

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N°36 08/84	50F
------------	-----

BULLETIN DU G T F asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numéro 36

Août 1984

Nouvelles de la SNCB

Rapport annuel SNCB 1983 (extraits)	3
Trains spéciaux-circulations exceptionnelles	13
Parcours mensuels records	15
Le point sur le matériel moteur	17
Incidents-Accidents	19
Essais de transmission balise-machine	21
Le nouvel indicateur de la SNCB	22
Welkenraedt-Eupen : on rouvre	25
Electrification de la ligne 154	28
Liège-Palais : 1 milliard pour 4 trains/h.	31
Perspectives de trafic à Couvin	32
Nouvelles de la région de Spa	33
Communiqués du Conseil d'Administration	34
Bibliographie SNCB	37

Nouvelles de la SNCV

Rapport annuel SNCV 1983 (extraits)	38
Le GTF asbl en Suisse : impressions de voyage	43
Questions et réponses parlementaires	48

Supplément encarté : prochain voyage GTF de la saison

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

rapport annuel sncb 1983

Avant de commenter le trafic des voyageurs par chemin de fer en 1983, nous attirons l'attention sur l'évolution de ses grandes composantes au cours des dix dernières années :

Voyageurs munis de	1973	1983	Ecart
	(millions de voyageurs-kilomètres)		%
Billets	2 606	2 971,4	+ 14
Abonnements à la semaine	1 832	864,4	- 53
Abonnements sociaux mensuels	1 411	1 271,2	- 10
Autres abonnements et divers	1 600	1 524,2	- 5
	7 449	6 631,2	- 11

Il en découle que le trafic des voyageurs munis de billets a augmenté de 14 % et que celui des titulaires d'un abonnement social de un ou trois mois a diminué de quelque 10 %, mais que c'est surtout le trafic des abonnés voyageant à la faveur d'un abonnement à la semaine qui a reculé de plus de 50 %. Cette régression importante est due au développement des moyens de transport individuels par la route, aux augmentations des tarifs et à l'accroissement du chômage.

L'évolution structurelle du trafic nous a amenés, depuis plusieurs années, à entamer l'étude d'une réforme du service de transport des voyageurs.

Les voyageurs

En 1983, il y a eu au total 6 631 millions de voyageurs-kilomètres, contre 6 879 millions en 1982, soit 248 millions ou 3,6 % de moins. Ce recul s'explique partiellement par le mouvement de grève dans les services publics en septembre, qui a entraîné, suivant les estimations, par suite de l'arrêt pratiquement complet de l'exploitation pendant deux semaines, une diminution de 143 millions de voyageurs-kilomètres. Il est à mettre en corrélation aussi avec la concurrence accrue dans les relations intérieures et internationales, les hausses des tarifs des chemins de fer, la modération des revenus et l'accroissement du chômage tant en Belgique que dans les autres pays européens.

Il s'est produit une diminution de 3,9 % du trafic des voyageurs munis de billets, qui représente près de 45 % du trafic total. Cependant, les déplacements touristiques ont connu un succès incontestable, grâce aux nouvelles formules de voyages à des prix forfaitaires et au beau temps qui a régné pendant les mois d'été. Soulignons aussi le succès qu'a enregistré l'organisation, le dimanche 2 octobre 1983, d'une journée « train-tram-bus », organisée, à l'initiative de l'émission télévisée « Transport public » de la B.R.T., par le Ministère des Communications, qui a permis de démontrer l'attrait des moyens de transport publics lorsqu'un service de qualité s'allie à des conditions de prix favorables : le nombre de voyageurs avait doublé par rapport aux autres dimanches.

Le trafic international a augmenté tant à l'entrée dans le pays qu'en transit, mais il a reculé en ce qui concerne les voyages au départ pour l'étranger; au total, il y eut 941 millions de voyageurs-kilomètres, contre 976 millions en 1982, ce qui traduit une régression de 3,5 %.

Quant aux transports effectués à la faveur d'un abonnement social à la semaine ou « administration » et d'un abonnement social de 1 ou de 3 mois, ils ont diminué de quelque 8 %. La régression de cette dernière catégorie d'abonnements a été compensée partiellement par l'augmentation de 6,2 % du trafic des voyageurs munis d'un abonnement ordinaire à parcours limité. Lorsque la rémunération d'un titulaire d'un abonnement social

4

atteint le plafond fixé pour l'obtention d'un tel titre, il se munit, en effet, généralement d'un abonnement ordinaire.

Le volume des transports d'abonnés scolaires a encore augmenté de 13,2 millions de voyageurs-kilomètres ou de 2,5 %.

Notons encore que, dans l'ensemble, les déplacements en 1ère classe ont diminué de 5,3 %, alors que ceux en 2ème classe ne reculaient que de 3,4 %.

Les marchandises

Au cours du premier semestre de l'année sous revue, le trafic des marchandises est resté au-dessous des prévisions. A fin juin, le nombre de 3 416 millions de tonnes-kilomètres transportées était, en effet, inférieur de 6,5 % à celui de la même période de 1982. Toutefois, grâce au redressement perceptible dès le début de l'été et qui s'est accentué pendant les derniers mois de l'année, le trafic des marchandises par wagons complets a atteint 6 870 millions de tonnes-kilomètres, dépassant ainsi de 1,2 % celui de 1982. Ce résultat s'explique essentiellement par la progression du trafic international.

Ce sont les transports de produits divers, principalement en conteneurs, qui, avec un nombre de 616 millions de tonnes-kilomètres, connurent l'accroissement le plus important, soit de 13,6 %, suivis par les 667 millions de tonnes-kilomètres de produits chimiques, qui ont augmenté de 10 %.

