



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°35 07/84	50F
------------	-----

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 35

Juillet 1984

Editorial	3
Dans la presse : le pari de la SNCB	3
L'impact du plan de restructuration SNCB sur le rendement du matériel	5
Répartition du matériel de traction diesel	8
Réouverture du tronçon Mariembourg-Couvin	12
Réaction de la presse au plan de restructuration	15
Adieu aux lignes 106 et 113	19
Modifications à la nomenclature des lignes	20
Evolution du trafic SNCE en 1983	21
Deux nouvelles grues pour la SNCE	23
Nouvelles de la SNCV - Hainaut	26
<u>Encart</u> : prochain voyage du GTF asbl	

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont collaboré bénévolement à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, B. Dieu, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, E. Son, M. et Ch. Van de Voorde.

Coordination : H. Arden , R. Marganne

Tirage : 1200 ex.

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

Imprimé en Belgique

Edit. resp. : R. Marganne, rue Bois l'Evêque 27 à Liège

Editorial

Les informations publiées dans Trans-Fer

Depuis sa création en 1978, Trans-Fer publie le maximum d'informations d'actualités qui sont portées à la connaissance de ses "rédacteurs". A cet effet, ceux-ci puisent à toutes les sources possibles, en privilégiant toutes les voies officielles : communiqués de presse, services de relations publiques, messages ministériels, demandes de renseignements officiels...

Nous ne pouvons cependant cacher que ces voies sont fréquemment... impénétrables. Combien d'interlocuteurs autorisés ne craignent-ils pas l'information ? Pourtant, plus que jamais, celle-ci est indispensable, car elle permet de comprendre, de juger...

C'est l'une des raisons pour lesquelles le GTF asbl a choisi de publier toutes les informations en sa possession, telles qu'elles lui parviennent, telles que ses rédacteurs les comprennent, parfois sans pouvoir toujours les recouper, en raison du temps limité dont les membres actifs bénévoles de notre association disposent.

Ne vaut-il pas mieux publier rapidement dix informations, quitte à rectifier une de celles-ci si nécessaire, plutôt que de diffuser seulement deux informations insignifiantes, dont on peut être absolument sûr.

Le GTF asbl a choisi. Mais il veut rectifier toute information qui s'avèrerait a posteriori inexacte ou incomplète.

Nous comptons sur votre compréhension, mais aussi votre soutien.

Le Président du GTF asbl.

DANS LA PRESSE

RTBF Radio Télévision belge de la communauté culturelle française

1er Programme RADIO

Lundi 4 juin 1984 à 07h20

LE POINT DE L'ACTUALITE

LE PARI DE LA SNCB

La SNCB vient donc de tourner une page de son histoire. Après des mois de discussions, de consultations, de controverses, les nouveaux horaires des chemins de fer, sur un réseau quelque peu remanié, sont entrés en application hier. Pour les usagers, qui ne comptent pas loin de là, semble-t-il, selon les sondages, une majorité de satisfaits, il s'agit à présent de s'adapter, et ce n'est pas toujours dans la joie que cette adaptation se fera.

Et pourtant, l'objectif de la SNCB est bien de convaincre ces usagers et même d'attirer à elle les voyageurs qui jusqu'ici avaient préféré d'autres moyens de transports. Ce pari, la SNCB a-t-elle des chances de le gagner ? C'est évidemment toute la question, et sans grand risque de se tromper, on peut dire que la société nationale des chemins de fer belges ne se trouve pas dans une situation confortable pour relever le défi, car les mesures qui viennent d'être mises en oeuvre visent deux lièvres à la fois, deux cibles par bien des côtés contradictoires : des économies d'une part, une amélioration du service de l'autre. Côté économie, il y a bien entendu des restrictions : la suppression de certaines gares et points d'arrêt, condamnés au nom

d'une fréquentation insuffisante. 224 gares et points d'arrêt sont ainsi supprimés pour tout le pays. 2/3 de ces suppressions se situent en Wallonie. Résultat : 3% des usagers qui vont se trouver touchés par cette mesure, soit 9.000 personnes pour la Wallonie. Bien sûr, la SNCB ne les abandonne pas tout à fait à leur propre sort. Il est prévu que des bus vicinaux (118 pour tout le pays) prendront le relais. Mais rien ne garantit que la SNCB, à l'occasion de cette opération, ne perdra pas un certain nombre d'usagers. Ces usagers perdus, elle espère bien les compenser par des gains de fréquentation sur les axes forts... du réseau. Ici on a mis en oeuvre des projets qui ont demandé près de 10 années de réflexion : des trains inter-city, autrement dit entre les grandes villes, partant toutes les heures à la même minute, des trains inter-régionaux tout aussi réguliers, des trains locaux complétant cette toile d'araignée, tout cela recevant aux heures de pointe le renfort de trains spéciaux pour les navetteurs. Selon les responsables de la SNCB cette amélioration des fréquences, de la vitesse, ne pourra qu'attirer aux chemins de fer une nouvelle clientèle. Autrement dit selon les dirigeants de la SNCB, il devrait y avoir une augmentation de la demande. On peut néanmoins se demander si ces estimations ne sont pas quelque peu optimistes.

Force est de constater que la part détenue par le chemin de fer dans l'ensemble du trafic voyageurs ou marchandises, tout moyen de transport confondu, force est de constater que cette part du chemin de fer est en régression constante depuis une vingtaine d'années. L'année dernière le trafic voyageurs de la SNCB a encore reculé de 3,6 %. La raison de ce nouveau recul : l'augmentation du chômage ; le développement qui se poursuit des moyens de transports individuels par la route comme la voiture, mais aussi les augmentations répétées de tarifs. Sans doute cette concurrence âpre qui oppose le rail à la route n'est elle pas un fait belge, on observe que dans la plupart des pays européens le trafic voyageurs des chemins de fer est en recul. Mais il y a cependant des exceptions comme par exemple la France où la SNCF tout au contraire a vu le nombre de ses passagers augmenter de 65% au cours des 15 dernières années.

Une telle progression ne peut évidemment résulter que d'une politique bien résolue axée notamment sur des programmes d'investissements importants ; ce n'est sans doute pas un hasard si la France est le pays européen qui a construit le train à grande vitesse. La vitesse en matière de chemin de fer apparaît d'ailleurs comme le maître mot tant il est vrai que c'est avant tout sur ce terrain que le train peut espérer l'emporter sur la voiture individuelle, dans un pays comme le nôtre où le réseau routier est très développé. Or il faut constater qu'en Belgique, à la suite d'économies, on a dû renoncer à un accroissement sensible de la vitesse de circulation des trains. Le chemin de fer a par ailleurs bien d'autres avantages (globalement plus économique, une énergie propre et moins chère, moins polluante, moins de surface requise). Mais il n'en reste pas moins que la route est restée la grande privilégiée de toutes ces dernières années. Sans vouloir être trop pessimiste, on peut dire néanmoins que le rail a bien des handicaps à surmonter et qu'il mérite une attention toujours aussi prioritaire.

André Menu
Journaliste

L' IMPACT de la RESTRUCTURATION sur le RENDEMENT du MATERIEL, ou :
COMMENT JOUER à l' APPRENTI-SORCIER avec des LOCOMOTIVES...

S'il fallait apprécier dès maintenant le plan "IC-IR" après un mois d'exploitation, d'un point de vue strictement technique, une certaine satisfaction ne serait pas déplacée : dès le premier jour, le matériel était à sa place, et dans l'ensemble, la régularité était en net progrès.

Bien sûr, d'inévitables problèmes de "rodage" apparaissent çà et là, - essentiellement des compositions insuffisantes aux heures de pointe - mais auxquels on remédie très vite par les renforcements nécessaires, ou parfois même par des remèdes de cheval, comme le remplacement de certains parcours assurés en autorails par des rames tractées entre Ath et Mons, ou la mise en marche de nouveaux trains de pointe entre Malines et Bruxelles, pour ne citer que ces deux exemples significatifs.

Par contre, d'autres problèmes plus fondamentaux - car remettant l'organisation en cause - ne sont qu'apparus tout récemment, grâce au recul procuré par les quelques semaines d'expérience, à savoir :

- la difficulté de maintenir la spécialisation poussée des automotrices ;
- le rendement médiocre des locomotives électriques affectées au trafic de pointe.

1. La spécialisation poussée des automotrices.

Personne n'y avait véritablement cru : les automotrices aptes à 140 km/h tournent bien désormais dans des roulements distincts de celles aptes à 130 km/h ; les premières interviennent dans certaines relations IR, les secondes sont toutes reléguées aux trains P et L. Ajoutons à cela les AM break et quadruples, dont les rôles sont également strictement définis, ainsi que les AM 50-53, dites "à quasi haut", cantonnées principalement sur l'axe Amers-Charleroi, et pour finir les BEMLLUX, SABENA, POSTALES et autres(!); la spécialisation est bien totale, maintenant.

D'autre part, le nombre d'ateliers chargés de l'entretien d'automotrices a fortement augmenté, avec comme corollaire un plus petit nombre d'engins à l'effectif pour chacun d'eux.

Ces deux éléments qui précèdent ont été suffisants pour faire "déraper" la situation moins d'un mois après sa mise en route : le nombre d'automotrices "en retard de VAP" (c-à-d les AM qui n'ont pas reçu leur visite mensuelle de sécurité dans les délais) croît sans arrêt, certains ateliers ne parvenant déjà plus à faire face aux remplacements nécessaires, par manque de réserves.

- Il est facile à comprendre que plus le nombre d'engins attribué à un atelier est élevé, plus ses disponibilités (et donc ses réserves) seront grandes, ce qui plaide bien contre le morcellement de l'entretien par petites séries.-

Devant cette situation de plus en plus dégradée, les répartiteurs du matériel parent au plus pressé, en laissant circuler certaines rames affectées d'avaries mineures (comme claxon avarié, porte hors-service, moteur isolé...) plutôt que d'immobiliser ces engins en atelier et de réduire encore ainsi les compositions des trains.

Parfois même, des remplacements de fortune ont lieu, et il n'est plus rare désormais de voir assurer certains omnibus du matin entre Nivelles et Malines par...une AM SABENA, en lieu et place d'une AM 50-53...

(Notons toutefois qu'en l'espèce, personne ne s'en plaindra : passer ainsi sans transition du confort du char-à-bancs à celui de la voiture-Pullman recueille une majorité écrasante d'ardents partisans...)

2. Le rendement des locomotives électriques des trains de navetteurs.

Avant le 3 juin, les locomotives affectées à la remorque des trains de navetteurs étaient incorporées dans un roulement beaucoup plus vaste comprenant une majorité de trains de marchandises : à son arrivée à Bruxelles le matin (car le trafic de pointe est essentiellement axé de et vers cette grande ville), la machine retournait en province en tête d'un marchandises, tandis que l'opération inverse se déroulait dans la soirée. La nuit enfin, elle était entièrement consacrée aux marchandises.

A la faveur de la restructuration, les roulements des engins "voyageurs" et "marchandises" ont été totalement dissociés, aussi bien en électrique qu'en diesel, d'ailleurs. Ici aussi, la spécialisation à outrance fut la règle, avec des roulements distincts pour

- les locomotives des trains de voyageurs IC et IR ;
- " " " de navetteurs P ;
- " " " de marchandises régulières ;
- " " " spéciaux, facultatifs, irréguliers, etc...

Le système d'aperçevant aurait pu malgré tout continuer vaille que vaille, mais les gares rechignent maintenant à désigner une locomotive pour un service non prévu à son roulement, de peur de ne pas la voir arriver à temps pour assurer la suite du service. C'est ainsi qu'il est actuellement courant de voir plusieurs dizaines de locomotives électriques garées dans les faisceaux de Forest et de Schaerbeek, inoccupées pour la plupart de 9 à 16 h...

Le rendement s'en est inévitablement ressenti, et c'est ainsi que certaines machines accomplissent encore péniblement 150 (!) km par jour (un aller-retour Zottegem - Bruxelles, par exemple).

Le trafic des marchandises, déjà fortement handicapé par le manque de machines pour les raisons évoquées ci-dessus, devait en outre essayer les plâtres d'une toute nouvelle organisation mise en vigueur au 3 juin, et qui restructurerait complètement la gestion des trains complets (minerai, charbon, coke, pétrole, ...)

Régionalisation oblige, le dispatching central (situé à Bruxelles) abandonnait ses compétences à deux cellules de gestion du trafic marchandises par charges complètes, l'une située à Anvers (NECEBE), l'autre à Namur ("CELFRANGE" - CELLule FRANcophone de Gestion), dorénavant responsables du "suivi" de ces trains, chacune pour sa région.

