



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N°33 04/84

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 33

Avril 1984

Le GTF asbl à Gorcy (Meurthe-et-Moselle)	3
La SNCB par ligne	
Comment le Ministre des Communications et la SNCB s'y prennent pour fermer une petite ligne; un exemple : la ligne 38	5
Ligne 155 : Marbehan - Lamorteau	18
Ligne 132/134 déjà condamnée avant l'inauguration de son prolongement	20
Groupe de Charleroi	21
Exploitation	
Juin 84 : les perles disparaissent	23
3 juin 84 : jour J pour le rail	27
Matériel : le point sur les commandes de matériel roulant	31
Divers	38
GTF-Distribution : Blaton - Quevaucamps	41
<u>Encart</u> : prochain voyage de la saison	

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.

Édit. Resp. R. Marganne, rue Bois l'Évêque 27, Liège.
Imprimé en Belgique.

Réservez déjà dans votre agenda la date du samedi 26 mai prochain, date de notre voyage surprise (qui n'a rien à voir avec l'excursion organisée ce jour-là par la SNCB à Bütgenbach). Renseignements dans notre prochain numéro.

ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

Le GTF asbl à Gorcy (Meurthe-et-Moselle)

Le programme du samedi 31 mars dernier était particulièrement copieux pour les cent quatre-vingts membres du GTF qui s'étaient inscrits pour participer à l'excursion ferroviaire proposée par notre Association dans le Luxembourg Belge.

Il fallait tout d'abord rallier Libramont, point de départ du périple. Ceux qui avaient opté pour le train régulier, marquant ainsi leur soutien au rail, eurent une petite surprise en empruntant le 906 en gare de Namur : pour des raisons obscures, les réservations de groupe demandées par le GTF n'avaient pas totalement été prises en compte par la SNCB, et les deux automotrices doubles chargées d'assurer le train eurent bien du mal à embarquer tout le monde : il y avait les membres du GTF, les voyageurs individuels, ... et un peloton de réservistes rappelés au camp militaire de Stockem. Emotion des responsables du GTF, du personnel à quai de Namur, du chef-garde du train... Mais finalement, tout se termina dans la bonne humeur, chacun parvenant finalement à se caser.

Le dépôt de Bertrix avait, lui, veillé à offrir un nombre de places largement suffisant. A la grande joie des spécialistes, le train spécial se composait d'un exceptionnel couplage d'autorails série 43, en service pour quelques mois encore.

La matinée était consacrée au trajet Libramont - Arlon. Il fut effectué en ... trois heures, à la suite d'un "crochet", à 20 km/h, sur la ligne Marbehan - Croix-Rouge, réservée au trafic des marchandises, et dont la section Ste-Marie - Croix-Rouge sera bientôt abandonnée par la SNCB, pour des raisons pour le moins contestables : un parcours très pittoresque, à travers la forêt ardennaise se réveillant à l'aube du printemps.

Tandis que la majorité des participants se restaurait au buffet de la gare d'Arlon, histoire sans doute de rester dans l'ambiance, les plus mordus "grillaient de la pellicule" sur les quais de la gare de la ville romaine, guettant l'un un couplage de diesels série 53, l'autre une électrique série 20, voire une automotrice "Break". Combien de kilomètres de pellicule n'ont-ils pas été exposés au cours de cette journée ?

Le véritable plat de résistance ferroviaire était réservé, à notre sens, à l'après-midi, puisque le convoi du GTF asbl allait rallier Bertrix et Libramont par le "grand tour", à savoir la célèbre ligne "Athus - Meuse", fief du dépôt de Latour, et ses appendices.

La section Athus - Virton, qui perdra son trafic voyageurs le 3 juin prochain à la suite d'un plan de restructuration particulièrement funeste pour le sud du Luxembourg belge, eut un succès d'intérêt particulier, d'autant plus qu'elle traverse les sites

sidérurgiques aujourd'hui abandonnés d'Athus, Halanzy et Musson, tous autrefois dotés de raccordements industriels, parfois électrifiés par ailleurs.

Mais le clou de la journée fut incontestablement l'emprunt de l'étrange raccordement industriel international établi entre la gare belge de Signeulx et les installations industrielles de la société "Chiers Chatillon Gorcy" situées en territoire français, à Gorcy, dans le département de la Meurthe-et-Moselle. Cette ligne fut construite en 1875, à l'initiative de la famille Labbé, propriétaire de hauts-fourneaux, ateliers de laminage et fours à puddler à Gorcy, pour relier ses usines au rail. A l'époque, le raccordement au réseau ferré français s'était avéré impossible (1). Depuis cette époque, les produits de Gorcy, après un emprunt des voies ferrées belges sur une longueur de 17 km, rejoignent le réseau français à Ecouviez. C'est le seul cas français d'une usine importante exclusivement raccordée à un réseau ferré étranger. En 1937, lors de la vague de lois françaises sur la nationalisation du réseau ferré, cette courte ligne de 5 km (dont 722 mètres en Belgique), fut bel et bien "oubliée", et le patron des usines de Gorcy est encore aujourd'hui en même temps directeur de la "Compagnie du Chemin de Fer de Gorcy", traitant d'égal à égal avec les hauts responsables de la SNCB.

Le convoi du GTF parcourut donc ce raccordement industriel, sous les yeux de la presse française locale, qui s'était déplacée pour l'occasion. La voie ferrée traverse le village de Gorcy avant de pénétrer dans les installations de l'entreprise industrielle, par un raccordement en épi. Les autorails allèrent jusqu'au "bout" des voies, et les excursionnistes furent reçus, dans la grande tradition de l'hospitalité française, par une délégation de l'usine, conduite par son directeur lui-même, Monsieur Bernard Labbé, par ailleurs maire de la localité. Avant d'offrir aux membres du GTF le verre de l'amitié, Monsieur Labbé, dans une courte allocution pleine de convivialité et d'humour, rappela les liens singuliers de son entreprise et du rail. Aujourd'hui, l'usine dispose d'un locotracteur Moÿse pour ses besoins propres, mais a confié la desserte de son raccordement à la SNCB : une fois par jour, celui-ci est parcouru par le locotracteur de Virton, au départ de Signeulx, relié par ligne téléphonique aérienne avec les usines de Gorcy. Et il n'y a pas de raison que ce trafic international s'arrête, malgré la crise...

Une dernière surprise attendait les membres du GTF. Le convoi spécial avait en effet à son programme le parcours de la section Virton - Lamorteau, aujourd'hui emprunté uniquement - pour combien de temps encore - par le trafic de transit marchandises vers la France : les locomotives de Latour rebroussement en fait en gare SNCF d'Ecouviez, électrifiée en 25.000 volts, où elles sont habituellement relayées par la cavalerie électrique française de Mohon ou de Thionville, qui emmène les trains de

(1) voir Trans-Fer spécial n°1, Signeulx-Gorcy, un raccordement ferroviaire international, pp.63 sq.

produits sidérurgiques vers Velosnes-Torgny et le bassin sidérurgique lorrain, aujourd'hui durement frappé par la crise. A travers la sinueuse vallée du Ton, le couplage d'auto-voies se rendit ... au bout des rails belges.

Ce fut ensuite le retour vers Bertrix et Libramont, sur une ligne encore entièrement équipée de la signalisation mécanique, et de postes de block pittoresques parfois situés en pleine forêt. Le soleil eut le bon goût de se montrer toute la journée, incitant les photographes à redoubler d'ardeur, au péril du respect de l'horaire.

Certains regrettèrent de n'avoir pu faire le pèlerinage de Latour, ou de n'avoir pu "immortaliser" un de ces chandeliers typiques d'une signalisation mécanique en voie de disparition. Mais la journée n'était pas extensible et les photographes parfois indisciplinés. Chacun devait encore rallier ses pénates en fin de soirée, à Charleroi, Liège, Mons, Bruxelles ou au delà.

Remercions tous les services de la SNCB qui contribuèrent à la réussite de cette journée : les horairistes de l'IPX-Namur, le personnel de la remise de Bertrix, et le personnel accompagnant des dépôts de chefs-gardes de Virton et Arlon, sans oublier le personnel des gares et postes de block que nous avons traversés. Et un grand coup de chapeau au dynamisme inlassable du président de notre Association, pour l'organisation de ce périple que chacun s'accordait à qualifier d'exceptionnel, voire sensationnel.

R.M.

La SNCB par ligne

Comment le Ministre des Communications et la SNCB s'y prennent pour supprimer une "petite ligne"....

un cas exemplaire : la ligne 38 Chênée - Battice

L'an dernier, le GTF asbl a consacré une étude complète à la ligne SNCB n° 38 Liège-Battice-Plombières, aujourd'hui exploitée jusque Battice pour le trafic des marchandises. Nous concluons cette monographie en constatant que la survie de cette ligne ne semblait pas menacée, vu le trafic marchandises et l'intérêt régional qu'elle représentait.

En moins d'un an, la situation a, hélas, défavorablement évolué pour cette ligne. Le 13 février 1984, un sénateur de la région, Monsieur Gramme, de Battice, interpellait Monsieur De Croo sur la décision de la SNCB de supprimer la ligne. Nous publions ci-après, in extenso, l'interpellation du sénateur et le projet de réponse du Ministre, car ces deux textes développent deux conceptions radicalement différentes du service public et tout particulièrement du chemin de fer. Ces textes se passent, pensons-nous, de commentaires. Au lecteur d'apprécier...

GTF asbl

INTERPELLATION A

MONSIEUR LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS.

OBJET : Décision de la S.N.C.B. de mettre fin à la ligne 38 Chênée-Battice, malgré sa signification économique et de défense nationale.

La ligne 38 existe depuis a peu près trente années et elle relie la gare des Guillemins via Chênée en itinéraire commun avec la 36 puis remonte vers les plateaux de Herve, dans un itinéraire qui desservait de nombreuses stations et se poursuivait jusqu'à Moresnet.

Depuis de nombreuses années déjà, cette ligne n'assure plus le transport des voyageurs. En effet, le développement résidentiel s'est beaucoup plus situé vers la route que vers le rail et la transformation de ces lignes de transport en commun en ligne d'autobus de substitution s'est faite avec une densité accrue à la satisfaction des usagers.

La ligne 38 est donc exclusivement affectée au transport de marchandises par charge complète à destination ou au départ de firmes localisées en bordure de voie ou jouissent d'un raccordement particulier.

Depuis longtemps déjà, les gares en bordure de cette voie ont été désaffectées, certaines d'entre elles ont été aliénées ou démolies.

Vous savez, Monsieur le Ministre, que depuis longtemps déjà, je vous parle du dossier de renouvellement d'un pont qui surplombe la ligne 38 à Herve. La nécessité de travaux a été constatée par les agents spécialisés du chemin de fer, car la vétusté de l'ouvrage entraînait d'intervenir d'une manière efficace pour renouveler le tablier du pont et le porter à une largeur légèrement supérieure vu l'existence d'un carrefour avec la route 23 à une sortie du pont. La S.N.C.B. a établi à ce sujet un dossier et elle a eu non seulement des contacts mais un accord du Ministère des Travaux Publics pour une participation de celui-ci dans la partie qui le concerne, c'est-à-dire pour l'aménagement de la jonction avec une route très importante qui est la liaison Liège-Aix-la-Chapelle.

Tout se passait bien; une convention a été signée entre la S.N.C.B. et Les Travaux Publics de manière à fixer la répartition des frais. Ensuite il a été procédé à la mise en adjudication du travail, au mois de février 1983, je pense. Puis-je rappeler qu'il s'agissait d'une décision de 1982.

Vous avez décidé de suspendre la poursuite de ce dossier, estimant qu'une étude de rentabilité de la ligne était indispensable avant d'engager de tels frais.

Le délai d'engagement de l'entreprise a été dépassé et même une seconde fois puisqu'une prolongation de cette engagement avait été sollicitée et obtenue.

A mes diverses démarches à ce sujet, vu les aspects de sécurité, vous avez invoqué le coût d'exploitation de la ligne et, je suppose sur base des rapports qui vous ont été transmis, aucune décision n'a été prise à ce jour quant à ce chantier.

Je me permettrai de dire quelques mots sur les calculs de rentabilité et sur la manière dont ceux-ci sont faits. Il est commode de calculer le prix d'une heure de locomotive ou de personnel et de les attribuer complètement à la comptabilité propre de la ligne. Mais lorsque la ligne n'est pas utilisée, les locomotives restent à Liège et le personnel également. Cette approche est purement factice dès lors que tous les frais fixes de personnels et de matériel subsistent et tel est bien le cas.

Vous conviendrez, Monsieur le Ministre, qu'au delà de ces stricts calculs exprimés en francs, il faudrait tenir compte de la signification de la ligne et de ce qu'elle représente pour l'économie d'une région.

En transposant les méthodes de calcul que je viens de décrire à notre réseau routier et autoroutier, j'ai le sentiment qu'on en arriverait à fermer au trafic de très nombreux tronçons...

Après avoir retardé le dossier du pont dont je viens de parler et qui, de toute manière, devra faire l'objet de travaux, que la ligne soit exploitée ou non, la S.N.C.B. propose aujourd'hui de mettre fin à l'exploitation de la ligne 38 entre Chênée et Battice. Or, la ligne 38 dessert des entreprises importantes et son trafic ainsi que le tonnage transporté sont loin d'être négligeables. L'usine FIBERGLAS à Battice, qui occupe 900 personnes et qui, heureusement, connaît un taux d'activité intéressant, est approvisionnée en matières premières par le rail. Pour avoir vécu de près son implantation en 1965, je puis vous dire que l'existence du rail à proximité et la possibilité de raccordement ont été déterminants pour la décision des investisseurs. Le transport est régulier et cette firme manifeste clairement sa satisfaction et son volonté de poursuivre puisqu'elle a en commande des wagons spéciaux pour ses produits pulvérulents.

Ce fait vous a été signalé dans le courrier que j'ai échangé antérieurement avec vous. Il ne semble pas qu'il ait jamais été pris en considération.

Mais il n'y a pas que cette usine FIBERGLAS, entre Chênée et Battice, la ligne 38 dessert également les Fonderies MACOTTEAUX dont l'importance et le volume sont bien connus de tous. La signification de cette entreprise dans l'économie liégeoise et dans sa participation dans nos volumes d'exportation, est évidente pour chacun.

En outre, il y a une firme spécialisée dans les aciers, EURO-ETILAM, qui procure également des volumes à transporter.

Je dois également mentionner WERISTER, firme d'un ancien charbonnage qui assure l'approvisionnement et la distribution de charbon tous usages dans un énorme rayon. Cette firme, depuis la fermeture de son exploitation minière, reçoit ses marchandises par le rail.

Arrivé à ce point de mon exposé, je ne sais si je dois accabler le S.N.C.B. ou bien le Ministre des Communications. Ce qui me paraît clair, c'est que les responsables, incluant le Ministre des Communications, ignorent ou veulent ignorer le support que la ligne 38 représente pour l'activité économique de l'entre-Vesdre et Meuse. Cette information devait-elle venir de la direction générale qui ne vous aurait pas informé objectivement ? Ou bien est-ce une attitude que la pression ministérielle constante exerce sur elle qui sert d'excuse à une décision qui s'articule sur le seul aspect de la rentabilité en chiffres.

J'essaye de mesurer, Monsieur le Ministre, combien il est difficile de maîtriser la gestion d'une société de transports comme la S.N.C.B. et je vous reconnais un mérite évident à vous en préoccuper et à accepter de très nombreuses critiques à ce sujet.

Mais puis-je vous dire, tout aussi aimablement, que vous ironisez facilement sur les petits dossiers et qu'ainsi vous en écarterez l'étude approfondie et la solution.

Dois-je ajouter que les charges de cette ligne 38 sont allégées pour la S.N.C.B. car cet itinéraire est considéré comme indispensable par la Défense Nationale. A plusieurs reprises, ce Département y a d'ailleurs investi des sommes relativement importantes dans les récentes années pour maintenir un itinéraire qui soit le dédoublement de la ligne 36 et de la ligne Aachen-Vielé.

Je conclus en posant d'une manière claire la question essentielle : Oui ou non, Monsieur le Ministre, allez-vous cautionner une décision de suppression de la ligne 38, prenant ainsi l'odieuse et incroyable responsabilité de compromettre les activités de firmes industrielles importantes ? Avez-vous mesuré, Monsieur le Ministre, les conséquences économiques et sociales d'une telle décision ?

Je voudrais que vous puissiez me répondre que votre information ne fut pas complète et que, si vous aviez été dûment informé de la signification socio-économique de cette ligne, vous lui auriez apporté une attention plus vigilante et une décision plus diligente.

J'espère que la S.N.C.B. et le Ministre qui en porte la responsabilité voudront rassurer les entreprises d'une région qui souffre suffisamment par des faits souvent extérieurs et qui aurait bien droit à un peu plus de sollicitude de la part de ceux qui peuvent jouer avec leur avenir.

Georges GRAMME.

PROJET DE REPONSE A L'INTERPELLATION DU SENATEUR
GRAMME A PROPOS DE LA LIGNE 38 DE LA S.N.C.B.

Je remercie Monsieur le Sénateur GRAMME pour son interpellation bien formulée.

Ma réponse permettra, en effet, d'éclairer le Sénat sur un problème peu et mal connu et dont j'ai, à l'occasion de cette interpellation, pu découvrir l'ampleur.

La question de la ligne du plateau de Herve à laquelle les cheminots ont donné le numéro 38 n'est qu'une illustration de ce problème.

