

# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°32 03/84

50 FB

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



## S O M M A I R E

Numéro 32

Mars 1984

Quand la SNCB fait du marketing	3
Application de l'esthétique industrielle à la SNCB	6
Numérotation des trains de marchandises	9
Réorganisation de la SNCB (suite)	11
Matériel moteur de la SNCB	13
Exploitation SNCB	19
La SNCB par ligne	22
La nouvelle cabine de Charleroi-Sud est opérationnelle	24
Divers	29
Activités de notre Association	38
<u>Encart</u> : prochain voyage du GTF asbl Le Luxembourg Belge - 31.03.84	

Le GTF asbl 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. Lemja, R. Marganne, E. Son, R. Thiry, M. et Ch. Van de Voorde.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Tirage : 1200 ex.

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

Adm. Resp. R. Marganne, rue Bois l'Evêque 27, Liège.  
Imprimé en Belgique.



Quand la SNCB fait du marketing

Au cours du mois de février, la direction E de la SNCB a réalisé une importante campagne d'information relative au plan de restructuration "voyageurs" et destinée au personnel des gares et des chefs-gardes. Cette campagne fait évidemment miroiter les avantages réels et espérés et passe sous silence (sans les nier) les inconvénients de ce plan dont nous allons rappeler les grands axes.

1. Les Trains IC : offre de haut de gamme : vitesse commerciale minimum de 85 km/h, matériel en principe apte aux 160 km/h (voitures M4, automotrices Break série 03 et automotrices quadruples toutefois limitées à 140 km/h).
2. Les trains IR : trains interrégionaux dont la vitesse commerciale minimale est de 65 km/h, avec un matériel apte aux 140 km/h (voitures M2 et automotrices doubles série 06 aptes aux 140 km/h)
3. Les trains L (locaux ou omnibus) : ils desservent systématiquement tous les points d'arrêt maintenus sur une ligne. Ils sont assurés avec le matériel restant (automotrices série 00, autorails, voitures K et M2).
4. Les trains F (trains de pointe ou de navetteurs). Il s'agit là d'une offre très variable : trains rapides à grand parcours ou trains lents à parcours limité. Certains de ceux-ci desservent des gares abandonnées par d'autres catégories de trains. Le matériel utilisé sera du type K, M2-M3-M4 et ultérieurement M5 (voitures à 2 niveaux en commande, constituées en rames réversibles).
5. Les trains INT (internationaux), IC et IC+  
Il s'agit des trains internationaux non repris dans une offre cadencée IC ou IR du service intérieur, et qui restent semblables à l'offre actuelle. Le sigle IC+ désigne les trains à supplément.
6. Les trains saisonniers, circulant du 15 juin au 15 septembre pour la desserte des localités touristiques. Ils seront repérés par la lettre S dans les documents de service et T dans l'indicateur

La nouvelle offre en chiffres

	samedi		dimanche		semaine	
	avant	après	avant	après	avant	après
internationaux	9	9	9	9	9	9
omnibus	60	31	50	31	104	56
navetteurs	-	-	-	-	22	24
IC/IR	70	106	51	106	75	120
<b>TOTAUX</b>	<b>139</b>	<b>146</b>	<b>120</b>	<b>146</b>	<b>210</b>	<b>209</b>

*milliers de Km/Jour.*

Les correspondances

Il n'y aura plus de correspondance assurée entre 2 trains lorsque l'intervalle entre l'arrivée de l'un et le départ de l'autre est de moins de 6 minutes (3 min. pour changer et 3 de temps de réserve pour un léger retard éventuel). Il n'y a plus de délai d'attente des trains pour des retards supérieurs à 3 minutes.



### Une présentation renouvelée de l'indicateur des trains

L'indicateur qui sortira de presse le 3 juin prochain (prix : 180F) sera fondamentalement différent des éditions précédentes.

Il se subdivisera en 3 parties :

\*Les renseignements généraux imprimés sur papier blanc. Il y aura entre autres la liste de toutes les gares avec services offerts et n° des tableaux à consulter, et des cartes.

\*Les 1001 relations de ville à ville (pages bordées de bleu). Il s'agit d'un choix de relations réalisées systématiquement au cours de la journée avec au maximum 1 correspondance. On y indique l'heure de départ et d'arrivée du premier et du dernier train et les minutes des trains intermédiaires. On y trouve aussi le train à emprunter, l'éventuelle gare de correspondance, le train en correspondance et le train à y emprunter, ainsi que le temps de parcours total.

(en fac-simile, nous reproduisons ci-après la première page des relations de ville à ville au départ de Liège Guillemins, afin que nos lecteurs se rendent compte de cette nouvelle présentation).

\*Les tableaux systématiques des lignes (pages avec marge brune) Ici, une grande innovation : ces tableaux portent une numérotation continue de 11 à 79, sans aucun rapport avec les numéros actuels des lignes, qui datent du début du XXe siècle. Ainsi par exemple, la ligne 36 Liège - Bruxelles figurera désormais sur le tableau 16 pour la section Bruxelles Nord - Landen (plus la section Landen - Genk), et sur le tableau 32 pour la section Landen - Liège Guillemins. Le tableau 33 reprend la ligne 37 Liège - Cologne ainsi que la ligne 49 Herbenthal - Eupen, présentée sous forme d'antenne. Quant au tableau 40, il reprend les lignes 154, 166, 165 de Namur à Virton, la section Dinant - Givet de la ligne 154 et les sections Bertrix - Bastogne (165/163) présentées comme antennes de la précédente.

Un schéma des sections de ligne reprises figurera en haut de page. La plupart des tableaux-horaires seront imprimés horizontalement.

### Publicité

La SNCB et le Ministère des Communications ne se montrent pas austères dans ce domaine, puisqu'un budget de 80.000.000 F est prévu pour assurer la publicité de la nouvelle offre voyageurs auprès du personnel de la SNCB et du grand public. Mais, au niveau commercial, la Direction C n'a pas encore commencé à réfléchir à ce qu'on pourrait inventer pour attirer la clientèle. On a pensé à envoyer dans les entreprises des démarcheurs des agences commerciales de la SNCB afin d'inciter celles-ci à adapter leurs heures d'ouverture aux futurs horaires de la SNCB. On croit rêver !!!!

### Une automotrice "Break" série 03 entre Ans - Rocourt - Liège et Flémalle

Les photographes apprendront avec intérêt la circulation en service commercial d'un engin de ce type sur les lignes précitées entre le 20 février et le 6 avril inclus. Il assure les trains 5060, 5012, 5063, 5015, 5066, 5018, 5069 et 5020. Ces circulations permettent l'initiation des conducteurs du dépôt de Liège Guill. à la conduite de ce matériel, nouveau dans la région.

R. Thiry



vers  
Interstedelijke  
verbindingen naar:

- Aachen HBF  
Aalst  
Braine-l'Alleud  
Bru L / L W  
Bru Schuman  
Charleroi Sud  
Denkeldew

Luxembourg  
Namur  
Oostende  
Ottignies  
Verviers-Central  
Zottegem

(D)	zaterdag zaterdag		trains suivants volgende treinen
†	dimanche et jours fériés zon onfeosidagen		demiers trains laatste treinen
	temps de correspondance aensluitingstijd		trains non caennés met hokvaste treinen
	durée totale du voyage totale reistijd		

Vers Naar	Départ - Vertrek		Train en direction de Trein in de richting van:		Changer à Stapoverto	Arrivée - Aankomst		
	(A)	(D)	†			(A)	(D)	†
Aachen-HBF		8 31	8 31	INT Koin-HBF			8 21	8 21
		8 00	8 00	IC Koin-HBF			8 43	8 43
		11 00	11 00	IC Koin-HBF			11 43	11 43
		11 09	11 09	IC Koin-HBF			11 54	11 54
		13 00	13 00	IC Koin-HBF			13 43	13 43
		15 00	15 00	IC Koin-HBF			15 43	15 43
		15 24	15 24	IC Koin-HBF			16 04	16 04
		17 00	17 00	IC Koin-HBF			17 43	17 43
		17 47	17 47	IC Koin-HBF			18 35	18 35
		19 00	19 00	IC Koin-HBF			19 43	19 43
		19 48	19 48	INT Koin-HBF			20 34	20 34
		20 57	20 57	INT Koin-HBF			21 40	21 40
		21 01	21 01	IC Koin-HBF			21 47	21 47
		21 18	21 18	INT Koin-HBF			22 03	22 03
		23 41	23 41	INT Koin-HBF			0 28	0 28
		23 47	23 47	INT Koin-HBF			0 37	0 37
		1 33	1 33	INT Koin-HBF			2 22	2 22
Aalst		8 46	8 46	IC Oostende	Bru MidilZuid		7 24	7 24
		46	46	IC Oostende	Bru MidilZuid		24	24
		20 46	20 46	IC Oostende	Bru MidilZuid		22 24	22 24
Braine-l'Alleud		8 07	8 07	IC Knokke/Blankenberge IR: Charleroi-Sud	Bru Nord/Noord Charleroi-Sud		8 18	8 03
		8 00	8 00	IC Knokke/Blankenberge IR: Charleroi-Sud	Bru Nord/Noord Charleroi-Sud		8 00	8 00
		21 07	21 07	IC Brugge IR: Charleroi-Sud	Bru Nord/Noord Charleroi-Sud		23 03	23 03
		6 44	6 44	IC Oostende	Bru Nord/Noord		7 03	7 03
		6 07	6 07	IR: Charleroi-Sud	Namur		7 37	7 37
		6 48	6 48	IC Oostende	Bru Nord/Noord		8 03	8 03
		8 07	8 07	IR: Charleroi-Sud	Namur		8 37	8 37
		46	46	IC Oostende	Bru Nord/Noord		8 03	8 03



Application de l'esthétique industrielle à la SNCB

Considérant qu'un effort particulier devait être consenti à la SNCB en vue d'améliorer l'image de marque de la société, le Directeur Général de la SNCB a prescrit, par note du 30/12/83, les mesures suivantes.

1. Utilisation du monogramme "B"

La SNCB va revenir à une représentation unique de l'emblème de la société, que nous reproduisons ci-après. Celui-ci devra apparaître notamment sur les caisses des voitures, wagons et camions, sur les bâtiments à voyageurs (où les lettres SNCB ou NMBS devront être remplacées par le monogramme le cas échéant), sur les en-têtes des documents officiels de la SNCB et sur les équipements vestimentaires des agents en contact avec le public.

2. Type déterminé de caractères d'imprimerie et présentation des indications sur panneaux pour le public

Une présentation uniforme est décidée pour le type de caractère à utiliser dans les textes imprimés ou les indications fixes ou amovibles à l'usage du public. Ce type de caractère sera l' "Univers 65 Bold" avec utilisation obligatoire des majuscules et minuscules.

La présentation des indications sur panneaux fixes destinées au public sera réalisée en blanc sur fond "bleu de Sèvres".

Les noms des gares seront réalisés uniquement en majuscules.

3. Couleur du matériel roulant

a) les caisses du matériel à voyageurs du service intérieur (voitures, fourgons, automotrices et autorails) et le matériel des centres routiers (camions et camionnettes) seront peints en rouge pourpre avec bande gris clair (couleur actuelle des voitures M 4)

b) les caisses du matériel à voyageurs du service international (RIC) à l'exclusion des voitures-lits et couchettes seront peintes en orange pur avec bande gris clair.

c) les caisses des locomotives électriques et locomotives diesel aptes au chauffage électrique seront peintes en bleu avec bandes jaunes cadmium

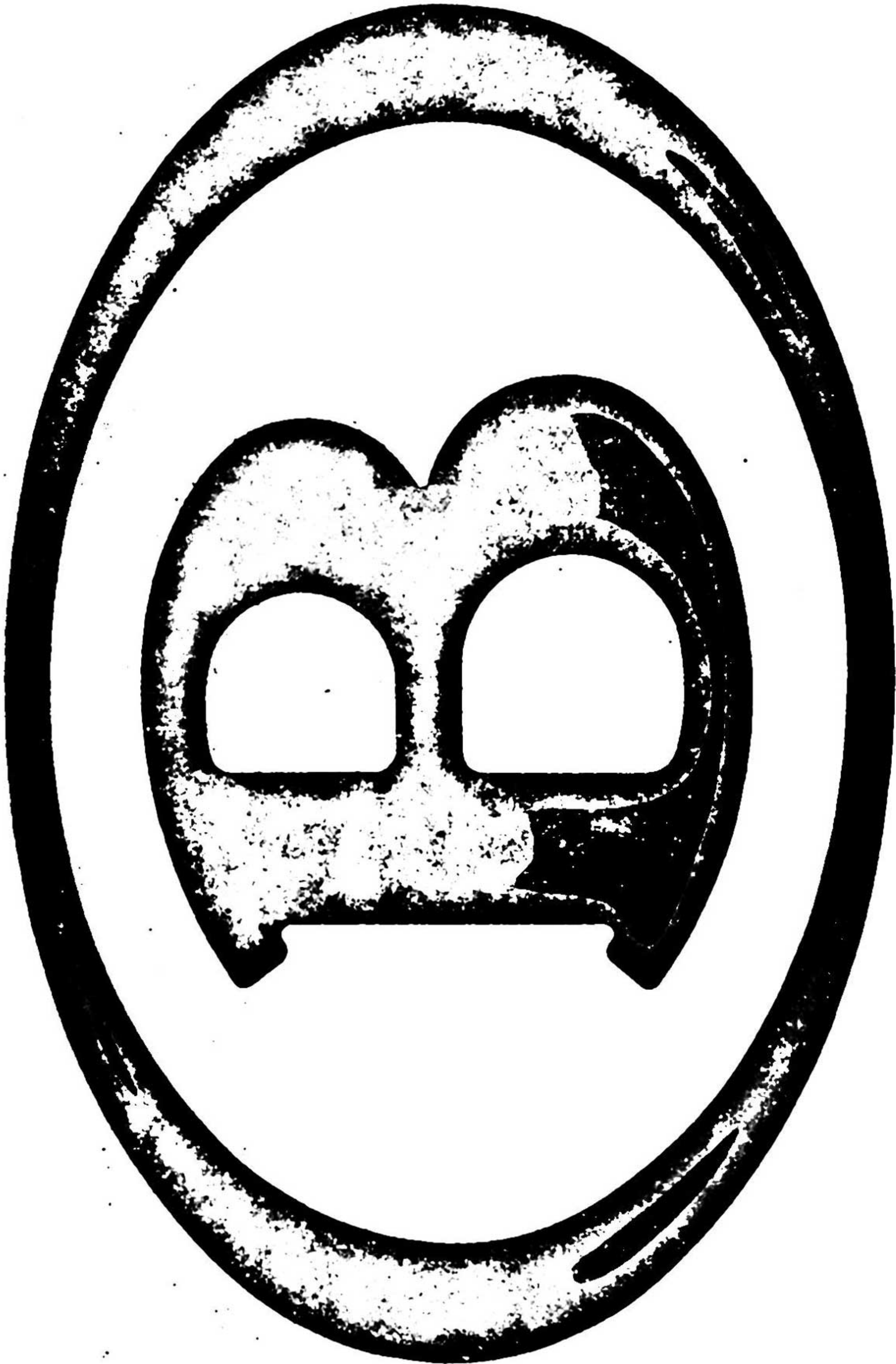
Aucune directive n'est donnée par exemple pour les autres locomotives diesel. Il est précisé que ces teintes seront appliquées sur tout le matériel en construction, et sur le matériel restant lors de sa remise en peinture.

4. Logotype IC-IR

Un emblème a été choisi pour évoquer l'offre nouvelle en trains intercités et inter-régionaux à l'occasion de la prochaine réorganisation du service voyageurs (juin 84). Il est décidé que tous les trains du régime IC-IR seront pourvus de plaques amovibles portant l'emblème en question. Le fond de l'emblème est de couleur gris clair, tandis que les lettres seront de couleur rouge pourpre. Ce logotype apparaîtra tel quel dans les textes généraux tels indicateurs. Par contre, sur les tableaux horaires de départ ou les tambours, on utilisera la mention IC ou IR en caractère "Univers 65 Bold".

A l'intention des modélistes, nous publions ci-après le logotype IC-IR.