De plus, les moyens de remorque de ces trains de marchandises n'étaient plus repris dans un roulement fixe, mais désignés au jour le jour, à la faveur des réutilisations d'engins, par le "LOCDIS", (DISpatcher de LOComotives) attaché aux 2 cellules de gestion.

L'incroyable improvisation qui prévalut lors de l'élaboration du système, et l'absence de toute période de rodage pourtant indispensable à une bonne mise en train d'une pareille restructuration rendit la situation chaotique moins d'une (!) semaine après le début des festivités :

- trains devant rouler et dont les éléments n'avaient pas été prévus;
- trains ne circulant pas mais dont les éléments avaient néanmoins été prévus;
- éléments prévus par chacune des 2 cellules pour un même train;
- relais en cours de route par du personnel non initié à la desserte de l'engin de remorque;
- etc, etc ...

Tout ceci, allié au manque chronique de locomotives électriques pour les raisons évoquées ci-avant, fit que l'on se serait cru pour un peu revenu vingt ans en arrière en pleine période de gloire de la traction diesel, celle-ci fleurissant un peu partout en tête des marchandises, et plus particulièrement sur l'axe Anvers - Charleroi, où la traction des trains de marchandises fut assurée certains jours à 100 % (!) en diesel !

Les remorques les plus variées apparurent sur le réseau : doubles tractions d'HLD 59 d'Anvers-Dam et d'Haine St-Pierre, d'HLD 60 de St-Ghislain, d'HLD 51 de Schaerbeek, Monceau et de Tournai, d'HLD 62 d'Ath et de Louvain, d'HLD 52 ou 54 de Ronet, etc ... sans compter le nombre incalculable de doubles tractions mixtes, avec les rares locomotives électriques encore disponibles pour la traction des marchandises.

Malgré cet énorme effort du diesel - rendu possible par le dégagement massif de ces engins en tête des voyageurs depuis la restructuration - le trafic des marchandises connut le mois le plus noir de son existence depuis longtemps, avec un nombre record de trains restés en souffrance dans les formations par manque de locomotives.

Certaines centrales électriques atteignirent la cote d'alerte dans le niveau des stocks en charbon, et la cokerie du Marly dut même fermer quelques jours par manque d'approvisionnement!

Remarquons à cet égard que la grève dans l'industrie allemande pendant le mois de juin fut une véritable bénédiction, le trafic normalement très important des pièces de rechange pour automobiles étant tombé au plus bas...

On se doute du tollé général que pareille situation a provoqué dans les milieux industriels, et il est encore trop tôt maintenant pour mesurer pleinement les conséquences désastreuses que ces événements auront pu produire sur la fidélité de certains trafics au rail...

Ajoutons pour terminer que la SNCB a pris depuis lors des mesures draconniennes pour rectifier la situation, mais l'inévitable n'a-t-il pas déjà été commis?...

Edmond Son 7/84

A PROPOS DE LA LIGNE SNCB 38 Chênée - Battice

Suite des commentaires en pages 21 et 22 de Trans-fer no 34 de mai 1984.

Un éminent représentant de la Direction de la SNCB a tenu à signaler au GTF que le premier commentaire cité était inexact. En effet, le rédacteur de cet article a mal interprété les textes. Il convient dès lors de refaire le point.

Que disaient ces derniers ?

"- charges annuelles minimales imposées pour le maintien d'une desserte à coût réduit : 17,1 Millions "
(...)

"Les répercussions sociales (...) se limitent à la suppression de 7 agents (...)"

Le commentateur devait ainsi comprendre que l'hypothèse conduisant à ces charges de 17,1 millions était basée sur une situation non encore réalisée de suppression du personnel sédentaire (donc suppression du block). Même dans ce cas, les recett.es annuelles escomptées évaluées à 8,8 millions sont inférieures aux charges. Celles-ci se décomposent en frais de desserte (7,994 millions), en charge d'entretien (4,199 millions), en amortissements (4,973 millions).

On constate ainsi que les recettes actuelles couvrent seulement les frais de desserte réduite mais non les charges d'entretien et les amortissements.

Il est ainsi établi que cette nuance est très importante. Elle n'explique cependant pas pourquoi on n'a pas procédé plus tôt à cette rationalisation.

Dont acte

REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION DIESEL AU 3 JUIN 84.

Faisant suite à notre article concernant le matériel de traction électrique (voir Trans-fer n° 34 page 7), voici la nouvelle affectation des engins du parc diesel, suite aux profonds bouleversements occasionnés par la restructuration.

Une nouveauté : un atelier peut dorénavant compter certains engins à son effectif, tout en n'assurant pas lui-même l'entretien : c'est le cas par ex. des 15 HLD 62 de Monceau, toutes entretenues à Haine-St-Pierre.

Nous nous bornerons dès lors à répartir ci-dessous les engins par ateliers titulaires (en tenant compte de la répartition entre dépôts satellites, là où la banalisation n'est pas encore de règle) tout en distinguant l'atelier d'entretien, dans le cas où il ne s'agit pas de l'atelier titulaire lui-même.

• Rappelons que l'atelier chargé de l'entretien d'une locomotive est le véritable responsable de sa "santé"; il veille en effet :

- au respect des périodicités d'entretien prévues (VAP, Ri, envoi en grande Rev, ...)
- aux mesures d'usure des roues et à leur reprofilage;
- à la tenue des carnets historiques de chaque engin;
- à la tenue des documents concernant l'entretien de chaque engin;
- à l'examen des causes des retards.

C'est en principe son nom qui est peint sur les flancs de l'engin dont il a la charge.

• L'atelier titulaire (qui compte l'engin à son effectif) est donc le simple "utilisateur" de l'engin, en lui affectant un service ou une remorque au jour le jour, ou en l'affectant à l'un de ses dépôts subordonnés.

Légende des tableaux :

- TITU : Atelier TITULAIRE (éventuellement chargé de l'entretien)
 ENT : Atelier d'ENTRETIEN, lorsque celui-ci est différent de l'At. titulaire
 UTIL : Dépôt UTILISATEUR, lorsque celui-ci est différent de l'At. titulaire.
 RES : Engins garés hors-service, en réserve ou en attente de radiation.

N.b. : certains engins, bien qu'hors-service par accident (5402, 5190) ou pour transformations (4307, 4612, 4906) figurent toujours dans ces tableaux. Ils figurent donc toujours officiellement dans les effectifs, leur date "Hors-Ecritures" étant postérieure au 3 juin 84.

LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE (HLR)

SÉRIE	70	71	72	7 3					74	75	80			8 2				
TITL	FNDM	FNDM	FNDM	FHS	FKR	GT	LNC	NK	FNDM	FNDM	FKR	FSR	FGH	FNDM	FSD	FVY	NK	
	7001 ↓ 06	7101 02 03	7201 03 04 07 09 14	7387 92 93 94 95	7337 58 ↓ 63 67 ↓ 70 76 ↓ 80	7317 27 28 31 33	7301 ↓ 16 18 ↓ 26 29 30 32 34 35 36 54 56 57 66 71 ↓ 75	7338 ↓ 53 55 64 65 81 ↓ 86 88 89 90 91	7401 ↓ 10	7501 ↓ 06	8002 14 ↓ 18 20 21 23 29 31 ↓ 42 44 45 48 53 64	8001 03 ↓ 13 22 24 ↓ 28 30 43 76 47 49 ↓ 52 54 ↓ 63 65 ↓ 69	8212 14 17 18 19 21 22 23 27 ↓ 31 41 51 54	8232 36 46 47 56 ↓ 74 8275	8201 02 04 06 ↓ 11 33 42 43 44 49 50	8203 20 35 48 55	8205 13 15 16 24 25 26 34 37 ↓ 40 45 52 53	

83

8 4

85

9 1 (Loco)

LNC	FEO	FHS	FLV	FNDM	GMN	GT	FSD	MKM	LK	FNDM	FSR	LK	FKR	FGH	FEO	MKM
8301 ↓ 25	8401 02 19 20 21 25	8422 28 34 50 56 58 59 60 67 69	8451 53 55 57	8461 ↓ 66 68 70	8404 ↓ 09 11 12 14 23 24 33 42	8410 16 17 38 45 ↓ 49	8426 29 30 32 36 37	8403 13 15 18 27	8431 35 39 40 44 43 44 52 54	8501 ↓ 25	9119 21	9101 ↓ 10	9129 36 39 50 52 60	9111 ↓ 15 17 19 20 22 24 26 30 ↓ 33 40 44	9116 38 41 42 43 45 ↓ 49 51 54 ↓ 58	9123 25 27 34 35 37 48 53 59

AUTORAILS ET REMORQUES														
SÉRIE	40	43			44	45	46		49		732	734		
TITU	LK	LK	MBX	GMN	LK	MBX	ATH	GT	FNDM	GMN	MBX	LK	FKR	MBX
		4302	4315	4301	4401	4501	4601		4903			.01	.08	.06
			16	04	↓	↓	↓					.02	.09	.07
			19	10	10	10	05					.03		.10
							07					.04		
							↓					.05		
							11							
	RES	RES	RES	RES			RES	RES		RES	RES			
	4001	4305	4307	4321			4606	4613		4906	.09			
	↓	06	12	30			12	14			.10			
	07	08	14				15	16						
		09	18					↓						
		13	24					20						
		20	27											
		25	32											
		26	34											
		28	36											
		33												

Abréviations télégraphiques utilisées, classées par ordre alphabétique.

FEO : Ronet	FSD : Ostende	LJ : Jemelle
FGH : Saint-Ghislain	FSR : Schaerbaek	LK : Courtrai
FHS : Hasselt	FTY : Tournai	LNC : Monceau
FKR : Merelbeke	FVY : Gouvy	MBX : Bertrix
FLV : Louvain	GMN : Montzen	MKM : Stockem
FNDM : Anvers-Dam	GT : Haine-Saint-Pierre	MUT : Latour
		NK : Kinkempois

La fuite des voyageurs sur le groupe de Liège

Traditionnellement, un comptage des voyageurs est effectué chaque année au mois d'octobre pendant 9 jours consécutifs (du samedi au dimanche). Afin d'estimer l'impact du plan de restructuration, un comptage partiel a été organisé les 19, 21, 23 et 24 juin 84. Bien sûr, toute comparaison est un peu boiteuse : 1 week-end et non 2, 2 jours de semaine au lieu de 5, sans lundi et vendredi où le trafic est un peu plus dense. Les résultats matérialisés sur les tableaux ci-après sont peu encourageants...

	(1)	(2)	(3)	(4)
Liège Guillemins	12.419	11.136	- 1668 (-11,9%)	- 2683 (-19,3%)
Liège Jonfosse	663	740	- 163 (-19,7%)	- 270 (-27%)
Liège Palais	966	1.036	- 421 (-32,4%)	- 316 (-24,3%)
Angleur	469	440	- 174 (-26,7%)	- 174 (-29%)
zone de Liège			- 2428 (-14,3%)	- 3443 (-20,5%)

- (1) = nombre de voyageurs montés (moyenne des 2 jours ouvrables 84)
 (2) = nombre de voyageurs descendus (idem)
 (3) = comparaison avec 1983 (différence en nombre de voyag. montés)
 (4) = comparaison avec 1983 (différ. en nombre de voyag. descendus)

Le samedi, pour toute la zone de Liège, on note une progression de 16,5 % de voyageurs montés, et de 5,16 % de voyageurs descendus. Le dimanche, il y a une progression de 3,15 % de voyageurs montés, et une régression de 15,3 % de voyageurs descendus.

L'ordinateur de service

REOUVERTURE DU TRONCON MARIEMBOURG-COUVIN
AU SERVICE DES TRAINS DE VOYAGEURS

Le 3 juin 1984 restera une date importante pour la ville de Couvin. Depuis ce jour, celle-ci est à nouveau desservie par trains de voyageurs et bénéficie de relations ferroviaires directes avec Charleroi. Cet événement fut fêté l'après-midi du 2 juin tant par la population locale que par les cheminots et les membres du Comité de promotion de la ligne 132 dont le travail et la persévérance ont contribué à un renouveau du transport ferroviaire dans l'Entre-Sambre et Meuse.

Charleroi Sud, le 2 juin 1984, quai n° 9. La 5120, toute pimpante, se trouve en tête d'une rame réversible de quatre voitures M2. A 13 h 00, le train démarre. Après avoir parcouru la ligne 132, il s'immobilise en gare de Couvin à 13 h 59, accueilli par les autorités communales, les membres du Comité de Promotion de la ligne 132 ainsi qu'un nombreux public.