Cette ligne se détache à Chênée de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle. Après un kilomètre elle franchit la Vesdre, elle escalade ensuite le plateau et après \pm 20 km elle arrive à Herve; à la sortie de l'agglomération elle franchit un pont, dit Malakoff, qui est l'occasion de la présente interpellation. Deux kilomètres plus loin, elle s'arrête à Battice. Ce qui se passe au-delà n'est plus du ressort de la SNCB, ni de mon Département mais de celui de mon collègue VREVEN.

En 1981-1982, lors d'une étude, sur les cours aux marchandises du groupe ferroviaire de Liège, la Direction de la SNCB avait, sur base de chiffres incomplets, estimé que la desserte en marchandises de cette ligne pouvait continuer.

En mars 1983, un document fut soumis au Comité Permanent de la SNCB pour transmission au Conseil d'Administration de celle-ci, demandant l'approbation pour une dépense d'une dizaine de millions pour refaire le pont Malakoff.

J'ai demandé à cette occasion à la Direction de la SNCB de faire une étude coûts-avantages pour l'exploitation de cette ligne qui incorporerait cette fois-ci les dépenses de renouvellement, ce qui eût dû se faire lors de la première étude.

Cette deuxième étude a, malgré mon insistance, demandé quelque temps et a débouché sur un bilan négatif de 8 millions par an encore incomplet.

A l'occasion de votre interpellation, Monsieur le Sénateur, l'affaire a encore été revue et je peux vous en présenter un bilan qui est certainement minimaliste dans ce sens que, affiné et poussé plus loin, il présenterait certains chiffres encore plus défavorables que ceux que je vais vous citer :

Ce sont des chiffres de 1982 :

1. Recettes :

Le total des recettes sur tout le parcours belge (donc non seulement sur la ligne 38) de wagons arrivés ou partis du tronçon Chénée - Battice s'est élevé à 8.596.000 francs.

2. Coûts :

a) à charge de la S.N.C.B. : (en coûts directs) et sous réserve de ce qui sera dit au point b) ci-après :

- coût des dessertes de la seule ligne 38 : 5.761.000 F
- charges d'entretien des installations de cette ligne : 4.910.000 F;
- charges d'amortissement des investissements de cette ligne : 4.859.000 F;

Total : 16.530.000 F, soit donc le double de la recette.

b) à charge de l'Etat :

- la SNCB réclame et reçoit de l'Etat une "compensation du désavantage économique résultant du maintien en exploitation" de cette ligne au montant annuel de 23 millions, soit à peu près trois fois le montant du déficit d'exploitation de ladite ligne. C'est un point curieux sur lequel je reviendrai d'ailleurs plus loin dans ma réponse.

3. Dépenses prévues par la SNCB dans son programme d'investissements :

- en 1984 : le pont Malakoff à Herve pour 12.874.000 F
- en 1985 : le pont sur la Vesdre pour 37.492.000 F.

4. Dépenses prévues par mon Administration des Transports :
pour l'amélioration de la circulation aux 26 - je souligne 26 - passages à niveau de la ligne 38 : 20 millions de francs. Je remarque au passage que cela représente un passage à niveau tous les 700 mètres en moyenne.

Faisons maintenant le compte de cette brillante opération.

Pour assurer annuellement 8,6 millions de recettes à la SNCB, celle-ci dépense donc 16,5 millions en coûts d'exploitation directs mais cela ne la gêne guère puisque l'Etat lui paie 23 millions en "compensations". En outre, l'on va endéans les deux ans faire pour encore 70,4 millions d'investissements de manière à pouvoir perpétuer l'hémorragie.

Monsieur le Sénateur GRAMHE ne peut pas me demander d'entériner cela. J'espère pour les habitants de Herve qu'il gère mieux les finances de sa commune, qu'il ne me demande de gérer celle de mon Département.

*
* *

Vous me dites, Monsieur le Sénateur, que cette ligne est indispensable pour la Défense Nationale.

Vous me dites qu'elle est le support de l'activité de l'Entre Vesdre et Meuse.

Vous me dites enfin qu'elle dessert une série d'industries.

Je vous répondrai successivement sur chacun de ces trois points et en dernier lieu sur celui qui se rapporte aux industries raccordées au rail et qui me paraît - de loin - le plus important.

1. La Défense Nationale prend ses décisions en fonction d'un réseau commercial SNCB existant. Si celui-ci se modifie par

la fermeture ou l'ouverture d'une ligne, la Défense Nationale prend, au niveau de son Département, les décisions nécessaires. Si donc la S.N.C.B. cesse l'exploitation de la ligne 38, la Commission Interministérielle compétente en la matière, statuera sur le maintien éventuel de cette ligne pour les besoins de la Nation. Vous savez qu'il existe plusieurs lignes, qui depuis des années ne font plus partie du réseau de la S.N.C.B., mais sont maintenues néanmoins sur le terrain. Le problème éventuel de la ligne 38 ne sera donc sur ce point ni nouveau ni unique.

2. Vous me dites que la ligne 38 est le support de l'activité économique du plateau de Herve. Les chiffres du trafic confié à cette ligne ne corroborent pas votre affirmation.

En 1983 le trafic, arrivée et départ cumulé est :

A Vaux-sous-Chèvremont d'un peu plus de 1 wagon par jour ouvrable.

A Beyne de 2 wagons par jour ouvrable.

A Micheroux d'un wagon toutes les semaines.

A Battice d'un wagon un quart chargé par jour ouvrable.

Je ne fais aucun reproche - loin de là - aux firmes qui fournissent du trafic. Au contraire, je ne peux qu'admirer - car à la différence de la SNCB, elles paient des impôts non négligeables et en outre font des bénéfices - mais le trafic qu'elles offrent n'est malheureusement pas suffisant pour justifier - à leurs yeux de commerçants et de défenseurs de la libre entreprise - que le contribuable intervienne à raison de 13.000 F, je dis bien 13.000 F, pour chaque wagon qu'ils expédient au départ de leur entreprise ou à l'arrivée.

Toute votre région, habitée par une population travailleuse, a bien d'autres activités que celles qui dépendraient exclusivement du chemin de fer.

Il se peut que, au XIXème siècle, du temps où le chemin de fer à vapeur, se substituant aux charretiers - qui attendaient l'invention et la généralisation du moteur à explosion à partir de 1920 pour se reconvertir en routiers -

s'était acquis un véritable monopole dans le transport des choses et des gens, le passage du chemin de fer dans une commune était l'un des ingrédients nécessaires au développement économique explosif qui a caractérisé le règne de Léopold II. Il n'en va plus de même maintenant. Nous nous trouvons devant une multiplicité de modes de transport, les uns complémentaires des autres, les uns susceptibles de se substituer aux autres, chacun d'eux devant opérer dans le créneau qui correspond le mieux à ses caractéristiques techniques. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si cette optimalisation d'utilisation a des retombées bénéfiques sur une optimalisation des résultats économiques.

Ainsi donc, il me semble qu'en qualifiant la ligne 38, de support économique du pays de Herve, vous vous placez dans une optique passéiste. Un réflexe compréhensible peut-être mais peu réfléchi.

Vous avez commencé, en effet, votre interpellation en soulignant que, depuis de nombreuses années, le transport des voyageurs de la ligne 38 a été confié à des lignes d'autobus de substitution et, avez-vous ajouté, "à la satisfaction des usagers". Il conviendrait cependant de relire les journaux et les annales parlementaires de l'époque. Je suis presque assuré que la suppression du service ferroviaire des voyageurs s'est heurté à ce moment à une protestation unanime de vos prédécesseurs.

Tant il est vrai qu'il est dans la nature de l'homme d'être adversaire du changement.

Ce que les juristes ont traduit par "quieta non movere".

Mais le progrès et/ou des nécessités impérieuses - financières par exemple - bousculent quelquefois les habitudes et les adages.

Reste la question - importante à mes yeux - des firmes qui utilisent encore le rail.

Je vais d'abord parler principes puis choses concrètes.

Dans le principe, tout est net : le transport des marchandises par la SNCB n'est pas grevé d'obligations de service public. Celle-ci doit donc, à tout le moins, couvrir ses

coûts. C'est une obligation que la loi organique qui a créé la SNCB en 1926 lui impose : elle doit être gérée comme une entreprise industrielle.

Vous me direz que nous connaissons, hélas, des entreprises industrielles qui sont gérées comme si elles étaient un service public. J'en conviens, mais aussi nombreuses soient-elles par les temps qui courent, elles ne resteront que des exceptions très temporaires à la règle et cela sous peine de voir la Belgique changée en un Titanic, où tout ce que nous pourrons encore faire sera de chanter ensemble en attendant le plonger dans l'eau glacée de la réalité.

La Direction de la S.N.C.B. n'a peut-être pas été suffisamment vigilante.

Il a fallu que le Ministre mette le doigt sur une plaie qui suppurait déjà depuis des années. Mais le fait est là, il est patent, il est constaté et vous l'avez encore mis en évidence en l'amenant à la tribune du Sénat.

La Direction de la SNCB doit agir. Elle ne peut agir que dans un seul sens : proposer à son Conseil d'Administration, avec un retard qu'elle expliquera difficilement, de rétablir un peu de vérité économique en fermant une ligne qu'elle eût sans doute dû fermer beaucoup plus tôt et dont la fermeture pour des raisons structurelles déjà évidentes à l'époque eût été beaucoup plus facile en haute conjoncture que maintenant. Nous payons le manque de courage et de clairvoyance des gestionnaires d'alors.

Pour ma part, et c'est une proposition que j'ai déjà faite dans l'Est de la province de Liège, je ne m'opposerais pas - au contraire, j'appuierais de tout mon pouvoir - à ce que les pouvoirs régionaux, provinciaux, intercommunaux et même communaux, s'ils sont assurés de l'importance pour les besoins locaux, d'une ligne, qui sur le plan national est sans obligation de service public et largement déficitaire, la subventionnent et même, à l'extrême, l'exploitent ou la fassent exploiter pour leur compte.

Ils pourront peut-être le faire d'une manière plus souple et moins coûteuse que ne le fait la SNCB qui est tenue par toutes sortes d'impératifs. Voyez l'exemple de la Suisse où toute une série de petites lignes privées, subsistent et prospèrent, là où un grand réseau eût dû les fermer.

J'attends toujours que quelqu'un se lève et dise : "j'assume" et que plutôt que de se plaindre, il agisse lui-même en fonction de ses vœux.

Je ne puis que répéter avec le bon La Fontaine dans la fable du charretier embourbé : "aide-toi et le ciel t'aidera".

Ce sera de toute façon plus efficace que de considérer le Ministre des Communications et des P.T.T. comme un mur des lamentations privilégié.

Sur le plan concret :

Il est évident que je vais donner à la Direction de la SNCB des instructions pour qu'elle prenne contact avec chacune des firmes intéressées. L'on peut s'étonner d'ailleurs qu'elle ne l'ait pas déjà fait depuis des années.

Le trafic de ces firmes n'est peut-être pas important pour le chemin de fer, mais il est important pour chacune d'elles.

Il existe des solutions de rechange, peut-être intéressantes dans le trafic combiné. Il y a à Bressoux un terminal pour containers. La nature de la marchandise : charbon ou kaolin en vrac ne doit pas effrayer. Il y a déjà de tels transports en containers.

Il convient donc que la Direction de la SNCB fasse preuve de créativité, et d'agressivité commerciale et je suivrai personnellement cette affaire de fort près pour être assuré qu'elle soit traitée avec tout le soin qu'elle mérite mais, et je le répète, sans que le transport par fer soit une subvention déguisée à deux ou trois firmes, aussi méritantes soient-elles par ailleurs.

* * *

J'en arrive à la troisième partie de la réponse à votre interpellation.

Vous savez, Monsieur le Sénateur, que le Ministère des Communications et des P.T.T. est un monde en soi et qu'un Ministre qui le gère pour la première fois va, comme Ali-Baba dans sa caverne, de surprise en surprise. J'avoue que l'image pourrait être poussée plus loin et qu'il pourrait bien y avoir quarante voleurs dans les parages.

La S.N.C.B. est une des salles les plus vastes et les plus encombrées de cette caverne et tous les jours j'y fais, avec un sentiment qui n'est pas toujours de l'émerveillement, de nouvelles découvertes.

Quelquefois j'y suis aidé. Tel est le cas aujourd'hui et je vous en suis reconnaissant. D'une manière peut-être involontaire vous avez attiré mon attention sur un poste de presque un milliard de francs en 1983.

C'est le poste des compensations du désavantage économique résultant du maintien en exploitation de lignes à faible trafic.

Ce type de compensations existe depuis 1974, il est passé de 45 millions de francs en 1974 à 923 millions de francs en 1983. En 1981 cette compensation s'élevait à 2,2 milliards de francs. Depuis lors la SNCB a, me dit-on, revu les méthodes de calcul de cette compensation, d'où cette diminution du montant en 1983.

Mes prédécesseurs et moi-même ont toujours accepté jusqu'à ce jour le mode de calcul de ces compensations présentées par la SNCB et sur lesquelles le Département n'avait pas fait de remarques.

Or, à l'occasion de votre interpellation, je me suis, avec étonnement, aperçu de deux choses :

- 1° la première concerne la ligne 33, qui passe par Herve. La SNCB m'écrit que le déficit d'exploitation annuel de cette ligne est de l'ordre de huit millions, mais je m'aperçois qu'elle réclame une compensation de 23 millions à l'Etat, soit trois fois plus qu'elle l'avoue comme déficit. J'ai évidemment demandé des explications approfondies sur la manière dont les deux chiffres ont été calculés.

Eu égard à la brièveté des délais qu'une interpellation laisse au Ministre, je n'ai pas encore de réponse à cette question intéressante.

- 2° la seconde concerne la généralité des lignes bénéficiant de ce type de compensation.

L'on peut se demander d'une part s'il n'y a pas d'autre cas où le déficit d'exploitation est sensiblement inférieur aux compensations demandées à l'État. Ce qui exigerait des explications et des rectifications.

D'autre part, lorsque l'on parcourt la liste de ces lignes qui portent à la SNCB le sigle LFT, lignes à faible trafic, l'on s'aperçoit avec étonnement qu'un certain nombre d'entre elles ont été ou sont proposées pour l'électrification. Je dois dire que mon bon sens paysan ne trouve aucune explication à ce phénomène curieux.

Là aussi il me faudra des explications approfondies sur les objectifs d'une telle politique d'investissement, aux frais du contribuable bien entendu.

C'est pour toutes ces raisons, Monsieur le Sénateur, que je vous suis extrêmement reconnaissant de votre interpellation.

Ligne 155 Marbehan - Croix Rouge

Une récente visite de ce tronçon (mi-mars 1984) nous amène à donner ces quelques informations.

Bâtiments de gare conservés :

- Villers Sur Semois devenu une maison de campagne
- Sainte Marie devenu une quincaillerie
- Croix-Rouge : bureaux de l'importante scierie locale avec télex etc..
La maison du garde barrière est abandonnée

Un seul passage à niveau (no lbis) à Marbehan sur la route de Habay est équipé d'une signalisation électrique. Tous les autres sont sous le régime SFO,5

La section Marbehan Ste Marie (exclu) est en bon état : ballast avec traverses en béton (! au pays des scieries...) elle ferait certainement envie à de nombreuses autres lignes.

Des traverses sont prêtes pour équiper la dernière section permettant d'atteindre Ste Marie où il subsiste des traverses en bois de 1952.

La section Ste Marie - Croix Rouge est équipée de traverses en bois de 1948, dont paradoxalement l'état réel est meilleur que celui de 1952 !

C'est dire s'il est malaisé de comprendre la volonté de mise hors service de cette section. On peut craindre en effet que l'on se base davantage sur les données écrites sur des documents que sur la réalité.

Lors de notre passage à Croix-Rouge, nous ne fûmes pas moins étonnés de voir une rame de DIX (!) wagons à charger, en ce compris des troncs d'arbres entiers... La gare de Croix Rouge est vraiment devenue le raccordement interne de la scierie.

Si on peut comprendre que la S.N.C.B. hésite à entretenir les 6 km de voie pour un seul client, on peut se demander si des solutions ne devraient pas être recherchées.

Car enfin, à supprimer tous les "raccordements" de cette importance, des trains entiers de marchandises devront être supprimés sur le réseau subsistant. On ne peut croire que la scierie éprouvera le même enthousiasme à charger ses produits sur camion pour les transborder à Ste Marie ! Les camions continueront directement jusqu'à la... destination finale.

La scierie a encore un trafic trop peu important (!): faisons de la prospection commerciale....

Des solutions pour l'infrastructure :

- transformer le tronçon Ste Marie - Croix Rouge en raccordement.
- Idélux pouvait à notre sens intervenir pour le maintien. On sait que l'on crée souvent dans des zones industrielles des raccordements ferroviaires parfois peu utilisés par la suite. Ici, il s'agirait d'un aménagement à posteriori pour le maintien d'une entreprise. Une aide à l'infrastructure plus logique que toute autre.

Allons, il faut le vouloir.....

155	Marbehan - Virton-St-Mard - Lamorteau (frontière)
-----	---

Fiche technique

* Mise en service

19.04.1873 - Marbehan - Virton-Ville (23,9 km) (Ch. de fer de Virton)

15.03.1881 - Virton-St-Mard - Lamorteau (frt) (6,0 km) (Etat Belge)

1912 - mise à double voie entre Virton-St-Mard et Lamorteau Frt.