La plupart des autres grandes catégories de marchandises accusaient des augmentations oscillant entre 2,4 % pour les produits métallurgiques et 6,6 % pour les produits de carrière. Il y eut toutefois une diminution de 122,5 millions de tonnes-kilomètres ou de 8,7 % en minerais ainsi qu'un faible recul de 13 millions de tonnes-kilomètres ou de 1,1 % des transports de combustibles solides.

Le résultat d'ensemble est à considérer comme d'autant plus satisfaisant que la production de la sidérurgie européenne a diminué, ce qui a entraîné notamment une baisse de 121 millions de tonnes-kilomètres ou de 23,8 % du trafic de minerais en transit, diminution qui a donc été plus que compensée par d'autres produits.

Par grands courants de transport, les résultats enregistrés au cours des deux dernières années sont les suivants :

Trafic	1982	1983	Différence
	(millions de tonnes-kilomètres)		%
Intérieur	1 001	986	- 1,4
Importation	1 882	1 916	+ 1,8
Exportation	1 504	1 539	+ 2,3
Transit	2 401	2 429	+ 1,1
	6 788	6 870	+ 1,2

L'analyse des chiffres met en évidence la diversité des facteurs intervenant dans l'évolution des divers courants de transport.

A l'intérieur du pays, les transports de produits métallurgiques et des produits de carrière ont connu une hausse, mais celle-ci a été neutralisée par une baisse en huiles minérales et en combustibles solides.

A l'importation, ces derniers ont diminué mais nous avons enregistré, par contre, une hausse de 62,3 % en produits agricoles.

A l'exportation, ceux-ci ont accusé un net recul, compensé par des transports plus importants de produits métallurgiques, d'huiles minérales, de combustibles et de conteneurs.

5

Enfin, en transit, la régression de 23,8 % du trafic des minerais de fer a été contrebalancée par des transports plus importants de combustibles solides, de produits chimiques, d'huiles minérales et de conteneurs.

Soulignons l'interaction importante entre le rail et les activités du port d'Anvers. La S.N.C.B. y assure l'acheminement des produits lourds, tels que les minerais, le charbon et les produits sidérurgiques, grâce à des relations régulières et un équipement adéquat de ses installations. Ce port procure d'ailleurs au chemin de fer le tiers du trafic total des marchandises qu'il achemine.

Le nombre d'envois de détail continue de diminuer. En outre, le tonnage total transporté en 1983 n'a atteint que 280 244 tonnes, soit 12 % de moins que celui de l'année précédente.

Les recettes

Les recettes du trafic des voyageurs et des marchandises se sont élevées au cours de l'année sous revue à 27 375 millions de francs, soit 803 millions ou 3, ... % de plus que celles de 1982.

L'augmentation provient principalement du secteur des voyageurs et des bagages, qui a produit 10 290 millions, montant qui est supérieur de 580 millions ou de 6 % à celui de 1982. Elle s'explique par les hausses tarifaires intervenues, encore qu'elle a été atténuée par la réduction du trafic.

Par classe de trafic, l'écart suivant des recettes a été noté :

	1982	1983	Ecart
		(millions de francs)	
Première classe	1 457	1 530	+ 73
Deuxième classe	7 815	8 389	+ 574
Recettes diverses	438	371	- 67
	9 710	10 290	+ 580

Le montant encaissé est néanmoins resté nettement au-dessous des prévisions, par suite de la grève dans les services publics en septembre 1983, qui a entraîné un manque à gagner estimé à 2 %, malgré le maintien par l'Etat des compensations de service public.

Soulignons que la diminution du trafic des voyageurs a affecté en 1983 pratiquement tous les chemins de fer européens, à quelques exceptions près, comme en France où, grâce à une politique active de promotion et une approche dynamique (notamment par le TGV), l'augmentation enregistrée au cours de la dernière période de quinze années est de 65 %.

La combinaison de l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982 et de l'arrêté royal n° 238 du 31 décembre 1983 a permis d'instaurer un système dans lequel les augmentations tarifaires pour les seules prestations affectées d'une obligation de service public sont limitées à une seule adaptation par an et selon un paramètre complexe mais qui reste inférieur à l'augmentation du coût de la vie. Pour tous les autres transports, qu'il s'agisse du transport international de voyageurs, des transports en service intérieur de voyageurs du type commercial et touristique, des transports de bagages, des envois de détail ou des transports par wagons complets (wagons et trains), la liberté tarifaire la plus complète est laissée au Conseil d'administration pour autant que les transports couvrent les coûts.

Les transports de marchandises par wagons complets ont procuré une recette de 11 426 millions, soit 316 millions ou 2,8 % de plus qu'en 1982.

Les envois de détail ont produit un revenu de 3 338 millions de francs, inférieur de 30 millions ou de 0,9 % à celui de l'année précédente. Cette faible diminution, en dépit d'une baisse du volume du trafic de quelque 12 %, s'explique par les majorations de tarifs appliquées.

6

Les produits divers, au montant de 2 321 millions, accusaient une diminution de 63 millions ou de 2,6 % par rapport à ceux de 1982; ils ont été affectés, notamment, par une diminution du chômage des wagons et de la location de matériel à des réseaux étrangers.

Les produits financiers se sont élevés à 350 millions et sont inférieurs de 15 millions à ceux qui furent enregistrés au cours de l'année précédente.

La Société a obtenu, par application des règlements de la C.E.E., à titre d'indemnisation d'obligations tarifaires et du maintien en exploitation de lignes, un montant de 20 886 millions de francs, inférieur de 4,4 % à celui de 1982.

Au total, les produits du compte d'exploitation se sont élevés ainsi à 48 611 millions. Ils accusent une diminution de 181 millions ou de 0,4 % par rapport à ceux de l'année précédente.

Etendue du réseau

Au 31 décembre 1983, le réseau ferré avait une longueur totale de 3 842 km, dont 2 956 km utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 886 km pour le seul trafic des marchandises. Comparée à 1982 la longueur totale a été réduite de 78 km.