Après ce bref accueil en gare, les participants se dirigent vers le Réfectoire Saint-Roch situé en face de la gare. Plusieurs allocutions y sont prononcées par les représentants du Comité de promotion de la ligne 132, de la SNCB, de la SNCV, de la Fondation rurale de Wallonie, de l'Association des Commerçants et Industriels de Couvin et du Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées. Après un échange libre agrémenté par la Trappiste et le fromage de Chimay, le bourgmestre de Couvin remet au chef de gare de Mariembourg deux tableaux en bois ouvragé réalisés par les écoles de Couvin et qui décoreront dorénavant la nouvelle gare en souvenir de cette journée.

Ensuite les participants sont invités à un voyage en train à vapeur entre Mariembourg et Treignes.

Au cours de leurs allocutions, tous les orateurs ont insisté sur l'originalité de l'événement et l'importance que revêt cette remise en service tant pour les navetteurs du sud de l'Entre-Sambre et Meuse que pour la promotion du tourisme dans la région. Quant au Ministre des Communications et des PTT, M. Herman DE CROO, il a fait parvenir le message suivant :

"A la veille d'une rénovation fondamentale en matière de conception des horaires des chemins de fer et des vicinaux, sur laquelle je fonde de grands espoirs, je suis très heureux de pouvoir me réjouir avec vous à l'occasion de la réactivation du tronçon Couvin-Mariembourg, fermé au trafic depuis 1964. Il s'agit là d'un événement exceptionnel dans l'histoire de nos chemins de fer. J'espère donc que cette opération sera couronnée de succès. Dans ce but, la SNCB a conçu et devra encore éventuellement adapter un service qui réponde le mieux possible aux besoins de la clientèle potentielle. L'utilisation fidèle de ce nouveau service sera le signe de son opportunité et témoignera de la satisfaction de la clientèle concernée.

Je formule des vœux de succès pour cette initiative et souhaite des retombées positives pour votre région. Je félicite et remercie tous ceux qui ont oeuvré à la réalisation de cette opération."

La remise en service du tronçon Mariembourg-Couvin est le résultat de démarches entreprises depuis déjà 15 ans environ par la région et qui donnèrent lieu en 1980-81 à une étude approfondie réalisée en commun par la SNCB, la SNCV, le Bureau Economique de la Province de Namur et le Comité de Promotion de la ligne 132. Cette étude confirma l'intérêt d'une relation ferroviaire rapide entre Couvin et Charleroi. Ses conclusions furent approuvées fin 1981 par le Conseil d'Administration de la SNCB. Celui-ci marqua son accord pour un remaniement profond des horaires entre Charleroi et Mariembourg à partir de juin 1982 et approuva les travaux de renouvellement du tronçon Mariembourg-Couvin en vue de sa remise en service en 1984.(1)

La réorganisation des transports en commun sur l'axe Charleroi-Couvin est le résultat d'une démarche originale :

- Elle résulte d'une collaboration étroite et entière entre les sociétés exploitantes (SNCB et SNCV) d'une part, les autorités régionales (Bureau Economique de la Province de Namur) et les usagers (Comité de défense de la ligne 132 devenu maintenant Comité de promotion) d'autre part.
- Elle est basée sur une étude approfondie des besoins de déplacement dans la région (une vaste enquête fut notamment réalisée dans ce but auprès de la population) et comporte l'examen de plusieurs variantes de desserte de manière à pouvoir dégager la solution qui réalise la plus grande efficacité possible des moyens mis en oeuvre.

Des constatations importantes sont apparues au cours de cette étude, constatations dont il faut espérer qu'elles puissent être à l'origine d'actions analogues dans d'autres régions du pays.

- (a) Les intérêts des usagers et des sociétés exploitantes sont en grande partie convergents. Un dialogue franc entre ces deux parties permet de dégager des propositions de desserte satisfaisantes pour tous.
- (b) La desserte ferroviaire de régions à relativement faible densité de population peut être parfaitement justifiée du point de vue de ses avantages procurés à la collectivité pour autant qu'un certain nombre de conditions soient remplies :
 - réaliser une analyse approfondie des besoins en déplacements de manière à identifier l'importance de la clientèle susceptible d'utiliser le train, ainsi que les principales destinations et les heures auxquelles ont lieu ces déplacements;
 - concevoir une grille horaire et assurer les correspondances qui correspondent le mieux possible à ces déplacements. Dans le cas présent, il s'agit d'accorder une importance toute particulière aux navetteurs (travailleurs et écoliers) qui constituent environ 70 à 75 % de la clientèle ferroviaire sur l'axe Charleroi-Couvin. Comme l'importance relative de cette clientèle est, sur la ligne considérée, supé-

(1) le contenu et les résultats de l'étude citée sont exposés dans Tr ~~...~~ Spécial n° 2 paru en juin 1984 et consacré aux chemins de fer de l'Entre-Sambre et Meuse.

rière à la moyenne du réseau SNCB (1), il n'est pas justifiable de prévoir en dehors des heures d'affluence un service à cadence horaire systématique analogue à celui instauré sur les grands axes. De plus, la présence de longs tronçons à voie unique entre Walcourt et Couvin rend également ce type d'exploitation malaisé.

- les moyens en matériel roulant et les investissements en installations fixes doivent être choisis en conséquence. C'est ainsi que l'étude a conduit à proposer l'abandon du projet d'électrification de la ligne puisque l'importance du trafic y est sensiblement en-dessous du seuil de rentabilité de la traction électrique et à suggérer l'utilisation d'autorails diesel modernes dont le coût d'exploitation est, pour les besoins à assurer en-dehors des heures d'affluence, fortement inférieur à celui des rames tractées. A noter que celles-ci pourraient continuer à assurer les trains les plus chargés aux heures d'affluence.

Il est à espérer que le renouveau du transport ferroviaire dans l'Entre-Sambre et Meuse soit un succès et qu'il soit aussi à l'origine d'initiatives analogues dans d'autres régions du pays. Il convient de signaler que les résultats actuellement connus pour la ligne 132 sont encourageants. Ainsi, par exemple, si l'on compare les recettes comptabilisées par les gares de la ligne 132 (Charleroi exclu) de janvier à mai 1982 (ancien service) et de janvier à mai 1983 (nouveau service entre Charleroi et Mariembourg), l'on constate une croissance de 18,7 %, alors que l'augmentation moyenne observée pour l'ensemble du réseau entre ces deux périodes est de 10 %. A noter que ces pourcentages sont influencés par les hausses tarifaires mais qui ont affecté de la même façon toutes les lignes du réseau.

N.

Edition spéciale n° 2 de Trans-Fer

Le GTF asbl remercie chaleureusement tous ceux de ses membres qui ont manifesté leur soutien et leur intérêt en souscrivant à Trans-Fer spécial N° 2 consacré à la ligne Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain et ses antennes et au CFV3V.

Cette édition de 120 pages, avec 110 illustrations a été expédiée fin juin à tous les souscripteurs.

Elle est toujours disponible par versement préalable de 315FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.

envoi à l'étranger : Benelux : 330FB

autres pays : 350FB

procédure en 3e page de couverture...

(1) Les navetteurs représentent environ 60 % de la clientèle totale de la SNCB.

Réactions de la presse à l'application du plan de restructuration...

Heureux qui comme Herman...? Oui, le rail a porté vers les bureaux et les foyers quelques tonnes de Belges contents. A la gare du Quartier-Léopold à Bruxelles, quelques voyageurs venus de Namur font la file devant le comptoir d'information. Pour réclamer? Pour féliciter le préposé qui n'y peut mais. Formidable, insiste une dame venue de Gembloux. On est parti et arrivé à l'heure et à Gembloux, mon bus a assuré une correspondance fantastique. Ces heureux, finalement, sont des surpris. Surpris de n'avoir pratiquement pas enregistré de retard, d'avoir assisté à un lancement réussi...

Voyageurs perdus

Les rails ont aussi porté leurs convois de mécontents. Les pessimistes qui ont voulu voir l'échec, d'abord. Pas nombreux mais virulents. « Je le savais : mon omnibus — une demi-heure plus tôt — s'est rangé huit minutes entre Braine-l'Alleud et Uccle pour laisser passer deux Inter-machin. Résultat : je me suis levé une demi-heure plus tôt pour arriver en retard... » On a beau l'assurer que ce retard est exceptionnel, rien n'y fait : ce Brabançon wallon-là n'y croira jamais. Les Wavriens, aussi, continueront à râler : le direct de Bruxelles n'est plus qu'un souvenir.

Les plus nombreux, de très loin, sont les perdus. Les désemparés et les habitués perturbés. Cette dame qui, à Bruxelles-Midi croit monter sur l'Intercity direct d'Ostende et s'embarque pour Ostende via... Denderleeuw, Zottegem, Audenarde, Courtrai, Ize-

gem et Bruges, soit un autre Intercity qui met deux heures et quart pour rallier la côte ! Ces militaires qui ont changé deux fois, au Central et au Midi avant de trouver le bon train. Ces centaines, ces milliers de paumés qui se bousculent devant les kiosques d'information et les affiches. Qui compulsent fébrilement l'indicateur général — d'emploi malaisé, de l'avis général — et, surtout, le best-seller (gratuit !) de l'année, la petite brochure IC-IR.

Un éclat de fureur, parfois, agite ces désemparés. « Cela ne marche pas votre truc (sic) ! A la gare Centrale, les panneaux et les annonces foirent (resic) : à l'heure prévue pour le train d'Ostende, à la voie annoncée, un train s'arrête. Je monte dedans... et voilà que j'apprends qu'il va à Mons ! » La petite dame étouffe les velléités d'excuse du chef-garde : « Je sais que vous n'y pouvez rien. Mais dites-le à vos supérieurs : c'est pas au point ! »

Les piqure-treinen

Et si on prenait le parti d'en rire? Cette Bruxelloise n'a pas entendu l'annonce en français. Elle tend l'oreille vers la traduction. Et saisit : « Pikuurtrein naar Luik... » Elle se retourne vers moi : C'est quoi main'nant, des trains-piqure? » Pour notre budget, madame... Les « pikuurtreinen » sont les trains « P » comme heures de pointe. D'en rire encore : un malheureux annonceur, épuisé, embrouille les stations d'un Herstal-Mouscron et nous remonte la dorsale wallonne comme le squelette d'un iguanodon : « Ce train fait arrêt à

Charleroi, La Louvière, Mons, Herseaux, Tournai et Mouscron ». L'intercity dans le désordre... Et tout le quai namurois de se tordre.

Rencontrés, au fil des correspondances, les analystes et les sceptiques. Les bons-Belges-boudeurs-et-sûrs-d'avoir-raison. « Tout cela, c'est pour permettre à M. De Croo (ou est-ce nous qui avons ajouté le « Monsieur » ?) de sucrer son arrondissement. Z'avez déjà compté les trains pour Zottegem et Audenarde ? » Il faut dire... Au départ de Bruxelles entre seize et dix-sept heures, cette région est incroyablement bien desservie : des directs (pardon, des intercity) pour Zottegem, des « piquûre-treinen » pour la même, pour Renaix, Audenarde, Grammont. Inter-De Croo, vraiment.

Nous avons même été impressionné par un sceptique professionnel. Un cadre en marketing — autodéfinition — navetteur brabançon. « Pas grand-chose ne change en réalité pour les relations directes et semi-directes. Un simple aménagement des horaires. Les voitures restent les mêmes, les petits retards aussi. Ce n'est qu'une remarquable opération publicitaire pour relancer la S.N.C.B., pour lui donner une image de marque plus moderne. C'est du marketing, regardez le vocabulaire de la brochure IC-IR : « optimalisation des temps de trajet », « identité des itinéraires ». Qu'est-ce que cela signifie ? »

Juger à l'usage

Ce spécialiste a peut-être mis le doigt sur le problème le plus

sérieux que pose la restructuration. Le vocabulaire. Combien ne confondent pas Intercity et Inter-régions ? Combien ne cherchent-ils pas encore des omnibus et des directs pour Liège-Guillemins ? L'apparition de nouvelles destinations finales semble gêner les usagers : des Visé-Wezet (pour Liège) et des Eupen (pour Liège et Verviers) sont apparus, des Mouscron et des Schaerbeek remplacent des Mons et des Bruxelles. On s'habituerà... Deux erreurs, peut-être. La première est un détail, facile à corriger : les trains portent des panneaux IC/IR, en guise de publicité pour le nouveau système ; mais cela entraîne une confusion quant à leur nature, soit IC, soit IR. L'autre confusion, peut-être irrémédiable, provient de ces destinations desservies à la fois par des intercity directs et baladeurs (Ostende via Courtrai...) Le choix requiert une réelle attention.

Voilà donc l'opération sur ses rails. Les contents ne le clament guère (les gens d'Ath), les mécontents font plus de bruit (Lillois, Remouchamps, Testelt, Trazeignies et tant d'autres). Et si l'on jugeait à l'usage ? Une chose est certaine : un vent de révolte n'a pas soufflé sur le réseau. Ah, si : dans un Huy-Schaerbeek (train « P ») où les voyageurs étaient serrés comme des Flamands dans l'Agneau mystique. Ceux-là feront un malheur si on n'accroche pas quelques voitures supplémentaires à leur train.