* Stations, gares, points d'arrêt

0 Marbehan
 3,1 Villers-sur-Semois
 6,1 Ste-Marie
 11,4 Croix-Rouge
 18,4 Buzenol
 19,5 Ethe
 21,2 Belmont
 22,6 Pierrard (Ecole)
 23,9 Virton-Ville
 25,5 Virton-St-Mard
 29,6 Harnoncourt
 31,2 Lamorteau
 31,5 frontière franco-belge
 33,0 Ecouviez

* Evolution du service ferré

Voyageurs : Marbehan - Virton : T.05.02.1951

Virton - Lamorteau : T.07.10.1951

Marchandises : Marbehan - Croix-Rouge : mis à exploitation simplifiée
le 05.02.1951 - M

Croix-Rouge - Ethe : HS 22.09.1966 - DA 1968

Ethe - Virton (Ville) : HS 13.06.1956 - DA 1956

Virton (Ville) - Virton-St-Mard : DA 1974 (0,835 km)

Virton - Lamorteau : M - ligne principale, vitesse
de référence : 70 km/hCommuniqué

Le Club Ferroviaire du Centre se propose d'organiser un voyage d'adieu sur les lignes SNCB 106, 112A et 113 le 3 juin prochain, veille de leur suppression. Pour tous renseignements, veuillez adresser une enveloppe timbrée à 12F et rédigée à vos nom et adresse à CFC c/o M. Philippe TOUBEAU, rue de la Victoire 3 à 7230 FRAMERIES.

Trans-Fer 32, p.29Rubrique Bruxelles-Paris. 15^{ème} ligne.

Il y a " à Paris en 1937"

Il faut "à Paris le 12 octobre 1938".

.....
 * La ligne 132/134 Charleroi-Mariembourg-Couvin *
 * déjà condamnée.... avant l'inauguration de son *
 * extension ? *
 *

Le samedi 2 juin verra l'inauguration sans doute par le ministre des communications de la nouvelle infrastructure de la ligne 134 Mariembourg Couvin. Il est envisagé à cette occasion que 2 convois parcourent la ligne : un train moderne et un train ancien tracté par une machine à vapeur.

Voilà sans doute un événement qui fera date : une des rares extensions du réseau S.N.C.B. qui remettra une ville en contact avec le rail.

De prime abord il s'agit donc d'une excellente nouvelle. Toutefois, si on y regarde de plus près, l'optimisme fait place au désenchantement. Il est de plus en plus probable que cette extension conduira la ligne 132 vers un déficit d'exploitation accru et insupportable.

Nous faisons ici abstraction de tout coût d'investissement pris en charge par un budget ad hoc.

La réouverture de Couvin a conduit les services de la S.N.C.B. à y recréer un poste de block occupé en permanence par un agent de surveillance : d'où un sur-coût minimal de 5 Millions de F.

Il est évident que comparé à une exploitation autobus, ce sur-coût ne sera jamais couvert par les recettes supplémentaires.

D'autres coûts nouveaux sont prévus : rames supplémentaires, augmentation de l'affectif de la gare de Mariembourg etc...

Dans Trans-Fer no 28 page 30, nous avons déjà lancé un cri d'alarme sur l'exploitation des nouvelles sections terminales. Si l'on sait que tous les croisements sont prévus à Mariembourg, pourquoi ne pas exploiter le tronçon terminal sous le régime de la navette (admission d'un seul train).

Certains objecteront que les PN peuvent être dérangés et que le conducteur doit être informé par un agent de surveillance à Couvin.

Soit...mais l'équipement de ces mêmes PN pouvait être constitué par des feux AP-BP qui résolveraient automatiquement le problème.

Pourquoi aussi à l'instar de tant de réseaux Suisses, ne pas faire descendre le personnel de contrôle à Mariembourg pour le faire passer d'une rame sur l'autre ? L'utopique ?... Peut-être dans l'esprit du règlement actuel. Mais celui-ci ne permettra jamais de maintenir certaines exploitations : il les condamne : adieu au service ferré et à tous les emplois correspondants !

H.

Le GTF 2011 célébrera à sa façon la réouverture de la ligne
 Mariembourg - Couvin au trafic voyageurs par la publication de
Trans-Per spécial n° 2

Au sommaire : La ligne Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain
 et ses antennes ; histoire et perspectives d'avenir,
 par R. MARGANNE

une monographie complète sur l'histoire
 ferroviaire d'une partie de l'Entre-Sambre-et-
 Meuse ; tout ce que vous voulez savoir sur
 le renouveau de l'axe Charleroi - Couvin

Le Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées, ou un
 voyage à toute vapeur dans le temps par J.M. WARZEE

le CFV3V se présente d'une manière... exhaustive

une plaquette d'une centaine de pages au moins, avec une centaine
 d'illustrations. Souscription dans notre prochain numéro !

GROUPE DE CHARLEPOI.

Les derniers trains "officiels" sur les lignes mises hors service en 1983.

- ligne 109 : Tronçon Donstienne-Strée fermé au 2/01/1984 ; les derniers trains "officiels" ayant circulé sur ce tronçon sont les suivants, en date du 29/12/1983 :
 - 77430 : Erquelinnes 7.30 - La Buissière 7.40/52
Lobbes 8.08/18 - Strée 10.00
 - 77431 : Strée 10.35 - Lobbes 11.33/35
Erquelinnes 11.55

- Ligne 136

De Bif. St Lambert à Herlemont fermée au 2/01/84 ; les derniers trains "officiels" ayant circulé sur cette ligne sont les suivants, en date du 23/12/83 : service marchandises

- 77610 : Walcourt 8.35 Herlemont 9.25
- 77611 : Herlemont 14.12 Walcourt 14.45

en date du 26/12/83 : train extraordinaire de voyageurs du G.T.f. :

- TT17721 : Charleroi Sud 10.25 Herlemont 14.25
- TT17722 : Herlemont 14.45 Charleroi Sud 16.49

- Ligne 156

(couplage autorails série 45.)

Tronçon Chimay - Anor (SNCF) fermé au 2/01/84 ; le dernier train "officiel" ayant circulé sur ce tronçon est un train de + ou - 650 tonnes de castines originaire des carrières de Frasnes-lez-Couvin et destiné à la gare de La Rivière Thibauville (S.N.C.F.). Ce train a circulé le 24/11/83 sous l'horaire suivant :

- Z 27798 = Mariembourg 06.45 - Momignies 08.10/09.35
(formalités douanières) - Anor 09.55

Les deux locomotives type 73 remorquant ce train sont revenues le jour même sous horaire ci-après :

- ZL 27798 = Anor 10.15 - Mariembourg 11.45

Rappelons les caractéristiques du point frontière d'Anor/Momignies (ligne 156)

-ouvert seulement aux envois à destination ou en provenance d'une zone française limitée par une ligne empruntant les gares de Outreau - Boulogne - Calais - St Omer - Hazebrouck - Bergnette - Béthune - Lens - Leforest - Douai - Cambrai - Busigny - Tergnier Laon - Liart - Tournes

-ouvert seulement aux envois remis au transport par train complet.

- Ligne 131

Fermeture au 03.10.83

Dernière circulation le 09/06/83 sous horaire ci-après :

- 77448 : Fleurus 08.10 - Frasnes 08.40/55
Fleurus 09.25

- Ligne 264

Fermeture au 14.11.83

Dernière circulation le 10/06/83 sous horaire ci-après :

- 77447 : Lodelinsart 14.40 - Deschassis 14.50/15.20
Lodelinsart 15.30

- Ligne 259

Fermeture au 31.12.1983.

Dernière circulation le 27.10.1983 sous horaire ci-après :
 77442 : Ransart 15.10 - Vieux Campinaire 15.25/15.55
 Ransart 16.10

- Ligne 256

Fermeture au 03.10.1983.

Dernière circulation en février 1982 (date exacte non déterminée).
 Il s'agissait d'un mouvement de manœuvre non numéroté au départ
 de Ransart.

- Ligne 138

Tronçon Acoz - Gerpinnes fermé au 01.12.1983.

Dernière circulation le 28.10.1983 sous horaire ci-après :
 77025 : Acoz 10.35 - Gerpinnes 10.45/11.05
 Acoz 11.15

D'après le service d'exploitation du groupe
 de Charleroi que nous remercions vivement.

 *
 * LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS A DECIDE QUE *
 *
 * L'ANNEE **1985** *
 *
 * SERAIT L'ANNEE DES TRANSPORTS EN COMMUN BELGES. *
 *
 * De nombreuses animations sont prévues dans toute la Belgique *
 * et on annonce déjà l'ouverture du musée liégeois du transport *
 * en commun. *
 *
 *
 * *****

SNCV - Groupe de Charleroi - ligne 80

le 3 juin 1984, la section Courcelles (Trioux) - Marchienne-au-Pont
 de la ligne 80 sera abandonnée, conformément aux rumeurs dont
 Trans-Fer s'était fait l'écho jadis.

Les trams seront détournés par Gosselies (lignes 62/63).

HA

23 EXPLOITATION

JUIN 64 : LES "PERLES" DISPARAISSENT ...

La restructuration de l'offre voyageurs en juin prochain introduira un cadencement rigoureux des horaires et une systématique dans les itinéraires : en principe, les origines, destinations, heures de départs et d'arrivées resteront constantes tout au long de la journée, pour une relation déterminée.

Le service des trains actuel (jusqu'à fin mai) résultait par contre d'une constante adaptation d'une même "trame-horaire" fondamentalement invariable depuis des années, car datant pour la plupart de l'électrification de la ligne, traditionnelle occasion de refonte complète de l'offre.

Cette évolution avait inévitablement amené au fil des ans des modifications, adaptations et autres compromis nécessités par les variations de la demande (nouveaux courants de trafic, modifications des heures de pointe de telle entreprise, instauration de l'horaire flottant, etc ...) ou par des modifications locales des conditions d'exploitation.

Comme dans bien des cas, la mise en marche de parcours nouveaux n'était pas compensée par une suppression équivalente, certains trains - surtout aux heures de pointe - devaient être assurés par du matériel d'une autre ligne et réutilisé dans un "creux" de roulement, ou carrément par du matériel roulé dans les fonds de ... remises !

Toutes ces "perles", ainsi que celles dues aux particularités locales d'exploitation, disparaîtront du paysage ferroviaire en juin prochain : nous en avons répertoriées ci-dessous à votre intention.

Photographiez-les, ou mieux : empruntez-les, là où c'est possible !

Dans quelques semaines, ces pages d'originalité ferroviaire auront vécu ...

TABLEAU classé par numéro de ligne de l'indicateur.

N.B. 1. Cette liste est loin d'être exhaustive : c'est une sélection des perles les plus intéressantes.

2. Ne pas perdre de vue les lignes où TOUTE circulation voyageurs sera arrêtée au 3 juin prochain, soit :

- | | |
|--|---------------------------------------|
| - 1. 31 : entre Liere et Ans | - 1. 112A : Piéton - Roux |
| - 1. 86 bis : entre Lauze et Blaton | - 1. 113 : Piéton - Manage |
| - 1. 98 : Mons - St-Ghislain via Fâturages | - 1. 163 : entre Gouvy et Bastogne S. |
| - 1. 106 : Tubize - Ecaussinnes C. | - 1. 167 : entre Virton et Athus |

3. Par souci de clarté, si le n° du parcours n'est suivi d'aucune caractéristique, le parcours considéré est (A) (suppr. samedis, dimanches et jours fériés).

Pour rappel : (C) : roule les samedis, dimanches et jours fériés seulement.

(S) : roule le vendredi

† : roule les dimanches et jours fériés

X : supprimé " " " "

R : régulier (tous les jours).

26 Bruxelles - Mal via Etterbeek

Z 7726 Bru-Midi 15.55 - Ath 17.56 : HLD 62 + 3 M2:

Seul train tracté diesel de la ligne.

E 1677 Cureghem 16.41 - Mons 17.59 : HLE + 5 M4:

Unique HKV de la ligne composé de voitures tractées par HLE.

Sans arrêt entre Etterbeek et ... Soignies !

De plus, circule via 1. 28 et 161, par Bru-Ouest, Laeken et Schuman.

Emprunte donc successivement les 2 ceintures de Bruxelles, sans passer ni par le Midi, ni par le Nord.

27. Bruxelles - Anvers (par l'itinéraire "marchandises").

Z 2151 Neerpelt 5.55 - Schaerbeek 7.40
 Z 2190 St-Nicolas 7.25 - Bru-Midi 8.42
 Z 2157 Turnhout 7.19 - Malines 808/815 continue à vide jusqu'à Vilvorde : AR : 8.26.
 Z 2102 Schaerbeek 18.01 - Neerpelt 19.44
 Z 2191 Bru-Midi 16.47 - St-Nicolas 17.56
 Z 2141 Vilvorde 17.24 - Turnhout 18.29

28. Schaerbeek - Bruxelles via Simonis

ZR 757 Schaerbeek Groupe R 8.51 - Forest Voitures 9.17 (via l. 28):
 Remorqué par 1 HLD 51 de Courtrai tractant dans l'ordre : 11 voitures M4 + 2 MLE +
 1 HLR 80 !

35. Louvain - Hasselt

Z 2241 Louvain 17.13 - Diest 17.53 : double traction de HLD 62.

36. Bruxelles - Welkenraedt

Z 2292 Aarschot 7.02 - Tirlemont 7.49 : HLD 62 + 4 M1.
 Z 896 (5) Louvain 17.20 - Bru-Nord 17.42 : HLD 51 + 7 X.

43. Liège - Gouvy / Jemelle

Parcours assurés par un AR série 43 ou 45 :
 TT 8582 Gouvy 7.57 - Trois-Ponts 8.23
 TT 8585 Trois-Ponts 8.27 - Gouvy 8.53 (réservé au personnel SNCB)
 TT 8592 X Gouvy 17.33 - Liège G. 19.02

50. Bruxelles - Blankenberge (voir aussi 66 Courtrai - Bruges)

M 2359 R Courtrai 9.08 - ZEEbruges 10.27	} : Assurés par 1 AR triple 40.
M 2311 R Zeebruges 10.44 - Courtrai 12.03	
M 2365 (6) Courtrai 15.08 - Zeebruges 16.26	
M 2317 (6) Zeebruges 16.44 - Courtrai 18.13	
M 2369 (6) Courtrai 19.08 - Zeebruges 20.26	
M 2321 (6) Zeebruges 20.44 - Courtrai 22.05	

54. Malines - St-Nicolas

TT 9740 Malines 15.40 - St-Nicolas 16.20
 TT 9791 St-Nicolas 17.01 - Willebroek 17.28 } : 2 AR 44 accouplés
 et leurs parcours à vide d'approche :
 MZ 9740 Merelbeke 14.30 - Malines 15.32 (via Termonde 14.53/15.04)
 ZM 9791 Willebroek 18.06 - Merelbeke 19.24 (via St-Nicolas : 18.36)

72. Gand - Deinze

TT 8737 Gand St-P. 7.44 - Deinze 8.05
 TT 8788 Deinze 8.20 - Gand st-P. 8.40 } : 2 AR 44 accouplés

75. Gand - Lille

Les allers-retours suivants assurés en AR triple série 40 :

M 8432 Courtrai 10.09 - Tourcoing 10.27	M 8474 Courtrai 18.10 - Tourcoing 18.35
M 8439 Tourcoing 11.03 - Courtrai 11.22	M 8485 Tourcoing 19.04 - Courtrai 19.23
M 8454 Courtrai 15.09 - Tourcoing 15.27	M 8486 (C) Courtrai 20.09 - Tourcoing 20.27
M 8469 Tourcoing 17.31 - Courtrai 17.51	M 8495 (C) Tourcoing 20.35 - Courtrai 20.51

78 Mons - Mouscron

M 9876 Courtrai 6.48 - Tournai 7.40 : 1 AR 43 + 1 AR 40 accouplés
 M 9807 Tournai 7.49 - Mouscron 8.16 } : 1 AR 40 + 1 AR 43 accouplés
 ZM 9807 Mouscron 8.35 - Courtrai 8.47 }
 (retour à vide)

90 Alost - Grammont

Parcours assurés par 1 AR série 43 :
 TT 8206 Denderleeuw 6.40 - Lessines 7.31
 TT 8283 Grammont 8.22 - Denderleeuw 8.42
 TT 8238 Denderleeuw 15.16 - Grammont 15.48
 TT 8270 Grammont 20.45 - Alost 21.29

93 Hal - Bruxelles

E 944 Buizingen 16.56 - Bertrix 20.33
 Rame de 8 M2 parvenant à vide de Hal Form. DF : 16.51.

94 Tournai - Bruxelles

Z 2763 Tournai - 13.27 - Schaerbeek 14.50 : double traction HLD 51 + 62
 Z 2715 Schaerbeek 15.15 - Tournai 16.38 : double traction HLD 62 + 51

96 Bruxelles - St-Ghislain / Quévy

E 6693 Landen 4.22 - Clabecq 6.20 } : 2 AM doubles ;
 E 6996 Clabecq 6.26 - Ottignies 7.40 }
 Seuls parcours voyageurs électriques sur l. 106.
 TA 5257 Ecaussines C 7.10 Braine-le-Cte 7.59 (via Tubize) } : 1 AR série 45 ou 46.
 TA 5208 Tubize 8.20 - Ecaussines C 8.50 :
 Parvient à vide de Braine-le-Cte DP : 8.02

108 Bruxelles - La Louvière - Binche

E 2475 Bru-Nord 5.51 - La Louvière 6.43/6.44 :
 Continue à vide et gare à Bracquagnies AR : 6.50

124 Charleroi - Bruxelles

E 2656 Charleroi-S 6.09 - Bfu-Nd 7.29 (rame tractée)
 E 676 " 6.41 " 7.44 (" ")
 E 627 " 7.35 " 8.42 (" ")
 E 657 Luttre P.A.C. 7.28 " 8.14 (2 AM Quadruples)
 Ces parcours continuent à vide via Schaerbeek jusqu'à Haren-Nord, cul-de-sac LY, où
 une HLR les évacue par l'arrière au Groupe R (sauf les AM qui s'y rendent par leurs
 propres moyens, évidemment).
 Cette manœuvre est visible du P.A. de Haren-Buda.