Dans ce total, 1 842 km sont électrifiés contre 1 763 km l'année précédente.

Cette croissance est la conséquence de la mise en service en traction électrique des tronçons Schellebelle - Malines, La Louvière - Piéton et Haine-Saint-Pierre - Binche ainsi que du nouveau tracé du tronçon Bruges - Heist.

Travaux liés à l'électrification du réseau

L'électrification des axes régionaux Mouscron - Courtrai - Anvers - Hasselt - Liège et Mouscron - Mons - Charleroi - Liège est presque terminée.

Les lignes concernées sont modernisées fondamentalement à cette occasion par la construction de nouveaux bâtiments de gare, la rectification du tracé des voies et le renouvellement des installations de signalisation et de télécommunication. Ceci permet dans l'ensemble d'améliorer sensiblement l'offre de transport, tant en ce qui concerne la régularité et la vitesse des trains que l'accueil et le confort des voyageurs.

Sur la plupart des tronçons de ces lignes axiales, la traction électrique est utilisée depuis bien longtemps déjà. Après que le dernier maillon de la dorsale wallonne, le tronçon Piéton - Marchienne selon un nouveau tracé, aura été mis en service, les trains électriques pourront parcourir ces lignes sur toute leur longueur à partir de janvier 1984 sans que les travaux soient toutefois entièrement achevés.

C'est ainsi qu'au cours de l'année écoulée, divers travaux étaient encore en cours entre Mouscron et Gand : à Gand, la construction d'un nouveau poste de signalisation se termine et, à De Pinte, cinq ouvrages d'art sont en construction en vue de la suppression de trois passages à niveau. La plupart des autres travaux sur cette ligne ont été achevés l'an dernier : la construction d'une nouvelle gare et le relèvement des voies à Deinze; la construction de deux ouvrages d'art en vue de la suppression d'un passage à niveau à Desselgem; l'aménagement d'une aire de parcage pour les voitures avec emplacements pour les vélos à Courtrai; l'élargissement de trois passages inférieurs entre Courtrai et Mouscron.

Sur la ligne Gand - Anvers, les travaux se poursuivent pour la construction d'un passage supérieur à Zwijndrecht, permettant la suppression d'un passage à niveau.

La modernisation des lignes d'Anvers vers Liège et la frontière allemande et de leurs antennes est pratiquement achevée. A Lierre un abri-parapluie a été achevé et le passage sous voies prolongé. Des passages à niveau sont supprimés par la déviation de routes ou la construction d'ouvrages d'art à Berlaar, à Heist-op-den-Berg, à Kessel-Lo, à Lierre, à Schulte, à Testelt et à Tongres. Les travaux aux quais et aux voies à Tongres sont terminés. Le bloc automatique est organisé sur tout le tronçon Aarschot - Hasselt et la vitesse autorisée a été portée à 140 km/h sur toute la ligne.

7

Sur la ligne Herentals - Turnhout, les travaux de pose des caténaires se poursuivent alors que le bâtiment des voyageurs de Turnhout est en voie d'aménagement.

A Balen Werkplaatsen, sur la ligne Anvers - Neerpelt, un bâtiment de service doté d'un poste de signalisation « tout relais » est achevé.

Les travaux de voie à Liège Palais approchent de leur fin.

Sur la ligne Glons - Visé - frontière allemande, deux tunnels sont adaptés pour la traction électrique et, à Montzen, un pont est en construction. Entre Visé et Montzen les caténaires sont en cours de pose, tout comme sur le tronçon Eupen - Herbesthal. La construction d'une sous-station de traction à Montzen et celle d'un bâtiment des voyageurs à Eupen, ont été entamées où d'autres travaux sont également en cours.

La dorsale wallonne Mouscron - Liège via Mons, Charleroi et Namur est en grande partie achevée. A Mouscron, les voies en gare sont adaptées et un poste de signalisation « tout-relais » a été mis en service. Le nouveau « pont des Vendéens », à Tournai, a été ouvert au trafic.

A La Louvière Sud, un bâtiment de service est en voie d'achèvement et l'aménagement du faisceau de voies est entamé, côté Manage. Entre La Louvière et Piéton, la voie a été partiellement rectifiée, dix ouvrages d'art achevés et la vitesse maximale portée à 120 km/h. Sur le nouveau tronçon Piéton - Marchienne, douze ouvrages d'art ont été terminés tandis qu'à Piéton même, les travaux aux deux ponts, au nouveau bâtiment des voyageurs avec un passage sous voies ainsi qu'à la sous-station de traction sont achevés. A Marchienne, un poste de sectionnement a été mis en service.

La ligne Haine-Saint-Pierre - Binche a été ouverte à la traction électrique et le bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie a été mis en service, permettant de porter la vitesse maximale à 90 km/h.

A Ougrée, sur la ligne Flémalle - Kinkempois, les travaux d'adaptation aux voies et au tunnel sont terminés et un pont a été démoli. Une signalisation moderne et des caténaires sont en voie d'installation et, à Seraing, des travaux de voie sont en cours.

Outre ces axes régionaux, il est également procédé à l'électrification d'un certain nombre d'autres lignes assurant un trafic de navetteurs important. Parmi celles-ci, certaines sont déjà parcourues par des rames électriques mais leur achèvement est encore en cours.

La ligne Schellebelle - Termonde - Malines a été ouverte à la traction électrique en mai 1983, après l'adaptation de l'assiette de la voie entre Schellebelle et Oudegem. A Termonde, le passage sous voies est achevé et des postes de sectionnement sont actuellement en construction à Londerzeel et à Heike. La signalisation a été fondamentalement modernisée par l'achèvement de l'équipement permettant le trafic à contre-voie, de nouveaux postes de signalisation à Schoonaarde et à Termonde, les améliorations apportées à la gare de Londerzeel et par l'augmentation de la vitesse autorisée à 120 km/h. Les travaux d'adaptation des sous-stations de traction de Denderleeuw et de Malines et du poste de sectionnement de Schellebelle sont achevés.