Et si la S.N.C.B. les entendait ?

J.-P. C.

La S.N.C.B. en mal de... locomotives

Des trains sans locomotives, c'est gênant pour un chef de gare. Cette situation paradoxale est cependant celle qui sévit depuis le début du mois de juin à la Société nationale des chemins de fer belges. Si les convois de voyageurs roulent, et roulent même relativement bien sous leurs nouveaux sigles « I.C. », « I.R. », « P » et autres, les marchandises, en revanche, s'amoncellent au grand dam de l'économie et des clients. En cause, la restructuration axée en priorité sur le transport de personnes, qui mobilise l'essentiel des maigres moyens de traction modernes dont dispose la S.N.C.B.

Quelque trente et un trains de marchandises étaient en carafe,

hier encore, dans diverses gares du pays, dont cinq minéraliers au moins à Anvers. Craignant une rupture d'approvisionnement de ses hauts fourneaux, Cockerill-Sambre notamment aurait décidé de passer partiellement du rail au fleuve, voire à la route, et de louer allèges et camions pour compenser les carences de la S.N.C.B. La société sidérurgique wallonne évalue, en effet, à 12.000 tonnes les quantités de minerais, charbons et produits finis laissés en rade sur les aires de stockage faute, non de wagons pour les transporter, mais de matériel de traction, c'est-à-dire de locomotives.

GUY DEPAS.

Le préjudice qu'elle subira est important, dit-elle, préjudice financier s'entend puisque, si cette situation n'est pas immédiatement redressée, elle pourrait être contrainte de baisser les feux et de dédommager ses clients les plus exigeants en raison de la rupture dans les délais de fourniture.

Apparemment réussie (bien que les syndicats dénoncent le caractère relatif de la régularité des trains), la réorganisation du trafic « voyageurs » de la S.N.C.B., mise en place le 3 juin, s'est donc soldée par une déstabilisation du trafic commercial. Cockerill-Sambre n'est pas la seule à se plaindre : d'autres clients (industriels et commerçants) de la S.N.C.B. sont sur le point de lâcher le rail, essentiellement pour la route, devant l'engorgement des gares de marchandises, dit-on. Cela même si la direction générale de la S.N.C.B. assure que la fluidité du trafic sera rétablie d'ici au prochain week-end.

Rassurer les voyageurs

S'agissait-il de rassurer les voyageurs inquiets à juste titre du danger que constituait la restructuration fondamentale du transport des personnes par rail ? Ou bien entendait-on donner à l'électeur l'image d'un ministre des Communications performant à l'approche du 17 juin — Herman De Croo était candidat à la dernière suppléance sur la liste P.V.V. aux élections européennes ?

Ni l'un ni l'autre sans doute... Mais on reconnaît à la S.N.C.B., dans un contexte où l'expérience manquait, avoir dû prendre certaines précautions techniques pour assurer la réussite de la réorganisation des trains interrégions et intercités à grande vitesse. Comme les restrictions budgétaires limitent le matériel disponible, il était presque inévitable qu'un « flop » se produise.

Bref, on a eu les yeux plus grands que le ventre.

Trafic de nuit

La S.N.C.B. ne possède en effet que 275 locomotives électriques, c'est-à-dire alliant la puissance et la rapidité nécessaires à la rotation accélérée des trains de voyageurs. Ses 500 locomotives Diesel devraient en principe compenser le manque de véhicules électriques sur le créneau « marchandises » (plus lent), mais cela supposait une intensification du trafic commercial de nuit, qu'il n'a pas été immédiatement possible de réaliser en raison de l'insuffisance numérique du personnel. D'autant plus qu'en période de rodage des nouvelles structures du trafic « voyageurs », il était indispensable de conserver une partie du matériel en réserve. Il faut noter, dans ce contexte, que circulent chaque jour 1.200 trains réguliers de marchandises et que s'y ajoutent aujourd'hui 120 trains spéciaux et 50 trains dits facultatifs.

Le risque pris par la S.N.C.B. de déstabiliser le trafic commercial pour assurer la réussite de la réorganisation du trafic « voyageurs », fût-ce momentanément, n'est pas négligeable.

Si, grosso modo, le nombre de voyageurs est équivalent au nombre de tonnes transportées — 7 milliards par kilomètre et par an —, le rendement est différent. Soit 10 milliards de recettes « voyageurs » en 1983 pour 14 milliards de recettes « marchandises ».

La reprise économique, même modeste, que nous connaissons avait eu pour effet de développer le trafic marchandises. Mais alors que l'augmentation était, en mai, de 17 % en tonnes/kilomètre par rapport au même mois de 1983, elle est retombée en juin entre 6 et 7 %.

Le prix d'une... mise en route ?

L' ADIEU AUX LIGNES 106 ET 113

Il y avait beaucoup de monde à Ecaussinnes ce 1er juin sur le quai de départ des autorails assurant les derniers parcours sur les lignes 106 et 113 : environ 150 participants ; ils étaient venus de tous les coins de la Belgique, ces curieux, ces cheminots, ces amateurs... Il y avait la presse, écrite et télévisée (Alain Carlier, RTBF Bruxelles) un représentant de la Direction Commerciale et bien sûr, la dernière voyageuse régulière du parcours Tubize-Ecaussinnes, invitée, pour la circonstance, à emprunter "son" autorail au départ de Ecaussinnes.

Les autorails (4501 et 4507 de GT) avaient été ornés de lilas blancs, de quatre panneaux "Dernier train ligne 106 - ligne 113", de deux plaques d'itinéraires "IC-IR Tubize-Ecaussinnes et Lanage-Piéton" et... d'une couronne mortuaire prêtée par un sympathisant; de nombreux arrêts photos furent exécutés pour la plus grande joie des photographes et de la télévision. Bien que le départ d'Ecaussinnes eut lieu à l'heure, un retard de 12' fut enregistré au départ de Tubize ; cause principale : rétention de 10' au ... signal d'entrée de Clabecq pour manoeuvre au raccordement des Forges... Dans les autorails, les conversations allaient bon train, façon de parler... Un monsieur, monté à Clabecq, m'a même demandé la raison pour laquelle ce parcours était effectué par deux TT et non par un FA comme d'habitude; il aurait voulu circuler une dernière fois en "petit autorail"...

De l'émotion, il y en eut beaucoup; d'abord, le conducteur Daniel Dubroeuq qui, après avoir roulé en vapeur et en diesel, devra se reconvertir à l'électricité... Quelle belle carrière! Ensuite, la dernière voyageuse, Mathilde, 80 ans, qui pendant vingt ans, tous les jours, s'est rendue d'Ecaussinnes-Nord à Bruxelles et retour; maintenant, elle n'effectuait plus ce trajet que le mardi ou le jeudi pour se rendre chez sa fille, qui l'accompagnait d'ailleurs..

Au départ de Piéton, le retard avait été presque résorbé; les quelques voyageurs réguliers de la ligne 113 semblaient surpris de l'organisation d'un tel parcours puisque, pour eux, ce voyage était le dernier en autorail, mais pas en train... la traction électrique devant normalement relier Lanage à Piéton en 1987... à suivre.

A Ecaussinnes, au retour, le bouquet d'adieu fut remis à Mathilde, considérée comme dernière voyageuse régulière de la ligne 106; ensuite, ce fut le verre de l'amitié pris à la buvette de la gare d'Ecaussinnes, ouverte pour la circonstance.

Une belle journée pour un enterrement

Modifications à la nomenclature des lignes

- Parution du 5/3/84
Ligne 45 Waimes - Trois-Ponts : (2) devient (3)
- Ligne 63 : il y avait Kortemark - Ypres (2)
il devient: Kortemark - Langemark (BK.47.350) (2)
Langemark (BK.47.350) - Ypres (3)
- Lignes rayées de l'inventaire : 54 : St-Nicolas (BK.34.297) - De Klinge
62 : Ostende - Torhout
- Parution du 5/4/84 - note du 27/3
Ligne 136 : Y St-Lambert - Florennes - Merlemont (2) devient (3)
259 : Ransart - Le Vieux Campinaire devient (3) démontée après
264 : Lodelinsart - BK.2.630 devient (3) BK.2.289
- Ligne nouvelle 279 Y Keizerstraat - Harelbeke (zone industrielle E3)
- Parution du 24/5/84 - note du 27/4
Ligne 49 : Herbesthal - Raeren (1) devient :
- Herbesthal - Eupen : ligne principale - 90 km/h
- Eupen - Raeren : (1)
(date de mise en application : 13 mai 1984)
- Ligne 81 : Blaton - Beloeil devient (3) au 30.04.84
- Note ES Mons du 25/06/84
Ligne 108 : le tronçon Binche (BK 21.5) - Peissant (BK.30.1) est
mis hors service au 2/7/84. Un heurtoir est posé à la
sortie de la gare de Binche.

rappel : lignes à exploitation simplifiée :

- (1) circulation de trains de voyageurs extraordinaires autorisée sans accord préalable du service V
- (2) idem, mais NON autorisée...
- (3) ligne hors service pour les besoins de la SNCB

ELECTRIFICATIONS NOUVELLES

Depuis le 26/5/84, les lignes suivantes sont électrifiées :

- 24 tronçon Visé (Haut) - Montzen
- 49 tronçon Welkenraedt - Eupen
- 125A Kinkempois - Flémalle

DEMONTAGE DE LIGNES

Par arrêté royal du 20 mars 1984, la SNCB est autorisée à procéder au démontage du tronçon Eghezée - Frizet de la ligne 142 Namur - Tirlemont.

Construction de trolley-bus articulés et modaux.

Le ministre des communications a donné son accord pour la construction de vingt trolleybus articulés et bi-modaux avec toute l'infrastructure nécessaire à l'exploitation d'une ligne (539 millions).

Ce véhicule pourra se mouvoir aussi bien par captation de courant électrique, qu'au moyen d'un moteur diesel auxiliaire ce qui accroît son indépendance. Les vingt trolleys, le hangar, les sous-stations de traction et les caténaires seront livrés à la Société des Transports Intercommunaux de Gand pour la desserte de sa ligne numéro 3 longue d'une quinzaine de km et intensément utilisée. Ils seront construits par Van Hool pour la carrosserie, caisse et moteur diesel et par ACEC équipement électrique et caténaires. Les premiers véhicules seront fournis en 1987.

EVOLUTION DU TRAFIC - EXERCICE 1983

1. Trafic voyageurs

Le trafic des voyageurs, en baisse de 4,3%, a été influencé par divers facteurs, notamment par :

- l'augmentation des tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages de 6%;
- la modification des prescriptions d'utilisation des abonnements scolaires valables une fois par semaine;
- la modification du mode de délivrance et de validation des abonnements;
- la fermeture de six points d'arrêt tarifés et l'ouverture d'un seul.

En service intérieur, le trafic a été de 155,5 millions de voyageurs en 83 pour 162,5 millions en 82, soit une diminution de 4,3%.

En service international, les chiffres sont de 8,4 millions en 82 et 8,3 en 83. Le nombre de voyageurs/km est passé, en trafic intérieur, de 6.878,9 en 82 à 6631,2 millions de voyageurs/km en 83, soit une diminution de 3,6%. En service international, ces chiffres sont de 975,5 millions en 82 et 941,2 millions en 83.

Quant aux recettes, elles s'élèvent à 9152,4 millions de francs en 82 et 9305 millions en 83, soit une augmentation de 7,1% pour le trafic intérieur. Pour le trafic international, les recettes sont de 1783,7 millions de francs en 82 et 1830,4 en 83, soit une augmentation de 2,6%.

Notons, en trafic international, une diminution de voyageurs transportés en train auto-couchettes (-21%), des voyageurs transportés par voitures-couchettes (-24%), par voitures-lits (-10%). Les cartes Inter-rail, Inter-rail Senior et les billets IGL se sont aussi moins bien vendus (respectivement -43%, -25% et -7%). Les cartes International Senior, par contre, ont connu une augmentation de 75%.

2. Trafic marchandisesa) envois de détail

En nombre d'envois, le trafic est resté quasiment stationnaire (-1%). Le tonnage global transporté a, quant à lui, baisse de 12% et la perte de recettes totale s'élève à 1,5%.

Les principales raisons de ces diminutions sont :

- la diminution du poids moyen par envoi;
- la concurrence de la poste par l'instauration du transport des petits paquets jusqu'à un kilo.

b) wagons complets

Par rapport à 1983, une légère augmentation des transports effectués par la SNCB a été constatée : +1,4% en tonnes et + 1,2% en tonnes/km. Les recettes ont augmenté de 6,2%.