161 Bruxelles - Namur

E 7426 Bru QL 8.23 - Groenendael 8.34
 E 7434 Bru Nd 8.42 - Boitsfort 8.59/8.59 - continue à vide vers Groenendael AR : 9.03
 Z 4441 Etterbeek 16.21 - Gand S P 17.41 :
 parvient à vide de Schaerbeek Groupe R via ligne 26.
 Z 8243 Etterbeek 17.04 - Grammont 18.35 :
 parvient à vide de Bru Nord Groupe G DP : 16.21 via Schaerbeek et Josaphat (ligne 26).

163 Gouvy - Libramont

TT 4965 + Gouvy 14.31 - Bastogne Sud 15.05 :
 assuré par 2 AR 43 ou 45 accouplés.

Modifications au réseau de la SNCB

Ligne 150 - rectificatif du 01.02.84 à la modification intervenue à la date du 07.11.1983 (Trans-Fer 32 p. 32) . Il faut...

Aisémont (BK 5.920) - Anhée (BK 40.350) - (3)
 Anhée (BK 40.350) - Y Anhée - (2)
 Y Anhée - Y Bouvignes - (3)

Ligne 109 - note ES-Charleroi du 05.02.1984

A titre de régularisation, la ligne 109 n'est plus exploitée à partir de la BK 23.620. La cour à marchandises de Strée et le raccordement Thibaut sont mis hors service.

Cette ligne est dès lors limitée par un heurtoir placé à la borne 23.620 en aval de Thuillies, au delà du raccordement Semaille. La section de la BK 23.620 à la BK 25.185 comprenant la gare de Strée est mise hors service.

Ligne 138 - note ES-Charleroi du 17.02.1984

A titre de régularisation, la ligne 138 n'est plus exploitée à partir de la BK 6.298. A Gerpennes, la cour à marchandises et le raccordement DAFPE sont supprimés.

La ligne est dès lors limitée par un heurtoir situé à la sortie d'Acoz, BK 6.179. Acoz-Gerpennes est mis hors service. Gerpennes-Hanzinne était mise hors service au PSS du 30.07.1973.

Ligne 264 Lodelinsart - Jumet-la-Coupe - note ES-Charleroi du 17.02.1984

A titre de régularisation, la ligne 264 est mise hors service, et les raccords sont supprimés.

Il s'agit donc de la mise hors service de la section Lodelinsart-Deschassis, puisque la section Deschassis-Jumet-la-Coupe était déjà hors service au PSS du 28.02.1979.

Ligne 259 Ransart-Le Vieux Caminaire - note ES-Charleroi du 19.02.1984

Ligne 256 Ransart-Masses-Diarbois
 A titre de régularisation, ces lignes sont mises hors service et les raccords et cours à marchandises supprimés

Ligne 136 Y St-Lambert - Merlemont - note ES-Charleroi du 1er mars 1984

Un nouveau PSS entre en service à cette date. Il fait apparaître les modifications suivantes :

- démontage des lignes 135 et 138 de Oret à Y Stave
- suppression des raccords SA des Produits Réfractaires, SA La Dolomie de Villers-le-Gambon, Occupation Vincent, Champ d'Aviation, SA Etablissements Matissen, SA Produits Dolomitiques.
- suppression des cours à marchandises de Florennes (Est) et de Merlemont

- la ligne 136 n'est plus exploitée. Tous les itinéraires entre Y St-Lambert et Florennes C., Merlemont, Romedenne, Doische et Florennes C., Stave, Ermeton-sur-Biert sont hors service.

Ligne 115 - note ES-Mons du 09.03.1984

A la date du 09.03.1984, la ligne 115 est mise hors service entre Niederand et l'entrée de Braine-l'Alleud.

Le 3 juin sera « jour J » pour le rail : changement de voie à la S.N.C.B.

Dans moins de trois mois — le 3 juin prochain exactement — la S.N.C.B. va connaître l'un des bouleversements les plus spectaculaires de son histoire en réorganisant totalement son service « voyageurs ».

Un événement déjà maintes fois commenté, mais dont l'ampleur justifie que nous y revenions aujourd'hui, principalement pour révéler certains de ses aspects inconnus à ce jour, et aux effets bien concrets pour tous les usagers du rail.

Même si l'on admet que la clientèle régulière de la société nationale n'exécède pas deux cent quatre-vingt mille personnes, et que plus de soixante-cinq pour

cent de la population boude franchement ce type de transport, il n'en demeure pas moins vrai que plus de cent soixante-deux millions de voyageurs ont emprunté le rail, en l'une ou l'autre circonstance, en 1982.

Compte tenu, d'autre part, du déficit croissant du compte d'exploitation de la S.N.C.B. — l'Etat a dû y injecter cinquante-trois milliards l'an dernier —, il n'est pas interdit de penser que l'avenir de la gigantesque entreprise concerne tout un chacun. Ceci, sans même parler du rôle considérable qu'elle joue dans la vie économique et sociale du pays.

Autre aspect spectaculaire (et déterminant !) de l'opération annoncée : elle repose sur une collaboration active et une complé-

mentarité entre les sociétés des chemins de fer et des vicinaux. En d'autres termes, elle apparaît comme l'amorce d'une seconde restructuration en profondeur, qui devrait sans doute aboutir à la fusion des deux groupes, souhaitée par d'aucuns.

Enfin, et on quitte là les considérations techniques pour emprunter le sentier qui conduit aux marais communautaires, le plan actuel fait l'objet des plus vives critiques de la Région wallonne, qui avance une série d'arguments pour demander le report de sa mise en application et des analyses complémentaires.

Il est vrai qu'un examen un tant soit peu détaillé des projets de la S.N.C.B. révèle quelques

situations curieuses. Dont une percée de certaines lignes du nord du pays vers la France et l'Allemagne, tandis que le Sud se voit refuser des revendications du même genre, et que le Sud-Namurois, ainsi que le Luxembourg, sont quasiment transformés en déserts ferroviaires.

Autant d'éléments qui nous ont incité à ouvrir ce dossier délicat et à en extraire, entre autres, quelques bonnes pages (horaires, plans, etc.) demeurées confidentielles à ce jour. Feu vert donc pour un premier départ : restructurer, c'est d'abord survivre...

OLIVIER COLLOT

En voiture, avec la S.N.C.B. de demain : restructurer, c'est d'abord survivre

Quatre-vingts millions. C'est le budget prévu par la S.N.C.B. pour développer la campagne d'information et de promotion commerciale qui doit soutenir la spectaculaire restructuration de son trafic « voyageurs ». Une restructuration qui est loin de faire l'unanimité, c'est le moins que l'on puisse dire, et qui trouvera son point d'orgue le 3 juin prochain avec l'entrée en vigueur de nouveaux horaires et la décomposition dudit trafic en trois types de convois spécifiques : les trains Intercity, interrégionaux, et omnibus.

Les Chemins de fer vont-ils réussir ou rater ce qui apparaît comme un véritable rendez-vous avec l'histoire des transports de notre pays ? Pari hasardeux sans doute, dont l'issue n'apparaîtra pas avant plusieurs années.

Mais ce que l'on peut soutenir, par contre, sans crainte de se tromper, c'est qu'ils n'avaient plus le choix, qu'ils étaient con-

Depuis plus de dix ans, les signes tangibles d'un effondrement, à moins de mesures draconiennes, se multipliaient. Les chiffres alarmistes confirmaient, d'année en année, le diagnostic pernicieux.

Ainsi, de 246.845.000 en 1970, le nombre de voyageurs est tombé à 162.575.000 en 1982. Soit une perte de plus de quatre-vingts millions d'unités ! Sans doute la S.N.C.B. estime-t-elle que 67 % de la population ne prend pas le train et que les trois quarts des 35 % restants sont des voyageurs occasionnels, utilisant ce type de transport moins de dix fois par an. Mais, même si les « vrais » clients de la société nationale, c'est-à-dire ceux qui utilisent ses services plus de quatre-vingt fois par semaine, se limitent à environ 280.000 personnes, soit moins de 3 % de la population, le constat n'en demeure pas moins sévère. Il n'avait d'ailleurs pas fallu attendre 1982 pour se convaincre du phénomène, amorcé de longue date. N'est-il pas vrai qu'entre 1960 et 1977, déjà, la

part de la S.N.C.B. dans le marché total belge du transport de voyageurs s'était réduite de 24 à 10 % en voyageurs-km.

Et si le trafic « marchandises » ne fait pas l'objet de la présente restructuration — ce que d'aucuns regrettent amèrement en plaidant pour un plan global — il n'est pas inutile de préciser qu'il a subi la même régression, au bénéfice, surtout, du secteur routier. En 1970, la part du marché des Chemins de fer belges dans ce domaine s'élevait encore à 29,2 %. Douze ans plus tard, elle était retombée à 19,8 %...

La disproportion recettes-dépenses

Point besoin d'être grand clerc pour comprendre que cette situation a entraîné une évolution de plus en plus divergente des recettes et des dépenses de la société... et une croissance inquiétante des charges financières à supporter.

Revenons-en un instant à la rigueur des chiffres. De 1970 à 1983 encore, les recettes tarifai-

res de la S.N.C.B. n'ont augmenté que de 175 % alors que les coûts totaux, en ce qui les concerne, augmentaient de 297 %. Par contre, le taux de couverture des coûts par les recettes propres est retombé, lui, de 57,9 à 35,6 %, dans le même laps de temps. En 1970, les recettes propres des Chemins de fer ont atteint un peu plus de quinze milliards tandis que les coûts totaux se fixaient à vingt-huit milliards environ. Treize ans plus tard, les recettes se situaient à 29,313 milliards mais les coûts bondissaient à... 82,328 milliards. On comprend dès lors que l'augmentation des compensations versées par l'Etat au compte d'exploitation de la société ait effrayé jusqu'aux plus généreux : cinquante-trois milliards en 1983, contre une douzaine de milliards en 1970, soit une progression — on devrait plutôt dire une explosion — de 442 % en treize ans ! Quant aux charges financières des Chemins de fer, elles sont tout simplement passées de 1,6 milliard en 1970 encore à près de dix milliards en 1982. Ajoutons que le renouvellement des emprunts venant à échéance représente un doublement des charges, en raison du niveau élevé des taux d'intérêt

Le verdict européen

Situation globale peu brillante donc, et confirmée par une étude comparative de la productivité de différents réseaux de chemins de fer européens.

Si l'on en croit ces statistiques relatives à 1981 et qui visent les réseaux suisse, allemand, italien (avec la nuance que ce dernier est une administration de l'Etat néerlandais, suédois français belge, notre pays ne se distingue favorablement que dans trois des onze indices caractéristiques retenus :

— le nombre de tonnes livrées par train de marchandises (sur la Suède, avec trois-cent quatre-vingts tonnes, fait mieux que la Belgique, qui atteint l'indice 338);

— le pourcentage de personnel de conduite et de contrôle par rapport au total (avec 16% la Belgique vient juste après l'Allemagne — 13% — et la France — 15% — mais la Suisse, l'Italie et les Pays-Bas en accusent 22);

— le prix payé par l'usager au km. Dans ce domaine, qui concerne directement le voyageur, l'Italie tient la tête du peloton avec 0,77 franc. La Belgique apparaît clairement en seconde position (1,32 franc), suivie des Pays-Bas (1,50), de la France (1,53), de la Suède (1,80), de l'Allemagne (1,98) et de la Suisse, qui ferme la marche avec 1,59 franc.

Huit autres postes, par contre, soulignent la faiblesse de notre organisation. Très logiquement, si c'est l'usager belge qui y va le moins de sa poche pour voyager en chemin de fer, c'est l'Etat belge qui verse la plus forte compensation à sa société nationale : 2,81 francs par voyageur-km, alors que l'Allemagne et les Pays-Bas, suivants directs, n'accordent à la leur que 1,32 franc, l'Italie 0,91 franc, la France 0,57 franc et la Suisse... 0,20 franc. Le chiffre de la Suède n'est pas précisé.

Record belge également pour le nombre d'agents par km de ligne ferroviaire : 16, pour 14 à l'Italie, 13 à la Suisse, 11 à l'Allemagne, 9 aux Pays-Bas, 7 à la France et 3 seulement à la Suède.

Lanterne rouge encore pour les Belges au nombre de voyageurs par train, avec une moyenne de 95 unités — seuls les Pays-Bas font moins bien, avec 94, tandis que les autres chiffres oscillent entre 105 pour l'Allemagne et 190 pour la France. La situation demeure aussi défavorable au nombre de trains-km par agent et par machiniste, la Belgique occupant l'avant-dernière place, devant l'Italie, mais étant largement battue par les cinq autres pays. La Suède et les Pays-Bas se distinguent particulièrement en la matière en présentant des bilans deux fois plus avantageux que ceux de notre pays.

Identifier les causes

Il va de soi que les responsables de la S.N.C.B. suivent l'évolution de cette situation de très près et qu'ils ont tenté d'identifier les causes d'un déséquilibre de plus en plus préoccupant.

On a souvent dit que le transport étant une entreprise à forte utilisation de main-d'œuvre, la croissance du coût de cette dernière, particulièrement marquée à partir de 1974, a été déterminante dans le « dérapage » enregistré. Il est vrai que si la charge salariale a représenté 23,9 milliards en 1973, par exemple, elle a atteint 64,2 milliards en 1982. On remarquera de même que l'effectif de la S.N.C.B. a sensiblement augmenté ces dernières années, puisqu'il est passé de 55.578 unités en 1970 à 67.515 unités au 1^{er} janvier 1982, pour retomber à 62.454 unités fin 1982. Certains avancent une explication aux « poussées », spectaculaires à première vue, qui se sont surtout manifestées entre 1979 et 1981. Elles coïncident, disent-ils, avec les diverses réductions du temps de travail obtenues par le personnel et compensées par une embauche nécessaire.

Mais en dépit de l'importance de ce poste, chacun s'accorde à reconnaître qu'il serait injuste d'attribuer à ce seul facteur la détérioration des résultats de la S.N.C.B.

Des causes plus profondes sont ainsi invoquées, comme l'évolution du marché des transports — on a vu, plus haut, le glissement d'une certaine clientèle vers la route —; la forte concentration du trafic ferroviaire à certaines heures de la journée, sur certains axes et dans certaines gares; le nombre élevé de points d'arrêt — on en compte huit cents — avec des distances moyennes insuffisantes entre eux — 3,7 km seulement —; la complexité du plan de transport résultant du point précité, de l'incidence considérable du transport des navetteurs, et d'une relative confusion dans les horaires et les appellations de convois; l'âge et la productivité du matériel et des installations — près de la moitié du matériel à voyageurs a plus de vingt-cinq ans d'âge; la structure du marché — diminution du nombre de voyageurs, prédominance du transport des navetteurs, concentration du trafic dans l'espace et dans le temps —; et, enfin, coordination insuffisante des transports en commun.

C'est donc pour répondre à ces préoccupations que la S.N.C.B. a imaginé un plan de restructuration du seul trafic « voyageurs », dont l'idée-force est d'assurer le transport à un coût socio-économique optimal. Ce qui signifie, dit la S.N.C.B., que les coûts engagés par la communauté pour assurer un transport public ne doivent pas être supérieurs aux avantages qui en sont retirés par la majorité des usagers. Une réflexion... qui débouche sur une vaste polémique.

Suppression de 293 gares et points d'arrêt, promotion des trains intercity et interrégionaux qui se partageront respectivement douze et dix-sept lignes, et réduction sensible du trafic omnibus : voilà les grandes lignes du plan de restructuration de la S.N.C.B., qui prévoit encore la disparition de mille deux cent cinquante emplois et des économies qui devraient varier de 500 millions en 1984 à 4,35 milliards en 1990. Désormais, l'objectif est clairement énoncé : indépendamment des transports aux heures de pointe, les chemins de fer axeront leur exploitation sur les transports à moyenne et longue distance, entre nœuds importants. L'amélioration de la qualité du service portera, est-il annoncé, sur la vitesse commerciale, le confort du matériel, l'adoption d'horaires cadencés, l'amélioration de toute la chaîne de transport par l'organisation de services de rabattement sur le réseau de base et la multiplication de parkings intégrés aux gares.