A Zellik, sur la ligne Bruxelles - Termonde - Lokeren, un pont destiné à remplacer un passage à niveau est en construction.

Sur la ligne Anvers - Boom, dont l'électrification remonte à 1980, la signalisation définitive dans les voies principales a été mise en service avec bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie. A Boom un pont est achevé.

A Willebroek, une sous-station de traction est en cours de construction et à Malines (Leest) un pont remplacera deux passages à niveau, ce en prévision de l'électrification de la ligne Malines - Saint-Nicolas-Waes.

Sur la ligne Denderleeuw - Courtrai, le tronçon Denderleeuw - Zottegem est électrifié depuis 1982. En gare de Denderleeuw, un deuxième couloir sous les voies a été achevé. A Burst, le bâtiment des voyageurs et un bâtiment de service sont en construction et des routes ont été déviées pour permettre la suppression de trois passages à niveau. A Zottegem, les travaux du nouveau bâtiment des voyageurs, à l'aire de parcage, de l'emplacement pour vélos, de la gare des autobus et d'un passage supérieur sont terminés. Un nouveau poste

8

de signalisation « tout-relais » est mis en service à Sint-Denijs-Boekel tandis que celui d'Audenarde a repris les fonctions du poste d'Ename. A cet endroit, un nouveau pont sur l'Escaut est en construction avec relèvement des voies, travaux qui doivent permettre la suppression de deux passages à niveau. A la bifurcation « Zandberg », au croisement des lignes Gand - Courtrai et Denderleeuw - Courtrai, un poste de sectionnement est en construction.

Sur la ligne Ottignies - Fleurus - Charleroi, à l'occasion des travaux d'électrification, le tronçon Court-Saint-Etienne - Fleurus sera mis à double voie. La signalisation a été adaptée, ce qui a permis la suppression d'un poste de signalisation à Villers-la-Ville. Une sous-station de traction a été construite à Ransart et un poste de sectionnement à Charleroi Ouest. Divers travaux sont encore en cours, notamment à un poste de sectionnement à Faux, à une sous-station de traction à Marbais et dans les voies à Charleroi Ouest.

En prévision des travaux d'électrification de la ligne Hal - Tournai, une sous-station de traction et un poste de signalisation ont été construits à Hal. A Enghien, un couloir sous les voies a été prolongé et, à Saintes, un poste « tout-relais » a été mis en service en remplacement de celui de Beert-Bellingen. Entre ces deux points, la signalisation a été aménagée pour autoriser le trafic à contre-voie. Entre Enghien et Ath les travaux en vue de la réalisation du nouveau tracé des voies, comportant une trentaine d'ouvrages d'art, se poursuivent. En gare de Leuze divers travaux d'aménagement sont en cours.

Le tronçon Bruges - Torhout de la ligne Courtrai - Bruges sera mis à double voie et, à Izegem, un poste de sectionnement est en cours de construction.

L'électrification de la ligne Courtrai - Poperinge est préparée par la modernisation des installations de signalisation, par l'instauration du bloc automatique et la signalisation pour circulation à contre-voie sur le tronçon Menin - Comines, permettant ainsi d'automatiser un grand nombre de passages à niveau gardés. Le poste de signalisation électromagnétique de Wervik est supprimé.

Ouvrages d'art et passages à niveau

L'importance primordiale attachée à la sécurité exige une attention particulière aux croisements des lignes de chemin de fer et du réseau routier.

A cet effet, tant dans l'intérêt du trafic ferroviaire que de celui du trafic routier, on s'efforce de supprimer le plus grand nombre possible de passages à niveau, moyennant la déviation de routes ou la construction d'ouvrages d'art. Là où des impératifs économiques ou d'autres raisons empêchent ces solutions, la signalisation est adaptée de manière optimale.

Au cours de l'année écoulée, il a été possible de supprimer ainsi au total 80 passages à niveau, tandis que 52 autres étaient équipés de semi-barrières avec signalisation automatique.

Outre les nombreux travaux effectués en fonction de l'électrification, des aménagements et des renouvellements ont également été réalisés à quatorze ponts, à trois passages sous voies et à trois tunnels. Des travaux analogues sont encore en cours à douze autres ponts et à deux tunnels.

La construction des ponts à Montzen et à Puurs, du viaduc sur le canal Albert, à Lixhe, et l'élargissement des ponts à Libramont, à Schaerbeek (pont Teichmann) et à Vielsalm sont réalisés pour le compte d'administrations publiques.

Liaisons avec les agglomérations

En relation avec la pose de la troisième voie entre Bruxelles et Zaventem, les travaux d'extension des installations de caténaires ont été achevés.

Sur la ceinture ouest de Bruxelles (Schaerbeek - Bruxelles Midi), l'aménagement des caténaires en raison de l'établissement du métro est terminé.

A Charleroi Sud, des travaux d'aménagement de voies et de quais se poursuivent encore.

Installations portuaires

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

Au port d'Anvers, les travaux de voie au terminal pour conteneurs, à proximité de la darse Léopold, sont achevés, de même que la liaison du faisceau de voies de l'arrière-quai avec la ligne 27A/1 vers Anvers Nord. Les travaux de voie, côté sud de la darse Delwaide, sont pratiquement achevés, tandis que ceux du côté nord se poursuivent.

Au port de Gand, les travaux de voie du quai de transbordement des charbons sont terminés. D'autres travaux de voies à proximité de la darse Port-Arthur et en rapport avec le renouvellement des murs de quai de diverses darses, sont toujours en cours.