Par courant de transport, le trafic intérieur, l'importation terrestre et le transit terrestre sont en croissance; l'exportation terrestre et l'exportation maritime restent stationnaires; l'importation maritime, le transit maritime à l'entrée et le transit maritime à la sortie sont en baisse .

Par catégorie de marchandises, le volume total transporté pour les secteurs combustibles solides, minerais et produits métallurgiques a diminué de 0,07% par rapport à 1982; il y a diminution assez conséquente de transport de coke de Zeebruges et Haren vers Seraing et du transport de minerai en transit d'outre-mer vers la sidérurgie luxembourgeoise; les produits métalliques par contre, augmentent de 8,8% en tonnes et 2,2% en tonnes/km. Pour les autres produits, il y a une hausse globale de 4,7% en tonnes;

Augmentent : les produits agricoles (sucre, céréales au départ de la France), les produits de carrières (+4%), les produits chimiques (+7,9%), les produits divers (+7,5% pour les tranconteneurs, caisses mobiles et véhicules routiers en trafic rail-route).

Diminuent : les matériaux de construction, les textiles et cuirs, les huiles minérales.

c) Evolution du parc de wagons

- le parc de wagons fermés passe de 15.467 au 1.1.83 à 14.110 au 1.1.84; la différence de 1357 wagons s'explique par la mise hors service de ces wagons pour cause d'usure;
- le parc de wagons tombereaux à deux essieux passe de 4.195 à 4.054 pour les mêmes dates. La différence s'explique essentiellement par le rebutage des vieux wagons type E. Par contre, il y a 2.443 tombereaux à bogies le 1.1.84 contre 2.169 le 1.1.83. 274 wagons ont été construits par BREC en 1983;
- le parc de wagons plats reste quasiment stationnaire et s'élève à 14.045 wagons de toute catégorie;
- le parc de wagons de particuliers passe de 3.681 le 31.12.82 à 3.461 le 31.12.83, soit une diminution de 220 wagons.

DEUX NOUVELLES GRUES POUR LA S.N.C.B.

Les Usines de Braine-le-Comte, associées à l'entreprise allemande Gottwald exécutent pour l'instant une commande de deux grues de relevage de 100 tonnes destinées à remplacer les grues de 55 tonnes de Ronet et d'Anvers-Dam.

Le châssis, automoteur, a été construit par les ateliers de Braine, tandis que la grue proprement dite a été construite en Allemagne et acheminée complète sur wagon plat jusque Braine.

Cette grue hydraulique de type GS 100.06 T, possède un bras télescopique de 8 mètres de long environ se déployant en 3 parties, soit une longueur maximale de 20 mètres. Elle peut être acheminée sur chantier à la vitesse de 100 km/h et se déplace d'elle-même à 15 km/h. Une machine de remorque n'est plus nécessaire une fois la grue sur le chantier. La couleur de la caisse est crème, avec un large bandeau rouge; la flèche est rouge et le châssis noir; le wagon-allonge, construit à Braine, est noir.

La grue peut pivoter sur le châssis de 360°; le contre-poids est indépendant de la caisse et peut donc être placé dans la position la plus adéquate pour le travail à réaliser. La stabilité de la grue, en position de travail, est assurée par quatre pieds hydrauliques pouvant prendre quatre positions différentes; déployés, ils peuvent prendre appui jusqu'à cinq mètres du centre du châssis.

La cabine de conduite, prévue pour deux hommes (un grutier et un convoyeur), est très confortable : les sièges sont réglables en hauteur et la suspension dépend même du poids de celui qui est assis ! Il est fait appel, en outre, à un mini-ordinateur; celui-ci indique le poids qui peut être levé en fonction de l'appui, de la longueur et de la hauteur de la flèche, de la position du contre-poids, etc; il contrôle également le poids des charges levées et refuse éventuellement la manoeuvre si la charge est trop lourde; il commande et contrôle également la parfaite horizontalité du châssis, indépendamment du dévers de la voie ou de l'irrégularité des points d'appuis. En cas de défaillance de l'ordinateur, un système de commande manuel peut être mis en action.

A des fins publicitaires, la cabine de conduite est équipée d'un poste walkie-talkie, d'un écran vidéo en circuit fermé permettant de voir ce qui se passe derrière et... d'une chaîne hi-fi !

Autre particularité : la réglementation prévoit qu'une grue se rendant sur le lieu d'un accident doit circuler flèche en arrière; le wagon-allonge est donc pourvu d'un dispositif permettant à la grue elle-même de placer ce wagon du côté voulu !

Les Usines de Braine-le-Comte et Gottwald auraient déjà reçu une commande de quatre-vingts grues de 60 tonnes pour l'Inde, de quoi fournir quelques milliers d'heures de travail à notre industrie.

Caractéristiques principales :

Longueur : 10,60 m (20,20 avec le wagon-allonge)

Largeur : 3,10 m

Bogies de trois essieux : 2

Disposition des essieux moteurs : 2 A A 2

Entr'axe entre pivots de bogies : 5,00 m

Entr'axe entre essieux du bogie : 1,50 m

Poids : 118 tonnes

Poids du contre-poids : 32,3 tonnes

B. DIU

La ligne 132 Charleroi - Mariembourg - Couvin

 DEJA CONDAMNÉE avant l'inauguration de son extension ?

Sous ce titre nous évoquons en page 20 du no 33 d'avril 84 nos craintes quant à l'avenir de la ligne.

Nous oserons dire que la réalité dépasse les prévisions les plus pessimistes.

En effet nous lisons dans le journal "Vers l'avenir" du 29 mai 1984 que onze agents (!) sont attendus à l'occasion de l'ouverture de la gare classée 4e classe de Couvin !

Quatre commis de mouvement, trois chargeurs (*), un chef garde, plus un chargeur et un commis en renfort à Mariembourg.

Voilà donc un petit tronçon de ligne de 5,46 Km qui entraîne des charges nouvelles d'exploitation en personnel sédentaire de 11 millions par an (2 millions de francs par Km). Croit-on vraiment que le volume de la clientèle nouvelle soit tel qu'il permettra de couvrir ces frais d'exploitation (non exhaustifs!)? Nous, nous ne le pensons vraiment pas. Le compte à rebours de l'existence de la ligne 132/134 (au delà de Walcourt) a déjà commencé !

Sans doute a-t-on voulu bien faire en tentant de reclasser des agents excédentaires par ailleurs sur le groupe de Charleroi.

Mais la méthode choisie, nous tenons à le répéter, entraînera à terme, la condamnation de la ligne : son prix de revient sera beaucoup trop élevé. A notre sens, il convenait davantage de maintenir les fonctions excédentaires là où elles étaient, et surtout de ne pas créer de nouvelles fonctions qui inmanquablement entrent dans le prix de revient de la ligne.

Il n'est pas trop tard, mais il est grand temps d'ouvrir les yeux !
 Le maintien du rail dans l'Entre Sambre et Meuse est...à ce prix !

(*) Pour l'instant, il n'est pas prévu d'accepter les colis !

H.

(cfr Vers l'avenir)

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 29 mai 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour l'exécution de divers travaux, notamment : l'installation de groupes transformateurs-redresseurs dans les sous-stations de traction de Ath, de Jurbise et d'Enghien pour l'électrification des lignes Ath - Jurbise et Bruxelles - Tournai; l'établissement du bloc automatique et divers travaux extérieurs de signalisation dans les gares de Fleurus, de Lodelinsart de Ransart et de Charleroi Ouest dans le cadre de l'électrification de la ligne Charleroi Ouest - Ottignies; la construction de fondations en béton armé pour deux centres d'usinage ainsi que la réalisation de l'égouttage dans les halls 40 et 41 de l'atelier de la Voie à Bascoup, ainsi que divers travaux d'aménagement dans cet atelier; des travaux extérieurs de signalisation en vue de la concentration dans le nouveau poste "tout-relais" de Bruxelles Midi de la commande de la signalisation des installations de Bruxelles Midi, de Bruxelles Petite Ile, de Cureghem et du bloc 4 de Forest Midi; l'électrification d'une voie à l'atelier de traction de Forest Midi, en vue de l'établissement d'une longue fosse de visite du matériel roulant; l'extension et l'établissement d'emplacements couverts pour vélos de part et d'autre de la gare de Denderleeuw; la construction d'un pont-tube sous les lignes Bruges - Blankenberge et Bruges - Knokke à Bruges pour l'accès routier des parcs industriels "Herdersbrug" et "Blauwe Toren"; le renouvellement du réseau de distribution d'eau de ville dans l'atelier central de Louvain.

Il a approuvé, sous la même réserve, divers marchés, dont un contrat pour la location d'un système de transmission de données destiné à la réservation électronique des places dans les trains de voyageurs en service international.

Une carte du projet de chemin de fer de
l'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE en 1845.

.....
L'Asbl MUSEE DE CERFONTAINE vient de rééditer la carte du projet de chemin de fer de l'E.S.M. due à l'ingénieur anglais William Cubitt en 1845.

Ce document fait suite aux projets du gouvernement belge menés notamment quelques années auparavant par Magis, un ingénieur des Ponts et Chaussées.

Ce document du plus haut intérêt mesure 49 x 47 cm et peut être acquis par virement de 100 F au CCP 000-018.64.17-80 de l'Asbl Musée de Cerfontaine(6450) - Réf. document n°33.

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

* MODIFICATIONS APPORTEES AU RESEAU FERRE

Le tronçon Marchienne (Route de Mons) - Courcelles (Trieux) de la ligne 80 a été supprimé lors de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires le 3 juin 1984. Cette fermeture entraîne la déviation par Gosselies des trams de la ligne 80.

* MATERIEL ROULANT

- Les 8 motrices type S munies du dispositif de commande des portes côté entrevoie et affectées jusqu'au 31 décembre 1983 à la ligne 91 (soit les n° 9056, 9057, 9058, 9059, 9063, 9064, 9074 et 9075) ont été transférées après la suppression de cette ligne d'Anderlues à La Louvière, à l'exception des 9056 et 9058 qui se trouvent à Jumet et seront probablement déclassées. Les 9057 et 9063 ont été équipées d'un panto STEIMAN.
- La SJ 9171 a été (re)mutée de Charleroi à La Louvière.
- La quasi-totalité des motrices BN actuellement en Hainaut sont à présent équipées de films frontaux et latéraux. Toutes ces motrices sont munies d'un panto unijambiste, à l'exception du prototype 6100 et de la 6104.

* EXPLOITATION1. de janvier à mai 1984

- Du 4 au 6 mars 1984 (Carnaval de Binche), la ligne 90 a été coupée dans la traversée de Binche et exploitée en matériel traditionnel, type S métro et S J.
- Divers mouvements sociaux ont provoqué de fréquentes interruptions des services ferrés à plusieurs endroits du réseau dans le courant de la première quinzaine d'avril: sur le site métro entre BEAUX-ARTS et SUD, dans la traversée de Marchienne, à Roux Martinet ainsi qu'à La Louvière.

2. les nouveaux horaires (depuis le 3 juin 1984)a. Généralités

- Le service réduit qui était déjà d'application en juillet-août est désormais étendu aux vacances scolaires de Noël et de Pâques;
- Les nouveaux horaires du 80 ont entraîné par ricochet le décalage des heures de départ du 30, du 63 et du 41, bouleversant des habitudes parfois vieilles de plusieurs décennies;
- Pendant la semaine du 28 mai au 1er juin, toutes les motrices traditionnelles (à l'exception donc des BN) ont été équipées de nouveaux films, dont nous donnons ci-après la composition; il faut hélas déplorer le manque d'imagination dans le choix des couleurs (on met ainsi fin à une tradition vieille de trente ans, où la couleur de gauche indiquait systématiquement la direction générale du trajet), mais plus grave, l'inexactitude de certaines mentions et la disparition inexplicable de certains services (où est passé le 78?)

b. La SNCV ligne par ligne* Lignes 30-31-88

Il n'y a guère de changements dans l'organisation des services (hormis le décalage déjà mentionné); l'indice 88 a été attribué aux renforts scolaires de La Louvière limités à Morlanwelz; par contre aucun indice n'a été attribué aux renforts Anderlues - Morlanwelz

* Lignes 41-43

En semaine, le 41 est désormais en correspondance directe à Trazegnies avec le 80 de et vers La Louvière. Il subsiste en période scolaire trois renforts entre Charleroi (Beaux-Arts) et Trazegnies (Dépôt), ainsi que le 43 de fin d'après-midi, qui revient à vide vers Charleroi par la ligne 41 (jusqu'au 3 juin, il revenait par la ligne 80, itinéraire plus court et qui évitait les manoeuvres de rebroussement à Roux Plomcot).