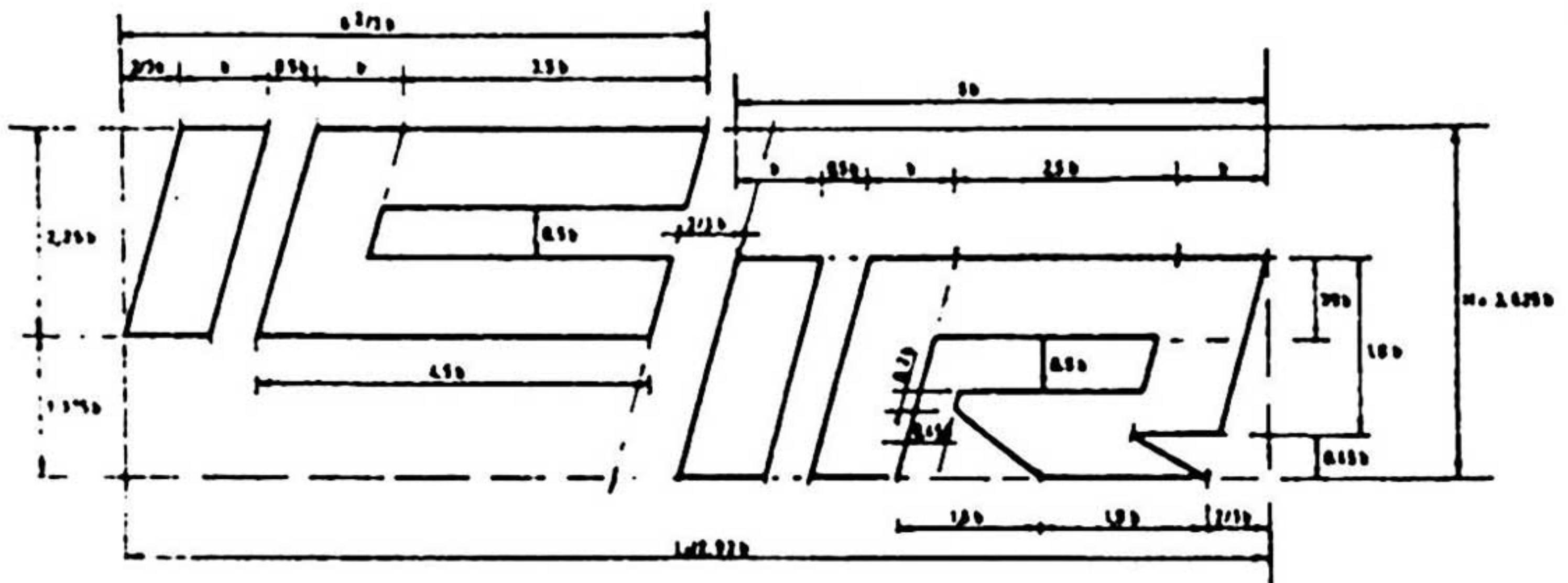






0.	
1. 12.070.	
4. 2.670.	
0. 20.	
0. 450.	
0. 50.	
2. 200.	
7. 800.	
1. 3750.	
1. 80.	
1. 80.	
1. 80.	
2. 250.	
2. 50.	
2. 50.	
4. 50.	
0. 0.	

LOGOTYPE



**IFIR**

**IFIR**



## NUMEROTATION DES TRAINS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES (1) (2) (3).

1 <sup>er</sup> chiffre	Catégorie: train international: chiffre 4.		
2 <sup>e</sup> chiffre	<p>Affectation ou nature du train:</p> <p>0: en réserve pour accords particuliers entre réseaux limitrophes;</p> <p>1: trains TEEM;</p> <p>2: trains du trafic combiné;</p> <p>3: } 4: } trains du trafic diffus;</p> <p>5: } 6: } 7: } trains complets;</p> <p>8: } 9: } trains de matériel vide (complets ou non complets)</p>		
3 <sup>e</sup> chiffre	<p>Relations importantes de trafic.</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>ENTRE:</p> <p>0: Belgique</p> <p>1: Belgique</p> <p>2: Belgique - France - Luxembourg</p> <p>3: Belgique - Hollande</p> <p>5: Belgique</p> <p>7: Belgique - Hollande</p> <p>8: Belgique - Hollande</p> <p>9: Belgique - Hollande</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>ET:</p> <p>Allemagne du Sud - Suisse - Italie</p> <p>Allemagne du Sud-Est - Autriche - Tchécoslovaquie</p> <p>Allemagne du Nord - Danemark</p> <p>France Nord-Ouest</p> <p>Hollande</p> <p>France Sud-Est - Italie</p> <p>France Centre et Sud-Ouest - Espagne</p> <p>France Est + Suisse - Italie via (Luxembourg) France Est</p> </td> </tr> </table>	<p>ENTRE:</p> <p>0: Belgique</p> <p>1: Belgique</p> <p>2: Belgique - France - Luxembourg</p> <p>3: Belgique - Hollande</p> <p>5: Belgique</p> <p>7: Belgique - Hollande</p> <p>8: Belgique - Hollande</p> <p>9: Belgique - Hollande</p>	<p>ET:</p> <p>Allemagne du Sud - Suisse - Italie</p> <p>Allemagne du Sud-Est - Autriche - Tchécoslovaquie</p> <p>Allemagne du Nord - Danemark</p> <p>France Nord-Ouest</p> <p>Hollande</p> <p>France Sud-Est - Italie</p> <p>France Centre et Sud-Ouest - Espagne</p> <p>France Est + Suisse - Italie via (Luxembourg) France Est</p>
<p>ENTRE:</p> <p>0: Belgique</p> <p>1: Belgique</p> <p>2: Belgique - France - Luxembourg</p> <p>3: Belgique - Hollande</p> <p>5: Belgique</p> <p>7: Belgique - Hollande</p> <p>8: Belgique - Hollande</p> <p>9: Belgique - Hollande</p>	<p>ET:</p> <p>Allemagne du Sud - Suisse - Italie</p> <p>Allemagne du Sud-Est - Autriche - Tchécoslovaquie</p> <p>Allemagne du Nord - Danemark</p> <p>France Nord-Ouest</p> <p>Hollande</p> <p>France Sud-Est - Italie</p> <p>France Centre et Sud-Ouest - Espagne</p> <p>France Est + Suisse - Italie via (Luxembourg) France Est</p>		
4 <sup>e</sup> chiffre	En principe, spécification par relation importante de trafic suivant l'itinéraire suivi ou le(s) point(s) frontière(s): 0 à 9.		
5 <sup>e</sup> chiffre	Numéro d'ordre: 0 à 9.		

- (1) Le réseau de départ octroie le numéro du train (pour le réseau belge: Direction E 13-4).
- (2) Les trains extraordinaires internationaux doivent être numérotés comme trains extraordinaires du service intérieur (Annexe I!).
- (3) Peuvent cependant être numérotés comme trains du service intérieur, les trains du trafic diffus ou les trains de messageries:
- ayant pour destination Aachen-West, Aachen-Hbf ou Luxembourg;
  - organisés localement entre deux gares-frontières de réseaux limitrophes



## NUMEROTATION DES TRAINS DE MARCHANDISES DU SERVICE INTERIEUR.

Type d'organisation	Numéro du train				Affectation du train	Numéro attribué par.	
	1 <sup>er</sup> chiffre	2 <sup>e</sup> chiffre	3 <sup>e</sup> chiffre	4 <sup>e</sup> et 5 <sup>e</sup> chiffres			
TRAIN COMPLET	Extraordinaire	2	G.O. (1)	G.D. (1) (2)	Organisé par la Direction E	Dir. E 13-4	
					00 à 09 20 à 24 30 à 39 50 à 54 60 à 69 80 à 84 90 à 94		Minerais Autos ou matériel automobile Combustibles solides Combustibles liquides Produits métallurgiques Produits agricoles Autres
					Organisé par une gare		C.G.T.C. (3)
	10 à 19 25 à 29 40 à 49 55 à 59 70 à 79 85 à 89 95 à 99	Minerais Autos ou matériel automobile Combustibles solides Combustibles liquides Produits métallurgiques Produits agricoles Autres					
	Ordinaire	3	G.O. (1)	G.D. (1) (2)	Organisé par un IPX	IPX	
					00 à 99 (4)		Pour l'acheminement exclusif d'un transport exceptionnel
TRAIN DE TRAFIC DIEU	Ordinaire	5	G.O. (1)	G.D. (1) (2)	Organisé par la Direction E	Dir. E 13-4	
					00 à 19 20 à 29 30 à 49 50 à 59 60 à 79 80 à 89 90 à 99		Minerais Autos ou matériel automobile Combustibles solides Combustibles liquides Produits métallurgiques Produits agricoles Autres
					Organisé par un IPX		IPX
	00 à 99	Fonde en fusion ou produit chaud (transport exceptionnel)					
	Extraordinaire	N	G.O. (1)	G.D. (1) (2)	00 à 99	Organisé par une gare	C.R.G. (5)
					00 à 19	Train de relation	
20 à 79					Interinformation Autre		
80 à 99					Train de messageries		
00 à 19					Train de pigeons		
20 à 49	Train du trafic combiné						
6	G.O. (1)	0 à 9	00 à 99	Train de zone	Dir. E 13-4		
7	G.O. (1)	0 à 9	00 à 99	Train local			

- (1) G.O. = Groupe d'origine; G.D. = Groupe de destination.  
Code pour identification des groupes: 1. Bruxelles 4. Liège 8. Mons  
2. Anvers 6. Namur 9. Gand  
3. Hasselt 7. Charleroi
- (2) Le chiffre 0 ou 5 peut être également utilisé lorsque (1) = G.D.
- (3) C.G.T.C. = Centre de Gestion des Trains Complets
- (4) Chaque IPX ne peut disposer que du dernier chiffre correspondant à celui de son Groupe.
- (5) C.R.G. = Centre Régional de Régulation et de Gestion



REORGANISATION DE LA SNCB : LES INSTALLATIONS FIXES "M" (2)

L'article intitulé comme tel et paru dans le Trans-fer n° 31 n'était pas encore sous presse que la décision était tombée : status-quo dans la répartition de l'entretien du matériel moteur par ateliers en juin 84 ...

Déjà dans le préambule, nous insistions sur l'aspect théorique de cette étude : dès le plan connu, de vives réactions se produisirent comme prévu au sein du personnel, ce qui eut comme effet immédiat de "suspendre provisoirement" l'exécution dudit plan.

L'application serait maintenue, mais plus progressive, donc plus sociale ...

Concrètement, en juin 84 :

- 1 - ATE Bruxelles-Midi continue l'entretien des 25 HLE série 22 comme actuellement;
- 2 - ATSD Bertrix conserve l'entretien d'AR 45, ES et de locotracteurs 92.  
Il assurera de plus l'entretien des 3 AR 43 stationnés à Montzen (voir l'article ci-dessous);
- 3 - ATSD Ath conserve l'entretien de 10 AR 46;
- 4 - ATD Haine-St-Pierre est maintenu (entretien d'HLD 59, HLR 73, 84 et AM 56).

Toutes les autres mutations d'engins non en rapport direct avec le maintien des activités de ces installations sont néanmoins susceptibles d'être effectuées ...  
On verra probablement plus clair en juin !

LES HORAIRES AU 3 JUIN 84 : NOUVEAUX PARCOURS DE DERNIERE MINUTE

La parution du "Livret du service des trains", ouvrage technique à l'usage personnel SNCB et consignant tous les horaires voyageurs au 3 juin 84 a mis en lumière les particularités de dernière minute suivantes :

1. A la demande des Autorités Germanophones, 6 allers-retours seront mis en marche tous les jours entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle.  
En correspondance avec ceux d'Eupen, ces trains seront assurés en ... autorail série 43, dont trois exemplaires seront stationnés à Montzen à cet effet !  
On se rappellera que pareilles navettes avaient déjà existé en 1981, assurées par des automotrices. Elles furent supprimées l'année suivante par manque de fréquentation ...  
Départs de Welkenraedt : 7.25 - 8.20 - 9.20 - 11.20 - 15.20 - 17.20  
Départs d'Aix-la-Chap. : 7.52 - 8.55 - 10.10 - 12.20 - 16.10 - 18.10  
Durée du trajet : 15 min.
2. Deux allers-retours de trains navetteurs seront mis en marche en semaine entre Arlon et Athus (section de ligne dont la desserte en voyageurs était initialement supprimée).  
Ces trains seront également assurés en autorail 43, dont 2 exemplaires seront stationnés à Stockem pour la circonstance.  
Départs d'Arlon : 6.56 - 8.01  
Départs d'Athus : 16.30 - 17.25  
Tous ces parcours seront assurés par le même engin remontant chaque fois à vide  
Durée du trajet : 13 min (Tous les arrêts intermédiaires étant supprimés).



**REORGANISATION DES ENVOIS DE DETAIL**

Parallèlement à toutes les restructurations en cours, SNCB-Colis (le trafic des messageries) a également subi des coupes sombres ces derniers mois. Ce long travail de sappe est néanmoins en cours depuis des années et passe donc relativement inaperçu. Mais petit à petit, le gâchis fait son nid ...

Fermés au trafic des messageries au 26 septembre 83 :

- le Centre Routier de :  
Bruxelles Petite-Ile

Les gares de :

- Gouy -lez-Piéton	- Lauwe
- Leupegem	- Maaseik
- Neerwinden	- Zandbergen

Fermés au trafic des messageries au 15 décembre 83 :

- les C.R. de :

Herstal  
Vielsalm

- Les gares de :

- Acren	- Lammersdorf
- Ekeren	- Philippeville
- Ename	- Röttgen
- Flawinne	- Wideumont
- Porchies	

**REORGANISATION DES ENVOIS POSTAUX**

Une rumeur plus que persistante circule actuellement selon laquelle la Régie des Postes n'attendrait plus que le feu vert du Ministère des Communications pour transférer TOUT son trafic postal ferré à la route au 3 juin 84.

Comme on ne doute pas que ce feu ministériel serait "on ne peut plus vert", cela amènerait la suppression à cette date de tous les TAP (Trains Autonomes Postaux) assurés en AM Postales rouges (de Bruxelles vers Anvers, Gand, Verviers, Jemelle et Luxembourg) ainsi que de tous les ambulants postaux (voitures-poste) encore en service !

Raison officiellement invoquée : la régularité et le cadencement de l'offre "voyageurs" en juin 84 n'est plus compatible avec des circulations réservées à l'Administration postale ! (NDLR : même la nuit ? ...)

Restons sérieux : C'est un nouveau pas vers la privatisation, puisque tout ce nouveau trafic routier ne pourrait raisonnablement être assuré que par des firmes privées, la Régie ne disposant pas des véhicules en nombre suffisant pour absorber ce formidable surcroît de trafic.

A l'heure où les NS exploitent intensivement un parc d'automotrices EXCLUSIVEMENT réservées au service des PTT, et au moment où La Vie du Rail annonce la sortie prochaine d'un TGV postal apte à 270 km/h !

Petit pays, petit esprit ...



LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR
---------------------------------

Période de novembre 83 à janvier 84

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

2236 - FKR - 28.10	160 - NK - 10.11	194 - FHS - 20.12	167 - NK - 20.01
2229 - FKR - 2.12	172 - NK - 25.11	196 - FHS - 22.12	
2237 - FKR - 29.12	185 - FHS - 5.12	665 - FSR - 23.12	
2230 - FKR - 23.01	186 - FHS - 12.12	218 - NK - 13.01	4609 - ATH - 5.12

N.B. A partir de 1984, c'est désormais l'AC Salzinnes qui assurera les opérations de Grande Révision, de Rév. Intermédiaire et de Rev. Accidentelle des HLE série 15 et 16, par suite de la diminution constante du parc des HLD.