Mais dans le même temps où elle tient ce raisonnement, logique à première vue, la S.N.C.B. commet un premier péché, et c'est un péché d'orgueil. Il apparaît bien vite, en effet, que la situation propre de la société, et son évolution, l'emportent sur toute autre considération et que c'est, en fin de compte, l'environnement général qui doit s'adapter à un plan imposé. En présentant son projet, la direction générale confesse, d'ailleurs, que l'efficacité du service interilles ne sera pleinement assurée que si l'on peut compter sur la pleine collaboration d'autorités extérieures comme la S.N.C.V. — on sait le rôle décisif qu'elle va devoir jouer — et le ministère des travaux publics, chargé d'une bonne intégration de la gare dans la voirie, de l'aménagement du milieu urbain, et de l'établissement de parkings. Il s'agit là d'un exemple parmi d'autres. La grande maison de la rue de France pousse d'ailleurs plus loin son raisonnement un tantinet égoïste. Il va de soi, affirme-t-elle de manière péremptoire, que le nouveau réseau de la S.N.C.V., ainsi que les services existants, doivent être conçus en fonction de leur adaptation à la nouvelle organisation de la S.N.C.B. Enfin, si la société nationale n'a jamais refusé le dialogue, elle n'a pas davantage cédé aux multiples pressions nées d'une vaste campagne d'opposition à son plan. N'est-ce pas elle qui a reconnu que les avis des Conseils économiques régionaux ont donné lieu à de nombreuses modifications au projet présenté... sans toutefois en altérer les principes et les objectifs principaux d'économie. Quant aux remarques émanant de toutes parts, il en a été tenu compte, pour autant qu'elles fussent fondées par le nombre de voyageurs concernés, qu'elles ne fussent pas en contradiction avec les mêmes principes du plan, ni avec des décisions du conseil d'administration souverain.

Autre temps, autre style

A l'heure actuelle, on évalue à 210.000 le nombre de train-kilomètres enregistrés, chaque jour de la semaine, sur le réseau belge. Ce chiffre ne subira qu'une légère diminution — de l'ordre de 5.000 unités — à partir du 3 juin, mais c'est dans la répartition des convois que des bouleversements vont être enregistrés. Ainsi, aujourd'hui toujours, les trains express, directs et semi-directs totalisent 75.000 train-kilomètres quotidiens. Les intercity et interrégionaux, qui les remplaceront dans moins de trois mois, feront grimper le chiffre à 120.000 train-kilomètres par jour. Confirmation, donc, de l'intérêt accordé aux trajets les plus longs.

La hache, par contre, va amputer de manière considérable le service omnibus. Ici, des 104.000 train-kilomètres actuels, on retombera à 56.000 train-kilomètres début juin. Quant aux trains de navetteurs, ils perdront 2.000 train-kilomètres par jour (20.000 contre 22.000) tandis que le chiffre des internationaux (9.000) ne variera guère. Ajoutons pour être complet que cette tendance se confirmera les week-ends, à la nuance près que, contrairement à la semaine, le nombre total de train-kilomètres accusera une légère augmentation. On passera de 139.000 à 146.000 le samedi et de 120.000 à 146.000 le dimanche, toujours en faveur des convois intercity et interrégionaux.

En matière de prix de revient moyen par train-kilomètre, on escompte une économie qui résultera de la compression de quatre postes — conduite et accompagnement, énergie, entretien, amortissement — économie qui se traduirait comme suit : de 286 francs au train-kilomètre à l'heure actuelle, l'omnibus retomberait à 230 francs; de 179 francs, les directs et semi-directs, devenus intercity et interrégionaux, ne dépasseraient plus guère 147 francs. Globalement, la S.N.C.B. évalue à 4,35 milliards les économies qui devraient résulter de la réorganisation du service « voyageurs », estimation qui est ventilée comme suit : 1,7 milliard sur le compte d'exploitation, 0,75 milliard en recettes supplémentaires, et 1,9 milliard résultant de la diminution de frais financiers occasionnés par l'achat de matériel roulant. Ces économies, tout comme les recettes supplémentaires, ne devraient se réaliser que progressivement. On a vu d'autre part que 1.250 postes de travail étaient condamnés par l'opération, mais il faut savoir que les agents visés seront réaffectés à d'autres tâches et que certains d'entre eux seront même chargés d'une meilleure information du public dans les gares. Enfin, la société annonce que le niveau d'activité des ateliers centraux ne sera pas affecté et qu'aucun atelier de traction ou dépôt ne disparaîtra du fait de la réorganisation. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'au-delà de la restructuration en cours, une étude théorique d'implantation des ateliers et des

dépôts se poursuit, parallèlement. Le dossier est suivi avec la plus grande vigilance par les cheminots, qui redoutent des bouleversements spectaculaires dans ce secteur.

Adieux directs et semi-directs...

Venons-en à la « photographie » du nouveau réseau ferré tel qu'il va se présenter le 3 juin.

Adieu donc, à partir de cette date, aux « directs » et « semi-directs » transformés en intercity et interrégionaux. Ces convois relieront les grandes villes du pays selon un horaire cadencé et une combinaison d'arrêt rigoureuse. Les durées de stationnement dans les gares seront maintenues au minimum.

Des intercity, on en comptera douze : cinq en Flandres, quatre que l'on peut qualifier de « mixtes », et trois en Wallonie. Huit de ces futures liaisons existent déjà, trois nouvelles feront leur apparition en Flandres, une en Wallonie. Les villes extrêmes qu'ils relieront, avec chaque fois une série d'arrêts : Amsterdam - Bruxelles-Midi, Ostende - Eupen - Cologne, Anvers-Central - Mouscron - Lille, Anvers-Central - Cologne, Ostende - Roosendaal, Knokke - Blankenberge - Genk -

Visé - Maastricht, Ostende - Bruxelles-Nord, Gand-Saint-Pierre - Bruxelles - Dinant, Saint-Ghislain - Schaerbeek, Mouscron - Liège - Liers, Anvers - Charleroi Sud, Bruxelles-Midi - Luxembourg, et Schaerbeek - Tournai - Lille.

Quelques remarques importantes à la suite de cette énumération. Il n'existe plus que deux lignes au sud du sillon Sambre-et-Meuse : Bruxelles - Luxembourg (qui desservira Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marlole, Jemelle, Libramont, Marbais et Arlon) et Gand-Saint-Pierre - Dinant (via Wetteren, Alost, Denderleeuw, Bruxelles, Ottignies, Gembloux, Namur, Jambes, Lustin, Godinne et Yvoir). Dans ce dernier cas, et en attendant l'électrification de la ligne Namur - Dinant, le service sera limité à Namur en direction du sud et une correspondance sera assurée avec les trains Namur - Dinant.

Anvers - Gand - Lille. Ces trains seront provisoirement limités à Mouscron et seront prolongés jusqu'à Lille après fourniture de locomotives polycourant. Les Wallons avaient revendiqué avec force que la liaison Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Mouscron, principale relation intervilles du sud du

pays, soit prolongée elle aussi jusqu'à la métropole française. La demande a été rejetée pour deux raisons : le prolongement vers Lille, a dit la S.N.C.B., nécessiterait un nombre important de locomotives polycourant, mais leur utilisation aurait un faible rendement ! D'autre part, la S.N.C.F. n'accepte pas un troisième service cadencé en gare terminale de Lille, déjà fort étreinte et recevant déjà les services de trains Bruxelles - Lille et Anvers - Lille !...

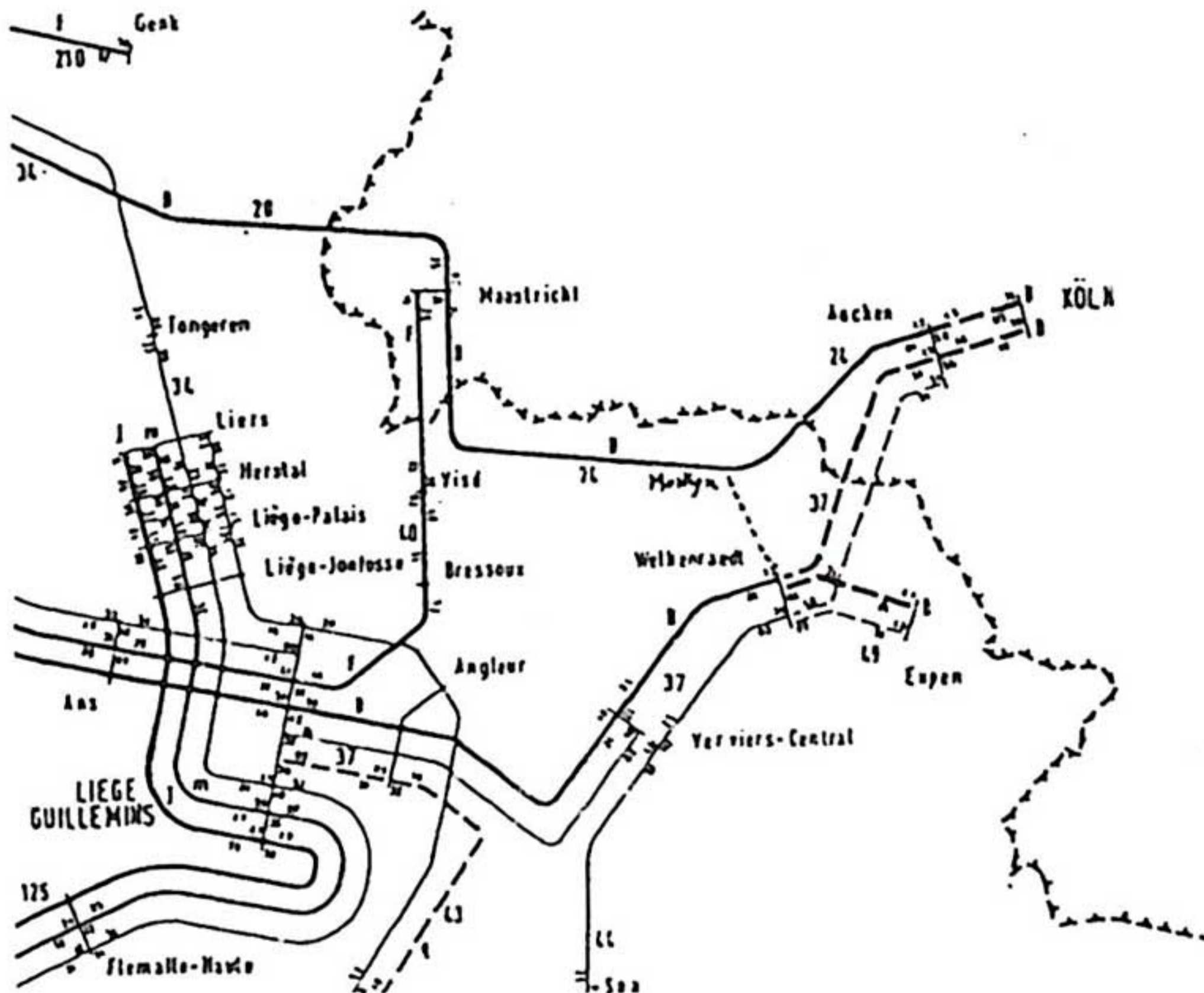
Anvers - Hasselt - Maastricht - Cologne. Il s'agit d'un service entièrement nouveau, qui nécessite l'aménagement de diverses infrastructures, et dont nous aurons l'occasion de reparler.

Aux douze intercity précités viendront s'ajouter dix-sept interrégionaux : neuf en Flandres, quatre « mixtes » et quatre en Wallonie. Les lignes se présenteront comme suit, avec arrêts intermédiaires toujours : Anvers-Central - Charleroi-Sud, Grammont - Anvers-Central, Anvers-Central - Louvain - Landen, Anvers-Central - Neerpelt, Renaix - Eeklo, Poperingue - Turnhout, Schaerbeek - Tournai, Lokeren - Bruxelles - Alost, La Panne - Grammont, Denderleeuw - Mons, Saint-Nicolas - Louvain, Louvain - Hasselt, Liers - Char-

leroi Sud, Charleroi-Sud - Maastricht - Tournai, Schaerbeek - Binche, et Liège-Guillemins - Luxembourg.

Une seule remarque digne d'intérêt à ce sujet : comme dans le cas des intercity, il n'existe plus qu'une seule ligne ferroviaire au sud du sillon Sambre-et-Meuse, la ligne Liège - Poulseur - Gouvy - Luxembourg. Et encore, il n'y circulera qu'un train toutes les deux heures dans chaque direction, une situation que l'on ne rencontre nulle part ailleurs sur l'ensemble du réseau, si ce n'est sur la petite section Leuze - Renaix.

Enfin, l'ensemble se complétera par soixante-neuf lignes des services en régime omnibus, un régime qui va faire l'essentiel des frais de la restructuration. A y regarder de plus près pourtant, certains hasards prêtent à réflexion à cette échelle.



Cette carte définit fort bien le problème de la dorsale flamande. Pour aller de Hasselt à Aix-la-Chapelle, via Maastricht, selon la formule retenue par la S.N.C.B., il faut créer une nouvelle infrastructure (le trait gras au-dessus de la carte) dont le coût est évalué à un milliard. Par contre, la Wallonie ne peut obtenir l'électrification des neuf kilomètres de ligne Welkenraedt-Montzen, que le bon sens commande de réaliser.

Feu rouge de la région wallonne

Il faut surseoir à la réorganisation proposée par la S.N.C.B., maintenir dans l'immédiat l'exploitation telle qu'elle existe, constituer au plus tôt une commission d'experts désignés par les régions pour analyser le volet économique sur lequel le plan est basé, et procéder à des études coûts-avantages approfondies, régionales et généralisées.

L'avis exprimé par la région wallonne unanime, par le biais de son exécutif, n'est pas épidermique. Il repose sur des analyses, motivations et avis formulés par la Société de développement régional pour la Wallonie, le Conseil régional wallon, le Conseil économique régional de Wallonie, et le groupe de travail intercabinets constitué pour la circonstance. Sans parler des organisations syndicales — la C.G.S.P. majoritaire, entre autres — et de nombreux organismes de défense des voyageurs qui sont venus apporter des torrents d'eau à ce moulin du refus.

Si les traces des convois inter-régionaux et intercity sont relativement peu contestés, l'opposition surgit surtout lorsque l'on aborde le réseau des omnibus, dont le trafic est quasiment réduit de moitié, et l'organisation des trains de navetteurs, amputés de 2.000 train-km par jour.

Les bus de la S.N.C.B. pallieront cet inconvénient, ont dit les chemins de fer.

Ruptures de correspondance

Faux, rétorque la région wallonne, qui constate que si le principe d'une réorganisation globale est effectivement affirmé, il n'est nullement concrétisé. Les lignes et points d'arrêt exclus de la desserte ferroviaire le sont en fonction de la seule logique ferroviaire, à charge pour les services d'autobus de se réorganiser pour assurer ces dessertes. Or, les deux sociétés n'ont pas travaillé selon les mêmes principes: la première a pensé horaires-cadences, la seconde heures de pointe. A l'inverse de ce qui s'est passé aux Pays-Bas, où seize sociétés de transport ont pu harmoniser leur raisonnement, on débouchera sur des ruptures de correspondances dans les transports belges.

Autre danger constaté: la S.N.C.B. a réduit fortement l'amplitude de ses trains, avec deux conséquences prévisibles: les personnes qui travaillent à pauses ou les propres agents des chemins de fer appelés à prendre et quitter leur service vont rencontrer des difficultés de déplacement tôt le matin et tard le soir. On peut redouter, dans le même temps, compte tenu du profil type de la clientèle nationale, que la plupart des trains circulent à peu près vides durant la moitié de la journée. A ce double handicap s'ajouteront des effets induits, comme la suppression de la mobilité de main d'œuvre en période de crise économique. L'importance du nombre

de navetteurs en apporte témoignage — et un entretien des trains de plus en plus concentré sur Bruxelles, d'où un risque éventuel de perte d'emplois.

Enfin, il est bien évident que de nouvelles gares d'autobus et des parkings devront être construits à proximité des stations abandonnées. En ce qui concerne les gares d'autobus, 179,9 millions, dont 48,1 déjà programmés l'an dernier, figurent au budget de 1984. On devrait disposer de 95,7 millions pour les parkings et les abris à vélos, les trois premiers projets présentés visant le nord du pays.

Pourquoi pas l'autorail ?

En fin de compte, la région wallonne, qui remarque au passage que les contraintes techniques sont rarement absolues lorsque la volonté politique existe de les lever, s'insurge encore contre les critères qui ont abouti à la suppression totale de 214 km de lignes représentant quelque 5.300 trains/km par jour ouvrable (à l'échelle nationale) critères selon lesquels, pour être maintenu, un point d'arrêt doit bénéficier de l'embarquement de 200 voyageurs, ou de 50 voyageurs montés par km, ou encore de 1.000 voyageurs/km, chaque fois par jour ouvrable. Critères redoutables, faut-il le préciser, pour des régions comme le sud namurois et le Luxembourg, et auxquels il a parfois été déroge. Mais dans la partie nord du pays, dans la quasi totalité des cas.

Elle souligne que le plan se réalisera aux dépens de la Wallonie en ce qui concerne les suppressions de lignes, de points d'arrêts, de passages de lignes internationales et d'emplois, alors que le coût des nouveaux investissements nécessaires pour l'application de mesures surtout favorables à la Flandre sera financé par toutes les régions.

Elle doute enfin et considère même improbable l'accroissement de la demande imaginée par les chemins de fer. En effet, les voyageurs du service international et les navetteurs, qui représentent 65 à 70 % de la clientèle actuelle, ne sont pratiquement pas concernés, dans le bon sens du terme, par le plan de réorganisation. Comment imaginer que la catégorie la plus faible des voyageurs, ceux munis d'un billet, va brusquement augmenter de 25 à 30 % — chiffre nécessaire pour atteindre l'économie escomptée — alors que l'on va supprimer près de trois cents gares et points d'arrêt et que les fréquences ne pourront pas être augmentées fortement vu la saturation sur certaines lignes et les économies avancées.