* Lignes 57-62-63-78-80-82-87

Le 80 est dévié par Gosselies et ne dessert plus la station BEAUX-ARTS. L'amélioration des fréquences qui en résulte entre Charleroi (Sud) et Courcelles (Trioux) - un départ toutes les quinze minutes en semaine, toutes les trente minutes le week-end et pendant les vacances - entraîne la disparition des services cadencés 62; le 62 ne sera visible que sur de rares relations de début et de fin de service.

Le week-end et pendant les vacances, le 80 est scindé en un 57 Charleroi Sud - Courcelles Trieux (prolongé jusqu'à Fontaine sous film 63 le dimanche matin) et un 82 Courcelles Trieux - La Louvière ou Bracquegnies en correspondance immédiate.

Notons que le parcours abandonné du tram 80 par Marchienne et Roux est repris par un nouveau service de bus 83 reliant Charleroi (Beaux-Arts) à Courcelles (Petit); cette ligne assure également l'ancien service ferré 84 (déjà assuré par bus depuis janvier 1984), les renforts Trazegnies-Charleroi et quelques voyages en semi-direct vers la gare de Marchienne principalement destinés aux usagers de la défunte ligne SNCB 112A.

Peu de modifications du côté des renforts scolaires: ceux destinés aux écoles de Gosselies sont maintenus, notamment le service combiné 57/41. Le 78 existe toujours, mais comme il n'existe plus de film 78, il est "banalisé" en SPECIAL. Quant aux renforts scolaires de La Louvière, dont le nombre est en baisse sensible, ceux limités à Chapelle (St Germain) circulent désormais sous film 87.

* Lignes 89-90-93

Pratiquement aucune modification sur ces lignes, sinon qu'en période de vacances scolaires la fréquence tombe à un service toutes les trente minutes entre Charleroi et Anderlues, à savoir un 89 et un 90 aux heures creuses, et deux 90, dont l'un est détourné par Anderlues (Jonction), aux heures de pointe.

DERNIERE MINUTE MATERIEL : La 9170 (prototype SJ), accidentée à l'automne dernier, est sortie de réparation et circule à nouveau sur les lignes de Charleroi

LES NOUVEAUX FILMS TYPE S - S J (MAI 1984)

REMARQUES :

- Il n'y a plus qu'un seul type de caractère (donc plus de jeu de majuscules et de minuscules)
- En l'absence d'indication contraire,
 - les CHIFFRES sont en blanc sur fond noir ;
 - les LETTRES sont en noir sur fond BLANC ou JAUNE
 - en blanc sur fond d'une autre couleur

TOUT
ROUGE

D E P O T

LETTRES
BLANCHESTOUT
BLANC

S P E C I A L

LETTRES
ROUGESTOUT
ROUGEBRACQUEGNIES 30 MORLANWELZ
LA LOUVIERE IC ANDERLUESINSCRIPTIONS
BLANCHES

BLEU

ANDERLUES 31 LA LOUVIERE
MORLANWELZ MAURAGE

ROUGE

JAUNE

CHARLEROI SUD 41 SOUVRET
BEAUX ARTS TRAZEGNIES
JUMET

BLANC

JAUNE

CHARLEROI 43 JUMET
BEAUX ARTS BOHYSSART
ROUX

ROUGE

ROUGE

CHARLEROI SUD 57 COURCELLES
GOSSELIES SOUVRET

BLEU

ROUGE

CHARLEROI 62 GOSSELIES
SUD CALVAIREROUGE (numéro: noir
sur blanc)

ROUGE

CHARLEROI SUD 63 COURCELLES
GOSSELIES FONTAINE
L'EVÊQUE

BRUN

TOUT
BLEUMAURAGE 80 GOSSELIES
LA LOUVIERE BEAUX ARTS
COURCELLES CHARLEROI SUDINSCRIPTIONS
BLANCHESTOUT
BLEU

LA LOUVIERE 82 COURCELLES

INSCRIPTIONS
BLANCHESTOUT
JAUNECHAPELLE 87 BRACQUEGNIES
LA LOUVIERE MAURAGEINSCRIPTIONS
NOIRESTOUT
NOIR

MORLANWELZ 88 MAURAGE

INSCRIPTIONS
JAUNES

BLEU

CHARLEROI 89 ANDERLUES
BEAUX ARTS JONCTIONVERT (numéro: noir
sur blanc)

BLEU

CHARLEROI SUD 90 ANDERLUES
BEAUX ARTS LA LOUVIEREBRUN (numéro: noir
sur blanc)

MANIFESTATIONS

- 07.10.84 (Date de principe): Journée Train-Tram-Bus
- Septembre 1984 :- gare de Bruxelles QL
 exposition : "Les gares que Léopold 2 a pu connaître"
 train exposition
 -Namur "à toute vapeur"
 Les chemins de fer et Albert 1er (exposition)
 Journée portes ouvertes à l'atelier de Salzinnes

Les dates et heures de ces manifestations ne nous sont pas connues actuellement !

- Année 1984 Grande Bretagne. Année du patrimoine Britannique
 - Dépliant "Héritage des chemins de fer de Grande Bretagne"
 - Billet "open to view" pour visiter plusieurs centaines de palais, châteaux, manoirs, demeures, abbayes, jardins, pendant 15 jours.
 - "London Explorer" pour la découverte de la ville de Londres
 - "Travel Pass" pour visiter une région du pays
 - "Britail Pass" pour voyager sur le réseau entier

Renseignements : Chemins de fer britanniques, 12 boulevard de la Madelaine, F-75009 Paris France

- Année 1985 : République Fédérale allemande

Commémoration du 150e anniversaire du chemin de fer.

Nombreuses manifestations, voyages spéciaux en divers types de traction à dates fixes ou en organisations hebdomadaires dans la région de Nürnberg dès le mois de mai.

Renseignements (un dépliant est déjà édité) Deutsche Bundesbahn
 "Dampf 85"
 Sandstrasse, 38-40
 D- 8500 Nürnberg.

AGENDA

Au Tramway touristique de l'Aisne (Erezée Province de Luxembourg)

Le 15 août 1984 verra sans doute la remise en service de la locomotive à vapeur vicinale 1075 bicabine. Il s'agit d'un événement dans la mesure où aucune bicabine n'a plus roulé depuis de nombreuses années, en fait depuis l'arrêt de la 1076.

Il est cependant évident que cette remise en service ne pourra avoir lieu que si les dernières épreuves sont couronnées de succès et les "initiés" connaissent les difficultés liées à ce genre d'opération d'autant plus qu'un incident de dernière minute n'est jamais prévisible. Pour plus de renseignements, s'adresser au TTA dépôt de Blier 086/477269 ou encore par écrit au président du TTA, rue du Tilleul 3, 5454 Soy (juillet et août uniquement).

BIBLIOGRAPHIE

Horaire SNCV des lignes électriques de Hainaut "Charleroi - La Louvière"

Prix 20F plus frais d'envoi : CCP 000-0102623-94 de la SNCV, Place des Tramways, 7, 6000 Charleroi.

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.

49e voyage organisé en Belgique

Le GTF dans le Limbourg et la province d'Anvers



A.S.B.L.

Nous vous convions à participer à notre prochaine excursion, qui aura lieu le samedi 18 août 1984.

L'autorail spécial du GTF asbl partira de la gare de Liège-Guil. vers 8h45. Il parcourra les lignes suivantes :

- 36 Liège - Landen
- 21 Landen - Hasselt
- 15 Hasselt - Zolder
 - parcours en train à vapeur de la ligne du TTZ asbl "Toeristische Trein Zolder" de Zolder Mijn à Genebos
- 35 Hasselt - Diest
- 17 Diest - Tessenderloo (exploitation simplifiée - service marchandises)
- 35 Diest - Aarschot
- 29 Aarschot - Noorderwijk (exploitation simplifiée - marchandises)
 - fermeture attendue pour 1984 !
- 35 Aarschot - Louvain
- 36 Louvain - Tirlemont
- 22 Tirlemont - Grimde (exploitation simplifiée - marchandises)
- 36 Tirlemont - Liège Guillemins (retour vers 21h00)

Nous aurons ainsi l'occasion de parcourir les "antennes" de la ligne 36 Liège - Bruxelles à exploitation simplifiée, ainsi que diverses lignes peu connues de la région d'Aarschot et d'Hasselt.

Pour ceux qui le souhaitent, nous organisons un repas collectif au prix de 250FB TVA comprise, boissons en sus. Il s'agit en fait d'une assiette froide servie dans les installations du TTZ.

Pour autant que le nombre d'inscrits soit suffisant, nous organiserons aussi un parcours d'approche par trains réguliers au départ de Bruxelles-Midi pour rejoindre à l'aller l'autorail à Landen, et le quitter à Tirlemont au retour.

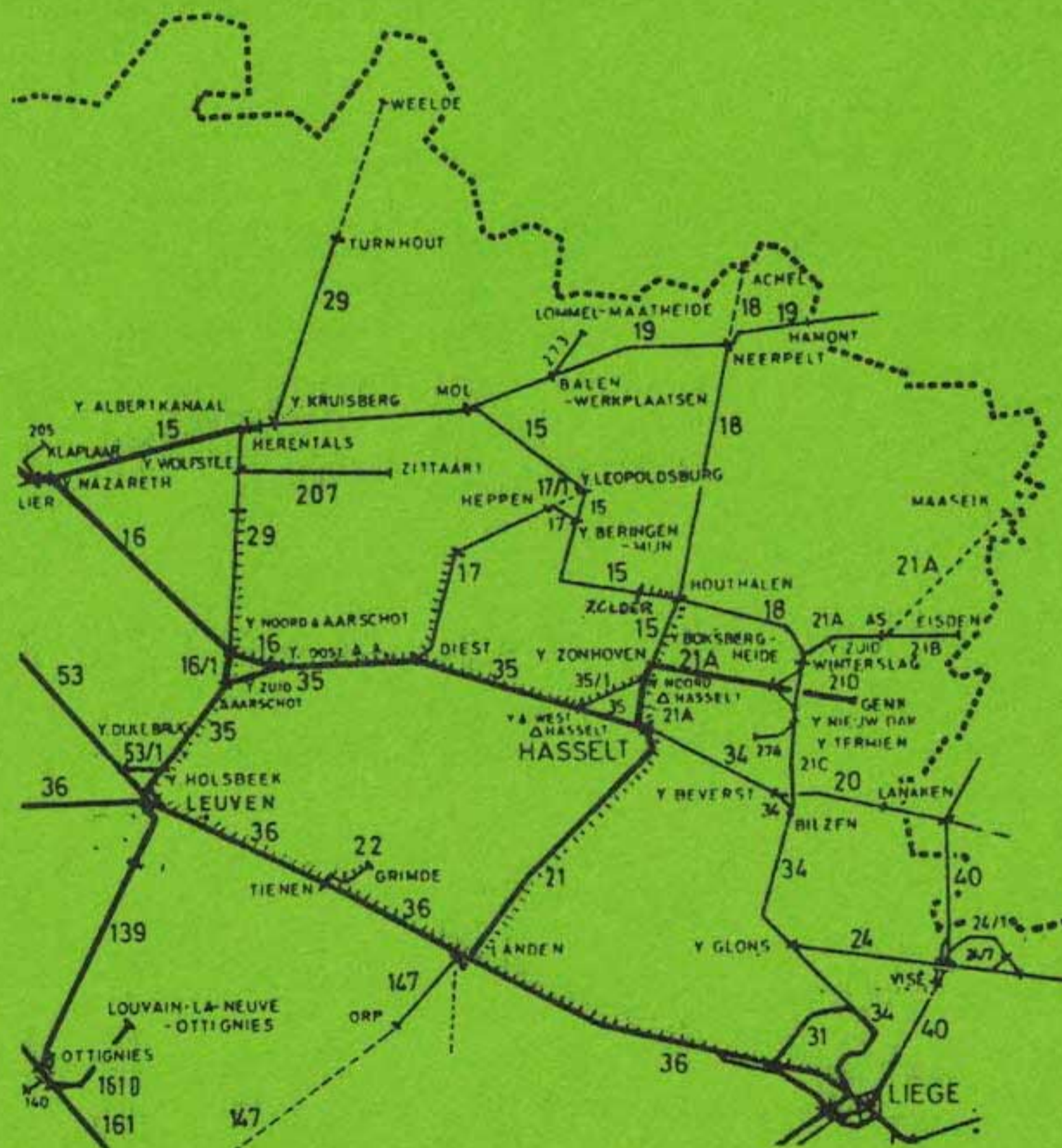
PRIX : ils comportent le parcours en autorail spécial de Liège à Liège (le kilométrage est particulièrement élevé cette fois), le parcours en train à vapeur sur le TTZ, les frais d'organisation et la TVA.

adulte membre du GTF, épouse ou enfant de plus de 12 ans vivant sous le même toit	550 F
adulte non membre du GTF asbl	600 F
enfant de moins de 12 ans	350 F
enfant de moins de 6 ans (participation limitée aux enfants accompagnant leurs parents ou grands-parents, sous leur responsabilité). Nous déconseillons cette fois leur participation, vu la longueur de la journée.	gratuit
supplément Bruxelles-Landen et Tirlemont-Bruxelles (train régulier)	190 F

Inscriptions : le plus tôt possible et en tous cas avant le 8 août prochain, en renvoyant le bulletin de participation à l'adresse qui y est indiquée et en effectuant simultanément le paiement, de préférence par chèque bancaire. Les billets vous parviendront, en même temps qu'une circulaire de confirmation, quelques jours avant le voyage, grâce à l'enveloppe timbrée et rédigée à vos nom et adresse que vous aurez jointe à votre bulletin.

