9064 mise en marche pour le personnel.

L'ASvi continuera l'exploitation du tronçon Lobbes (Bonniers) - Thuin (ville basse) ; une convention liera cette association à la SNCV. La voie ferrées entre Anderlues (Jonction) et Lobbes (Bonnières) sera maintenue pendant une durée d'environ 4 ans, afin de permettre l'acheminement du matériel ASVi en attendant la construction d'un dépôt en gare SNCB de Thuin (Ouest) sur l'ancienne ligne Lobbes - Chimay (n°109). Cependant, la ligne aérienne du tronçon Anderlues - Lobbes sera transformée en feeder en raison du mauvais état des poteaux. Ainsi, l'alimentation électrique de l'exploitation ASVi sera tout de même assurée.

H.A.

* SUPPRESSION DE LA LIGNE DE TRAM N° 84

Depuis le 9 janvier 1984, le tram 84 (un seul service par jour) a été remplacé par l'autobus. Comme ce tram ne circulait qu'en période scolaire, le dernier 84 a en fait roulé le 23 décembre 1983. Cette disparition n'entraîne toutefois aucune suppression de voies.

Evolution du réseau vicinal hennuyer

Au 3 juin 1984, le tronçon Roux (Plomcot) - Marchienne de la ligne 80 sera désaffecté et les motrices de la ligne 80 seront détournées via Gosselies.

En raison de travaux routiers, il serait question de limiter la ligne 41 Charleroi - Trazegnies à Jumet (Gohyssart) en 1985.

* MATERIEL ROULANT1. arrivées

Les BN 6101, 6106 et 6125 sont arrivées en provenance d'Ostende. En principe, le Groupe du Hainaut ne devrait plus recevoir que deux motrices articulées, à savoir les 6107 et 6117, lorsqu'elles auront été réparées dans les ateliers de la BN. Il est en effet prévu que les cinq dernières motrices (6111, 6131, 6137, 6138 et 6149), ainsi que le prototype 6102, restent à Ostende pour y effectuer les services qui nécessitent du matériel bidirectionnel.

2. VT

- La motrice d'auscultation des lignes aériennes (livrée bleue) a effectivement reçu le matricule 9591. Elle a été réceptionnée par la SNCV le 16 décembre 1983.
- Les motrices VT 9032 et 9054 sont hors-service. En contrepartie, la 9083 a été transformée en motrice VT.
- La motrice de dépannage 9089, incendiée, a été mise hors-service. Elle est remplacée par la 9051.

3. mise hors-service et déclassements

- la 9080 a été transformée en wagon plat
- la 9130, incendiée, sera transformée en S J (future SJ 9187)

4. Sont actuellement hors-service par suite d'avaries graves ou d'accidents les motrices BN 6122 et 6152, ainsi que la SJ 9170.

CL 19/01/84

Numéros spéciaux et hors série de Trans-Fer

Plusieurs numéros spéciaux et hors abonnement sont prévus à brève échéance : ils seront bien entendu annoncés dès parution dans leur confrère périodique.

Afin de "faire de la place" dans notre entrepôt, nous nous permettons, à la demande de plusieurs membres, de dresser la liste des numéros hors série encore disponibles en quantité limitée. Si vous voulez compléter vos collections, il vous suffit de verser la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège. Indiquez bien en communication le numéro souhaité.

* Trans-Fer spécial n°1

Un ouvrage de 136 pages avec plus de 100 photos inédites. 8 articles au sommaire : la locomotive à vapeur et des possibilités inexploitées ; contribution à l'histoire de la Vennbahn; Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international ; une station centrale de chemin de fer en Avroy à Liège ; histoire de l'établissement de la première ligne de trolleybus de Liège ; le block 45 de Liège - Guillemins ; une ligne nouvelle à la SNCB : Ottignies-Louvain-la-Neuve ; les voitures internationales I6 de la SNCB.

RIX : 200 FB + 15 FB (envoi) = 215FB
+ 30 FB (envoi à l'étranger) = 230 FB

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

Une brochure de 50 pages et 10 illustrations consacrée à l'histoire des lignes Anvers-Louvain par Aarschot, Anvers-Boom, Anvers - St-Nicolas - Gand, Bruxelles - Termonde - Lokeren. Présentation des nouvelles automotrices série 03 (Break) de la SNCB.

RIX : 60 FB + 10FB (envoi) = 70 FB
+ 20FB (envoi à l'étranger) = 80 FB

* Trans-Fer hors série "Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe"

Une brochure de 60 pages avec 40 illustrations et photos, toutes inédites.

Histoire du célèbre canal de l'Ourthe. Histoire de la ligne de chemin de fer Liège - Rivage - Jemelle (avec une photo ancienne de toutes les stations de la ligne). Evocation du tram vicinal à vapeur et à voie normale Trooz - Sprimont - Poulseur. Note sur la Compagnie Internationale des Wagons - Lite et son fondateur Georges Nagelmackers originaire de la vallée.