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

7351 - NK - 3.11	8463 - FNDM - 28.11	5211 - MBX - 27.12	6256 - FKR - 23.01
7324 - LNC - 18.11	8206 - FSD - 6.12	8450 - FHS - 30.12	9218 - 1K - 24.01
8221 - FGH - 18.11	5161 - FHS - 19.12	5122 - FDR - 6.01	8241 - FTY - 25.01
6223 - FKR - 21.11	7369 - FKR - 23.12	8067 - FSR - 16.01	
1804 - NK - 25.11	8215 - NK - 23.12	6281 - FRST - 20.01	

2/ RADIATIONS

- HLD 6023 - Monceau (construction : 1964) - bâti de moteur fêlé.  
 PV de l'AC Salzinnes n° 62 du 7.12.83, approuvé par le Dir. M. le 16.12.83.  
 Date Hors-Ecritures : le 1er janvier 84.
- HLD 6104 - Merelbeke (construction : 1965) - Déstandardisation après mise en parc.  
 PV de l'AC Salzinnes n° 63 du 7.12.83, approuvé par le Dir. M. le 16.12.83.  
 Date Hors-Ecritures : le 1er janvier 84.

3/ MUTATIONS

- AR 4612 d'Ath à Kinkempois (Date écrit. 28.11.83) (voir point 4/ à ce sujet).  
 HLR 8433 d'Haine St-Pierre à Montzen (Date écrit.: 5.12.83).

4/ TRANSFORMATIONS

- \* Le premier autorail de la série 43 pris en mains par l'AC Malines pour être transformé en autorail-caténaires du service ES sortira vraisemblablement au courant d'avril. Il s'agit de l'ex-4307, et non 17 comme indiqué erronément dans Trans-fer n° 30.
- \* Courant avril également sortira l'automotrice quadruple de 1935, entièrement restaurée par l'AC Malines dans la perspective des festivités de 1985. Nous y reviendrons.
- \* Signalons également la transformation en cours par ES Kinkempois de l'AR 4612 en autorail-caténaires (sic !)  
 Cet engin sera affecté au centre ES de Visé, avec l'AR 4901 comme réserve, tandis que l'AR 4911 sera affecté à Louvain, où il subit actuellement la transformation.  
 Il y a donc pour l'instant TROIS types différents d'autorails à subir une transformation en engin ES : AR 43, 46 et 49. L'hétéroclite a la cote à la résidence Galilée ... (\*)

(\*) qui est le siège de la direction ES à Bruxelles, pour les non-initiés...



\* Comme derniers survivants non-transformés de la série des AR 49, seuls subsistent les AR :

4903, garé à Anvers-Dam, équipé d'une sonorisation pour commentaires lors des études de ligne dans le port d'Anvers;

4906, actuellement garé à Kinkempois, et destiné à être cannibalisé au profit des 49 en service à ES ...

## 5/ UTILISATION DU MATERIEL

### AM 80

Modification au roulement de ces engins au 8 janvier : 11 services supplémentaires sont venus étoffer l'utilisation de ces AM : il y a donc maintenant 50 services par jour de semaine (pour 70 AM livrées, la dernière n° 370 l'ayant été par ... Saint-Nicolas lui-même, le 6 décembre 83).

Toutes engagées sur l'axe Côte - Ardennes, tous les trains semi-directs qui y circulent en semaine sont donc actuellement assurés par AM 300, sauf les trains 906, 908, 912, 917 et 919 vers les Ardennes et 959, 961, 962, 964, 969 et 972 vers la Côte.

### GRUES DE SECOURS

Précisons que la fourniture de la première des 2 nouvelles grues de secours dont question dans notre article "L'organisation du service des secours M" (Trans-fer n° 30 p 32) aura lieu vers le 18 mars. Prévu pour le levage d'une charge maximale de 63 t à 8 m du pivot de rotation de la flèche, elles seront néanmoins autorisées jusqu'à 100 t à 6 m !

La nouvelle répartition des grues de secours serait alors vraisemblablement la suivante :

- Schaerbeek : conserve l'ABR de 55 t (310-7).
- Anvers-Dam : • hérite d'une des Braine-le-Cte de 63 t;  
• cède l'ABR de 55 t (310-8) à Merelbeke.
- Ronet : • hérite de l'autre Braine-le-Cte de 63 t;  
• cède la FUF de 55 t (310-2) à Kinkempois.
- Kinkempois et Merelbeke déclassent ainsi leur grue à vapeur (310-4 et 310-6).



**Locomotives.**

Fin décembre 1983, 52 locomotives série 27 étaient livrées par les constructeurs et les conducteurs des dépôts de Gostende, Merelbeke, Antwerpen Schijnpoort, Schaerbeek, Liège, Welkenraedt, Monceau et Charleroi initiés à leur conduite.

Ces machines sont maintenant visibles sur une grande partie du réseau électrifié en tête de toutes les catégories de trains, tant voyageurs que marchandises.

Les 30 locomotives série 21 seront livrées à la suite des 60 hle série 27, viendront ensuite les 12 hle bi-tension série II et les 12 hle bi-courant série I2.

Ci-dessous, les dates de livraison des hle série 27.

2701	03/11/81	2716	11/06/82	2731	18/01/83	2746	03/10/83
2702	07/12/81	2717	08/07/82	2732	02/02/83	2747	03/10/83
2703	24/12/81	2718	08/07/82	2733	21/02/83	2748	20/10/83
2704	18/02/82	2719	08/07/82	2734	07/03/83	2749	04/11/83
2705	26/02/82	2720	17/08/82	2735	18/03/83	2750	22/11/83
2706	18/02/82	2721	24/08/82	2736	13/04/83	2751	19/12/83
2707	01/03/82	2722	07/09/82	2737	25/04/83	2752	27/12/83
2708	17/03/82	2723	24/08/82	2738	24/05/83	2753	
2709	24/03/82	2724	06/10/82	2739	24/05/83	2754	
2710	09/04/82	2725	27/10/82	2740	06/06/83	2755	
2711	26/04/82	2726	10/11/82	2741	20/06/83	2756	
2712	30/04/82	2727	06/12/82	2742	04/07/83	2757	) restant
2713	06/05/82	2728	07/09/82	2743	18/07/83	2758	) a
2714	06/05/82	2729	24/12/82	2744	25/08/83	2759	) livrer
2715	26/05/82	2730	06/01/83	2745	06/09/83	2760	) en 1984.

**Automotrices.**

A la même date, 70AM type 80 (série 03) étaient livrées sur les 140 engins commandés et les conducteurs des dépôts de Arlon, Stockem, Jemelle, Namur, Ottignies, Bruxelles-Midi, Aalst, Brugge et Kortrijk initiés à leur conduite.

La plupart des "maladies de jeunesse" qui affectent ces AM sont progressivement "soignées". Le gros problème posé par l'épidémie de roulements de moteurs de traction avariés est aussi en voie de règlement. Actuellement sept rames de 4,5 ou 6 AM circulent sur l'axe Côte - Luxembourg.

En juin 1984 avec l'application du plan de réorganisation, les AM type 80 assureront les trains IC suivants:

- Bruxelles-Midi - Luxembourg;
- Liège guillemins - Mouscron;
- Knokke/Blankenberge - Genk/Visé.

En conséquence, au début de 1984 les conducteurs des dépôts appelés à desservir ces relations seront initiés à la conduite des AM 80.

Ci-après figurent les dates de livraison des AM 80. BE livre actuellement les huit automotrices triples commandées par les chemins de fer marocains. Les deux dernières tranches d'AM 80 suivront immédiatement.



301	17/11/81	321	20/08/82	341	14/02/83	361	05/09/83
302	23/11/81	322	03/09/82	342	07/04/83	362	26/09/83
303	31/12/81	323	09/07/82	343	07/04/83	363	26/09/83
304	25/01/82	324	22/09/82	344	08/04/83	364	27/09/83
305	25/01/82	325	06/10/82	345	07/04/83	365	03/10/83
306	19/02/82	326	11/10/82	346	28/04/83	366	05/10/83
307	05/03/82	327	14/10/82	347	28/04/83	367	14/10/83
308	12/03/82	328	18/11/82	348	11/05/83	368	25/10/83
309	15/04/82	329	08/11/82	349	11/05/83	369	07/11/83
310	15/04/82	330	09/11/82	350	11/05/83	370	06/12/83
311	15/04/82	331	18/11/82	351	11/05/83		
312	29/04/82	332	23/11/82	352	06/06/83		
313	11/05/82	333	30/11/82	353	09/06/83		
314	14/05/82	334	07/12/82	354	23/06/83		
315	19/05/82	335	13/12/82	355	04/07/83		
316	07/06/82	336	21/12/82	356	18/07/83		
317	22/06/82	337	12/01/83	357	08/07/83		
318	09/07/82	338	17/01/83	358	16/08/83		
319	09/07/82	339	04/02/83	359	25/08/83		
320	09/07/82	340	10/02/83	360	30/08/83		

### Voitures.

La fourniture des voitures M4 se poursuit conjointement à celle des automotrices type 80 avec comme conséquence la réforme des matériels anciens.

Ce sont actuellement de nombreuses voitures KI et MI qui vont à la casse à moins qu'elles ne soient reconverties en véhicule de service.

Toutefois, toutes les voitures anciennes ne seront pas retirées du service et, les voitures K2 et K3 notamment, ont encore de belles années devant elles.

Ces voitures étant les seules du parc futur à ne pas être équipées de portes d'accès à fermeture automatique, la transformation progressive de ces portières a été entreprise par l'AC Mechelen. La chaîne actuellement en cours concerne les voitures K2 dont les portières pliantes à 3 vantaux sont remplacées par une porte louvoyante à un seul battant, analogue à celles des voitures internationales I4 et I5.

Après les voitures M4 d'autres séries de voitures sont commandées ou envisagées. Il s'agit principalement:

- des voitures type M5 à deux niveaux, toutes conçues pour former des rames réversibles avec les Hle séries II, I2, 2I et 27;
- des voitures types I7 et I8 couchettes;
- des voitures types I9 restaurants;
- des voitures type I10 à places assises;
- d'un supplément de voitures I6 à places assises.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet dans un prochain numéro de Transfer.

### Radio sol-trains.

A l'heure où vous lirez ces lignes la liaison radio sol (dispatcher) - trains (conducuteur) sera effective sur l'axe Antwerpen - Bruxelles - Charleroi. Les équipements mobiles sont montés sur quatorze AM de la série 08 (quadruples).

Par la suite, d'autres engins et d'autres lignes principales électrifiées seront équipées progressivement en fonction des possibilités budgétaires.



La répétition des signaux à bord des trains.

Les crocodiles.

Depuis de très nombreuses années, il existe sur le réseau de la SNCB un dispositif de répétition des signaux à bord des engins moteurs. (I) Dans ce système, une pièce métallique, appelée crocodile, est placée dans l'axe de la voie au droit des signaux. Ce crocodile est mis sous tension positive lorsque le signal impose une restriction (2jaunes, vert+jaune horizontal ou vertical, triangle de vitesse, etc). Cette tension, captée par une brosse métallique fixée sous le bogie de l'engin, actionne dans la cabine de conduite un sifflet qui confirme l'indication aperçue sur le signal ou alerte le conducteur qui n'aurait pas aperçu le signal.

Avec ce système, lorsqu'une déféctuosité vient affecter l'installation fixe, un temps relativement long peut s'écouler avant qu'elle ne soit décelée. Par exemple, une panne d'alimentation du crocodile d'un signal habituellement franchi au vert ne sera détectée que lorsqu'un train franchira ce signal alors qu'il présente un autre aspect, par exemple 2 feux jaunes.

Afin d'exercer un meilleur contrôle sur cet équipement, la SNCB a introduit voici une quinzaine d'années, la polarisation négative des crocodiles. Lorsque le signal répété présente le feu vert, son crocodile est sous tension négative par rapport au rail. Cette tension, captée par la brosse de l'engin moteur actionne un gong dans la cabine de conduite. Le non-fonctionnement du gong constitue une anomalie qui est signalée par le conducteur au moyen d'un formulaire particulier afin de provoquer la réparation dans un délai très court.

Le conducteur remet le formulaire (M 36I) à un sous-chef de gare, celui-ci en transmet les données au dispatching qui provoque l'intervention d'un technicien électromécanicien du service signalisation.

Les impulsions positives et négatives captées par la brosse sur les crocodiles, n'actionnent pas seulement des signaux acoustiques dans la cabine de conduite, elles agissent aussi sur l'appareil enregistreur de vitesse et marquent la bande graphique de signes distincts. Il est donc possible par la suite de lire sur la bande de vitesse les impulsions captées au franchissement des signaux.

Il existe aussi une relation entre la répétition des signaux et la veille automatique. Le conducteur doit arrêter le sifflet déclenché par un crocodile positif endéans les 4 sec, sinon la veille automatique déclenche provoquant le freinage d'urgence.

Le Mémor.

Pour que la sécurité soit assurée, les missions imposées par la signalisation doivent être mémorisées par le conducteur jusqu'après leur exécution. Le risque d'oubli est réel si entretemps d'autres éléments viennent accaparer l'esprit du conducteur.

Par exemple, un conducteur ayant franchi un signal présentant deux feux jaunes, effectue un arrêt à quai. Si, lorsqu'il repart il a perdu de vue l'aspect deux jaunes présenté par le dernier signal franchi, le risque de dépasser le prochain signal (qui peut être rouge) sera grand.

Dans son souci constant d'améliorer la sécurité, la SNCB a fait oeuvre de pionnière en cherchant à remplacer les signaux acoustiques fugitifs par des indications lumineuses persistant dans la cabine de conduite après franchissement du signal. C'est ce que réalise le système Mémor.



Dans le système Mémor, la tension positive captée sur le crocodile par la brosse de l'engin, provoque l'allumage d'une lampe de mémorisation jaune sur la table de bord. Cette lampe reste allumée jusqu'à la captation par la brosse de l'impulsion négative d'un signal vert. Cette impulsion provoque, outre l'extinction de la lampe jaune, l'allumage d'une lampe bleue pendant une dizaine de secondes. Au moment du franchissement d'un crocodile sous tension positive, le conducteur doit faire la preuve de sa vigilance en actionnant un bouton-poussoir. S'il ne le fait pas, la lampe jaune clignote pendant 4 sec puis, le freinage d'urgence se déclenche.

La bande enregistreuse est marquée de manière identique sur un engin équipé du Mémor ou de la répétition acoustique.

La répétition acoustique présentait une autre lacune que l'on espérait combler avec le Mémor: la non-répétition des signaux rouges et donc l'absence de freinage automatique en cas de dépassement d'un signal à l'arrêt.

L'on espérait, en captant sur le crocodile d'un signal rouge une tension nulle appelée 3e information, déclencher le freinage d'urgence lors du dépassement d'un signal à l'arrêt. Les techniciens ont actuellement perdu cet espoir. Il s'avère en effet impossible de maîtriser une tension nulle sur le crocodile placé dans l'environnement électromagnétique complexe du chemin de fer (circuits de voie pour la signalisation, circuits de retour du courant de traction, etc).

### Les Balises à induction.

La captation de la 3e information ne sera donc possible qu'en abandonnant le système crocodile/brosse au profit d'un système balise/capteur.

Dans ce système, une balise placée dans la voie émet une fréquence qui diffère suivant les feux présentés par le signal. Ces fréquences sont captées par un capteur placé sous le bogie de l'engin moteur et décodées à bord de celui-ci.

C'est le principe du système de répétition utilisé sur le réseau de la DB (Indusi), sur celui de plusieurs compagnies suisses (Intégra), sur les lignes SNCF parcourues à 200 km/h (préannonce).

Le système envisagé par la SNCB est actuellement en cours de mise au point par les ACEC. Une balise est installée depuis plusieurs mois en gare de Braine-le-Comte (voie 8 à hauteur du signal J15) tandis que l'automotrice n° 735 est pourvue d'un capteur et de dispositifs d'enregistrement. Elle a sillonné cet été les principales lignes électrifiées du réseau permettant ainsi aux techniciens d'enregistrer les paramètres nécessaires.

Dans un premier temps, seules les trois informations dont question ci-dessus seront captées. Cependant, le système offrira bien plus de possibilités et permettra par exemple de réaliser différents contrôles de vitesses.

L'année 1984 verra les essais s'étendre à 10 signaux et à 4 automotrices. Il est d'ores et déjà prévu l'équipement d'une centaine d'engins moteurs et de deux mille signaux d'ici 1987.

Il va de soi que pendant une période transitoire qui sera longue, les deux systèmes de répétition coexisteront tant au sol qu'à bord des engins moteurs.

Transfer ne manquera pas de tenir ses lecteurs au courant de cette (r)évolution.