Dès lors, et en attendant l'étude approfondie qu'elle réclame, la région wallonne avance une contre-proposition qui, lui semble-t-elle, devrait écarter bon nombre d'obstacles: la construction et la mise en service d'autorails rapides et peu coûteux,

confortables et rapides, circulant en régime omnibus non cadencé et fournissant, à raison d'une douzaine de services journaliers bien adaptés aux besoins, une desserte rapide vers les gares des grandes lignes. Cette desserte serait alimentée elle-même, à la base, par une utilisation appropriée de l'autobus.

Les astuces d'un plan

A bien regarder le plan de restructuration de la S.N.C.B., on y découvre des hasards curieux.

La création, par exemple, en 1987, d'une toute nouvelle ligne omnibus qui va relier directement Braine-l'Alleud à... Louvain, en transitant par la station bruxelloise - Mérode -, mais, en évitant soigneusement le centre de Bruxelles. Tandis que les liaisons omnibus avec Bruxelles, en provenance du sud du pays, se raréfient — il subsiste Nivelles - Bruxelles et Braine-le-Comte - Bruxelles qui se prolonge jusqu'à... Louvain par le nord — on voit la cité universitaire flamande se doter d'un nœud ferroviaire de plus: en plus avantageux et correctement alimenté par le sud.

L'avenir de la ligne Anvers - Cologne ne manque pas d'intérêt, lui non plus.

Actuellement, la région flamande dispose d'une « dorsale » ferroviaire qui serpente de Mouscron à la frontière allemande (direction Cologne) en transitant par Gand, Bruxelles et Liège.

Une volonté évidente de modifier ce tracé s'est manifestée et a abouti à un projet en deux volets: une liaison Mouscron (en provenance de Lille, on s'en souviendra) Gand - Anvers, prolongée par la ligne Anvers - Hasselt - Maastricht - Aix-la-Chapelle - Cologne. Une sorte de grand accent circonflexe tendu bien haut au-dessus de la frontière linguistique.

Or, au départ de Maastricht, le choix s'impose entre trois formules pour filer vers l'Allemagne.

Primo, remettre en service une ligne existante, mais vétuste, entre Maastricht et Aix-la-Chapelle, hypothèse rejetée par les chemins de fer hollandais, maîtres de la décision.

Secundo, faire descendre les trains de Maastricht vers Visé, bifurquer avant la ville pour gagner Montzen puis Welkenraedt, et ensuite partir vers Aix ou Cologne.

Tertio, toujours descendre de Maastricht vers Visé, bifurquer vers Montzen, puis gagner Aix en rouvrant l'ancienne ligne « 24 » vendue à la commune de La Calamine et hors service. Dans ce dernier cas, il faudrait non seulement racheter la ligne à l'administration communale, mais encore déblayer son assiette — elle a été comblée avec des pierres et des débris — et reconstituer toute une infrastructure. Travaux considérables, qui viendraient s'ajouter à la construction d'un pont sur la Meuse entre Hasselt et Maastricht, en territoire hollandais, et à la rectification de courbes à proximité de la

seconde ville citée. Or, c'est cette dernière formule qui a été retenue par la S.N.C.B. ! On a évalué le coût des travaux à un milliard environ.

On peut évidemment comprendre que la Flandre désire valoriser une liaison ferroviaire entre le port d'Anvers, l'importante cité mosane de Maastricht, et le bassin industriel de la Rhur. On comprend moins que, pour ce faire, elle rejette formellement une solution moins coûteuse à la collectivité que celle qui a été retenue, pour des raisons qui ont un étrange relief d'affrontement communautaire.

En effet, le sud du pays revendique l'électrification des neuf kilomètres de la section Welkenraedt - Montzen, dernière enclave - Diesel - sur un réseau totalement électrifié. Mais la concrétisation de ce chantier devait alléger le budget d'achèvement de la dorsale flamande, elle présenterait, surtout, l'inconvénient majeur de valoriser deux régions, la wallonne et la germanophone, en les reliant à cet axe rapide de communications. Elle assurerait parallèlement, un lien entre les dorsales flamande et wallonne, vu d'un mauvais œil par certains. Le problème n'est pas ailleurs, et rien ne dit qu'il soit prêt à être solutionné !

Durant les trois prochaines années (de 1984 à 1986 inclus), l'Etat devrait investir 48,351 milliards en faveur de la S.N.C.B. Près de la moitié de cette somme — 20,980 milliards exactement — sera consacrée à l'achat de matériel roulant, le solde étant destiné à couvrir divers travaux d'infrastructure. Dans ce domaine, et d'une manière générale, on peut dire que la partie nord du pays bénéficiera de 50 % du budget prévu, le sud recevant 45 % et Bruxelles-capitale 5 %.

En matière de grands chantiers, ce sont naturellement les travaux d'électrification du réseau qui enlèvent la palme. Un petit litige existe à propos d'une somme de 686 millions dont on ne sait si elle va être consacrée à la ligne 43 Liège - Marloie ou répartie entre les régions mais, cette parenthèse fermée, il faut considérer que la Flandre recevra, 9 milliards de cette enveloppe précise et la Wallonie entre 9,5 et 10 milliards.

Côté wallon, l'effort d'électrification va porter sur les lignes Tournai - Ath - Hal et Ath - Jurbise (plus de deux milliards prévus pour une mise en service en 1986), Ottignies - Fleurus - Charleroi (mise en service en 1986 également), Liège - Marloie (1988), Namur - Dinant (1987), Arlon - Athus (1987), Lessines - Ath (1986), Saint-Ghislain - Quévrain (1987), pour citer les liaisons les plus importantes. Il est à noter que l'électrification de

vaît être achevée cette année encore, est postposée. On se souvient de l'importance « stratégique » de ce tronçon de neuf kilomètres, branché sur la future dorsale flamande.

Dans la partie nord du pays, les principaux travaux porteront surtout sur Hasselt - Maastricht - Aix-la-Chapelle, section de cette fameuse dorsale flamande (866 millions prévus, mise en exploitation en 1987), Courtrai - Poperinge (1987), Denderleeuw - Grammont - Lessines (1986), Zottegein - Courtrai (plus de deux milliards, 1985), Bruges - Courtrai (1987) et Herentals - Mol - Neerpeelt (1990), toujours pour ne reprendre que les axes importants.

Des ports à la sidérurgie

Autre poste important du plan d'investissement des trois prochaines années, celui relatif à l'extension du réseau ferré industriel, c'est-à-dire dans les gares de formation, les gares portuaires, les parcs industriels, les terminaux rail-route, etc.

Ici, 2,310 milliards seront ventilés de la manière suivante : 1,514 milliard pour la région nord, 636 millions pour la région sud, et 160 millions pour Bruxelles capitale. C'est le port d'Anvers qui se taillera la part du lion en la matière (748 millions à lui seul, suivi par Zeebrugge (229 millions) et Gand (155 millions). La modernisation des infrastructures d'Anvers-nord nécessitera, pour sa part, 366 millions. Au

sud, on retiendra surtout que Charleroi et Liège recevront respectivement 265 et 259 millions pour aménager le réseau industriel desservant l'industrie sidérurgique, tandis que l'aménagement du terminal rail-route de Bressoux nécessitera 112 millions. La même infrastructure, à Schaarbeek-Josaphat sera gratifiée de 150 millions, un complément de 35 millions étant encore prévu dans un futur budget, après 1986.

Deux autres postes, sensiblement plus modestes, seront d'autre part répartis entre le nord et le sud du pays : 1,410 milliard pour l'automatisation et la suppression de passages à niveau (705 millions dans chaque région), et 534 millions pour l'établissement de parkings pour voitures et pour vélos aux abords des gares, l'aménagement de couloirs sous voies pour voyageurs, etc.

Ce que la S.N.C.B., dans son langage particulier, qualifie d'amélioration du confort du voyageur.

Vitesse, sécurité, régularité

L'amélioration de l'infrastructure en vue de l'accroissement de la vitesse et de l'augmentation de la sécurité et de la régularité des trains nécessiteront des budgets un peu plus importants. 2,735 milliards répartis de manière assez inégale. Le nord recevra 1,250 milliard, le sud 573 millions, Bruxelles capitale 450 mil-

lions, et 462 derniers millions seront investis sur une partie du réseau qualifiée de « non localisable ». Quelques détails dignes d'intérêt à ce sujet : un système de téléaffichage sera installé à la jonction Nord-Midi (coût, 250 millions), le développement des liaisons radio train-sol sera poursuivi (116 millions) et une troisième voie sera placée entre les gares du quartier Léopold et Schuman, à Bruxelles.

Dans le même temps, la desserte des grandes agglomérations fera l'objet de subsides, dont Bruxelles capitale recevra l'essentiel : 655 millions, pour 433 millions à la Flandre et 194 millions à la Wallonie. Au nord, Gand Saint-Pierre recevra 175 millions et Anvers central 123, mais dans les années suivantes, cette répartition sera inversée pour accorder 477 millions à Anvers et 77 millions à Gand. Au sud, Charleroi se verra octroyer 174 des 194 millions prévus, et de nouveaux investissements évalués à 371 millions devront encore être consentis en faveur du nœud ferroviaire carolorégien après 1976.

Le renouvellement du matériel

Enfin, si les utilisateurs du chemin de fer sont intéressés au premier degré par la mise en service de nouveau matériel roulant, les programmes d'acquisition intéressent également au plus haut point les constructeurs belges. Près de 21 milliards sont

repris au plan d'investissement 1984-1986.

Pour ne parler que du volet « voyageurs », cette année encore, 3,5 milliards devraient être consacrés à la commande et à l'achat de 30 locomotives électriques « série 21 », de 35 automotrices électriques break « type 1982 » et de 80 voitures « RIC ». L'an prochain, le programme prévoit 785 millions pour 70 locomotives électriques « Break », 1,730 milliard pour 65 voitures « M 5 » et 3,365 milliards pour 120 voitures « RIC ». En 1986, 4,2 milliards pour 30 locomotives électriques « série 21 », 355 millions pour 12 locomotives électriques « série 12 », 525 millions pour 130 voitures « M 5 » à double étage et 230 millions pour 90 voitures « RIC ». Il ne s'agit évidemment là que d'un plan, sujet à de profondes modifications, comme on le devine.

Quoi qu'il en soit, voilà donc résumés les grands projets de la S.N.C.B. à la veille d'une mutation qui ne laissera personne indifférent. D'autres aspects de ce volumineux dossier devront sans doute être encore soulignés, et des commentaires apportés, à la date charnière du 3 juin prochain. Pour l'heure, ce que le voyageur doit retenir, c'est que toute information sur des situations particulières doit pouvoir lui être communiquée dans chaque gare du pays. Le reste, il devra s'y habituer dans moins de trois mois...

OLIVIER COLLOT.

Extrait du journal "LE SOIR" des 09, 10, 11, 12 et 13 mars 1984.

Matériel

LE POINT SUR LES COMMANDES DE MATERIEL ROULANT

Le changement de Ministre des Communications et surtout de politique en matière de transport en commun, plus particulièrement pour la SNCB, a posé un voile singulièrement opaque sur les commandes de matériel. Ce problème est d'autant plus important pour la SNCB, qu'une tranche de voitures (I et K) a plus de cinquante ans cette année; il en est de même pour les locomotives électriques de la série 22 avec plus de 30 ans et très bientôt pour celles de la série 23.

Les Locomotives ElectriquesSérie 27

Deux tranches de 30 unités chacune, ont été commandées en 1979 et 80. Ces machines de 4.250 kW (puissance unihoraire soit 5.778 cv) ont été fournies à raison de 3 unités en 1981, 26 en 82 et 31 en 83; la commande est donc entièrement exécutée actuellement.

Série 21

Il s'agit de machines BoBo de conception et de réalisation similaires aux locomotives de la série 27. La différence essentielle réside dans la diminution de puissance, soit en régime continu 3.000 kW (4.078 cv). Une première tranche de 30 unités a été commandée en 1981; les premières unités devraient apparaître sur notre réseau à la fin du premier semestre de cette année.

Deux autres tranches de 30 unités chacune, pourraient être commandées selon les vœux de la SNCB, respectivement en 1984 et 1986.

Ces engins remplaceraient progressivement les machines de la série 22

Série 11

Douze machines BoBo similaires aux 21, mais aptes à circuler sous courant continu 1.500 et 3.000 V, pour les relations Bruxelles - Amsterdam. Ces locomotives ont été commandées en 1983 avec l'approbation du Ministère des Communications.

Série 12

Douze machines identiques aux HLE série 11, mais pour le 3.000 V cc et 25.000 V - 50 Hz, relations avec le Nord de la France. Ces locomotives auraient déjà dû être commandées en 1983 !

Les Automotrices Electriques"BREAK"

Quatre tranches de 35 unités ont été commandées, la première en 1978, la deuxième en 1980, la troisième et la quatrième en 1981. Les deux premières tranches ont été exécutées à raison de 3 unités fournies en 1981, 33 en 1982 et 34 en 83. La fourniture de ces AM se poursuivra après fabrication des six automotrices triples pour le Maroc. La BN-CFM a également construit une caisse de deuxième classe sans garnissage ni appareillage pour le remplacement du même véhicule de l'AM 311 accidentée à Aalter le 13/07/82. Cette caisse était visible à CV Mechelen en août 83, où elle sera complétée.

Les Locomotives et Autorails Diesel

Divers projets aussi bien en locomotives diesel de manœuvres, qu'en autorails commerciaux ou pour le service des caténaires existaient dans le courant des années précédentes. Il apparaît maintenant que rien ne sortirait de nouveau, suite à la nouvelle répartition du matériel moteur qui résultera du plan de restructuration applicable au 3 juin prochain. Il y aura alors mutation des autorails série 45 de la remise d' Haine-Saint-Pierre vers celle de Bertrix, en remplacement des engins de la série 43, où il assureront les circulations entre Bastogne - Libramont - Bertrix - Virton et Libramont - Bertrix - Dinant, par couplages .

Un autre projet de 20 AR ES était en cours d'examen au début de 1982. Celui-ci a été remplacé par la récupération et la transformation d'autorails série 43 déclassés (travail exécuté par CW Mechelen) .

Les Voitures à Voyageurs

Type M 4

Ce programme important comportant la fourniture de 50 voitures de première classe, 430 de deuxième, 65 mixtes première/fourgon et 35 mixtes deuxième/fourgon/snack-bar, touche à sa fin.

Si toutes les voitures de première classe type M 4 A étaient mises en service à la fin de 1981, la dernière M 4 AD l'était le 26/01/83, la dernière M 4 B, n° 52430, l'était le 06/01/84.

Pour les 35 mixtes M 4 BDK, la commande a été passée en 1982 et la 59901 vient d'être mise en service le 06/01/84.

Ces dernières voitures peuvent accueillir 64 personnes en places assises et 20 debout.

Dans les M 4 AD, trente-deux unités (les dernières) seront équipées d'un poste de conduite pour réversibilité. Actuellement huit de celles-ci sont en chantier à CW Mechelen, la 50034 étant déjà aux essais en août 83 .

Type M 5

Une première tranche de 65 voitures à deux niveaux a été commandée en 1983 avec approbation du Ministère des Communications. Celle-ci comprendra 10 unités de première classe, 45 de deuxième classe et 10 mixtes deuxième/fourgon et poste de conduite.

La mise en service de ces voitures est prévue pour l'année 85. Une deuxième tranche de 65 unités (identique à la première) pourrait être commandée en 1985.

Les caractéristiques générales seront les suivantes :

longueur hors tout	26,400 m
distance entre pivots de bogies	19,800 m
distance entre essieux	2,400 m

Ces voitures comporteront chacune deux UC; l'accès vers les différents niveaux sera disposé asymétriquement.

Les M 5 A comprendront 132 places assises et 160 debout, les sièges étant identiques au type B des AM Break mais à dossier monoplace. Les M 5 B auront 148 places assises et 160 debout, les sièges étant ceux des M 4 B, mais en innovation, limités à deux personnes par banquette .

Type I 6

Une deuxième tranche de ces voitures construites précédemment sous le programme unifié "Eurofima" serait commandée en 1984. Il s'agirait de 80 unités identiques à celles de la première tranche, destinées à remplacer les voitures I 1 restantes des types B 8 et A 4 3 4 .

Type I 7

A l'origine ce type de voitures était proposé avec les I 6 et I 9, pour commande en 1982.

Les 20 voitures I 7 8cm seront commandées en 1987; il s'agit de HV couchettes dérivées des HV I 6 8m mais à 10 compartiments et déjà en exploitation par les Chemins de Fer Fédéraux Suisses .

Type I 8

Idem au projet I 7, mais pour les services "Railtour", avec modification d'une extrémité du véhicule et disposition similaire des compartiments de service comme sur les HV WL récentes.