A proximité de l'arrière-port de Zeebrugge, le nouveau tronçon Dudzele - Heist a été ouvert au trafic et le tronçon Heist - Knokke a été mis à double voie. Sur la ligne Bruges - Knokke, le bloc automatique pour la circulation à voie normale et à contre-voie a été instauré. A Dudzele, non loin de la bifurcation avec la ligne en direction de Zeebrugge, un poste « tout-relais » et une sous-station de traction ont été mis en service. L'ancien poste « tout-relais » de Heist a été supprimé. Du côté ouest de l'avant-port de Zeebrugge diverses installations ferroviaires sont en voie d'être posées.

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

Outre les projets liés à l'électrification, l'équipement des ports et l'accès aux agglomérations, d'autres travaux importants sont en cours.

Afin d'améliorer le rendement des postes de signalisation, un grand nombre de postes a été supprimé par l'introduction du bloc automatique ou par la concentration de la desserte dans des postes de signalisation plus importants; tel a été le cas à Beauraing, Bruxelles Nord, Ciney, Kortenberg, Leupegem, Oudenburg, Pannenhuis, Ruisbroek et Schaerbeek (formation). Le nombre total des postes de signalisation a été réduit de 12 unités alors que huit nouveaux postes de signalisation « tout-relais » étaient mis en service. La longueur des lignes équipées du bloc automatique était, au 31 décembre 1983, de 1 881 km (contre 1 780 km en 1982).

Sur de nombreux tronçons, les installations de signalisation ont été adaptées, de manière à répondre aux vitesses plus élevées rendues possibles grâce aux améliorations des voies et des tracés. Le tableau qui suit donne un aperçu de la longueur des lignes réparties d'après la vitesse maximale :

	31 décembre 1982	31 décembre 1983
	(kilomètres)	
140 km à l'heure ou plus	512	588
130 km à l'heure	240	240
120 km à l'heure	880	930
100 km à l'heure	47	41
90 km à l'heure	1 059	984
80 km à l'heure ou moins	1 182	1 059

Sur les tronçons Landen - Hasselt, Termonde - Schellebelle, Bruges - Zeebrugge et Bruges - Knokke, les lignes téléphoniques ont été mises sous câble. Les commutateurs d'Alost, d'Anvers Bassins et Entrepôt, d'Arlon, de Hasselt et de Namur ont été renouvelés et leur capacité s'en est trouvée augmentée.

10

Pour les besoins du traitement des données de la gestion centralisée du trafic marchandises, des envois de détail et de l'établissement des états de salaires, trois nouveaux concentrateurs ont été installés à Gand, deux ordinateurs locaux et un concentrateur à Hasselt et trois terminaux à Bruxelles, à Essen et à Mol.

On a, de même, installé deux liaisons supplémentaires entre Bruxelles et Francfort pour la réservation électronique des places pour le trafic des voyageurs.

Les liaisons radio avec les trains en marche ont été mises en service sur la ligne Anvers - Bruxelles - Charleroi; d'autres lignes sont également équipées à cet égard.

Renouvellement des voies

En voies principales, 554 km de rails ont été posés (dont 352 km de rails soudés de grande longueur), 386 500 traverses et 331 appareils de voie ont été renouvelés. Le ballast a été criblé ou renouvelé sur 226 km.

Gares, bâtiments et installations diverses

Abstraction faite des travaux de construction déjà évoqués sous la rubrique de l'électrification, des bâtiments de service ont également été achevés à Ciney et à Gingelom ainsi qu'un bâtiment des voyageurs à Bomal. A Bruxelles, le nouveau bâtiment de la Direction, rue Bara, est quasiment achevé.

En outre, au cours de l'année écoulée ont été achevés :

- un poste d'entretien et de lavage et une sous-station de traction à Ostende;
- l'aménagement d'une cuisine centrale à l'atelier de Bascoup;
- des ateliers à Wondelgem et à Luttre;
- des aires de parcage à proximité des gares de Blaton, de Ciney, de Saint-Trond et de Tubize;
- des aménagements des voies et des ateliers à Haine-Saint-Pierre, à Hasselt et à Saint-Ghislain, en vue d'y assurer l'entretien du matériel de traction électrique.

Matériel roulant

L'année dernière, l'industrie a fourni 23 locomotives électriques, série 27, 34 automotrices électriques doubles « break », 84 voitures M4, 356 wagons à toit ouvrant et 274 wagons-tombereaux; les ateliers de la S.N.C.B. ont construit, en outre, 185 wagons plats pour grands conteneurs et 26 wagons-tombereaux pour le transport de ballast.

Au 31 décembre 1983, l'effectif total du matériel roulant s'établissait comme suit :

- locomotives :
 - 301 locomotives électriques;
 - 888 locomotives diesel, dont 390 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs;
- matériel à voyageurs :
 - 597 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
 - 78 autorails, dont 7 triples;
 - 12 remorques pour autorails;
 - 2 403 voitures, dont 360 du type international;
 - 65 voitures à bagages;
 - 5 voitures génératrices;
- matériel à marchandises :
 - 38 977 wagons (non compris les wagons pris en location et les wagons de particuliers);
 - 102 fourgons;
 - 5 720 véhicules de service.

Ont en outre été commandés les années précédentes mais n'ont pas encore été fournis :

- commandés avant 1983 :
 - 8 locomotives électriques, série 27;
 - 30 locomotives électriques, série 21;
 - 70 automotrices électriques, type 1983;
 - 25 voitures M4;
 - 476 wagons-tombereaux;
 - 44 wagons à toit ouvrant;
 - 2 wagons-grue;
- commandés en 1983 :
 - 12 locomotives électriques, série 11;
 - 12 locomotives électriques, série 12;
 - 65 voitures à deux niveaux, type M5;
 - 500 wagons couverts, à parois coulissantes.

Parcours des trains

En 1983, les trains de voyageurs ont une fois de plus parcouru un kilométrage inférieur à celui de l'année précédente. Dès 1982, par mesure d'économie, un certain nombre de trains peu utilisés ont été supprimés, essentiellement pendant le week-end.