-----  
(1) Si un lecteur possédait quelques données historiques sur ce point, c'est avec plaisir que nous en prendrions connaissance.



<b>TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES</b>
---

Période de novembre 83 à janvier 84
-------------------------------------

Vendredi 18 novembre

Présentation officielle aux Autorités Marocaines de la première automotrice triple destinée à l'ONCF et construite par BN - ACEC (voir Trans-fer n° 31).

Le convoi s'est rendu de Bruxelles-Midi à Bruges, ensuite à Charleroi-Sud, aucune visite chez les constructeurs n'étant toutefois prévue.

Le soir, l'AM conviait les invités à Gand, où un dîner en présence du Ministre des Communications était offert par la BN.

Lors de chaque déplacement, l'AM Marocaine était suivie comme son ombre (\*) par l'AM break 362, pour parer à toute éventualité !

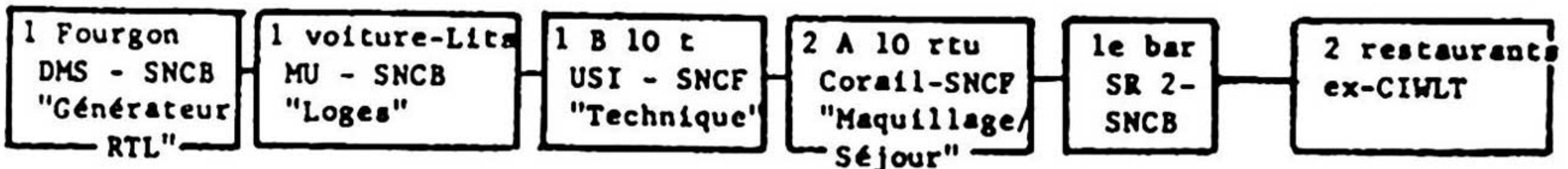
(\*) à distance de block quand même ...

Les 6, 8 et 10 décembre

Succès de foule non-démenti pour le périple annuel du "Train des jouets" organisé par RTL Télévision au profit de l'enfance déshéritée.

Cette année, les circuits réalisés sillonnaient alternativement le Luxembourg, la Belgique, la France, avec même une incursion en Allemagne.

A chaque arrêt, une animation par des vedettes de la chanson avait lieu sur un podium installé en gare.

Composition de la rame :Détail des parcours et gares visitées en Belgique :

Le 6 : Namur - Liège G - Waremme - Verviers C - Huy - Ciney.

Le 8 : Mons - Mouscron - Tournai - St-Ghislain - Soignies - La Louvière C - Charleroi S.

Le 10 : Nivelles - Ottignies - Gembloux - Dinant - Bertrix - Virton SM - Arlon.

Se sont successivement relayées à la traction, les HLE 2305, 2322 et 2304 ainsi que les HLD 5205 (Ronet) entre Namur et Bertrix, et 5504 (Jemelle) entre Bertrix - Arlon et Virton, les parcours assurés en diesel étant renforcés d'un fourgon générateur Haute-Tension bleu de Kinkempois.

Samedi 21 janvier

Train touristique hivernal (sur fond de neige !) sur la Vehnbahn, organisé par les services commerciaux de la SNCB à Liège.

La rame (réversible, si !) était composée de 5 voitures M1, alternativement poussée ou tirée par la HLD 6047 de Kinkempois, évitant ainsi les pertes de temps aux traditionnels changements de front de Raeren et Wevercée.

Retour à Liège G le soir par le même itinéraire.



INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de novembre 83 à janvier 84.

Bivoie d'un marchandises à Landegem - l. 50 A - Mercredi 10 novembre à 6 h 44.

Lors du garage très lent du E 41198 Aix W. - Zeebruges (31 wagons - 1271 t) sur la voie d'évitement, le signaleur croyant à l'avarie d'un circuit de voie, libère prématurément l'itinéraire non encore entièrement parcouru, et manoeuvre une aiguille sous le train, ce qui provoque la bivoie du 5e wagon de queue et dirige les 4 derniers sur la voie principale, le tout sans dérailler !

Le train suivant (E 804 Welkenraedt - Ostende) est alors admis sur la section, à la faveur d'un bon de franchissement, le signaleur ne s'étant pas rendu compte de l'incident, tandis que le circuit ne se libérait toujours pas, et pour cause ... Le train suivant viendra sagement s'arrêter derrière la queue du 41198, sans autres dégâts.

Déraillement d'un marchandises à Uccle-Calevoet - l. 124 - Mardi 15 novembre à 4 h 05.

Lors de la desserte locale de la cour, le Z 57102 Monceau - Schaerbeek, composé de la HLD 5121 de Monceau et de deux wagons déraillé du dernier - une trémie vide - sur une aiguille talonnée intempestivement.

Détournements via la ligne 26, jusqu'à la fin du relevage à 12 h 22.

Prise en écharpe de 2 marchandises à Remersdael - l. 24 - Mardi 15 novembre à 5 h 03.

Pour une raison obscure, le Z 24743 Montzen - Erquelinnes (45 wagons remorqués par la HLD 5522 de Montzen) se remet en marche après 20 min. d'arrêt devant un feu rouge, le dépasse et s'engage sur le tronçon à voie unique menant vers le tunnel, d'où surgit le Z 47043 Anvers-Montzen en sens inverse (20 wagons remorqués par les HLD 5541 de Montzen et 5184 d'Hasselt).

La 5522 entre en collision à hauteur du 2e wagon du Z 47043, se couche sur le flanc, gravement avariée. Au total, 10 wagons dérailleront. Pas de blessés.

Les travaux de relèvement seront rendus lents et spectaculaires, par la présence de produits dangereux (chlorure de vinyle) dans certains des wagons renversés.

Au plus fort du relevage, trois grues de secours seront engagées simultanément : celles de Kinkempois, de Ronet et de Schaerbeek.

Le matériel déraillé sera mis "hors-gabarit" le dimanche 20, autorisant à nouveau les circulations. L'évacuation définitive du matériel aura lieu pendant le W-end du 26 au 27.

Déraillement d'une rame vide de voyageurs au Quartier-Léopold - Mercredi 24 nov. à 9 h 50.

La ER 1976 Etterbeek - Quartier Léopold (HLE 2241 - 9 M4), dépasse le signal d'arrêt fermé et déraillé de 4 voitures sur les aiguilles du grill. Une voie rétablie vers 16 h.

Tamponnement d'un marchandises à Obourg - l. 118 - Vendredi 25 nov. à 19 h 22.

Le 87823 Monceau-St-Ghislain (57 wagons) arrêté au signal d'entrée de Mons est tamponné à l'arrière par la machine à vide EL 6869 La Louvière Sud - Mons (HLE 2361) circulant en marche à vue à allure trop rapide. La HLE et le dernier wagon déraillent sous le choc. Pas de blessés. La HLE est gravement avariée.

Effondrement de terrain à Ruisbroek - l. 96 - Dimanche 27 nov. à 7 h 50.

Un glissement de terrain soudain se produit à proximité du chantier de construction du passage inférieur, menaçant la stabilité du block 5 attenant à la gare. Quelques instants plus tard, le block se détache du bâtiment principal et menace de s'effondrer. Toute circulation sera suspendue jusqu'à 17 h 47, lorsqu'une voie sera rétablie à 5 km/h. Entretemps : détournement via la l. 26.



Tamponnement d'un marchandises à Ath - l. 90 - Jeudi 8 déc. à 19 h 25.

Le Z 98557 Lessines - Brux, 12 trémies de ballast - 924 t - remorqué par la HLD 6239 d'Ath tamponne par l'arrière le Z 98598 Lessines - Courtrai, 16 trémies de caliastr - 1232 t - remorqué par la HLD 6232 d'Ath, à l'arrêt devant le signal d'entrée.  
Cause probable : non-respect de la marche à vue du convoi tamponneur, dont le conducteur sera légèrement blessé. Par ailleurs, la HLD 6239 est gravement accidentée.

Dépassement d'un signal à l'arrêt à Athus - l. 165 - Vendredi 16 déc. à 9 h 55.

Après avoir dépassé un signal à l'arrêt, le Z 44941 Stockem - Athus (29 wagons - 1300 t - remorqués par les HLD 5318 et 5306 de Latour, s'engage intempestivement sur un raccordement privé, prend en écharpe la HLR 8427 qui y évoluait, et endommage au passage un bâtiment appartenant au raccordé. La première HLD déraile enfin et verse au talus; les HL 5306 et 8427 sont peu endommagées. Un conducteur est légèrement contusionné.

Collision de 2 trains de voyageurs à Landen - l. 36 - Dimanche 18 déc. à 15 h 32.

Alors que la tranche du E 1614 venant de Genk était immobilisée à quai (AM 124), la tranche venant de Liège, composée des AM 710 et 233, est reçue sur la même voie pour y être accouplée, mais rate son freinage et percute la rame à l'arrêt à  $\pm$  25 km/h. Dix blessés légers sont dénombrés.

L'enquête indiquera que l'AM 710 était bien pourvue des étiquettes réglementaires de renvoi immédiat à l'atelier pour avarie grave au système de freinage, inopérant sur 3 des 4 boggies ...

Tamponnement d'un marchandises à Arlon - l. 162 - Mardi 20 déc. à 18 h 50.

Retenu au signal d'entrée, le Z 44943 Stockem - Athus, 32 wagons remorqués par la HLD 1814 des CFL est tamponné à l'arrière par ... une autre locomotive luxembourgeoise (HLD 1806) qui remorquait une citerne ! Pas de déraillement.

Cause probable : non respect de la marche à vue.

Collision d'obstacles en VP à Lauwe - l. 75 - Lundi 2 janvier à 20 h.

Le E 9889 Courtrai - Mouscron (AM 054) heurte en pleine voie 2 caravanes (!) tombées du train croiseur Z 58446 Mouscron - Montzen, renversées par la tempête sévissant à ce moment.

Abréviations utilisées

HLD . Locomotive diesel de route  
ER : Rame vide de matériel voyageurs du ...  
HLE : Locomotive électrique  
HLR : locomotive diesel de manoeuvre.



## La SNCB par ligne

Ligne 140

petite histoire de la double voie, de 1964 à nos jours.

Qui aujourd'hui se rappelle qu'il fut un temps, vers 1964, où il était sérieusement question de supprimer la ligne 140 Ottignies - Charleroi ! Cette menace se concrétisa par la mise à voie unique, en 1965, du tronçon Tilly - Fleurus, et c'est la voie A (dans le sens Ottignies - Charleroi) qui fit alors les frais de l'opération. Cependant, les menaces de suppression s'estompèrent petit à petit, mais cela n'empêcha pas la section Court-St-Etienne - Tilly de subir le même sort en 1971, seule la voie B (celle du sens Charleroi - Ottignies) étant maintenue. Toutefois, afin de ne pas trop entraver la circulation des trains, assez nombreux aux heures d'affluence, deux évitements furent créés à La Roche (Brabant)(B.8) et à Villers-la-Ville (B.9), à moins de 4 km l'un de l'autre; la gare de Villers, assez éloignée, fut par la même occasion remplacée par une halte en plein centre du village.

Les portions déclassées de la voie A ne furent démontées qu'aux abords des gares de croisement, au P.N. de la gare de Marbais (sur la R.N. 49) et dans la traversée de la gare de Ligny (Carrières), où toute voie de débord avait déjà disparu à l'époque. Deux sections de la voie A furent pourtant remises en service peu après! L'une, très courte, en 1976 à Tilly, côté Ottignies, lors du prolongement de la voie d'évitement sur une centaine de mètres. L'autre, assez importante, en 1973, lors de la reprise du trafic marchandises sur une partie de la ligne 147, créant ainsi une voie banalisée Fleurus - Sombreffe longeant la voie B de la ligne 140 sur 2,6 km environ. Les tronçons restants de la voie A continuèrent à pourrir sur place.

Or, les choses peuvent évoluer bizarrement à la SNCB. Quand, vers 1979, la décision fut prise d'électrifier la ligne, on décida du coup de réinstaller la double voie; huit ans à peine venaient de s'écouler depuis l'abandon de la voie A. Le démontage des portions subsistantes de la voie moribonde, en 1980, précéda de peu le début des grands travaux sur la ligne 140. L'année suivante on entreprit le renouvellement complet du ballast et la repose de la voie A depuis Court-St-Etienne. En mai 1982, celle-ci était pratiquement achevée jusqu'aux abords de La Roche, le chantier ayant entretemps atteint Villers-la-Ville, où la voie de croisement fut mise hors service jusqu'en septembre. En février 1983 les travaux battaient leur plein entre Villers et Tilly, où la voie A fut achevée l'été suivant. Le renouvellement indispensable de la voie B nécessita alors la mise en service de la nouvelle voie, afin de ne pas interrompre le trafic, ce qui entraîna du coup la suppression - probablement définitive - des évitements de La Roche et Villers en septembre 1983.

Au 1 janvier 1984 la situation était donc la suivante.

- La double voie est en service de Court-St-Etienne (et d'Ottignies) jusqu'aux abords de La Roche, où elle passe à simple voie : celle-ci traverse alors cette gare en zigzaguant de A à B et de B à A, au grand dam des voyageurs devant embarquer sur un quai de fortune! Les mats sont dressés de Court-St-Etienne (exclu) à La Roche (inclus!) la caténaire étant placée de Paux à La Roche (exclu).
- La voie A est en service de La Roche (exclu) à Tilly; le renouvellement de la voie B est déjà fort avancé sur cet itinéraire. A Strichon-Mellery, l'ancien quai de la voie A a été partiellement remis en état, juste de quoi permettre l'accès à un seul wagon M1, en attendant la suppression définitive de ce P.A. au mois de juin.



Comme nous l'annoncions précédemment (T.P. n°30), les nouveaux quais ont été mis en service à Zedelgem, le 2 septembre 1983, et l'ancien quai central aussitôt démolé. L'aménagement de la double voie dans la traversée de la gare était terminé début novembre.

Entretiens, les travaux de dédoublement étaient entamés en direction de Torhout. Comme prévu, le défunt P.A. de Veldegem fut rayé de la carte, permettant les terrassements d'abord, le déversement de pierre de ballast ensuite, et enfin la pose de la seconde voie, ce qui à la mi-novembre était chose faite de Zedelgem (Km 10) jusqu'au-delà de Veldegem (Km 14,5).

Plus loin, les travaux de terrassement s'avéraient plus ardues, la voie traversant une colline, en tranchée, et un passage supérieur devant y être reconstruit. Ces travaux battaient leur plein à la mi-novembre. Fin janvier, la seconde voie était pratiquement achevée, jusqu'aux abords de la gare de Torhout, mais sans y être raccordée. Signalons encore que ces travaux avaient auparavant nécessité, peu avant Torhout, l'aménagement d'un passage inférieur routier, le déplacement de la voie unique existante et... le démontage de l'aiguille donnant accès à la défunte ligne 62 Torhout - Oostende, déjà interrompue à l'autre extrémité!

Par contre, les travaux n'avaient pas encore débuté, fin janvier, sur la dernière section à dédoubler, entre Loppem(Smisje) et Brugge.

-oOo-

Il est par ailleurs intéressant de savoir que, hormis le sillon de matinée prévu à l'horaire, d'autres trains continuent à être sporadiquement assurés par autorails, principalement le week-end et en soirée. Ainsi, les jours de Noël (vendredi, samedi et dimanche), les trains de 17.08, 19.08 et 20.08 au départ de Kortrijk, et de 18.44, 19.44 et 21.44 au départ de Zeebrugge, étaient assurés soit par autorail triple (série 40), soit par autorails accouplés (série 43)

C'est là, assurément, le chant de cygne de ces engins, hélas condamnés à la retraite à brève échéance...

P.J.

-De Tilly à Ligny (exclu) les terrassements sont achevés et le ballast déversé, sauf dans la traversée des P.A. de Marbisoux et de Marbais. Les ouvrages d'art sont achevés, sauf un passage routier inférieur aux abords de Ligny.

-A Ligny, le bâtiment de la gare a été à moitié démolé afin de permettre l'établissement d'un couloir sous voies. De Ligny (exclu) à la bifurcation de la ligne 147, la pose de la voie A est en cours d'achèvement; elle est achevée au-delà, jusqu'à Fleurus.