Pour rappel, les lignes de la région d'Aarschot et d'Anvers ont été présentées dans un numéro hors série de Trans-Fer : "Tous les chemins mènent à Anvers", toujours disponible au prix de 70FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions à 4000 Liège.

Carte du voyage du samedi 18 août 1984 (à emporter avec vous si vous participez au voyage). Les lignes parcourues apparaissent en traits hachurés.



Petite annonce

A VENDRE : Het Spoor de sept. 75 à nov. 83
 Rail International de jan. 70 à nov. 83
 Revue Générale des Chemins de Fer de fév. 77 à déc. 82
 Info. SNCE de mai 80 à mars 83
 Spornieuws de jan. 79 à mars 83
 Railway Gazette Internat. quelques n° en 80, 81 et 82
 Faire offre à GTF asbl, Petites annonces, BP 191, 4000 Liège 1

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Limbourg-Anvers 18.08.84

Bulletin à renvoyer avant le 8 août 1984 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 12 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
Rue _____ N° _____ N° bte _____
N° postal _____ localité _____ pays _____
Membre GTF n° _____

* inscris pour le voyage du 18 août 1984

inscrire
le
nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 550FB	_____
	Adulte non membre à 600FB	_____
	Enfant - de 12 ans à 350FB	_____
	Enfant - de 6 ans	gratuit
	. Repas de midi à 250FB	_____
	. Supplément trains réguliers 190F Bruxelles-Landen et Tirlemont-Bxl	_____

TOTAL → _____

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



Voie Etroite n°82 (3/84) juin/juillet 1984

Parution le 29 mai 1984

Sommaire:

Avec le démarrage de la saison 1984 des lignes touristiques, "Voie Etroite" propose d'abord une actualité bien fournie et très illustrée.

Aux amateurs de chemins de fer militaires et aux modélistes attirés par la voie de 60, ce numéro offre les plans d'un locotracteur Crochat de la première guerre; cet engin, aux plaques de blindage bien carrées, était du type "pétroléo-électrique". Les productions des Ets Popineau en matière de "chemins de fer portatifs" sont passées en revue.

Les grosses machines allemandes en voie de 60 sont présentées par l'image; des locomotives de ce type ont été les dernières à assurer un service voyageurs régulier, à cet écartement, en RDA jusqu'en 1970.

Enfin "V.E." propose quelques vues nostalgiques du matériel du Réseau Breton, et des photos en couleurs des autorails Billard du Haut-Vivarais - Velay.

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

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

Bibliographie

2e série de cartes-vues couleurs du CFV3V

Sujets : locomotive à vapeur AD08 et locotracteur Cockerill 9008 (GTF) à Treignes ; locomotive à vapeur SA03 à Mariembourg ; autorail français ex-SNCF X3998 à Olloy dans la neige ; autorail allemand (ex-DB) 551-662 à Olloy-Rolinvaux ; locomotives à vapeur AD09 et MF91 à Mariembourg.
Prix de vente : 50FB la série indivisible.

Commandes possibles au CCP 000-1076808-11 de Jean-Marie Warzée, 20, rue des Houblonnières à 5000 Namur, en versant la somme de 50F + 11F(envoi) = 61F par série, en se recommandant du GTF.

Petite annonce

M. J. Vandormael, membre de notre association, rue de l'Abbaye 52 à 7330 St-Ghislain, cherche à entrer en contact avec toute personne s'intéressant à l'histoire de la Compagnie du Nord Belge.



GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

C A T A L O G U E
E D I T I O N S
à la date du 01/06/85

ASBL

Adresse postale : BP 191 B-4000 Liège 1 (Belgique)

Toutes les éditions de ce catalogue sont disponibles selon le mode de commande suivant :

- si vous habitez en Belgique, Grand Duché de Luxembourg ou Pays-Bas : par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.
- de l'étranger, uniquement par envoi d'un Eurochèque garanti (à l'exclusion de toute autre forme de chèque) ou d'un mandat postal international à l'ordre de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique).

Spécifiez bien votre commande sur votre titre de paiement. L'envoi d'une lettre de commande est inutile. Délai d'expédition de nos articles : environ 1 mois.

C A R T O G R A P H I E

Carte des voies ferrées de Belgique par G. CLOSE

Carte murale 800x1000mm reprenant l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé en Belgique, à voie normale ou métrique. Dans le cas de la SNCV, les lignes sont simplement tracées. Pour la SNCB, la carte distingue les lignes existantes, à simple ou double voie, électrifiées ou non, hors service ou démontées. En cartouche, agrandissement des lignes du Centre et du Borinage.

Impression offset 1 face, avec cadre et repaires permettant la recherche aisée d'une station. Echelle : 1 cm = 3 km.

La carte est livrée avec 4 dépliant annexes :

- n° 1 : répertoire alphabétique des stations, haltes et points d'arrêt SNCB avec code télégraphique ancien et nouveau. Ce répertoire fait office d'index de repérage pour la carte.
- n° 2 : régime d'exploitation des lignes SNCB et description du réseau SNCV actuel.
- n° 3 : nederlandse tekst, errata et mise à jour au 31/1/79
- n° 4 : mise à jour

Traduction allemande et anglaise sur demande (carte et annexes)

Versions disponibles (à indiquer sur bulletin de versement)

- * carte pliée format A4 sous enveloppe avec annexes
 - envoi en Belgique : 240FB + 25FB (envoi) = 265FB
 - envoi à l'étranger: 240FB + 30FB (envoi) = 270FB

- * carte roulée sous tube carton bouchonné
 - envoi en Belgique : 240FB + 35FB (envoi) = 275FB
 - envoi à l'étranger: 240FB + 50FB (envoi) = 290FB

Carte du réseau ferré des Fagnes Belges

Carte format 75x75 cm des lignes Eupen - Sourbrodt - Wévercé - Trois-Ponts, Raeren - Walheim et Wévercé - Losheimergraben, avec indication des bornes kilométriques, tunnels, pentes, rayons de courbure, identification des passages à niveau et ouvrages d'art...

Prix (version pliée au format A4)

envoi pour tous pays : 160FB + 40FB (envoi) = 200FB.

LIBRAIRIE

Les Tramways au Pays de Liège

TOME 1 - Les tramways urbains

Un luxueux ouvrage de 290 pages, racontant toute l'histoire anecdotique et technique des trams urbains de Liège aujourd'hui disparus. Plus de 400 photos inédites pour la plupart, d'un grand intérêt historique. Finition impeccable, volume 210x297mm relié pleine toile sous jaquette illustrée.

Expédition par envoi recommandé sous boîte anti-chocs

Prix : 1700FB + envoi en Belgique 180FB = 1880FB
+ envoi à l'étranger 200FB = 1900FB

Ce livre est en vente dans les bonnes librairies de Liège :
Béranger, Bellens, Paul Gothier ...

TOME 2 - Les tramways vicinaux de la Province de Liège

Parution prévue en 1985. Un bulletin de souscription peut nous être réclamé sans engagement à notre adresse (veuillez joindre un timbre pour lettre pour la réponse ou un coupon-réponse international).

Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB (en collaboration avec l'ARBAC)

Ouvrage en 2 volumes format A4 (210 x 297 mm), papier couché satiné 100 gr, reliure solide au fil de lin, couverture 2 couleurs.

Tome 1 par W. Pypen (320 pages, 350 photos et dessins)
étude des étapes de l'évolution du matériel voyageurs de 1926 à nos jours, morphologie de la voiture à voyageurs, étude historique de nos grandes entreprises de construction ferroviaire, étude comparative des grandes familles de voitures de tout type, perspectives d'avenir.

Tome 2 par G. Close et M. Thiry (450 pages, 500 photos, 220 plans)
Vaste encyclopédie iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB : étude du marquage des véhicules, analyse des versions diverses de voitures, étude de chaque modèle de voiture, étude des bogies, index général des numéros de voitures...

Les deux volumes forment un ensemble indissociable. Le tome 1 est disponible en version française ou néerlandaise au choix (à spécifier à la commande). Le tome 2 est entièrement bilingue français-néerlandais). Un encart anglais-allemand peut être fourni sur demande hors Benelux.

Une souscription à prix préférentiels est toujours ouverte pour ces ouvrages dont la sortie de presse est prévue pour le second semestre de 1985. Un bulletin de souscription vous sera envoyé sans engagement. Ecrivez-nous à GTF asbl-éditions, BP 191, B-4000 Liège 1, en joignant un timbre pour lettre ou un coupon-réponse international pour la réponse.

TRANS - FER

Revue périodique de notre Association, envoyée gratuitement quatre fois par an à tous nos membres.

Numéros hors abonnement parus.

FRAIS D'ENVOI à ajouter à chaque Trans-Fer commandé

repérage	envoi en Belgique	envoi au Benelux	envoi autres pays
Trans-Fer marqué d'1 astérisque (*)	10FB	15FB	30FB
Trans-Fer marqué de 2 astérisques(**)	15FB	20FB	50FB
Trans-Fer marqué de 3 astérisques(***)	20FB	30FB	50FB

COLLECTION HORS-SERIE

- Trans-Fer hors série "Les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons"
épuisé
- Trans-Fer hors série "Aspect ferroviaire du pays de Chimay"
épuisé
- Trans-Fer hors série "Tous les chemins mènent à Anvers"
Historique des lignes Anvers - Louvain par Aarschot, ANVERS-Boom, Anvers - St-Nicolas - Gand, Bruxelles - Termonde - Lokeren. Présentation des nouvelles automotrices série 03 de la SNCB. 50 pages, 10 illustrations, broché.
prix : 60FB + envoi (*)
- Trans-Fer hors série "Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe"
Histoire du canal de l'Ourthe. Histoire de la ligne de chemin de fer Liège - Rivage - Jemelle. Evocation du tram vicinal à voie normale Trooz - Sprimont - Poulseur. Note sur Georges Nagelmackers, natif de la vallée et sur la CIWL. 60 pages, 40 photos et illustrations, broché.
épuisé
- Trans-Fer hors série "Promenade ferroviaire en Hainaut"
Le chemin de fer à la conquête du Hainaut. La pénétration du chemin de fer dans la région du Centre au XIX^e siècle. L'influence des Rotschild sur les chemins de fer du Borinage. Notice sur les voies ferrées du Centre. 46 pages, 10 illustrations, broché
prix : 70FB + envoi (*)
- Trans-Fer hors série "Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus"
Histoire complète de la ligne ferrée Liège - Battice - Plombières/Montzen. Evocation des transports en commun à Bois-de-Breux. Histoire de la ligne de tram n° 10 Liège - Fléon ; histoire de la ligne de trolleybus qui lui a succédé. Description du trolleybus T 54 de la FN en service sur cette ligne aujourd'hui disparue. 88 pages, 56 photos et plans, broché.
prix : 150FB + envoi (**)

T R A N S - F E R (suite)

Numéros hors abonnement parus (suite).

FRAIS d'ENVOI (voir verso page C)

COLLECTION SPECIALE

Editions luxueuses, entièrement photocomposées, sur papier de qualité, reliure cousue au fil de lin. Couverture illustrée.

Trans-Fer spécial n° 1 - 136 pages, 100 photos et plans

8 articles : la locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées par A. PAIX. Contribution à l'histoire de la Vennbahn par R. MARGANNE. Signeux - Gorcy, un raccordement industriel international par R. MARGANNE. Une station centrale de chemin de fer en Avroy à Liège par M. LAMBOU. Ainsi vint le trolleybus ou l'histoire de la première ligne de trolleybus de Liège par E. FELLINGUE. Le block 45 de Liège Guillemins, une technologie moderne au service de la SNCB par P. AUGUSTE. Une ligne nouvelle à la SNCB : Ottignies-Louvain-la-Neuve par R. MARGANNE. De nouvelles voitures internationales à la SNCB par R. MARGANNE.

prix : 200FB + envoi (**)

Trans-Fer spécial n° 2 - 118 pages, 110 photos et plans

Edition à l'occasion de la réouverture du trafic des voyageurs sur la ligne Mariembourg - Couvin.