Des adaptations à l'organisation du service des trains de marchandises ont permis de comprimer le nombre de trains-kilomètres, bien que les tonnes-kilomètres transportées aient encore augmenté de 1,2 %.

La part de la traction électrique est passée de 64, _ % des parcours de trains en 1982 à 65,9 % cette année, tant pour les trains du trafic des voyageurs (de 71,5 % à 73,5 %) que des marchandises (38,9 % en 1983 contre 37,2 % l'année précédente).

Les parcours productifs, répartis par catégorie de trafic et par mode de traction, ont évolué comme indiqué dans le tableau suivant :

	1970		1982		1983
		(millions de trains-km)			
Trains de voyageurs :		%	%	%	%
- locomotives électriques	10,4	18	15,4	21	15,2
- locomotives diesel	21, _	36	16,8	22	15,1
- automotrices électriques	21,1	36	38, _	51	37,5
- autorails diesel	5,8	10	4,4	6	3,9
Total	58,3	100	74,6	100	71,7
Trains de marchandises :					
- locomotives électriques	9,3	39	7,8	37	7,8
- locomotives diesel	14,3	61	13,1	63	12,2
Total	23,6	100	20,9	100	20, _
Total général	81,9		95,5		91,7

Voyageurs

Le nouveau tronçon Bruges - Heist est en service depuis le 29 mai; depuis, les trains des Ardennes vers Knokke circulent sans s'arrêter entre Bruges et Heist. Les trains omnibus de la ligne Courtrai - Bruges rejoignent maintenant Zeebrugge, devenue gare terminale de l'ancien tracé de la ligne Bruges - Knokke.

Les tronçons Schellebelle - Termonde - Malines, La Louvière - Piéton et Haine-Saint-Pierre - Binche sont électrifiés. Ceci a permis de remplacer les trains diesel par des automotrices électriques ou des locomotives électriques remorquant des voitures modernes sur la ligne Gand - Malines. Les trains reliant Bruxelles à La Louvière ont été prolongés jusqu'à Binche. En attendant que l'électrification soit réalisée sur tout le trajet La Louvière - Charleroi, un service cadencé, assuré par des autorails, a été organisé sur le tronçon La Louvière - Piéton.

Par la mise en service progressive de nouvelles voitures et d'automotrices, il a été possible d'augmenter sensiblement le confort de nombreux trains circulant sur les lignes électrifiées (29 % du matériel à voyageurs n'a pas plus de 10 ans, contre seulement 16 % il y a 3 ans).

En trafic international, un nouveau train direct de nuit le « Flandres - Roussillon » a été organisé, assurant trois fois par semaine en période estivale la liaison avec le Languedoc - Roussillon et la Costa Brava. Toutes les semaines, le train de nuit « Freccia del Sole » relie Bruxelles à Ancone, Venise et Vintimille.

L'horaire du train Intercity « Saphir » Cologne - Ostende a été modifié, le train ne s'arrêtant plus à Bruges, Gand et Verviers.

Grâce à l'aménagement des horaires, les trains « Saphir » et « Vienne - Ostende Express » assurent à Ostende la correspondance avec l'hydroptère.

Sur la relation Paris - Cologne (via Charleroi, Namur et Liège), le supplément IC n'est plus exigé dans le « Molière » et l'ancien train T.E.E. « Parsifal » a été transformé en train IC à supplément, composé de voitures de première et deuxième classe.

Marchandises

Le bas niveau du trafic marchandises au cours du premier semestre a encore exigé, en 1983, de sensibles réorganisations du service des trains, notamment en trafic de minerais et de charbon en provenance du port d'Anvers.

Différentes études en matière de restructuration des cours à marchandises et des raccordements particuliers ont été entreprises; elles ont conduit à la fermeture d'un certain nombre d'installations non rentables; d'autre part, de nouvelles voies de raccordement ont été mises en service à Balen Werkplaatsen, à Blaton, à Fleurus, à Gand (Rodenhuize) et à Wondelgem.

Quelques nouveaux transports d'une certaine importance par trains complets ont commencé cette année, dont notamment :

- des coils en provenance d'Allemagne Occidentale à destination de Liège (Renory-Port);
- des coques de Haren à destination de Dudelange;
- de sable de Mol à destination d'Auvelais;
- d'ammoniac de Willebroek à destination de Rotterdam;
- des produits pétroliers d'Anvers à destination de la Suisse et du Grand-Duché de Luxembourg.

Envois de détail

En vue de la rationalisation, de la réalisation d'économies et de l'amélioration du service à la clientèle, l'organisation du fonctionnement de divers centres routiers a été modifiée, ce qui a permis de supprimer trois centres routiers (Bruxelles Petite lie, Renaix et Vielsalm).

L'équipement mécanique des centres routiers pour la manutention des colis se composait de 840 transpalettes hydrauliques à commande manuelle et de 62 à commande électrique, de 164 élévateurs électriques à fourche et de 4 installations de transport disposant de 600 transpalettes adaptées.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

Période d'avril à juin 84

Du 16 avril au 24 mai

Circulation sur tout le réseau d'un train "d'initiation" du personnel des gares (agents de triage, chefs-gardes, ...) destiné à les familiariser à la desserte du nouveau matériel affecté aux futures relations IC - IR.

Composé d'une part d'une HLE série 27, remorquant 1 voiture M4 de 2 cl et 1 M4 mixte fourgon-lère cl- pilote, et de l'autre, d'une AM série 03 ("break"), ces convois ont stationné durant la journée dans une vingtaine de gares différentes, où l'initiation (manoeuvres des portes, accouplements, etc ...) avait lieu.