Si les intempéries ne se manifestent pas trop, le premier semestre de 1984 verra vraisemblablement l'achèvement complet de la double voie de La Roche à Fleurus, y compris le renouvellement de la voie B.

-oOo-

De Fleurus à Charleroi, c'est le calme précédant la tempête. Aucun travail d'envergure, si ce n'est le remplacement de la signalisation mécanique à Charleroi(Ouest) et le remodellement des voies dans la traversée de cette gare, où les voies 3 et 4 ont été remplacées par une seule voie nouvelle, ce qui entraîna du même coup la disparition du quai d'embarquement de la voie 4. Mentionnons enfin la signalisation mécanique à palettes qui subsiste partiellement (et provisoirement) à Ransart (côté sud) et à Lodelinsart (côté nord).

P.J.



## LA NOUVELLE CABINE DE CHARLEROI-SUD EST OPERATIONNELLE.

Dans la région de Charleroi où, après la disparition des charbonnages, l'activité économique s'est polarisée autour d'un tissu industriel principalement axé sur la sidérurgie, une mutation profonde a touché les secteurs industriels, commerciaux et résidentiels du bassin.

Tandis que les entités industrielles se regroupaient, on assistait à une transformation profonde de l'infrastructure routière et des transports en commun, en particulier autour de la gare de Charleroi-Sud (ring routier, métro, gare d'autobus ...).

Il importait dès lors au rail de s'inscrire dans une politique d'intégration de son trafic voyageurs dans le système général des transports en commun afin d'assurer un meilleur service à la clientèle, tout en portant également ses efforts sur les marchandises et sur l'infrastructure générale.

### L'IMPORTANCE DE CHARLEROI-SUD.

En 1974, un important plan directeur fut élaboré par la SNCB, en accord avec les forces économiques et les autorités locales afin de mieux absorber les trafics voyageurs et marchandises de la région.

Quelques chiffres montrent l'importance de ces trafics dans le noeud ferroviaire de Charleroi-Sud à l'heure actuelle :

- trains de voyageurs : .. ...	375
- trains de marchandises : ... ..	195
- parcours locaux divers : ... ..	225

soit un total de 795 trains ou parcours à gérer par jour.

Ce trafic très important était contrôlé par diverses cabines dispersées dans la gare même de Charleroi-Sud et dans la zone périphérique, et dont certaines étaient de conception fort ancienne.

Il y avait les blocks et postes suivants :

- Block 19 à Marcinelle (cabine électromécanique mise en service en 1946);
- Block 20 à Charleroi-Sud côté Bruxelles (cabine électromécanique mise en service en 1947);
- Block 55 à Charleroi-Sud côté Namur (cabine électrique "à relais" mise en service en 1956);
- Poste S. II à Charleroi-Sud côté Charleroi-Ouest (cabine mécanique ancienne avec complément "tout relais");
- Block 2 à Charleroi-Ouest (cabine mécanique ancienne), ces deux derniers ayant été construits bien avant la guerre.



Il appartenait à ces diverses installations d'assurer le fonctionnement de 155 aiguillages et de plus de 140 signaux.

Il apparaît donc avec évidence que le regroupement de ces innombrables commandes en un seul poste doté des derniers perfectionnements techniques pouvait sensiblement améliorer la gestion d'un trafic particulièrement complexe.

#### LA NOUVELLE CABINE.

Le plan directeur prévoyait donc la construction de nouveaux bâtiments pour la commande et la surveillance des circulations qui, outre les installations du service signalisation, devait abriter les services de l'exploitation, de l'électricité, du matériel et des achats.

Ce bâtiment dont l'architecture d'avant-garde en fait comme une vigie surplombant la gare de Charleroi abrite plus spécialement le nouveau block 20, opérationnel depuis quelques jours et dont la zone d'action s'étend en phase finale sur une longueur de plus de 8,5 kilomètres, d'est en ouest.

Cette cabine reprendra à ce moment la commande des installations dépendant autrefois des blocks 2, 19 et 55. Au stade actuel, seul l'ancien block 20 (côté Bruxelles) est exploité par le nouveau poste.

Cette nouvelle cabine pourra également télécommander les installations de La Sambre, de Charleroi-Sud-Quai, de Montignies-Formation ainsi que de diverses zones dépendant actuellement des cabines de Monceau et de Châtelet.

On aura une idée des possibilités offertes par ce nouveau block quand on saura qu'à lui seul il commande plus de 240 aiguillages électriques permettant 1.900 mouvements différents protégés par plus de 200 signaux lumineux.

#### "TOUT RELAIS".

La nouvelle cabine de Charleroi-Sud est installée dans cette tour qui, depuis quelques années, fait partie du paysage ferroviaire carolorégien. Érigée sur l'ancien site de la gare latérale, elle est du type "tout relais" ce qui signifie que sa structure interne ne fait appel qu'à des circuits électriques et des relais par l'intermédiaire desquels sont assurées toutes les fonctions de sécurité. Rappelons à ce propos que, dans les anciennes cabines électromécaniques, la sécurité était assurée au moyen d'une "table d'enclenchements" immobilisant mécaniquement les manettes ou les leviers commandant les aiguillages, ainsi que les manettes ou leviers de signal et d'itinéraire.

Le poste de commande de la cabine est installé au dernier étage, le sixième, de la tour. Il a une forme panoramique assurant une bonne visibilité sur les installations de la gare. En temps normal, les agents desservant cette cabine seront au nombre de huit, assis devant leurs pupitres respectifs : quatre signaleurs en première ligne, dont les pupitres commandent les installations de signalisation de la gare ou des postes subordonnés; quatre agents de l'exploitation en seconde ligne dont les pupitres permettent d'entrer en communication avec tout agent extérieur ou appareillage électronique susceptibles de leur fournir des renseignements utiles à la régularité des trains.



Face à ces agents se trouve le tableau de contrôle optique - le T.C.O., comme disent les cheminots - de forme polygonale dont la superficie dépasse 11 m<sup>2</sup>, et qui donne aux signaleurs et aux agents d'exploitation la possibilité de suivre et de contrôler les opérations en cours. Ce T.C.O., en effet, représente de façon schématique mais complète toutes les installations sur le terrain commandées par la cabine : aiguillages, itinéraires sélectionnés, aspects des signaux, état des pédales d'enregistrement de passage des trains, état des circuits de voie détectant la présence de convois sur la voie, autorisations échangées avec les postes adjacents...

A l'avenir, ce T.C.O. recevra les voyants d'annonce automatique des trains. L'inscription figurant dans ce voyant permettra d'identifier et de localiser un train dans la zone d'action du poste. Ce dispositif qui a également été prévu dans la nouvelle cabine de Bruxelles-Midi, évitera les fastidieuses annonces téléphoniques de repérage des trains s'approchant du poste de signalisation.

Les trois étages sous le poste de commande sont réservés aux salles de relais de la cabine. Il s'agit de véritables centres nerveux où sont groupés tous les relais et l'appareillage nécessaires à la commande des installations de signalisation. Ces relais bénéficient des plus récentes nouveautés technologiques : ils sont du type débrosable, de manière à faciliter les travaux d'entretien et à éliminer les risques d'erreur de câblage lors de leur renouvellement.

L'équipement des châssis supportant les relais et leur câblage ont été complètement réalisés sous les directives de techniciens de la SNCB. Pour la réalisation de ces châssis, il a été fait largement appel à l'ordinateur qui a établi toutes les fiches de câblage des relais sous forme de listings.

La salle du deuxième étage abrite la sous-station, unité indispensable au fonctionnement et produisant toutes les tensions utilisées par les installations de signalisation et d'appareils de voies :

- 150 volts continu pour la commande des aiguillages;
- 40 volts continu pour l'alimentation de la logique à relais et l'alimentation de secours du T.C.O.;
- 110 volts alternatif pour l'alimentation des signaux et circuits de voie;
- 48 volts alternatif pour l'alimentation normale du T.C.O.

Toutes dispositions ont été prises pour assurer en permanence l'alimentation en électricité des installations.

#### L'INFORMATION AUX VOYAGEURS.

Au premier étage et au rez-de-chaussée de la tour, on trouve l'appareillage de télécommunication de la cabine et un petit ordinateur commandant les indicateurs des trains en partance disposés dans la salle des pas-perdus, à l'entrée des couloirs sous voie et sur les quais.



Ce système, dit télépancartage, est en service depuis 1980. Il est complété par une installation de sonorisation pour l'information des voyageurs, à laquelle s'ajoute des équipements d'interphonie et de liaison de radio pour nécessité de service.

Lorsqu'il sera entièrement opérationnel, le poste central de signalisation de Charleroi-Sud constituera un très grand pas vers une utilisation optimale des chemins de fer dans l'agglomération.

On peut en outre prévoir une prochaine entrée de l'ordinateur dans cet ensemble, déjà utilisé à la SNCB pour le traitement de multiples informations (horaires, retard des trains, changement d'affectation des voies, notamment) et agissant comme organe de gestion et de régulation du trafic.

#### AUTRES REALISATIONS.

Outre la réalisation de cette nouvelle cabine, le plan directeur comportait d'autres volets.

Citons, notamment :

- la restructuration de la gare de Charleroi-Sud de manière à lui faire assurer la seule fonction d'embarquement et de débarquement des voyageurs à quai. Onze voies à quai sont prévues et le couloir sous voie a été prolongé jusque la rue de la Villette avec accès au tunnel pour piétons vers le centre-ville;
- le transfert des installations de service (garage des voitures à voyageurs et leur entretien) à Châtelet;
- la construction d'un bâtiment pour le service des caténaires à proximité du pont de la Villette et d'un bâtiment pour le service de la Voie près du pont Saint-Roch regroupant les services d'entretien, menuiserie ...;
- le réaménagement de la gare de Châtelet où le bâtiment des voyageurs a été restauré de manière à assurer un meilleur accueil de la clientèle;
- la restructuration des voies principales du tronçon Charleroi-Sud - Châtelet de la ligne 130, où quatre voies sont posées, dont deux sont affectées spécialement au trafic marchandises;
- l'établissement d'un faisceau de garage à Charleroi-Sud-Quai le long de l'axe marchandises à mi-chemin entre les deux grandes gares de formation de Monceau et Châtelet;
- l'expansion des faisceaux d'échange marchandises à Charleroi-Sud-Quai, Montignies et Châtelet (Carlam).

La restructuration des voies principales entre Charleroi et Châtelet a nécessité des travaux particulièrement importants. Le pont Champeau pour le passage sur la Sambre à Couillet a dû être dédoublé, tandis que la construction d'un passage inférieur à Couillet a permis de remplacer deux ouvrages d'art.



Le point d'arrêt de Couillet a été aménagé et celui de Couillet-Montignies a été supprimé. Les voies de dédoublement ont été électrifiées et la signalisation a nécessité la mise en service de deux nouveaux postes "tout-relais" à Couillet-Montignies et à Charleroi-Sud en remplacement de quatre cabines existantes.

Quant à la restructuration des voies de la gare de Charleroi-Sud côté Bruxelles, en voie d'achèvement, elle aura nécessité près de deux ans de travail au personnel de la Voie et de la Signalisation. Il a fallu réaliser ces travaux par phases successives de manière à réduire au maximum les perturbations du trafic voyageurs.

#### CE QU'IL RESTE A FAIRE ...

Parmi les objectifs du plan directeur encore à réaliser, signalons :

- l'accès direct de la ligne Ottignies - Charleroi à la gare du Sud afin d'amener les voyageurs du nord de l'agglomération au noeu<sup>x</sup> des moyens de transport en commun;
- la restructuration des voies de la gare du Sud côté Namur ainsi que le renouvellement et l'élargissement du pont Saint-Roch;
- la modernisation et l'électrification de la ligne industrielle reliant Charleroi-Ouest à Monceau, ainsi que l'établissement d'un faisceau d'échange à Dampremy;
- la restructuration du faisceau d'échange de Marcinelle de manière à assurer une bonne régulation du trafic desservant Thy-Monceau-Marcinelle et la Fabrique de Fer.

ⓑ



SERVICES DE PRESTIGE ASSURES PAR LES HLDE TYPE 204 DE SCHAEERBLEEK  
 \*\*\*\*\*

Préambule.

La fourniture des HLDE 204.001 à 004 (AFB 160 à 163/1956), de janvier à mars 1957 et la transformation des HLDE 202.015 à 018 (AFB 152 à 155/1955) livrées de janvier à mars 1955, modifiées de mars à mai 1957 et renumérotées 204.005 à 008 dans le même ordre ont permis de disposer d'une série de machines fiables et performantes, de bonne puissance et autorisées à circuler à la vitesse maximum de 140 km/h. Efficientes et de fière allure, ces locomotives ont été engagées dans des services internationaux de prestige à partir du 2 juin 1957, sur les lignes Bruxelles-Paris et Bruxelles-Köln.

Bruxelles-Paris.

Le roulement prévoyait la remorque de bout en bout et dans des horaires accélérés des trains 116 de sens Nord-Sud et 129 de sens Sud-Nord, assurés par deux machines en u.m., mais avec un conducteur (de Schaerbeek) présent sur chaque locomotive.

Les charges autorisées du couplage étaient, pour les deux sens de circulation, de 550t. de Bruxelles à Aulnoye  
 750t. d'Aulnoye à Paris Nord,

cette dernière valeur pouvant être atteinte en haute saison sur la section considérée.

Avec 700t. remorquées, on montait Survilliers à 90 km/h.

Il est arrivé occasionnellement qu'une machine étant tombée avariée, l'autre ait assuré sans retard appréciable la traction du train alourdi de sa soeur circulant comme véhicule.

A la seule exception d'un train royal à faible charge mis en marche à l'occasion de l'inauguration de la statue du Roi Albert à Paris en 1937 et du parcours d'essai qui l'avait fort prudemment précédé, jamais une machine belge n'avait atteint la capitale française, et la venue des 204 à la gare du Nord a constitué une première en la matière.

La mise en exploitation électrique de Creil-Tergnier a mis fin à cette épopée, qui laisse le souvenir d'un bon service, assuré avec ponctualité, dans la pure tradition de la ligne.

Au service d'hiver de 1961 (du 01-10-1961 au 25-05-1962), les types 204 en simple traction ont encore assuré de Bruxelles à Tergnier les trains 116/117 et 120/129 avec une charge autorisée de 550t.

Bruxelles-Köln

A cette même date du 2 juin 1957, deux paires de trains-drapeaux Bruxelles-Köln ont été créées et confiées aux type 204. Il s'agissait des trains 84/85 le matin et 86/87 l'après-midi. Ils effectuaient notamment dans chaque sens le parcours Bruxelles Nord-Liège Gms dans l'excellent temps de 60 minutes, ramené dans les faits à 56 minutes en cas de retard. Le trajet Liège Gms-Ans (passage) était prévu en 7 minutes, avec pousse électrique si la charge venait à dépasser 300t.

Ces trains, tout d'abord formés de 4 HV, environ 170t. pour 300 autorisées, ont été dès la première année forcés à

6 HV, environ 245t aux 84 et 85  
 7 HV, environ 280t aux 86 et 87

Le remplacement partiel du matériel I2 par du matériel I1 étant chose courante, les charges atteignaient fréquemment 280t pour 6 HV et 335t pour 7. Les rames étaient en principe composées de matériel allégé I2, à l'exception de la B7RD, dont il convient de dire un mot.

En vue de la création de ces nouvelles relations rapides, C.W. Mechelen avait réaménagé trois B I1 I1 en voitures comprenant un bar, sept compartiments B et un fourgon. Les voitures ainsi modifiées étaient dé-



pourvues d'intercirculation du côté du fourgon, et de ce fait nécessairement utilisées comme véhicules d'extrémité (normalement côté Bruxelles). Il s'agissait des HV 13.011, 13.013 et 13.014, renumérotées après réaménagement 19.901 à 903 dans l'ordre des anciens numéros.