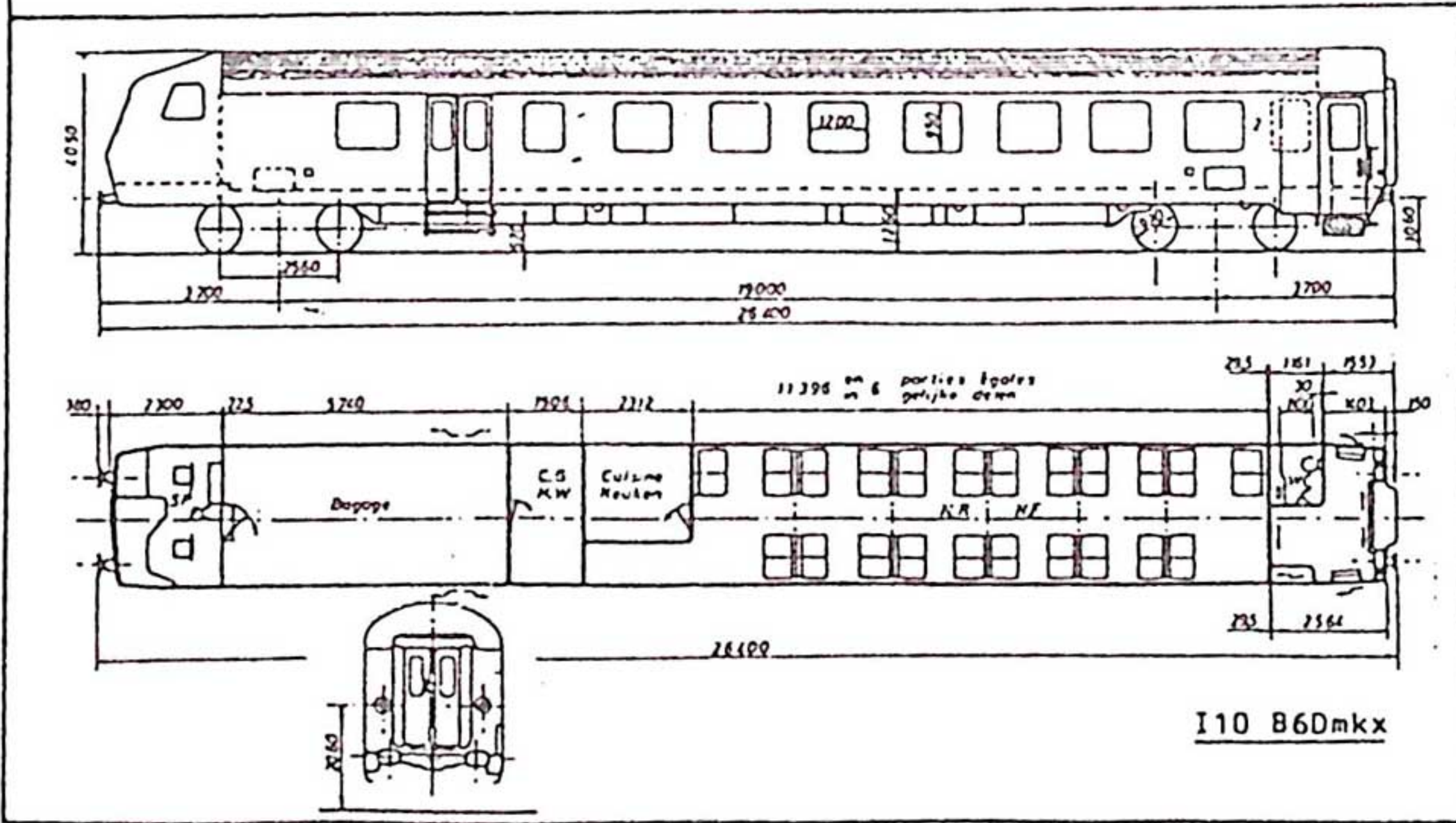
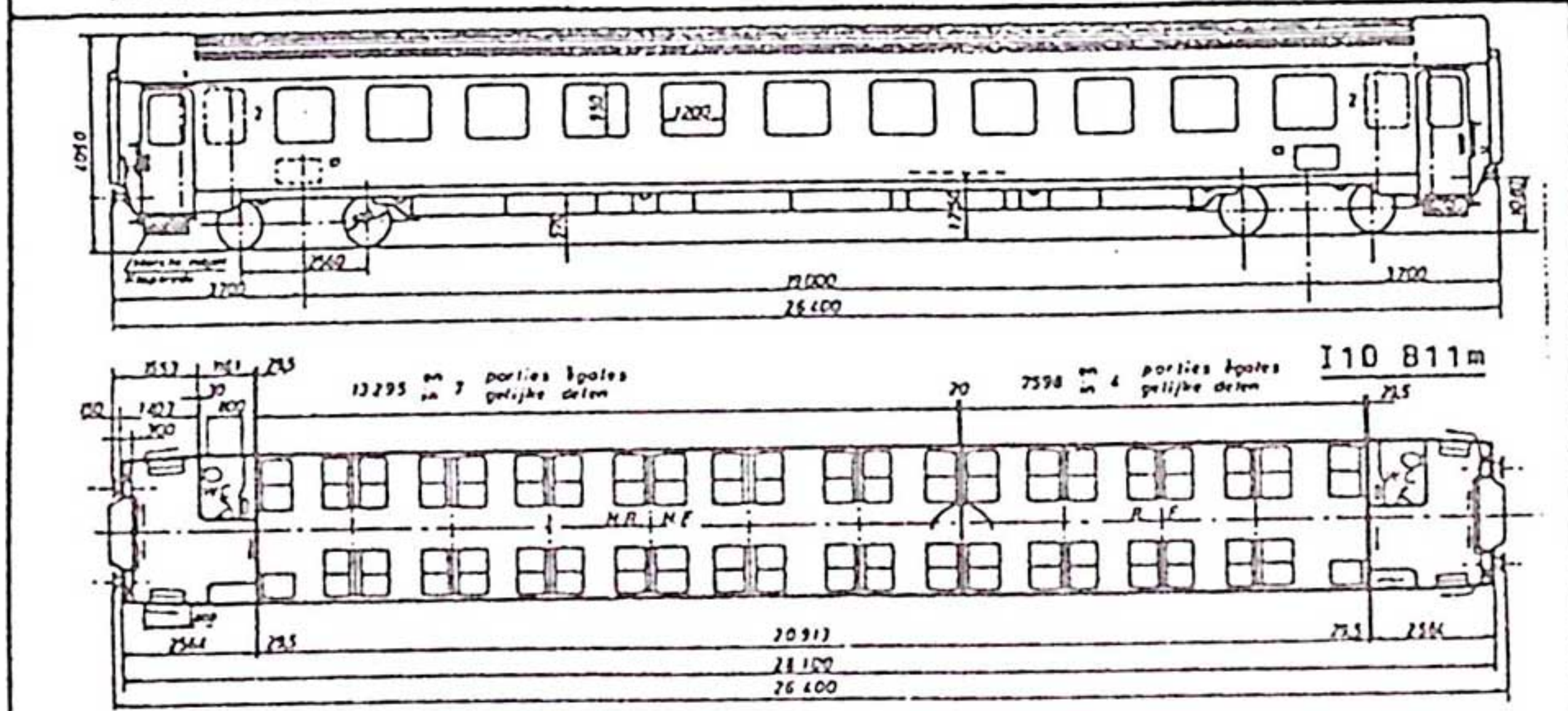
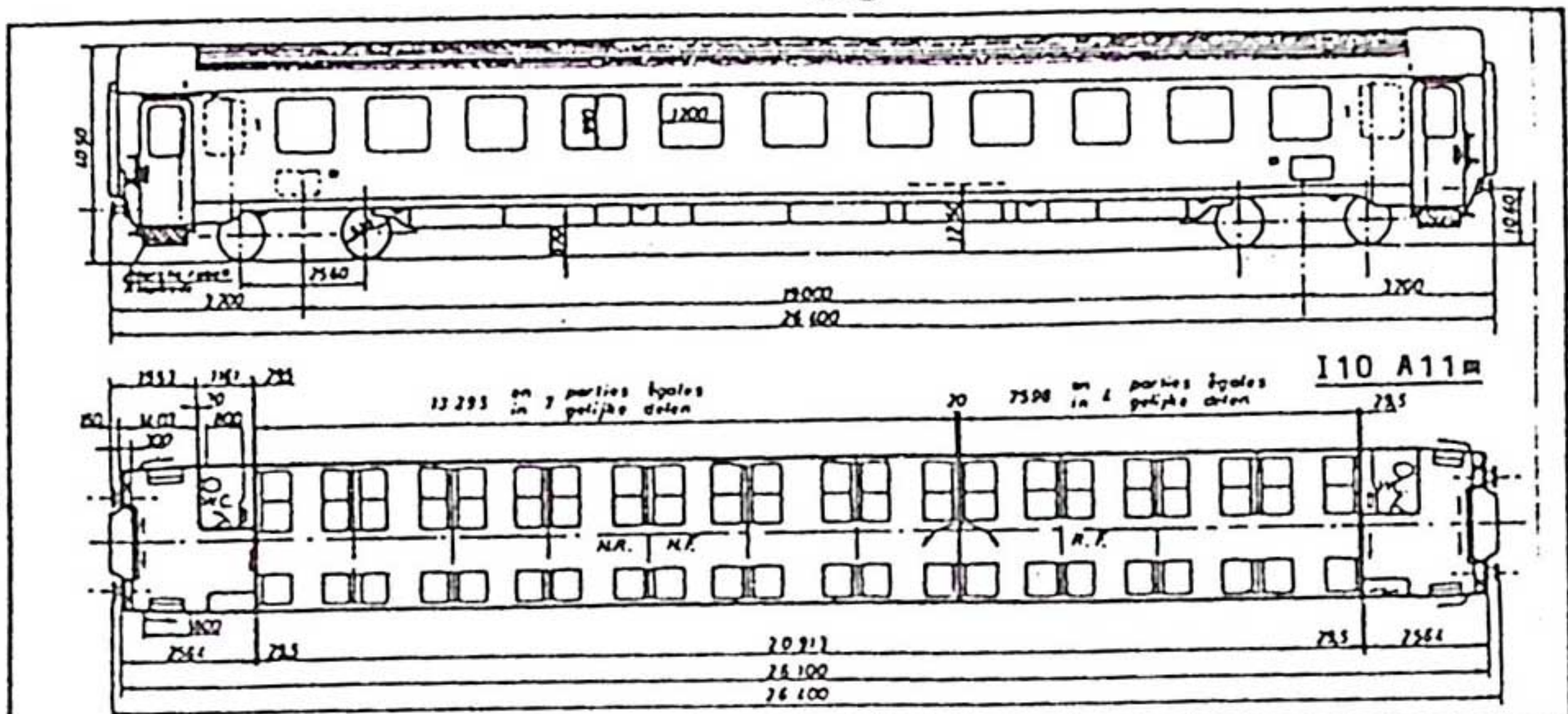
20 unités à commander en 1987 .

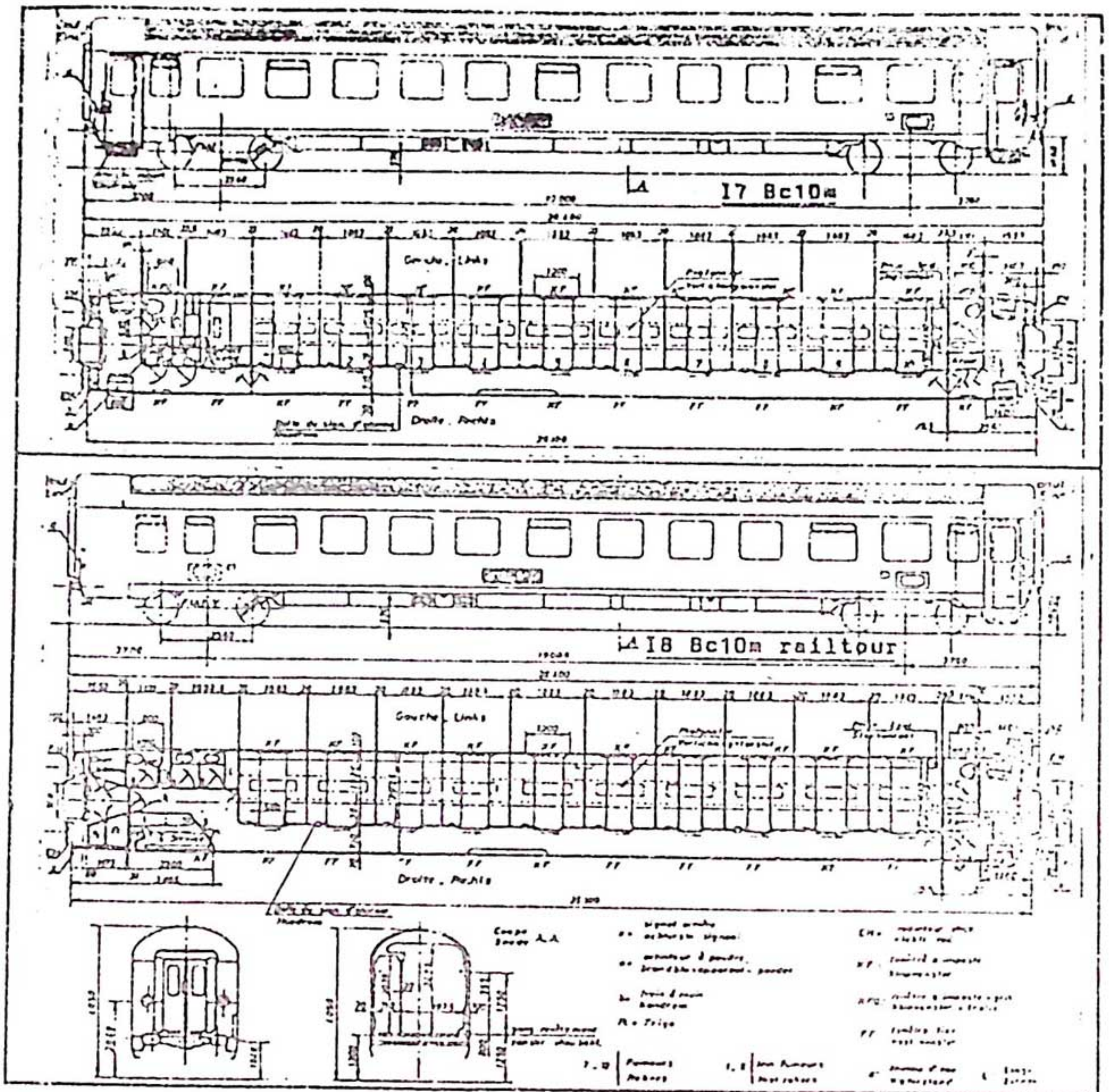
Type I 9

Vingt voitures "Quick-Pick" à commander en 1987, en remplacement des HV WR de la CIWLT et des I 2 AR "Buffet" de la SNCB. Ces véhicules seraient réalisés sur base du modèle Wegmann, longueur HT de 27,500 m

Type I 10

Lors de l'étude des voitures M4, la Direction du Matériel de la SNCB jugeait souhaitable l'adoption d'un schéma de base pour ces véhicules, d'une longueur de 26,400 m et ce suivant les normes du gabarit RIC. Les objections et désidérata de la Direction de l'Exploitation donnèrent naissance à un véhicule de 24,260 m. Cette solution pose actuellement des problèmes pour l'acceptation des M4 sur les réseaux voisins. Il en découle l'étude des voitures de Type I10 prévues par exemple pour les relations Antwerpen et Bruxelles - Lille. Celles-ci seraient commandées à 120 exemplaires en 1985. A l'origine du projet de commande en mai 1982, la répartition I 6 / I 10 était de 65 HV I 6 et 135 I 10 .





Les Wagons à Marchandises

Les prévisions de commandes de wagons à marchandises pour la période de 1983 à 85 sont de 1.800 unités.

Dans les derniers mois de 1983, 500 wagons de type Hbis (Hg fermé à parois coulissantes, à 2 essieux) ont été commandés à la BN-CFM avec approbation du Ministère des Communications, et un autre lot de 250 unités identiques a été approuvé au début de ce mois pour commande auprès de l'association momentanée BREG à Lot et Ateliers de Braine-le-Comte et Thirliau Réunis à Braine-le-Comte.

remarque : Nous n'avons pas hésité à recourir dans cet article au conditionnel qui régit tout particulièrement la politique belge dont dépend la SNCE.

M.Th.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 28 février 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a constaté que la situation financière de la Société en 1983 s'est améliorée par rapport à celle de 1982. Les produits ont augmenté de 2,6 %, tandis que les dépenses sont inférieures de 1,8 %, grâce aux économies réalisées dans tous les secteurs de l'activité ferroviaire. Le trafic des voyageurs a baissé de 3,6 % par rapport à l'année précédente; les recettes corrélatives ont toutefois augmenté de 6 %. Les transports de marchandises par wagons complets ont une hausse de 1,2 % et les produits correspondants sont supérieurs de 1,9 % à ceux de 1982. Pour les envois de détail, le trafic a régressé de 12 % et la recette de 0,9 %.

Le Conseil a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour l'exécution de divers travaux, e.a.: en vue de l'électrification de la ligne Ottignies - Charleroi, la reconstruction d'un ouvrage d'art sous la Chaussée de Ransart, au km 59.950 à Charleroi (Gilly) et d'une passerelle pour piétons au km 59.580; l'exécution des travaux de soudure aluminothermique de rails sur les lignes du groupe de Namur; l'établissement d'un système électronique de commande de l'alimentation en énergie électrique des nouvelles installations de régulation et d'annonce des trains à Bruxelles; l'équipement électrique de postes de sectionnement à Charleroi Ouest, à Faux, à Kontich et à Haacht; la suppression de sept passages à niveau sur la ligne Willebroek - St-Nicolas-Waes, moyennant l'établissement de chemins latéraux et l'élargissement des passages à niveau n^{os} 1 et 2 situés à proximité de la bifurcation de la ligne vers Termonde, ainsi que la pose d'une section de dédoublement en vue d'accroître la fluidité du trafic; l'aménagement d'aires de parcage pour autos et d'emplacements pour vélos aux abords du bâtiment des voyageurs de la gare d'Aarschot de même que l'établissement d'une nouvelle installation d'éclairage dans le faisceau de cette gare; le montage d'un nouveau câble téléphonique sur le tronçon Zottegem - Audenarde.