Monographie historique complète sur la ligne Charleroi - Mariembourg-Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies, Laneffe, Florennes, Ermeton-sur-Biert, Couvin par R. MARGANNE. Présentation du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées avec catalogue descriptif de tout le matériel roulant par J.M. WARZEE.

prix : 300FB + envoi (**)

Trans-Fer spécial n° 3 - plus de 200 pages, 200 photos et plans
couverture en quadrichromie.

A l'occasion du 10e anniversaire du GTF asbl.

10 articles : le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith par R. MARGANNE. Le déclin des lignes ferrées de Clabecq par P. JANSSENS. Chronique de la gare de Liège-Longdoz par F. BRAIVE. Derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire, histoire d'une occasion manquée, Tournai 1971-1981 par F. LEMAIRE. Le rail à Quevaucamps, de l'espérance à la trahison, par F. LEMAIRE. Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Elsenborn - Sourbrodt par R. MARGANNE. Le matériel standard tramway au Littoral Belge par P. AUGUSTE. La motrice électrique n°1 des RELSE par J. RENARD. Trams du Namurois par A. DE PRETER et J. FIVET. Addendum à Trans-Fer spécial n° 2 : aspects ferroviaires de Couvin.

prix : 425FB + envoi (***)

T R A N S - F E R (suite)

COLLECTION HORS SERIE (suite) FRAIS d'ENVOI (voir page C)

"Musée du Transport en Commun du Pays de Liège"

A l'occasion de l'inauguration de ce nouveau Musée, situé à Liège, notre Association publie un numéro hors série de Trans-Fer consacré à une présentation générale des véhicules qui y sont exposés. Quelques véhicules particulièrement significatifs sont étudiés dans cet ouvrage, d'un point de vue historique et technique : le tout est illustré par une abondante iconographie rappelant le matériel musée au temps de son exploitation.

Sommaire

*Préface

- *Genèse et ouverture du Musée du Transport en Commun du Pays de Liège
- *Aperçu historique de l'évolution du transport en commun de personnes, urbain et vicinal.
- *Les Railways Economiques de Liège-Seraing et extensions SA (RELSE)
Evocation historique - Les dernières années
- *La motrice électrique n°1 des RELSE
- *Deux types de tramways vicinaux caractéristiques au Musée : la motrice type S 10063 et motrice 10112 à 2 essieux - historique du matériel et de l'exploitation.
- *Aperçu des trolleybus au Pays de Liège, description du trolleybus T54 des TULE et du trolleybus réversible 402 des RELSE
- *Le noeud ferroviaire de Liège : le grand chemin de fer ne pouvait être absent de cette brochure ; histoire de l'établissement des lignes de chemin de fer dans la région liégeoise et évolution de ce réseau pendant ces trente dernières années
- *Et demain ... le TAU.

Ouvrage sur papier glacé, couverture en deux couleurs, environ 80 pages, plus de 70 photos toutes inédites.

Prix : **250** FB + envoi (**)

Les bénéfices de la vente de cet ouvrage alimentent un fonds interne du GTF, finançant la restauration du matériel destiné à être ultérieurement exposé au Musée.

**Musée du transport en commun
du Pays de Liège**

Rue Richard Heintz, 9 - 4020 LIEGE

*ouvert en 1985 pendant la période avril-octobre
les samedis, dimanches, et jours fériés de 14 à 18 heures
accès : autobus STIL lignes 4-26-28 et 31*

I C O N O G R A P H I E

Remarque : lors de votre commande de cartes-vues ou dias, vous devez ajouter les frais d'envoi ci-après aux prix mentionnés pour chaque série. Vous avez donc intérêt à grouper votre commande.

nombre de séries commandées EN MEME TEMPS	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
1	25 FB	30 FB
2 ou 3	30 FB	50 FB
4 à 6	45 FB	90 FB
7 à 15	55 FB	150 FB

Cartes-vues série 51 Ancienne Principauté de Liège

8 cartes-vues en noir-et-blanc représentant : train vapeur à Vielsalm en 1976, train vapeur type 64 à Houyet-Ardenne en 1955, motrice STIL ex-RELSE et locomotive à vapeur SNCB type 81 au Petit-Bourgogne (Sclessin) en 1966, motrice STIL ex-RELSE type C à Seraing en 1967, motrice TULE M29 au Boulevard d'Avroy à Liège en 1956, noria de trams place du Théâtre à Liège en 1929, autorails SNCB type 553 à Waimes en 1977. (Motrice standard SNCV à Baudour en 1963)

Prix par série : EPUISE

Cartes-vues série 52 Tramways Belges

12 cartes-vues en noir-et-blanc
8 sujets SNCV : dépôt de Tournebride (Lanaken) en 1900, autorail AR 163 à Terwagne en 1953, motrice panoramique 9164 à Spa vers 1952, motrice standard à Lillo en 1960, motrice 9925 à 2 essieux à Trivières (dépôt) en 1956, motrice standard à bogies à Thuin (ville basse) en 1956, croisement de deux motrices Braine-le-Comte à Courcelles Trieux en 1965, motrice type S et remorque à Liège en 1955.

1 sujet RELSE : convoi classique à Liège vers 1905
3 sujets chemins de fer touristiques : TTA, TRIMBLEU et ASVi

Prix par série : 80 FB + envoi (voir ci-dessus)

Cartes-vues série 53 Chemins de Fer Belges

12 cartes-vues en noir-et-blanc
9 sujets SNCB : locomotive à vapeur type 97 à Ermeton-sur-Biert en 1959, vapeur type 64 à Puurs en 1960, vapeur type 53 à Ostende en 1962, Treignes en 1965, autorail à Huy Sud en 1963 et à Gedinne en 1968, train de marchandises à Bois-de-Breux en 1973, locomotive électrique type 101 à Farciennes, autorail série 49 à St-Vith en 1977.

3 sujets chemins de fer touristiques : Han, Rebecq, CFV3V

Prix par série : 60 FB + envoi (voir ci-dessus)

Cartes-vues série 54 Le Rail dans la région du Centre

12 cartes-vues en noir-et-blanc
10 sujets SNCB : locomotive vapeur type 16 à Haine-St-P. en 1956, Haine-St-Pierre (formation) en 1956, diesel type 204 à Charleroi (Sud) en 1956, autorail 608 à Bruxelles (Midi) vers 1956, autorails type 554 à Piéton en 1959, type 553 à Piéton en 1959 et Manage en 1959, diesel type 201 à Clabecq en 1959, électr. type 101 à Bruxelles (Midi) en 1956, et à Bruxelles (Chapelle) vers 1959 (remorquant un train vapeur pour éviter les fumées)
2 sujets SNCV : motrices PCC à Familleureux et Manage en 1956.

ICONOGRAPHIE (suite)

Cartes-vues série 55 Aspects du rail belge

12 cartes-vues en noir-et-blanc

6 sujets SNCV Côte Belge : train vapeur vers Bredene en 1921, motrice 1002 à Ostende en 1933, 9941 au dépôt d'Ostende en 1937, 9170 avenue Léopold en 1928, 9213 à Ostende en 1933, 10050 à Ostende place Van der Sweep.

5 sujets SNCB : locomotive de manoeuvres type 91 à Libramont en 1976, autorail 4901 à Aywaille en 1977, locomotive à vapeur type 29 à Jodoigne en 1959, autorail 620 à Walcourt en 1963, autorail 4906 à Eghezée en 1973.

1 sujet TEPC : motrice 300 à Charleroi en 1935.

Prix par série : 100FB + envoi (voir en page F)

Cartes-vues série 56 Le rail au Pays de Liège

9 cartes-vues en noir-et-blanc

sujets : Liège gare des Guillemins, ancien bâtiment avec tram communal ligne 3 ; Trois-Ponts en 1957, deux locomotives à vapeur type 64 ; Verviers Central en 1959, locomotive à vapeur type 29 ; Liège rue St-Léonard, motrice 184 de la STIL en 1964 ; Liège place St-Lambert, motrice 189 de la STIL en 1964 ; Pont de Seraing, motrices D et C de la STIL en 1964 ; Seraing-Béguines motrice type D de la STIL dans la neige en 1964 ; Liège place St-Lambert, motrice type S de la SNCV devant le Phare en 1957 ; Sprimont, locomotive vicinale à voie normale 801 en 1965.

Prix par série : 80 FB + envoi (voir en page F).

Cartes-vues série 57 Aspects de la SNCB

9 cartes-vues en noir-et-blanc

sujets : SNCB Schaerbeek, locomotive à vapeur type 12 vers 1962 ; Bruxelles-Midi vers 1958, locomotive à vapeur type 10 et électrique type 123 ; Bruxelles-Midi vers 1958, locomotive diesel type 201 ; Haine-St-Pierre vers 1959, locomotive à vapeur type 16 ; Grand-Halleux, autorail type 551 à 2 essieux ; Eupen (ancienne gare) en 1972 : autorail série 49 (ex-553) ; Bruxelles-Nord vers 1958, automotrice électrique double type 1956 ; Seraing en 1976 : locomotive diesel série 62 et train de voyageurs ; Tilff : autorail série 42

Prix par série : 80 FB + envoi (voir en page F).

Cartes-vues série 59

COULEURS → parution : août 85

12 cartes-vues en couleurs

Sujets : locomotive électrique 121.001 à Bruxelles-Nord ; automotrice SABENA à Bruxelles (Nord) ; locomotive diesel 5540 avec ceinture orange à Barvaux ; autorail triple 4005 à Godarville ; autorail double 620.07 à Walcourt ; automotrice postale 958 à Liège-Guil ; locomotive CFL 1602 à Luxembourg ; autorail NS DE1 n°45 à Liège Guillemins ; tram STIC 423 ligne 2 à Charleroi ; tram STIC 79 à Verviers ; motrice STIL B47 place du Théâtre à Liège ; tramway type S 9987 de la SNCV ligne 8 à Blaugnies.

Prix par série : 200 FB + envoi (voir en page F).

Diapositives série 71

épuisé

D I V E R S

Calendrier ferroviaire 1985

Nous avons fait réaliser un calendrier noir et blanc, format ouvert 47x33 cm, reliure à spirale, une page par mois, memento mensuel.

Il présente comme particularité de donner des reproductions impeccables d'anciennes photos et cartes postales ferroviaires, parfaitement récupérables pour une collection. Elles sont au format approximatif 25 x 17 cm. Elles peuvent prendre place dans un album.

Sujets : gare de Libramont avant 1913 ; gare d'Ekeren avant 1909 ; gare d'Athus ; intérieur de la gare de Virton-St-Mard ; marquise de la gare d'Anvers Central ; station SNCV d'Herck-la-Ville ; gare de Bastogne-Nord avant 1908 ; gare de Spa avant 1908 ; tram vicinal place Feys à Ostende en 1952 ; gare vicinale de Poulseur en 1955 ; autorail à Paliseul en 1955 ; rue des Martyrs à Tilleur en 1935 avec motrice Liège-Seraing.

prix : envoi en Belgique : 250FB + 55FB (port-emballage) = 305FB
envoi à l'étranger: 250FB + 110FB (port+emballage)= 360FB

Sous-verre en étain

Réalisation d'un atelier mosan réputé, 120 mm de diamètre, bord torsadé, 94 % étain pur. Gravure au recto d'une motrice électrique RELSE "métro" (Liège-Saraing).

prix : 620FB + envoi en Belgique : normal 35FB = 655FB
recommandé 110FB = 730FB
+ envoi à l'étranger: normal 50FB = 670FB
recommandé 150FB = 770FB

Porte-clés ferroviaire

Il se compose d'un anneau avec chaînette et d'une médaille ovale métallique 25x35mm, portant au recto la gravure d'un autorail série 49 de la SNCB, et au verso celle d'une locomotive à vapeur.

prix : 170FB + envoi en Belgique 30FB = 200FB
+ envoi à l'étranger 45FB = 215FB

★ Autocollants

- * Autocollant de soutien au GTF asbl avec silhouette de locomotive à vapeur 30 FB + port(*)
- * Autocollant de soutien au Musée des transports en commun du pays de Liège 30FB + port(*)
- * Autocollant de soutien pour le maintien de la Vennbahn (Raeren - Wévercé - Trois-Ponts)..... 50FB + port(*)
- * Autocollant de soutien pour la ligne de tram touristique des grottes de Han 50FB + port(*)

(*) port pour les autocollants : forfait de 20FB quelle que soit la quantité. Si vous commandez EN MÊME TEMPS un autre article de ce catalogue, le port est gratuit pour les autocollants.

CE TARIF ANNULE TOUS LES PRECEDENTS