Lors des transferts, les convois circulaient normalement séparément; il fut cependant nécessaire à deux reprises de faire remorquer l'AM 300 par la rame réversible (entre Gand St- P. et Courtrai, ainsi qu'entre Ottignies et Arlon) par manque de conducteurs initiés (!), assurant du même coup une composition pour la moins originale ...

Mercredi 16 mai

Déjeuner-rencontre annuel du SKAL-CLUB (les professionnels du tourisme) à bord d'une rame TEE INOX, remorquée par la HLE 2374.

Itinéraire parcouru : Bru-Midi - Braine-le-Cte - Manage - Charleroi Sd - Jemeppe s/s Gambloux - Ottignies - Louvain - Aarschot - Lier - Malines - Bru-Midi.

Mardi 22 mai

Excursion scolaire à bord de l'AR triple 4006 de Menin à Dinant (et retour) par Courtrai - Audenarde - Jette - Bru-QL et Namur.

Vendredi 25 mai

Voyage scolaire de Pâturages (l. 98) à Anvers Central (et retour) avec 4 M2 remorquées par le HLD 6004 de St-Ghislain (série 60 prototype), via Mons, Hal, St-Job (l. 26) et Vilvorde.

Mercredi 30 mai

Parcours touristique sur la Vennbahn composé de 8 voitures B 8 SNCB et la bar-dancing SR 1, en provenance d'Aix Hbf, à destination de Kalterherberg, la rame continuant à vide à Sourbrodt pour évolution.

Week-End des 1, 2 et 3 juin

Branle-bas de combat à la veille de la restructuration : de nombreuses mutations de matériel devant avoir lieu, plus d'une centaine de parcours de toute nature furent affectés au cours de ces 3 jours à la mise en place du matériel : automotrices, rames tractées, locomotives diesel et électriques.

Pointons en particulier les transferts des autorails, qui furent l'occasion de circulations réellement exceptionnelles et inédites :

- le ve. 1 : transfert des AR 4502 - 04 - 06 et des 3 remorques à bogies 734.6, 7 et 10 d'Ath à Haine-St-P. via Leuze, Blaton (via l. 86 bis) et Mons, le tout remorqué par le HLD 6258 d'Ath;
- le sa. 2 : transfert des AR 4501 - 04 - 05 - 06 - 07 et des 3 remorques 734 d'Haine-St-P. à Bertrix via Charleroi-Sd, Namur et Dinant, le tout remorqué par le HLD 5917 d'Haîne St-Pierre;

Le di. 3 : transfert de 7 AR 44 de Merelbeke à Courtrai, via Alost - Burst (l. 82) et Audenarde, remorqués par la HLD 6228 de Merelbeke.

Au retour, cette même machine acheminera 7 autres HLD série 62 de Courtrai vers Merelbeke, toujours dans le cadre des mutations dues à la restructuration (voir le point complet de ces transferts dans la rubrique "Le point du matériel moteur").

Samedi 2 juin

Parcours officiel de remise en service voyageurs de la ligne 134 entre Mariembourg et Couvin, avec une rame réversible de 3 voitures M2 remorquée par la HLD 5120 de Monceau.

Lundi 4 juin

Par suite de pénurie en automotrices consécutive à l'utilisation très intensive de ces engins dans le plan IC-IR, un spécial Verviers-C - Louvain-la-Neuve initialement pressenti avec 2 AM quadruples, a circulé composé de 10 voitures M1 tombées sans emploi depuis le 3 juin, et encadré de 2 HLE 23, les remises en tête de locomotives étant impossibles en gare de Louvain-la-Neuve.

Judi 7 juin

Toujours par manque d'automotrices, un spécial scolaire a circulé de Lauwe (l. 75) à Anvers-Central (et retour), composé des 2 AR 4004 et 4005 accouplés de Courtrai (sic !)

Rappelons que les 7 AR de la série 40 sont normalement parkés sans emploi à Courtrai depuis le 3 juin, leur utilisation n'ayant plus été retenue dans le plan IC-IR.

Judi 21 juin

- Voyage scolaire d'Amiens (Fr.) à Aix-la-Chapelle (D.) via Jeumont, Charleroi-Sd - Liège-G. et Verviers C. (et retour le soir) au moyen d'un autorail double SNCF X 4500 et sa remorque XR 8500.

- Spécial composé de 7 voitures DB sur la Vennbahn, à destination de Wevercé .
La vocation touristique de cette splendide ligne s'affirmerait-elle peu à peu ?

Mercredi 27 juin

- Pour acheminer un millier de militaires participant à la marche du souvenir, une rame de 12 voitures M1 tractées par la HLD 5211 (Ronet) a circulé de Vielsalm à Arlon, via Gouvy et Libramont.

- Inauguration officielle l'après-midi de la remise en service voyageurs de la section Welkenraedt - Eupen (après 23 jours d'exploitation normale !).

C'est un train régulier (E 512 : Ostende 13 h 35 - Eupen 16 h 41), renforcé en tête de 2 M4 lère cl pour la circonstance, qui amena les participants dont le Ministre De Croo qui monta à Liège-G. sous les vivats de la foule ...

La remorque était assurée par la HLE 2718, parée des drapeaux de circonstance, une première pour cette série d'engins.

Le retour fut assuré d'Eupen à Liège-G. par l'AM double 715.