Ces voitures spéciales, dépourvues du chauffage électrique, sont tombées sans emploi à la suppression du service. Les deux premières ont été retransformées en B11 (sans chauffage électrique) sous les numéros 12.084 et 12.085 ; la troisième, renumérotée 12.901, a été tenue en réserve sept ou huit ans avant d'être réutilisée comme voiture d'exposition 17.801 au train TREPPO. Arrivées en fin de carrière, les HV 12.084 et 12.085 ont elles aussi été réaffectées au TREPPO, sous les numéros 17.802 et 17.803. Troublante similitude des trois destinées. Au 30 septembre 1962, le 86 autrement composé a été amorcé à Oostende et prévu en traction électrique jusqu'à Liège, où une HLDE 205, de Kinkempois en reprenait la remorque. Bien entendu, le train d'équilibre 87 disparaissait à cette occasion du roulement des types 204. La traction par type 204 des trains 84 et 85 a subsisté jusqu'au 21 mai 1966, veille de la mise en exploitation électrique de la ligne 37 Liège Gms-Aachen Hbf.

#### La fin d'une époque

Les électrifications successives ont rendu sans utilité nos vaillants coursiers, dont les engrenages réducteurs ont été relevés au rapport 61/16 (120 km/h). Rendues à leur vocation d'engins mixtes, les machines ont été cédées à Ronet (5) et à Stockem (3:204.001 à 003) de septembre 1964 à décembre 1966.

Dépourvues du frein rhéostatique et affectées principalement au service marchandises, ces reines déchues ont été moins appréciées dans leurs nouvelles fonctions que les types 202 et 203. Elles seront réformées avant elles.

Annexe : Fiche descriptive de la HLDE  
type 204 autorisée à 140 km/h

RH 07.01.1984

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 31 janvier 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Le Conseil a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux, notamment : la construction d'un bâtiment de service à Seraing; le renouvellement de la couverture du toit de l'atelier de traction diesel de St-Ghislain; l'entretien des abris-parapluie ainsi que le renouvellement des salles d'attente, d'un écran vitré et de locaux de service sur les quais de la gare de Schaerbeek; le renouvellement de couvertures de toitures et l'établissement de bardages à divers bâtiments des ateliers et dépôts de l'Electricité et de la Signalisation à Etterbeek; la construction d'un passage sous voies pour les piétons, en vue de la suppression du passage à niveau n° 29 A, à Boom, sur la ligne Termonde - Anvers; le rehaussement définitif des voies et la construction d'un passage inférieur à la "Abdijstraat", à Audenarde (Ename), en vue de la suppression du passage à niveau n° 74 sur la ligne Denderleeuw - Courtrai; les travaux de pose de câbles et d'aménagement de l'équipement de quelques passages à niveau sur la ligne Tamise - St-Nicolas-Waes ainsi que l'établissement ou l'adaptation de plusieurs passages de l'espèce sur les lignes du groupe de Hasselt; des travaux d'adaptation et de développement des caténares existantes dans deux faisceaux de la gare de Louvain.

Le Conseil a approuvé la location du train meuleur de rails Speno destiné à faire disparaître l'usure ondulatoire des rails et à améliorer ainsi le confort dans les trains de voyageurs.







## DIVERS

## Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

LIGNE 128 : Ciney - BK 10.040 (2)  
BK 10.040 - Yvoir (3) devient Ciney - Yvoir (3)  
à la date du 7.11.1983

Il s'agit de mise hors service du tronçon Braibant - Spontin de la ligne 128. La ligne était déjà hors service au delà de Spontin au 29.01.1971. Les installations suivantes disparaissent à Spontin : cour à marchandises, raccordement des eaux minérales et raccordement des carrières de La Rochette.

LIGNE 138 : Châtelet - Gerpennes (2) devient Châtelet - Acoz (2)  
Acoz - Gerpennes (3)  
à la date du 14.11.1983

LIGNE 150 : Aisémont - Haut-le-Wastia (3)  
Haut-le-Wastia - Y Anhée (2) devient Aisémont (BK 5.920) -  
Y Anhée - Y Bouvignes (3) Y Bouvignes (3)  
à la date du 7.11.1983

Seule la gare d'Anhée et ses 3 raccordements et la section Y Houx - Anhée sont donc maintenus en service à ce jour.

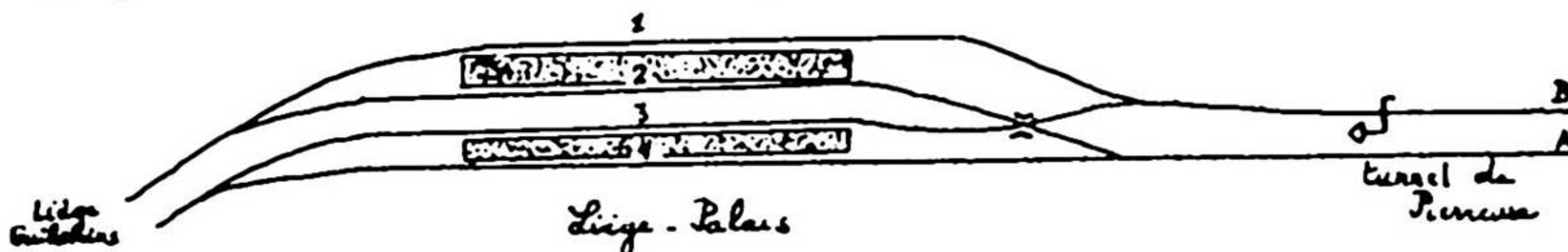
LIGNE 156 : Momignies FRT - Mariembourg (2) devient :  
- Momignies FRT - Chimay (3)  
- Chimay - Mariembourg (2)  
à la date du 2.1.1984

Le point frontière de Momignies est donc hors service et les trains de la SNCB ne rejoignent plus la gare SNCF d'Anor.

F.A. - R.H.

A propos de Candide au Palais (Trans-Fer n° 31 p. 35 sq)

\*Le plan de voies doit être corrigé comme suit :



\*Les voies 1 et 4 sont les voies normalement utilisées (corriger p. 38)  
La voie 2 ne sera en principe utilisée qu'en pointe du matin pour recevoir un convoi suivant un autre de près.  
La voie 3 ne sera en principe utilisée qu'en pointe du soir dans les mêmes conditions.

\*Les omnibus en provenance de Verviers seront probablement limités à Liège Palais.

Le service ES de la SNCB a en effet admis le principe du placement de feux de manoeuvre sur les signaux des voies 1 et 2 côté Herstal. L'automotrice ira faire le tiroir sur la voie B sous le tunnel de Pierreuse pour revenir se garer voie 3 à la faveur d'un signal fleur de sol comme figuré ci-dessus.

F.A.



## LES PARLEMENTAIRES POSENT DES QUESTIONS.

## LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS REPOND.

Question de M. Geyselings du 19 août 1983 (N.) :

*Chemins de fer. — Réorganisation, sécurité, emploi.*

Dans mon intervention au cours du débat sur le budget des Communications de 1983 et le feuillet d'ajustement du budget de 1982, le 15 juin 1983, je vous ai posé un certain nombre de questions auxquelles je n'ai toujours pas reçu de réponse ou seulement une réponse incomplète.

Comme vous ne tenez pas votre promesse de me répondre ultérieurement, je me permets de reposer ces questions.

1. Savez-vous que le trafic de voyageurs aux Pays-Bas, où l'on a fait l'expérience des transports intercity, va en décroissant? Ne serait-il pas indiqué, avant de mettre à exécution le projet intercity, d'essayer de découvrir les causes exactes de cette régression?

2. Dans le cas d'une mise à exécution du projet intercity, maintiendra-t-on les arrêts et les itinéraires des lignes n° 15 et 16? Dans la négative, pourquoi pas?

3. Qu'a-t-on finalement décidé en ce qui concerne la suppression de certaines catégories de cartes de réduction valables sur les transports en commun?

4. Quel est le nombre de voyageurs bénéficiant du transport gratuit (dans chaque secteur)?

5. Dans le cadre des mesures d'économie, la S.N.C.B. aurait fortement réduit les travaux d'entretien de ses installations. On m'assure que l'entretien des voies en souffre également, ce qui n'est pas sans compromettre la sécurité du trafic. Cette affirmation correspond-elle à la réalité?

6. Combien d'agents des chemins de fer atteindront dans les cinq années à venir l'âge de la pension, et que fait-on dès à présent en vue de pourvoir en temps utile aux vacances d'emploi?

Réponse du 27.09.1983

1. Un service de desserte Intercity a été mis en service en 1970 aux Pays-Bas. Dans les années suivantes, le trafic par train a augmenté globalement de 15 % aux Pays-Bas. Maintenant, après environ 15 ans, l'effet positif sur la demande de transport, dû à la mise en route du service de desserte Intercity, s'est naturellement amenuisé.

Il est possible maintenant que sous l'impact de la mauvaise conjonction économique, une période de stagnation soit enregistrée aux Pays-Bas ainsi que dans beaucoup d'autres pays européens. Une tendance vers une baisse évidente comme cela se produit ici, n'a pas été observée aux Pays-Bas.

2. Sur la ligne n° 15, la desserte des localités suivantes sera transférée à la S.N.C.V. :

— Houthalen;

— Beringen.

Cette mesure a été prise parce que ces arrêts comptaient trop peu de voyageurs et parce que, avec une demande de transport peu importante, le transport par bus est plus économique à tout point de vue.

Pris globalement, il y aura plus de trains mis en circulation sur les lignes Lierre-Herentals-Mol et Lierre-Aarschot et moins sur la ligne Mol-Hasselt. Cette redistribution est réalisée pour que l'offre de transport réponde mieux à la demande.

3. La question de la réforme du système des cartes de réduction accordées sur les transports publics pour des raisons d'ordre social ou patriotique fait l'objet d'un examen au sein d'un groupe de travail présidé par l'Administration des transports et comportera des représentants de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Une décision sera prise dans ce domaine dès que les conclusions de ce groupe de travail seront connues.

4. Les voyageurs suivants bénéficient de la gratuité de transport sur le réseau de la S.N.C.B., sans que la société reçoive une compensation :

a) les sénateurs et les députés (respectivement 181 et 212);

b) les aveugles en possession de la carte nationale d'aveugle (nombre de cartes délivrées : 6.792; il n'est pas possible de préciser le nombre de titulaires utilisant les services de la S.N.C.B.);

c) les guides accompagnant les grands invalides de guerre et les personnes ayant perdu l'usage complet et définitif des deux bras ou des deux jambes; (le nombre ne peut pas être précisé);

d) le personnel de la S.N.C.B. sous forme de libre-parcours gratuits (soit généraux, soit limités). Le nombre total de libre-parcours s'élève à 24.399. En outre chaque agent statutaire, qui compte moins de 10 ans d'ancienneté, peut obtenir un libre-parcours réseau contre paiement (880 F en 2<sup>e</sup> classe, 1.320 F en 1<sup>e</sup> classe). Les agents actifs, les retraités et les membres de leur famille ont aussi droit à un nombre réduit de billets gratuits (± 6.000.000 au total).

5. La S.N.C.B. a réduit temporairement sa campagne de désherbage pour des raisons budgétaires.

Par contre, l'entretien proprement dit des voies n'a pas été réduit et la sécurité du trafic n'est nullement en danger.

6. Pendant la période du 1<sup>er</sup> janvier 1984 au 1<sup>er</sup> janvier 1989, 7.631 agents atteindront l'âge de pension. Pour le remplacement de ce personnel, on puisera, le cas échéant, dans la réserve de recrutement existante ou à constituer.



Question de M. Burgeon du 26 août 1983 (Fr.) :

*Liaison Lille-Tournai. — Electrification de la ligne de chemin de fer.*

En juillet dernier, l'honorable Ministre a eu des contacts avec M. Pierre Mauroy, Premier Ministre de France. Je souhaiterais savoir quels ont été les résultats de l'entrevue particulièrement en ce qui concerne l'électrification de la ligne de chemin de fer entre Lille et Tournai (4 km en Belgique et 10 km en France). Le gouvernement belge est-il disposé à consentir les sacrifices financiers que réclame la France pour rompre l'isolement ferroviaire de la Wallonie?

Réponse du 20-09-83

Les contacts entre la Belgique et la France ont porté surtout sur la relation à grande vitesse qui est projetée pour relier Paris et Londres à Cologne via Bruxelles.

Un groupe de travail a été constitué pour étudier cette liaison rapide.

Mais en annexe à ces discussions nous avons abordé le problème des relations ferroviaires entre la Belgique et la France et notamment entre Tournai et Lille.

Le Ministre français des Transports nous a fait savoir qu'il était impossible d'envisager une participation financière quelconque de la S.N.C.F. à l'électrification de cette ligne qui restera donc exploitée par traction diesel.

Dans la conjoncture actuelle il n'est pas raisonnable que la Belgique prenne à sa charge la totalité des frais d'électrification d'une ligne en territoire étranger.

Question de M. Marc Olivier du 30 septembre 1983 (1982-1983) (N.) :

*S.N.C.B. — Voitures belges M4. — Admission sur le réseau français.*

Depuis quelque temps, des négociations sont en cours avec la S.N.C.F. afin d'obtenir l'admission des voitures belges M4 sur le réseau français à Lille.

Monsieur le Ministre pourrait-il me dire :

1. quel est l'état d'avancement de ces négociations;
2. quand une décision finale peut être attendue;
3. quels travaux d'adaptation devront être effectués;
4. combien de temps il faut prévoir à cet effet;
5. à combien on évalue le coût de ces travaux?

Réponse du 15-11-83

1. Les pourparlers avec la S.N.C.F. sont sur le point d'aboutir. Dans le courant du mois de novembre un parcours d'essai en gare de Lille sera organisé d'entente avec la S.N.C.F.

2. Les résultats de ce parcours d'essai permettront de prendre position définitivement.

3. Il n'est pas envisagé de modifier les voitures M4. Il faut approprier les nouvelles locomotives bicourant 25.000 Kv — 50 Hz — 3.000 V continu à l'alimentation de ces voitures en 3.000 V continu comme sur le réseau belge.

4. Aucune modification n'est à faire aux voitures (voir p. 3).

L'appropriation des locomotives série 12 se fera en cours de construction.

5. Néant pour les voitures (voir p. 3).

L'appropriation des locomotives série 12 fait l'objet de pourparlers sur le plan technique avec la S.N.C.F.; les transactions financières avec le constructeur en résulteront.

Question de M. Geyselings du 11 octobre 1983 (N.) :

*S.N.C.B. — Journée de promotion train-tram-bus.*

La journée de promotion train-tram-bus s'est avérée un succès inespéré. Cette initiative a mobilisé des milliers de personnes. Les services de la S.N.C.B. ont eu fort à faire pour conduire tout ce monde à destination. Il a même fallu mettre en circulation des trains supplémentaires.

1. A combien estime-t-on le nombre de voyageurs du dimanche 2 octobre 1983 par rapport aux dimanches ordinaires?

2. A combien s'est élevée la recette dans les gares et les trains par rapport à la recette d'un dimanche ordinaire?

3. Combien de trains et agents supplémentaires ont été requis à cette occasion pour faire face au flot de voyageurs?

Combien ces mesures spéciales ont-elles coûté à la S.N.C.B.? La recette a-t-elle permis de couvrir ces frais supplémentaires?

4. Si cette journée s'est avérée un succès financier pour la S.N.C.B., cette initiative ne pourrait-elle être renouvelée, et ce plusieurs dimanches d'affilée, à titre expérimental? Cette formule assurerait peut-être un meilleur taux d'occupation des trains réguliers, qui doivent circuler de toute façon?

5. Combien de voyageurs, ce 2 octobre 1983, se sont-ils vu dresser contravention parce qu'ils ne possédaient pas de titre de parcours? Quel est leur nombre les dimanches ordinaires?

Réponse : 22 - 11 - 83

1. La comparaison de l'occupation des trains entre le dimanche 2 octobre 1983 et un dimanche normal de la même période exige le dépouillement d'un nombre important de rapports de trains.

Ce dépouillement est en cours. Les résultats sont attendus dans le courant de novembre.

2. La S.N.C.B. a pris les dispositions nécessaires pour pouvoir déterminer, via le nombre exact de billets ordinaires et spéciaux vendus le dimanche 2 octobre 1983, le niveau du trafic voyageurs enregistré ce dimanche.

Ces éléments seront comparés à ceux qui ont été enregistrés (par la même méthode) le dimanche 9 octobre.