RIX : 100 FB + 10FB (envoi) = 110 FB
+ 20 FB (envoi à l'étranger) = 120FB

* Trans-Fer hors série "Promenade ferroviaire en Hainaut"

Une brochure de 45 pages avec une dizaine d'illustrations Au sommaire, le chemin de fer à la conquête du Hainaut par P. Van Bellingen, la pénétration du chemin de fer dans la région du Centre par le même auteur, l'influence des Rotschild sur le chemin de fer en Borinage par G. Emet, note historique de la région du Centre, fiche technique de l'autorail SNCB série 46.

RIX : 70 FB + 10FB (envoi) = 80 FB
+ 20FB (envoi à l'étranger) = 90FB

Pour les commandes en provenance de l'étranger, voir 3e page couverture

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

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.

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 1984, 120FB pour le Benelux, 200 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.



A

LE G. T. F. EN SUISSE SUR LES RHÉTIQUES

Du mercredi 30 mai au dimanche 3 juin 84

Pour ce 5eme voyage à l'étranger, le G.T.F. projette de vous faire découvrir certaines réalisations des chemins de fer suisses parmi les plus belles et les plus audacieuses.

Programme

B.L.S. - Le chemin de fer Berne, Loetschberg Simplon (B.L.S.) constitue une ligne importante du réseau international des principales liaisons Nord-Sud. Des travaux importants sont actuellement effectués afin de mettre la ligne à double voie. Pour nous permettre de juger plus aisément de l'ampleur de ces travaux, nous emprunterons un train omnibus entre Spiez et Brig.

F.O. - (voie métrique avec certains tronçons à crémaillère). Ce voyage panoramique à travers les hautes Alpes au coeur de la Suisse sur la ligne du Furka Oberalp (F.O.) laisse une impression profonde au voyageur. En effet, cette ligne monte à l'assaut des cols et des montagnes pour relier entr'eux le Valais, le pays d'Uri et les Grisons.

En suivant le trajet du "Glacier Express" depuis Brig jusque Disentis nous pourrions admirer le Valais ensoleillé avec ses glaciers, franchir le tunnel de base de la Furka d'une longueur de 15 km, le plus long tunnel à voie métrique du monde. Après avoir dépassé Andermat (1.444 m) le paysage devient vite beaucoup plus sauvage, voire désolé, la ligne rencontre bientôt les neiges éternelles pour atteindre enfin son point culminant, le col d'Oberalp (2.033m). Nous longeons ensuite l'Oberalpe, aux sombres eaux glacées et nous voyons apparaître bientôt Disentis, fier village grison, à 1.130 m l'altitude. La gare constitue une tête de ligne pour le F.O. et le Rh.B.

Rh.B. - Avec son réseau à voie métrique, long de 391 km, le chemin de fer rhétique joue un rôle important dans l'économie du canton des Grisons. Le voyage en train constitue par lui-même une attraction touristique de premier ordre, tant par la beauté et la variété du paysage alpestre que par la hardiesse du tracé.

Le réseau comprend 118 tunnels et galeries d'une longueur totale de 39 km. ainsi que 498 ponts et viaducs totalisant 12 km. Parmi les principaux ouvrages d'art figurent notamment le viaduc de Wiesen (entre Filisur et Wiesen) haut de 88 m et long de 210 m, le pont de Solis (entre Solis et Tiefencastel) haut de 89 m et long de 164 m, le viaduc sur la Landwasser (entre Alvaneu et Filisur) haut de 65 m, long de 130 m et en courbe de 100 m de rayon, le viaduc de Langwies (entre Coire et Arosa) haut de 62 m et long de 287 m, le viaduc en spirale de Brusio, le tunnel de l'Albula, long de 6 km, la plus haute percée alpine (1823m d'altitude).

Malgré la topographie tourmentée, le chemin de fer rhétique n'est pas équipé de crémaillère. La ligne de la Bernina présente l'une des plus fortes déclivités d'Europe pour un chemin de fer à adhérence : elle est de 70 ‰ sur 27 km (44 ‰ de la distance totale de 61 km séparant St Moritz de Tirano.) D'autres tronçons accusent également de fortes rampes : Coire Arosa (60 ‰) Klosters - Davos 45 ‰ Filisur - Preda (36 ‰).

Supplément Trans-Fer 31

B

Nous aurons le plaisir de parcourir la totalité du réseau des Rh.B. à l'exclusion de la ligne de Bever à Scuol Tarasp.

Date du voyage : du mercredi 30 mai au soir, au dimanche 3 juin au soir.

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

Cat. A.	9.700 Frs	avec	trajet	fer,	2eme	cl.	s/base	chbre	triple	avec	salle	bain	wc
B.	9.880 Frs	"	"	"	"	"	"	"	double	"	douche	wc	
C.	10.560 Frs	"	"	"	"	"	"	"	single	"	"	"	
D.	10.230 Frs	"	"	"	"	"	"	"	"	sans	"	"	
E.	4.340 Frs	sans	"	"	"	"	"	"	triple	avec	salle	bain	wc
F.	4.520 Frs	"	"	"	"	"	"	"	doub	avec	douche	wc	
G.	5.200 Frs	"	"	"	"	"	"	"	single	"	"	"	
H.	4.870 Frs	"	"	"	"	"	"	"	"	sans	"	"	

Ce prix comprend :

- le logement en 1/2 pension
- les réservations dans les trains et la couchette pour le voyage aller.
- l'assurance "aléas de voyage", les frais du G.T.F. et la T.V.A.