Le Conseil a fixé la date de la convocation de l'Assemblée Générale ordinaire au mardi 29 mai 1984.

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE (CFEB)

=====

1984 marque le 30^è anniversaire de la création de cette association.

Depuis 1954, lentement mais efficacement les membres ont su apprendre, comprendre et connaître, le modélisme et le modulisme.

Ils vous invitent à découvrir leurs réalisations grâce à l'exposition qu'ils organisent au Centre Culturel de Limbourg. Par sa situation privilégiée, cette petite ville située entre Verviers et Eupen à 35 kilomètres de Liège et à 20 kilomètres de Aachen, deviendra le rendez-vous des modélistes belges, hollandais, allemands, luxembourgeois et français.

Vous pourrez à loisir contempler des réalisations exclusives des membres, notamment de vastes réseaux, des modèles statiques ainsi que divers modules.

Dates d'ouverture : 13 - 14 - 17 - 19 - 20 - 21 - 24 - 26 - 27 - 28 octobre 84.

Adresse de l'exposition : Centre Culturel de Limbourg
Rue Guillaume Maisier, 40 B.4830 LIMBOURG

A cette occasion, dès avril 84, le Club Ferroviaire vend un autocollant commémorant son 30^è anniversaire ainsi qu'une série de dix cartes postales ferroviaires inédites en noir et blanc.

Prix de vente : série cartes postales : 125 francs belges (port compris)
autocollant : 40 francs belges (port compris)
cartes postales + autocollant : 150 francs belges (port compris)

Pour vos commandes : paiement au C. C. P. 000-0067855-52
C. F. E. B. B.4800 VERVIERS

Secrétariat ; Joseph DANTHINE Rue Jardon, 20 B.4800 VERVIERS

Concerne: organisation d'une bourse d'échange en avril 1984.

Nous avons l'honneur de vous informer que, suite aux nombreuses demandes formulées par les habitués de notre traditionnelle bourse d'octobre, l'AS.MO.CO organisera dès 1984 une deuxième bourse internationale de modèles réduits, qui aura lieu au printemps.

Celle-ci aura lieu à la Salle ST RAPHAEL, Avenue de la Porallée à 4070 AYWAILLE (Remouchamps), Province de Liège.
le DIMANCHE 29 AVRIL 1984 à 10 HEURES

Il est à noter que le nombre de tables disponibles sera augmenté, car la bourse se fera dans les deux salles.

Les personnes désireuses de réserver leurs tables sont invitées à se mettre dès à présent en rapport avec l'AS.MO.CO,
Rue de l'Yser 6 à AYWAILLE.

CALENDRIER DES ACTIVITES DES ASSOCIATIONS-MEMBRES DE FEBELRAIL a.s.b.l.
 =====
 FEBELRAIL: Rue de la Victoire 145/9, 1060 Bruxelles.

CFV3V	<p>l'exploitation du réseau débutera <u>dès le 1er avril</u> (les dépliants horaires seront distribués avec le prochain calendrier). Nouveautés: - des circulations de trains à vapeur sont prévues les samedis en juin et les jeudis en juillet et en août - apparition d'un nouveau tableau horaire mettant en circulation simultanée deux trains à vapeur aux dates suiv.: <u>31 mai</u> (journée des fanfares) - <u>10 juin</u> (fête 1900 et élection de Miss 3 Vallées) - <u>21 juillet</u> (bal Oberbayern) - <u>22 juillet</u> (danses folkloriques) - <u>15 août</u> (concert d'accordéons). Le festival vapeur est prévu <u>les 15 et 16 septembre</u>. Il est prévu de renforcer le service des trains SNCB sur la ligne 132 Charleroi-Mariembourg afin de faciliter l'accès du réseau au nombre croissant de voyageurs qui utilisent un billet 'Un beau jour à ...' Ces renforts seront: - un train régulier, circulant le dimanche qui permettra d'arriver à Mariembourg peu avant 11H00 pour emprunter les circulations vapeur - des autorails spéciaux qui seront affrétés par le CFV3V à des dates à préciser</p>
GTF	- <u>du 30 mai au 3 juin</u> : grand voyage en train en Suisse
VeBOV	- <u>31 mars</u> : Assemblée Générale des membres à la côte belge, avec e.a. un voyage SNCV - <u>du 9 au 14 mai</u> : voyage en Allemagne de l'Est
DBW	- <u>19 mai</u> : excursion au "Romney, Hythe and Dymchurch Railway" (GB) - <u>15, 16, 19, 22 et 23 septembre</u> : exposition "Railparade 4" dans le "centre-vapeur" de Maldegem
ASMOCO	- <u>29 avril</u> à partir de 10H00: grande bourse d'échange annuelle Salle ST RAPHAEL, Avenue de la Porallée à 4070 Aywaille
ARBAC/KBVVS	- <u>14 avril</u> : visite de l'atelier de traction diesel de Hasselt - <u>5 mai</u> : visite de l'atelier de traction électrique de Schaerbeek
TTZ	- jours de circulation de la ligne Zolder/Mijn - Genebos/Lummen (traction vapeur et diesel): <u>6 et 20 mai, 3, 10, 11 et 24 juin, 1, 8, 15, 21, 22 et 29 juillet, 5, 12, 18, 19 et 26 août et 2 septembre</u> - festival: <u>18 et 19 septembre</u> : expositions et voyages vapeur
MSTB	- jours de circulation de la ligne Wilvoorde Budabrug - Houtkaai/ Vlaanderenstraat - Intercom Park (traction vapeur): <u>20 mai, 3, 10, 24 juin, 1, 8, 29 juillet, 5, 12, 19, 26 août et 2, 9, 16, 23 septembre</u> - fête fin de saison: <u>30 septembre</u> - bourses d'échange: <u>3 juin et 25 novembre</u>
De Pijl	- <u>28, 29, 30 avril et 1, 5, 6 mai</u> : grande exposition à l'occasion du 10e anniversaire du club (réseau, exposition, vapeur-vive, marché de l'occasion) heures d'ouverture: de 10H00 à 12H00, dans les locaux du club Leuvensesteenweg à Muizen (Mechelen)

Remarque: Febelrail ne peut pas être tenu responsable pour des erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans ce calendrier. Pour tous renseignements concernant les activités mentionnées, nous renvoyons aux différentes associations concernées.

Expositions

Centre culturel d'Aubel.

Rétrospective de la ligne Chênée - Battice - Aubel - Plombière et Battice - Verviers. Exposition de modèles réduits. les 28, 29 avril et 1er, 5 et 6 mai. ouvert les samedis de 14.00 à 18.00 heures, les dimanches et le 1er mai de 13.00 à 18.00 heures

Lycée d'Etat de Walcourt.

Dans le cadre d'une journée "Portes ouvertes", exposition sur le thème des chemins de fer, et en particulier, de la ligne Charleroi - Mariembourg. Le samedi 26 mai 1984 dans les locaux du lycée.

De Pijl - Malines

Les 28, 29 et 30 avril, et 1er, 5 et 6 mai 1984, "Grandioze Expo" 800 m² avec vapeur vive à l'occasion du 10e anniversaire de ce club connu pour ses réalisations dans le domaine ferroviaire. Gare de formation de Muizen (Malines) de 10 à 19 heures.

Musée des Tramways de Woluwé

Réouverture le samedi 14 avril par une grande journée d'animation. Thème de l'année 1984 : Bruxelles/Liège, avec exposition de nouveaux véhicules liégeois magnifiquement restaurés par les ateliers de la STIB.

GTF - Distribution

La ligne de chemin de fer Blaton - Quevaucamps

L'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Beloeil publie, à l'intention spéciale des membres du GTF asbl, un tiré à part de sa revue périodique, consacré à la ligne de chemin de fer peu connue qui reliait Blaton à Quevaucamps.

La plaquette se compose d'une vingtaine de pages format A4, avec une vingtaine de photos, illustrations et tableaux horaires. Le tout est absolument inédit.

Afin de fixer le tirage, nous prions nos membres intéressés de bien vouloir réserver leur exemplaire par versement d'une somme de : envoi en Belgique : 80 F + 20 F (envoi) = 100 F
envoi à l'étranger : 80 F + 30 F (envoi) = 110 F

à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution à Liège (étranger : voir 3e page de couverture).

Date limite de commande : 20 avril 1984.

L'ouvrage sera envoyé aux souscripteurs dès sortie de presse par les bons soins de l'Association pour la sauvegarde du patrimoine de Beloeil. Trans-Fer annoncera la date d'expédition dans un prochain numéro.

Photos de P.TORDEUR

Les séries suivantes peuvent être obtenues par paiement anticipatif de 240,- FB. par série au compte 001-0306694-56 de P.TORDEUR, av. Royers 146 à 9600 RENAIX. Indiquez clairement vos nom et adresse ainsi que le ou les n° demandés. Délai de commande: un mois après parution de cet avis; expédition dès que possible.

33 - SNCV du Hainaut: tronçon Binche-Mons de l'ancien tracé du tram 90: croisements à Mons Crêmerie, Villiers-St-Gh.Barrière, Bray Charbonnage, Waudrez (deux diff.), tous services avec remorque; Bray S+rem. et anciens embranchements du 38 (deux diff.); entrée de Binche (film 93); Binche centre, crois. de 90 à rem.; Binche Poste crois. 90 et 36 - années 67 à 69.

34 - divers souvenirs des Vicinaux du Hainaut.
1) Bracquegnies Ste-Anne 9774/31 (31/8/68); 2) Trazegnies garage rem. 9744 dépasse rem. I9355 à portes pliantes (20/8/69); 3) Fontaine Pétria crois. IOI74+IOI66/90 (5/9/67); 4) près m. endroit S+rem. Br.-le-Comte I9475 et anciennes voies (5/9/67); 5) Anderlues rte. de Thuin S+2 rem./92 (5/9/67); 6) Anderl. Monument manoeuvres IO242/93 (20/8/69); 7) Binche vers Gare S+rem. Br-le-C. I9463 (5/9/67); 8) Binche Poste crois. IO260/36+IO245/93 (8/9/67); 9) Binche Centre meuleuse 2IO02 (8/9/67) et SIO26.+rem./36 (7/9/67).

35 - SNCV Brabant: tronçons Wavre-Lion de Waterloo-Braine.
1) Wavre gare arrivée IO061/W; 2) la m. Wavre P.N.; 3) Wavre ancienne station vicinale IO075/W; 4) Limal La Haie IO075/W; 5) Lasne dépôt stand.bois IO027/W; 6) Monument Gordon VT IOI30+march.; 7) idem panorama avec 3 trams; 8) Butte du Lion, avec 9733/W; 9) Braine Merbraine crois. S avec S+rem.; IO) Braine anc. station vicinale divers trams garés - 1 à 5: 8/8/63; 6 à IO: 31/3/64 (dernier jour)

Bibliographie

Le Centre de Recherches et d'Etudes Historiques de la 2e guerre mondiale vient de publier son inventaire n° 15, intitulé "Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944."

La consultation de ces tables permettra aux chercheurs de retrouver aisément soit la chronologie, soit la relation du déroulement ou encore le résultat des actions menées contre des objectifs ferroviaires de leur localité ou région.

Pour faciliter les recherches, le Centre a concentré sous un ensemble de 2500 photocopies les extraits des courriers "Marc", "Boucle", "Mill"... se rapportant à ces tragiques événements. Cette collection de documents mentionnés dans les tables peut être consultée dans la salle de lecture du Centre.

L'inventaire n° 15 peut être obtenu auprès du Centre de Recherches et d'Etudes Historiques de la 2e guerre mondiale, place de Louvain, 4, bte 19 à Bruxelles au prix de 200F, à payer à la réception de la facture.

Petite Annonce

M. VANWETSWINKEL, d'Overschielaan 29A, 1850 GRIMBERGEN, 02/269.45.79 (après 18h) met en vente sa collection de revues et magazines ferroviaires : Rail et Traction, Le Rail/Het Spoor, Vie du Rail, Loco Revue, RMF, Nos Vicinaux/Onze Buurtspoorwegen... Liste sur demande (joindre timbre à 12F).

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.



46e voyage
sur la SNCB

Le GTF asbl dans le Limbourg
lundi 30 avril 1984

Les voyages de 1984 se suivent ... à distance de block ! Il est vrai que le funeste plan de restructuration prévoit la suppression de nombreuses lignes, et des mutations de matériel autorail. Il n'est donc pas possible de laisser certaines opportunités nous échapper.

Notre prochain voyage aura lieu le lundi 30 avril prochain. Nous sommes tenus par certains impératifs à l'organiser un jour ouvrable, mais nous pensons que beaucoup d'entre vous pourront se libérer à cause du "pont" du 1er mai.

Programme

Départ de Liège Guillemins en autorail spécial série 43 à 8h30.

Parcours des lignes :

- 34 : Liège - Liers - Tongres - Bilzen
- 20 : Beverst - Lanaken : cette ligne, actuellement réservée au trafic des marchandises, pourrait être ouverte à nouveau au trafic des voyageurs dans le cadre des projets de dorsale flamande vers Köln.
- 21 C/B : Bilzen - Winterslag - Eisden - Winterslag
- 18 : Winterslag - Houthalen - Neerpelt, ligne réservée au trafic des marchandises, et dont une grande partie doit être fermée prochainement
- 19 : Neerpelt - Hamont (ligne internationale marchandises)
Neerpelt - Mol
- 15 : Mol - Hasselt (correspondance pour Bruxelles)
- 34 : Hasselt - Liège. Retour vers 20h30.

De nombreux arrêts seront prévus pour les photographes, à qui nous demandons encore une fois de faire preuve d'un minimum de fair-play et de discipline.

Pour ceux qui le souhaitent, nous prévoyons un repas de midi rapide, en raison du peu de temps disponible et des faibles possibilités hôtelières de la région. Prix : 260 FB, service et TVA compris, boissons en sus. Réservation obligatoire sur bulletin de participation ci-joint.

Pour autant que le nombre d'inscrits soit suffisant, nous organisons un parcours d'approche pas train régulier (places réservées) avec importante réduction au départ de Bruxelles Midi à l'aller et d'Hasselt au retour.

PRIX : comprenant le parcours en autorail spécial de Liège à Liège, les frais administratifs et la TVA.

Membres en règle de cotisation au 31.3.84, conjoint ou enfant de + de 12 ans vivant sous le même toit	500 FB
Adulte non membre du GTF asbl	550 FB
Enfant de moins de 12 ans	300 FB
Enfant de moins de 6 ans (participation limitée aux enfants ou petits enfants des membres, voyageant sous leur responsabilité)	gratuit
Repas de midi	260 FB
Supplément Bruxelles - Liège, Hasselt-Bruxelles	280 FB

Inscriptions : le plus tôt possible et en tous cas avant le 23 avril 1984, en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée, en n'oubliant pas de joindre une enveloppe timbrée à vos nom et adresse. Joignez de préférence un chèque bancaire garanti en paiement. Une circulaire de confirmation et vos billets vous parviendront quelques jours avant ce voyage.

Au plaisir de vous rencontrer nombreux...

GTF asbl

A noter dès aujourd'hui : prochain voyage le 26 mai 1984
tous renseignements dans notre prochain numéro.



- ACHEL 18 19
- LOMMEL-MAATHEIDE 19
- HAMONT 19
- NEERPelt 18
- MOL 15
- BALEN-WERKPLAATSEN 18
- MAASEIK 21A
- HEPPEN 17
- Y. LEOPOLDSBURG 15
- Y. BERINGEN-MIJN 15
- HOUTHALEN 18
- DIEST 35
- Y. ZONHOVEN 35/1
- Y. BOONSBURG-HEIDE 21A
- Y. HOORD 35
- Y. WINTERSLAG 21D
- HASSELT 35
- Y. NIEUW OAK 21C
- Y. TERMIEN 20
- Y. BEVERST 36
- LANAKEN 40
- BILZEN 34
- LANDEN 21
- Y. GLONS 24
- VISE 34
- LIEGE 38

D

Voie Etroite n°81 (2/84) avril/mai 1984

Parution le 25 mars 1984

Sommaire:

Dans son numéro 81, "Voie Etroite" s'adresse encore aux amateurs de chemins de fer militaires, avec des vues du réseau d'Epinal en 1900 et de ses vestiges actuels, et de nouvelles illustrations du réseau de Toul. Le côté folklorique habituel au n° du 1er avril est apporté par une étude de 1895 des subsistances militaires, expliquant la façon de transporter le pain sur une plateforme Péchet..

Savez-vous que Decauville a construit des "Garratt" en 1927, pour les voies de 60 du Maroc ? Voie Etroite publie la notice du constructeur et un plan coupe de ce matériel curieux et rare.

Les amateurs de chemins de fer départementaux trouveront une étude sur le Tramway du Haut Vallespir, un métrique électrifié aux confins des Pyrénées Orientales. Enfin, pour l'exotisme, voici le réseau des chercheurs d'or de Cripple Creek (Colorado), reconverti en ligne touristique. Et naturellement, Voie Etroite présente aussi l'abondante actualité des réseaux touristiques français.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois, le 25 des mois impairs.

Le numéro: 23 F auprès des principales Maisons de la Presse et bibliothèques de gare, ou bien 25 F franco: APPEVA, BP 106, 80001 Amiens Cedex.
Abonnement annuel: 120 F (étranger +20 F).