Un bilan définitif ne peut donc être dressé début décembre, lorsque les données de vente officielles auront été analysées.

3. Le nombre de trains spéciaux organisés le 2 octobre s'élève, pour le réseau, à 163.

L'organisation de ces trains a exigé :

- 109 prestations de personnel de conduite;
- 91 prestations de personnel d'accompagnement des trains;
- 96 prestations de personnel des gares et des services régionaux.

Le coût de l'organisation des trains spéciaux et des prestations supplémentaires de personnel est en cours d'élaboration. Il ne sera également disponible que fin novembre.

4. La promotion du transport en commun constituait l'objectif principal de la journée train-tram-bus de ce 2 octobre. Sur le plan promotionnel cette journée apparaît sans conteste comme un succès : l'initiative a reçu un écho particulièrement favorable auprès des médias; le public s'y est associé dans une mesure plus large que prévu, et l'a ressenti dans sa grande majorité, comme une expérience positive.

Une analyse financière précise ne peut, pour les raisons exposées aux points 2 et 3 ci-avant, être momentanément réalisée.



On ne peut répondre à la question posée qu'après une analyse coûts-bénéfices complète. Sur base de cette analyse et compte tenu d'autres aspects telles que la promotion du transport public en général et de la S.N.C.B. en particulier, il est pas exclu que cette initiative se répète dans l'avenir.

Des instructions spéciales ont été communiquées au personnel de contrôle, afin d'assurer un bon accueil et de ne recevoir la surtaxe forfaitaire de 600 F que dans les cas de fraude manifeste.

la date du 14 octobre 1983, de tels cas ne sont pas connus.

Question de M. Bourgeois du 4 novembre 1983 (N.) :

S.N.C.B. — Restructuration de la ligne 73.

Le Ministre pourrait-il me communiquer les données les plus récentes en sa possession au sujet de la restructuration de la ligne 73 Gand-Adinkerke-La Panne :

1. Quels sont les plans de restructuration prévus sur la ligne 73?
2. Est-il exact que, dans le cadre de cette restructuration, il n'y aura plus de liaisons ferroviaires directes entre le littoral ouest et Bruxelles? Est-il possible de remédier à cette situation?
3. Quelles seront les gares supprimées et quel est le nombre de voyageurs utilisant ces gares, quelles seront les gares restant en service?
4. Dans quelles communes le service sera-t-il transféré à la S.N.C.V.?
5. Si la ligne 73 n'est pas intégrée dans le réseau intercity, n'est-il pas possible de le prévoir, compte tenu de l'importance de la liaison vers la côte?
6. Quelle est la fréquence des trains prévue jusqu'à présent sur la ligne en question?
7. Quelle sera l'économie réalisée par cette réorganisation, des emplois s'en trouveront-ils menacés et combien?

Réponse : du 06-12-83

1. Sur la ligne 73, à partir de juin 1984, circuleront des trains cadencés.
  2. La nouvelle relation cadencée, à partir de La Panne, en direction de Bruxelles avec correspondance à Gand-Saint-Pierre sera plus rapide que le service actuel qui n'est cadencé que toutes les 2 heures.
- Le matin et le soir, pendant les heures de pointe, deux trains directs supplémentaires circuleront de et vers Bruxelles.
3. + 4. Sur la ligne 73 la desserte des localités suivantes sera transférée à la S.N.C.V. :

Points d'arrêt	Nombre de voyageurs
Ardoois.....	30
Pittem.....	29
Woutergra.....	23
Grammont.....	15

Le tableau ci-dessus donne le nombre de voyageurs montés dans ces points d'arrêt pour un jour ouvrable du mois d'octobre 1981.

Les autres points d'arrêt sur la ligne 73 resteront desservis.

5. La ligne 73 sera intégrée dans la relation interrégionale La Panne-Grammont.

6. Voir 1 + 2.

7. La réorganisation est globale, c'est-à-dire, pour tout le réseau. Par conséquent, il est impossible pour la S.N.C.B. d'écarter l'influence de la réorganisation d'une seule ligne.

Question de M. Kuijpers du 8 novembre 1983 (N.) :

Transports publics. — Service aux voyageurs.

Nul ne contestera que la promotion des transports publics est fonction du service rendu aux voyageurs.

Aux Pays-Bas, à Amsterdam plus précisément, les haltes de trams et autobus vont être équipées d'un nouveau système d'information à commande centrale qui fera apparaître sur un panneau lumineux l'heure exacte de la prochaine correspondance.

Je souhaiterais savoir si vos services sont au courant de cette expérience intéressante et si l'installation d'un système semblable est également envisagée par votre département.

Réponse : 06-12-83

Depuis quelques années, la S.N.C.V. envisage l'installation de tableaux électroniques d'indication aux principaux points de départ de ses lignes.

C'est ainsi que des indicateurs de départ commandés par ordinateur seront prévus aux quais de la nouvelle gare d'autobus de la « Rooseveltplaats » à Anvers.

Par ailleurs, dans les gares I.C./I.R., situées à proximité des gares d'autobus, des indications vers les points de départ S.N.C.V. sont prévues, tandis que les gares vicinales seront également équipées ultérieurement de tableaux électroniques qui fourniront, soit aux chauffeurs d'autobus, soit directement aux voyageurs toutes les informations utiles relatives aux heures de départ et/ou de correspondance.

Dans un avenir immédiat, de telles installations sont prévues aux gares d'autobus de Bruges, Lokeren, Huy, Gembloux.

Il faut ajouter que la « M.I.V.A. » a réalisé à Anvers un projet de placement de panneaux d'annonces aux arrêts en vue d'informer les voyageurs de l'arrivée des véhicules et des temps d'attente.

Cette nouvelle technologie est actuellement expérimentée sur la section commune des lignes de tramway 2 et 15 entre la station de prémetro « Groenplaats » et la « Belgiëlei ».

La localisation du véhicule sur la ligne peut également être suivie du poste central de contrôle.

Question de M. Féaux du 9 novembre 1983 (Fr.) :

S.N.C.B. — Plan de restructuration.

La journée « Train, Tram, Bus » organisée le 2 octobre 1983 par les sociétés de transports publics de Belgique a rencontré un vif succès. Pareil succès prouve à suffisance la confiance qu'a la population dans les services publics de transports en commun.

Un plan de restructuration de la S.N.C.B. est actuellement à l'étude. Il comporte un grand nombre de suppressions de gares et points d'arrêt, mais aussi de lignes.

Conçu en tenant compte du taux de fréquentation des gares et points d'arrêt, ce plan ne tient nécessairement pas compte de la clientèle potentielle des chemins de fer.

Or, une expérience menée en son temps sur la ligne Charleroi-Mariembourg a démontré que la réorganisation d'un service de transports en commun implique notamment la prise en compte de ladite clientèle potentielle.

Monsieur le Ministre pourrait-il me faire savoir :

- s'il compte revoir la philosophie générale du plan de restructuration de la S.N.C.B. eu égard au succès rencontré par la journée « Train, Tram, Bus »;
- si une étude de marché systématique va être entreprise pour chaque ligne, chaque gare et point d'arrêt, afin de déterminer la clientèle potentielle de ceux-ci;
- si la S.N.C.B. a déjà évalué les pertes probables de clientèle résultant de la raréfaction des trains et de la disparition de gares et points d'arrêt;
- si la S.N.C.V. a établi un plan précis de desserte des gares et points d'arrêt abandonnés par la S.N.C.B.?



Réponse du 06.12.83

La journée « Train, Tram, Bus » a été organisée un dimanche (jour où la plupart des Belges sont libres) et son succès est partiellement dû aux réductions exceptionnelles offertes ce jour-là.

Le plan de restructuration de la S.N.C.B. en proposant même le samedi et le dimanche un service cadencé appréciable complété par des trains saisonniers vise à attirer la clientèle potentielle.

Sa philosophie générale correspond à celle de l'expérience du dimanche 2 octobre 1983.

La S.N.C.B. ne dispose ni du personnel ni du temps nécessaires pour mener à bien une étude de marché systématique pour chaque ligne, chaque gare, chaque point d'arrêt. Mais les lignes et points d'arrêt supprimés n'ont été abandonnés qu'après une expérience de plusieurs années. Celle-ci a démontré que la clientèle potentielle ne s'est jamais transformée en clientèle réelle. Après le 3 juin 1984 des comptages seront effectués pour permettre de juger et d'améliorer l'office de transport.

Seuls les points d'arrêt très peu fréquentés depuis longtemps sont abandonnés par la S.N.C.B. et ne représentent qu'un faible pourcentage de la clientèle réelle actuelle. Mais celle-ci disposant d'autobus supplémentaires et de moyens de transport individuels pourra être acheminée vers des gares plus importantes desservies par des trains plus rapides. Sur base de ses propres expériences et de celles des réseaux étrangers, la S.N.C.B. escompte une augmentation de la demande d'au moins 8 %.

L'Administration des transports coordonne les activités des groupes de travail mixtes S.N.C.B.-S.N.C.V. étudiant la desserte par autobus des points d'arrêt abandonnés par la S.N.C.B.

Question de M. Valkeniers du 21 novembre 1983 (N.):

S.N.C.B. — Ligne Bruxelles-Braine-l'Alleud. — Suppression de trains.

Le nombre minimum de voyageurs justifiant une ligne de chemin de fer à haute fréquence serait de 15.000 par jour.

Or, la ligne Bruxelles-Braine-l'Alleud compte 28.000 voyageurs par jour.

Pourquoi, dès lors, la moitié des trains seront-ils supprimés?

Réponse du 13.12.83

Lors de l'étude du plan de restructuration de la S.N.C.B., tous les services existants ont été examinés, les marchés potentiels ont été comparés et il a été tenu compte du trafic pendant les périodes calmes et les heures de pointe, etc.

Ce plan a ensuite été soumis aux conseils économiques régionaux et il a été tenu compte dans une large mesure de leurs observations.

Il ressort actuellement de cette étude qu'il est plus intéressant pour le transport public d'insister sur l'amélioration du trafic intervilles sans trop diminuer toutefois le trafic omnibus, là où il est justifié.

Dans cette optique, un projet équilibré a été élaboré. La proposition de desservir toutes les lignes autour de Bruxelles pendant les heures creuses, par un seul service omnibus par heure, a été un des résultats obtenus.

Le nombre de voyageurs sur les trains omnibus pendant les heures creuses ne justifie pas la mise en marche d'un service de trains omnibus toutes les demi-heures.

Question de M. Dierickx du 23 novembre 1983 (N.):

S.N.C.B. — Ligne n° 58 Gand-Eeklo. — Suppression d'arrêts.

Dans son dernier projet de restructuration, la S.N.C.B. prévoit que la section Eeklo-Gand-Dampoort ne sera plus desservie que par le service ferroviaire interrégional Eeklo-Gand-Renaix à partir du 3 juin 1984. Elle ne prévoit pas de trains de navetteurs. Les gares entre Eeklo et Gand-Dampoort, notamment Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem et Gand-Muide, seraient fermées à cette même date.

Je constate cependant que le premier projet de restructuration de la S.N.C.B., le « plan d'action » de 1979, prévoyait, outre la ligne intercity reliant Eeklo et Gand, des trains (supplémentaires) de navetteurs, qui assureraient aux heures de pointe la desserte de Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem et Gand-Muide.

Je constate en outre que le G.E.R.V. (C.E.R.F.), dans son avis du 25 mars 1983 au sujet du dernier projet de restructuration de la S.N.C.B., recommande des arrêts supplémentaires du service interrégional Eeklo-Gand-Renaix à Waarschoot et à Sleidinge. Toutefois, la S.N.C.B. n'a pas retenu cette recommandation.

Il faut néanmoins reconnaître que le nombre de voyageurs (aux jours ouvrables) entre Eeklo et Gand-Dampoort a augmenté de 740 unités en 1977 à 764 en 1981 (voir les statistiques de la S.N.C.B. relatives à la période 1977-1981).

De plus, je constate que le projet d'horaire pour le service interrégional Eeklo-Gand-Renaix prévoit un temps de manœuvre inutilement long et non productif de 32 minutes à Eeklo.

J'aimerais dès lors savoir comment la S.N.C.B. explique le fait que ses services d'étude, dans le plan dit « d'action » de 1979, en sont arrivés à la conclusion que la desserte des gares de Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem et Gand-Muide par des trains de navetteurs devait être maintenue, alors que ces mêmes services, en 1982, dans le projet de restructuration, concluent à la nécessité de fermer toutes ces gares.

Réponse du 13.12.83

Il n'est pas justifiable de desservir les gares de Waarschoot, Sleidinge, Wondelgem et Gand-Muide par des trains de navetteurs durant les heures de pointe, parce que :

- ces trains coûtent beaucoup plus cher et ne sont pas attractifs sur le plan commercial;
- inévitablement, il y aurait double emploi entre le service bus et le service des trains.

Pour ces raisons, il a été décidé, pour la ligne n° 58, de mettre en place une relation commerciale rapide et attractive entre Eeklo et Gand et de laisser assurer la desserte du trafic suburbain par les bus de la S.N.C.V.

Question de M. Dierickx du 23 novembre 1983 (N.):

S.N.C.B. — Plan de restructuration. — Ligne Eeklo-Gand-Renaix. — Matériel roulant.

Je constate que le dernier plan de restructuration de la S.N.C.B. ne donne pas de précisions sur le matériel roulant qui sera mis en service à partir du 3 juin 1984.

J'aimerais connaître le type de matériel roulant qui, d'après le plan de la S.N.C.B., sera utilisé sur la ligne Eeklo-Gand-Renaix.

Comment la S.N.C.B. justifie-t-elle le choix de ce type de matériel roulant sur la ligne interrégionale précitée?

Pour quelles raisons les autorails de la série 44, utilisés actuellement, ne seraient-ils plus maintenus en service sur cette ligne après le 3 juin 1984?



Quelles sont, le cas échéant, les lignes sur lesquelles ce type de matériel roulant sera utilisé après le 3 juin 1984?

Réponse du 13-12-83

Les voitures M2 utilisées sur la relation I.R. Eeklo-Gand-Renaix seront remorquées par locomotives Diesel.

C'est le matériel le plus moderne qui est encore chauffé à la vapeur.

Les autorails série 44 ne satisfont pas aux normes requises pour les trains I.R.

Après le 3 juin, ces autorails seront utilisés pour les trains omnibus et du service de pointe, notamment entre Alost et Burst, Zottegem et Audenarde et entre Coutrai et Ypres.

Question de M. Dierickx du 23 novembre 1983 (N.) :

*Transport public urbain. — Crédits d'engagement.*

Monsieur le Ministre pourrait-il me donner une réponse urgente aux questions suivantes relatives aux crédits pour la promotion du transport secondaire urbain et interurbain (art. 81.28) :

1. Quel est le montant du crédit d'engagement, prévu pour 1983, concernant :

- le prolongement de la ligne de tram n° 1 à Gand;
- le prolongement de la ligne de tram n° 21 à Gand?

A quel tracé sont destinés ces crédits d'engagement?

Le prolongement de la ligne de tram n° 1 jusqu'à Evergem a-t-il déjà reçu l'accord de principe du Ministre?

Dans l'affirmative, l'étude préparatoire au prolongement jusqu'à Evergem est-elle encore prévue pour 1983?

2. Un crédit d'engagement est prévu pour la prolongation de l'étude de l'aménagement du « Maria-Hendrikaplein » et de l'axe nord-sud.

S'agit-il, en l'occurrence, de l'étude relative à l'équipement de cette place en lignes de tram en surface ou en sous-sol?

Quel montant est prévu pour cette étude?

Ce crédit d'engagement est-il destiné exclusivement au « Bijzondere Studiedienst van de M.I.V.G. » (service d'études des tramways gantois) ou fera-t-on appel aussi à des services d'étude privés?

Dans l'affirmative, quels sont ces services d'étude, quelle partie de l'étude leur est confiée et à combien s'élève leur part du crédit d'engagement?

Quelles sections et quels aspects de l'axe nord-sud seront mis à l'étude en 1983?

3. Je souhaiterais enfin recevoir la liste complète — par agglomération — des 120 carrefours pour lesquels on prévoit une adaptation des signaux lumineux permettant leur actionnement à distance à partir des véhicules des transports publics.