Frais à charge des participants : les boissons et les repas de midi.

Il est à noter que :

- Ce prix est établi au départ de Namur. (Possibilité d'embarquer dans le train à Bruxelles et se munissant d'un billet régulier jusque Namur)
- Le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas, le montant intégral du voyage sera remboursé aux inscrits.
- Ce prix actuel est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours du change, d'augmentation des tarifs de chemins de fer ou d'autres circonstances imprévues.

Inscription :

LE PLUS VITE POSSIBLE (en raison des fêtes de l'Ascension, période touristique assez intense, il faut confirmer au plus tôt les réservations auprès de l'hôtelier) et AVANT LE 30 mars au moyen du bulletin d'inscription ci-joint. Passé cette date, et jusqu'au 15 avril, clôture des inscriptions, il y a lieu de prévoir un supplément de 200 Frs par personne.

Renseignements :

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

Acompte :

de 1.500 Frs par personne à verser au cpt n° 068 - 00883360 - 08 du G.T.F. asbl à Liège.

Solde :

à verser avant le 15 avril.



VOYAGE EN SUISSE
du mercredi 30 mai au dimanche 3 juin

bulletin de participation

A.S.B.L.

Ce bulletin de participation est à renvoyer à Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne à 6110 à Montigny-le-Tilleul.
Joindre 2 timbres à 12 Frs.

Je soussigné, Tél (....)

Rue n° Bte

A Localité

inscris au voyage en Suisse :

..... participant (s) cat	A à	9.700.-Frs
..... "	B	9.880.-Frs
..... "	C	10.560.-Frs
..... "	D	10.230.-Frs
..... "	E	4.340.-Frs
..... "	F	4.520.-Frs
..... "	G	5.200.-Frs
..... "	H	4.870.-Frs

total → =====

- Je verserai la somme correspondante, selon les modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068 00883360 08 du G.T.F. asbl à Liège.

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

- N.R. Je souhaite utiliser le train régulier Ostende, Bruxelles et la Suisse entre

(gare d'embarquement) et NAMUR
et demande que le G.T.F. me procure le billet pour ce parcours aller et retour.

Date et signature.

.....

VOIE ETROITE n°80 (84/1)

parution le 25 janvier 1984

Sommaire

Le traditionnel tour d'horizon des lignes touristiques françaises est particulièrement copieux, à l'issue d'une saison 1983 riche en créations et en promesses.

Voies de 60 militaires: Après la présentation du réseau stratégique de Toul (n°79), Voie Etroite poursuit son étude et offre des documents relatifs aux chemins de fer des Places d'Epinal et de Belfort.

Voie métrique: les impressions d'un voyageur sur le réseau Corse en 1967, à l'aube de sa modernisation, et quelques vues en couleurs d'époque. Ce numéro comporte en outre l'index des articles publiés en 1983.

Du Belge : présentation du réseau et du matériel du TTZ (Zolder)

Voie Etroite paraît tous les deux mois. Abonnement annuel (6 n°s): 120FF, étranger + 20FF. Ce numéro: 23FF, ou franco 25FF auprès de l'APPEVA, BP 106, F-80001 Amiens-Cédex.

ASBL FEBELRAIL vzw

fédération des associations belges d'amis du rail

federatie van belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden

Siège social : Rue de la Victoire, 145 Bte 9 1060 BRUXELLES
Maatschappelijke zetel : Overwinningsstraat, 145 bus 9 1060 BRUSSEL

1985 sera l'année jubilaire des Chemins de Fer en Belgique.

Nous cherchons des maquettes représentant fidèlement du matériel roulant ETAT BELGE, SNCB ou une des anciennes compagnies (telle que Nord Belge etc), à des échelles diverses plus grandes ou égales au 1/43,5 (écartement 0).

La SNCB a en effet contacté FEBELRAIL. Pour étoffer ses expositions prévues en 1985, elle fait appel aux modélistes et collectionneurs de matériel ferroviaire belge. Il s'agit de collationner dès à présent une liste des modèles correspondants aux conditions décrites ci-dessus et que les propriétaires seraient disposés à confier à la SNCB pour être montrés au public, soit à l'exposition qui aura lieu au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles, soit dans l'un des deux trains-expo qui visiteront de nombreuses gares belges de mai à septembre 1985.

Toutes précautions de sécurité seront prises par la SNCB qui assurera également le matériel confié.

Si vous connaissez personnellement dans votre association ou dans votre entourage un modéliste ou collectionneur possédant de tels modèles, faites-lui part le plus vite possible de cet appel ou renseignez-le nous.

Tous renseignements ou offres doivent nous parvenir

avec description sommaire c'est-à-dire type de véhicule, époque, échelle...