En outre, je voudrais connaître le calendrier de ces travaux d'adaptation, plus spécialement pour les agglomérations de Bruxelles, Anvers et Gand.

Enfin, quels sont, par carrefour, les coûts prévus pour l'adaptation des feux de signalisation?

Réponse du 20-12-83

1. Le crédit d'engagement prévu pour 1983 pour les lignes de tramways n° 1 et n° 21 à Gand s'élève à 46 millions de F et est destiné :

- au prolongement de la ligne de tramways n° 1 vers Wondelgem (dernier 400 m jusqu'à l'« Industrieweg »;
- à la rectification de ligne de tramway n° 1 entre le « Fr. Ferrerlaan » et les « Palinghuizen » (450 m);
- au prolongement de la ligne de tramway n° 21 jusqu'à « De Leeuw » (Melle).

Le prolongement de la ligne de tramway n° 1 jusqu'à Evergem a été approuvé en principe en octobre 1983. L'étude et les discussions préparatoires avec le Ministère des Travaux publics et les administrations communales concernées ont été entamées par le Service spécial d'études de la « M.I.V.G. ».

2. Les solutions en surface pour l'aménagement de la « Koningin Maria-Hendrikaplein » ont été soumises au collège des bourgmestre et échevins de la ville de Gand et au Conseil d'administration de la « M.I.V.G. » par le Service spécial d'études.

Aussi longtemps que ces avis ne sont pas connus, les études ne peuvent être entreprises.

Le crédit d'engagement pour 1983 pour les études en question a un caractère provisionnel.

En 1983, aucun autre tronçon que celui mentionné sub 1 ci-dessus, n'a été étudié.

3. Pour le moment il n'y a pas encore de liste définitive des croisements où l'adaptation des feux lumineux en vue de la commande à distance par les véhicules des transports en commun est prévue.

La « M.I.V.A. » a toutefois soumis à l'Administration des Transports une série de mesures en vue d'accroître la vitesse commerciale et l'efficacité des transports en commun en surface.

Récemment, en vue d'une meilleure fluidité et sécurité des lignes de tramways de la côte, la S.N.C.V. a soumis également un dossier.

De son côté, la S.T.I.B. vient d'adresser aux divers collèges des bourgmestres et échevins des 19 communes de l'agglomération bruxelloise, une lettre les priant de prendre dans les meilleurs délais les mesures administratives nécessaires en vue de rendre prioritaires la plupart des artères parcourues par les diverses lignes de transport en commun.

Enfin, en ce qui concerne Gand, il est à remarquer que la « M.I.V.G. » est en pourparlers en vue de prendre certaines mesures d'amélioration.

Le coût moyen d'investissement d'un tel dispositif est évalué à environ 450.000 F par carrefour.



## ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

### Notre service "Distribution"

Articles disponibles par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution à 4000 Liège. Etranger (sauf Luxembourg = régime belge), voir 3e page de couverture.

### CARTES-VUES

#### \*cartes-vues commerciales GTF série 1

pochette de 7 cartes-vues représentant une locomotive série 59 sur le viaduc de Roanne-Coo (ligne 42), 4 vues de motrices vicinales type SO du Littoral. Le solde représente le vicinal des grottes de Han.

PRIX : 70FB + envoi (voir ci-dessous)

#### \*cartes-vues commerciales GTF série 2

pochette de 9 cartes-vues représentant les gares SNCB de Hasselt, Liège Guil., Louvain, Ostende (vue d'un bateau), Blankenberge, Heist (vue de l'avant d'une motrice SNCV articulée devant la station). Couplage d'articulées SNCV à Blankenberge Station et devant l'hippodrome d'Ostende. Vue de Westende avec convoi type S en médaillon.

PRIX : 90 FB + envoi (ci-dessous)

#### \*cartes-vues commerciales GTF série 3

pochette de 10 cartes-vues représentant Liège Guil. Verviers Cal. Place des Guillemins à Liège (tram ligne 1). Place St-Lambert à Liège sans tram ni trolleybus mais dans son état avant travaux avec au fond l'ancien bâtiment de Liège Blais. Gare d'Ostende la nuit. Couplage de motrices SNCV articulées à Heist. Motrice SNCV articulée à Blankenberge. Couplage de motrices articulées à Ostende, Coxyde et le long de la route royale.

PRIX : 100FB + envoi (ci-dessous)

#### \*cartes-vues Rail Magazine n° 61 à 68

Schaerbeek - Anvers - Gendron Celles - Haine-St-Pierre - Schaerbeek (train vapeur) - Winterslag - Bruxelles Midi - Bertrix (vapeur). Motrices diesel et électriques, autorails divers.

PRIX : 120FB + envoi (ci-dessous) PAS D'ENVOI EN FRANCE

#### \*cartes-vues Rail Magazine noir et blanc n° 37 à 44

2 vues d'Hasselt et de Merelbeke. Bruxelles Midi. Gerlimpont. Monceau. Mechelen. Matériels divers.

PRIX : 80 FB + envoi (ci-dessous) PAS D'ENVOI EN FRANCE

#### FRAIS DE PORT pour cartes-vues

nombre de séries commandées en même temps	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
1	25FB	30FB
2 ou 3	30FB	50FB
4 à 6	45FB	80FB
7 à 15	55FB	135FB

(ce tarif annule les précédents et tient compte de l'incessante augmentation des tarifs postaux. Vous avez intérêt à grouper vos commandes)



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.



# PROCHAIN VOYAGE ORGANISE PAR LE GTF asbl

## Le GTF asbl dans le Luxembourg belge

Nous inaugurons cette nouvelle saison par un voyage que nous organisons le samedi 31 mars prochain sur diverses lignes du Luxembourg belge que le plan de restructuration de la SNCB va mettre à mal d'ici peu.

\*Le départ est fixé vers 10h00 de Bertrix, par autorail spécial

\*Nous parcourrons les lignes suivantes :

165 Bertrix - Florenville - Virton

155 Virton - Lamorteau. Cette ligne réservée jusqu'ici au trafic des marchandises perd de plus en plus de son importance, puisque la SNCB escompte à terme détourner le trafic international des marchandises par le point frontière d'Athus.

165 Virton - Signeulx (trafic voyageurs supprimé le 3 juin 1984)

-- Signeulx - Gorcy. (France). Il s'agit d'un curieux raccordement industriel international dont l'histoire est contée en détail dans Trans-Fer spécial n°1 (\*); nous le parcourrons avec l'autorisation spéciale de l'entreprise sidérurgique propriétaire.

165 Signeulx - Athus (trafic voyageurs supprimé au 3 juin 1984)

167 Athus - Arlon (trafic voyageurs réduit à deux paires de trains de navetteurs au 3 juin 1984)

162 Arlon - Marbehan

155 Marbehan - Croix-Rouge. Il s'agit de l'ancienne ligne qui ralliait Virton. Le tronçon parcouru, à exploitation simplifiée, est fermé au trafic des voyageurs depuis de nombreuses années. La section Ste-Marie - Croix-Rouge sera mise hors service au courant de l'année 1984.

162 Marbehan - Libramont où le retour est fixé vers 19h10.

Il s'agit là d'un programme très chargé, dans une des plus belles régions de Belgique. Les amateurs de chemin de fer seront, nous l'espérons, comblés ; du point de vue touristique, le voyage à travers les forêts d'Ardenne vaut aussi le déplacement.

De nombreux arrêts sont déjà prévus, afin de permettre aux photographes d'opérer à leur aise.

---

(\*) Trans-Fer spécial n°1 - 215FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège.



Pour ceux qui le souhaitent, nous organisons un dîner collectif et facultatif (réservation requise sur bulletin de participation ci-contre). Il comprend potage, plat principal et dessert, service et TVA compris, boissons en sus, au prix de 400 FB.

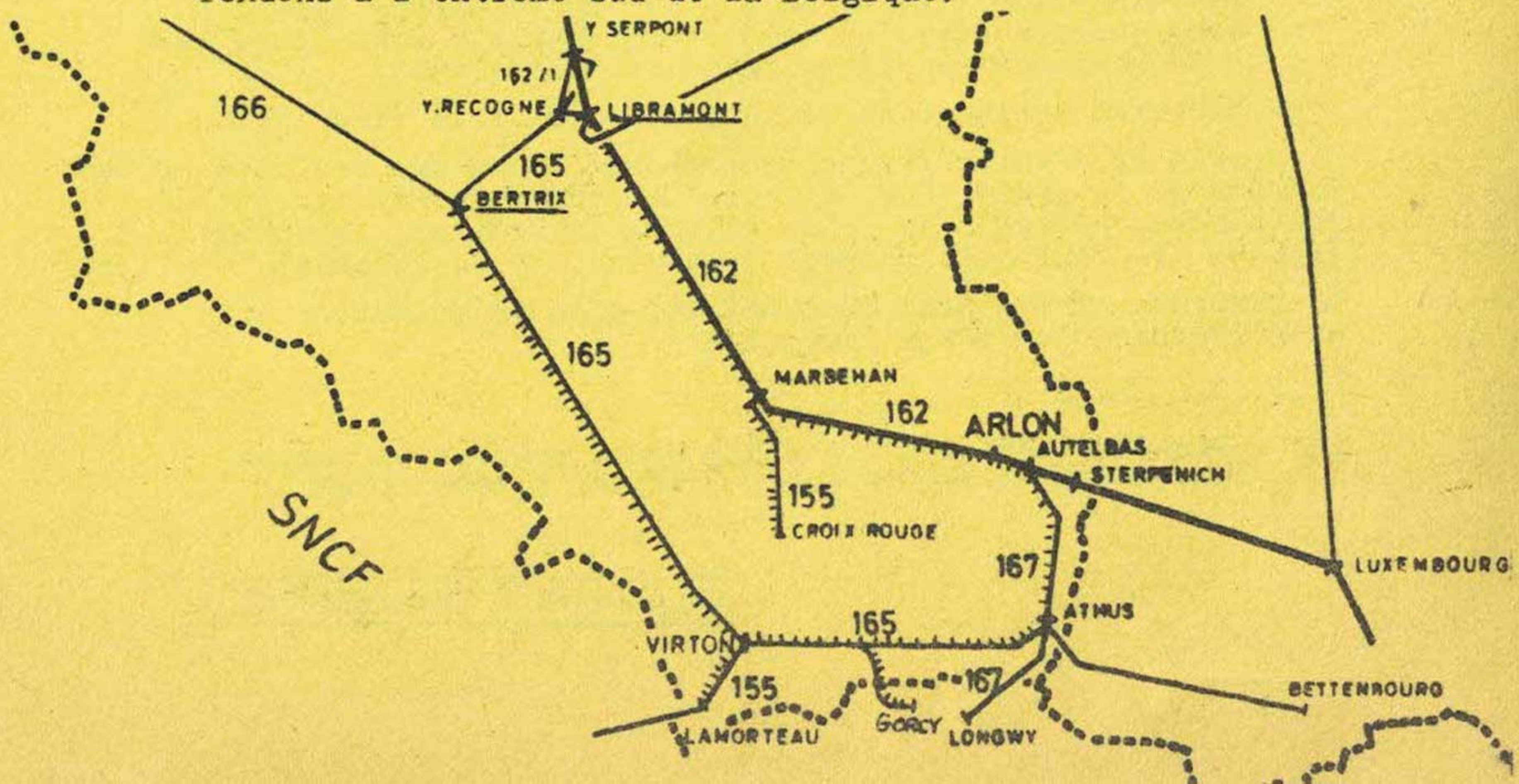
Pour autant que le nombre de personnes inscrites soit suffisant, nous organisons un parcours d'approche en train régulier, places réservées, avec importante réduction, au départ de Bruxelles Midi et de Liège Guillemins. Les correspondances seront garanties par la SNCB si vous empruntez les trains que nous vous désignerons.

PRIX : parcours en autorail spécial de Bertrix à Libramont, frais administratifs et TVA :

Membres en règle de cotisation au 29.2.84, conjoint ou enfants de plus de 12 ans habitant sous le même toit	350FB
Adulte non membre	400FB
Enfant de moins de 12 ans	220FB
Enfant de moins de 5 ans (participation limitée aux enfants accompagnant leurs parents ou grands-parents, sous leur responsabilité)	gratuit

INSCRIPTIONS : dès que possible (date limite : 24 mars 1984).  
Celles-ci sont prises dans l'ordre d'arrivée de votre paiement, et priorité est donnée à ceux qui rallient Bertrix par les déplacements en train régulier que nous organisons. Il suffit de renvoyer le bulletin de participation ci-contre à l'adresse qui y est mentionnée. La formule la plus simple pour nous est de joindre votre paiement sous forme de chèque bancaire garanti. L'utilisation de notre compte financier est bien sûr possible pour les personnes ne disposant pas d'un chéquier. Votre billet ainsi qu'une circulaire de confirmation vous parviendront dans les quelques jours qui précéderont le voyage. Ne vous impatientez pas !

REMARQUES : 1) comme nous pénétrerons en France, les participants voudront bien se munir de leurs documents d'identité  
2) nous sommes conscients de la longueur de cette journée : nous sommes tenus à nous insérer dans les sillons horaires des trains réguliers. D'autre part, nous nous rendons à l'extrême sud de la Belgique.









Le coût social des accidents de la circulation.

\*\*\*\*\*

Le R.A.P.D. (Rassemblement pour une autre politique de déplacements) a dans une étude, cherché à évaluer le coût total des accidents routiers de circulation. Cette étude s'inspire d'une méthode mise au point au Grand-Duché de Luxembourg et son Ministère de l'Economie Nationale (bulletin STATEC no6-1980).

L'étude estime les coûts des dommages corporels et la répartition moyenne entre les imputations - en 1982, 90.000 victimes dont 2064 morts -.

dommages matériels : 30%  
corporels : 55%  
frais généraux : 15%

C'est ainsi que pour 1982, l'étude estime que le coût social des accidents de la circulation en Belgique s'est élevé à 76,685 milliards de francs.

Si l'on y ajoute le coût de construction ou de maintenance du réseau autoroutier - 90 milliards et celui de l'entretien des routes secondaires 20 milliards -, on saisit mieux la disproportion entre la part routière et celle du rail : 34,8 milliards dont 22,6 à titre de compensation de désavantages économiques et seulement 2,5 milliards pour charges d'infrastructure.

En 1982, les accidents ferroviaires ont fait 5 morts et 67 blessés - ce fut une année exceptionnelle - ce qui, comparé à la route est dérisoire.

Le grand public oublie facilement ces problèmes que la RAPD lui rappelle de temps à autre.

G.F.

L'action "Openbaar Vervoer".

\*\*\*\*\*

Depuis environ 18 mois, la BRT (TV d'expression flamande) présente une série d'émission intéressant les transports publics. (en moyenne une fois par mois mais présentée à deux reprises).

Des comités locaux, enregistrent les plaintes des usagers, leurs desideratas : horaires, itinéraires, correspondances dans les gares de coïncidences... Tout est reçu. Le but de ces émissions est d'améliorer l'image de marque du transport public trop souvent critiqué. Pour couronner cette campagne, une journée "Trains, trams, bus" a été organisée le dimanche deux octobre pour tous les transports publics. Ce jour là, les candidats voyageurs eurent accès au départ de toutes les gares pour la somme de 200 francs par personne ou de 500 francs par famille en deuxième classe à un billet de "libre parcours" sur tous les transports publics dans toutes les régions du pays.

La Direction de la SNCB a annoncé que 58.000 billets avaient été vendus dont 15% en première classe (100francs en supplément) : 86 trains supplémentaires ont été organisés et la recette a dépassé 80 millions.

Mais le succès de cette journée a été différent selon les régions. Si la BRT avait "annoncé la couleur" au moins six semaines d'avance, par contre la décision d'y associer les populations wallonnes n'a été prise que fin août et la publicité qui aurait normalement du être diffusée a été contrariée par la grève des médias et des transports publics du mois de septembre et qui ne s'est terminée que le dimanche précédant le deux octobre. L'expérience n'en est pas moins concluante et mérite à notre sens d'être renouvelée. Sait-on que des voyageurs, au départ de Liège se sont exclamés "Mais où sont donc les troisièmes classes" ? Un retour au rail bien sympathique qui en augure peut-être d'autres.

G.F.