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS

<u>Février 84</u>		<u>Mars 84</u>	
<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/km</u>	<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>
1505 - 16 549	035(53) - 10 339	1504 - 13 329	027(50) - 9 453
1608 - 19 881	089(54) -- 14 499	1603 - 23 546	077(54) - 14 609
1806 - 15 699	142(56) - 12 27	1801 - 19 904	146(56) - 12 154
2012 - 12 392	168(62) - 15 081	2006 - 16 247	203(62) - 15 113
2237 - 13 470	212(63) - 13 094	2246 - 11 917	229(63) - 13 167
2324 - 14 215	251(65) - 13 729	2303 - 15 545	261(65) - 14 346
2501 - 16 074	356(82) - 22 685	2509 - 15 682	362(82) - 23 881
2557 - 17 242	523(55) - 13 363	2554 - 19 292	534(55) - 13 837
2619 - 14 260	600(SAB) - 9 573	2608 - 13 280	598(SAB) - 14 826
2748 - 14 021	608(66) - 13 483	2746 - 15 934	627(66) - 14 889
2802 - 778	652(70) - 12 977	2801 - 850	671(70) - 14 295
	698(73) - 14 467		689(73) - 13 514
	713(74) - 14 305		708(74) - 14 290
	744(78) - 14 270		734(78) - 13 042
	775(79) - 14 505		759(79) - 13 562
	818(QUAD)- 18 484		836(QUAD) - 26 184
	904BENELUX 8 462		904BENELUX 9 151
	958-POST- 7 236		958 -POST- 9 761
<u>N° AR/Nbre Km</u>		<u>N° AR/Nbre Km</u>	
4005 - 8 225		4007 - 8 879	
4315 - 11 005		4314 - 11 701	
4409 - 7 882		4409 - 8 794	
4510 - 10 764		4510 - 9 048	
4606 - 7 281		4610 - 7 026	
4903 - 520		4903 - 40	
<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>	<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>
5193 - 11 846	7002 - 2 418	5183 - 13 346	7004 - 2 550
5206 - 12 294	7101 - 2 398	5204 - 14 465	7101 - 3 077
5308 - 14 366	7209 - 2 402	5308 - 15 067	7209 - 2 288
5401 - 11 341	7341 - 4 346	5403 - 10 404	7384 - 4 182
5502 - 12 533	7404 - 3 109	5512 - 12 591	7408 - 3 790
5933 - 9 349	7502 - 3 117	5910 - 9 568	7505 - 3 905
6005 - 9 168	8062 - 2 883	6013 - 9 949	8066 - 3 010
6102 - 9 159	8224 - 3 094	6106 - 7 054	8231 - 4 209
6279 - 12 401	8305 - 2 041	6260 - 12 355	8309 - 2 062
	8424 - 2 848		8442 - 2 942
	8521 - 2 482		8514 - 3 392
	9150 - 991		9139 - 1 083

AVRIL 84

<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>
1504 - 12 852	038(53) - 8 746
1607 - 19 937	120(54) - 13 127
1801 - 20 104	138(56) - 11 869
2025 - 15 765	189(62) - 14 205
2217 - 15 931	223(63) - 13 229
2369 - 12 472	258(65) - 11 968
2507 - 13 282	<u>365(82) - 21 317</u>
2551 - 18 184	537(55) - 13 223
2626 - 0 496	599(SAB) - 11 652
2724 - 13 856	604(66) - 12 409
2802 - 757	672(70) - 13 548
	696(73) - 13 984
	716(74) - 13 139
	740(78) - 13 211
	758(79) - 13 361
	838(QUAD) - 20 162
	903BENELUX 8 416
	952 POST - 7 120
<u>N° AR/Nbre Km</u>	
4001 - 9 690	
4318 - 9 793	
4409 - 8 264	
4510 - 8 685	
4607 - 7 001	
4903 - 50	
<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>
5192 - 11 373	7002 - 2 503
5206 - 12 259	7103 - 2 629
5315 - 13 713	7209 - 2 729
5408 - 8 943	7384 - 4 312
5506 - 11 219	7405 - 2 966
5950 - 8 919	7505 - 2 967
6014 - 8 832	8068 - 2 486
6115 - 8 226	8231 - 3 829
6279 - 10 772	8322 - 1 573
	8432 - 2 518
	8502 - 2 479
	9150 - 660

MAI 84

<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>
1503 - 13 533	043(53) - 11 364
<u>1606 - 25 254</u>	112(54) - 14 025
1803 - 20 462	138(56) - 12 457
2012 - 14 261	157(62) - 13 417
2221 - 13 775	240(63) - 13 769
2329 - 14 888	253(65) - 13 650
2501 - 15 109	370(82) - 23 008
2552 - 19 145	515(55) - 13 015
2633 - 11 414	596(SAB) - 9 861
2711 - 14 377	609(66) - 14 396
2802 - 768	645(70) - 11 970
	686(73) - 13 908
	711(74) - 14 229
	746(78) - 13 860
	759(79) - 14 463
	820(QUAD) - 20 386
	903 BENELUX 8 076
	958 POST - 10 397
<u>N° AR/Nbre Km</u>	
4005 - 9 509	
4312 - 11 444	
4408 - 8 590	
4510 - 11 250	
4601 - 7 939	
4903 - 40	
<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>
5107 - 11 634	7005 - 2 678
5211 - 13 348	7103 - 2 715
5303 - 14 982	7209 - 2 829
5403 - 10 978	7348 - 3 678
5508 - 13 032	7408 - 3 636
5914 - 10 226	7505 - 3 241
6014 - 10 713	8027 - 2 980
6114 - 7 213	8231 - 4 184
6283 - 12 038	8322 - 2 090
	8442 - 2 813
	8520 - 2 574
	9129 - 1 003

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR
Période d'avril à juin 1984

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

264 - NK - 11.4 (a)	2311 - FBMZ - 4.5	267 - NK - 28.5 (a)	693 - FSD - 13.6
260 - NK - 13.4	1604 - FBMZ - 9.5	2313 - FBMZ - 29.5	229 - FHS - 21.6
682 - FSD - 20.4	694 - FSD - 10.5	4503 - GT - 29.5	
222 - NK - 24.4	683 - FSD - 25.5	226 - NK - 30.5	

(a) AM 264 et 267 : voir point 4/ UTILISATION DU MATERIEL.

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

8427 - MUT - 9.4	5162 - FHS - 25.4	6295 - FLS - 22.5	7503 - FNDM - 18.6
5216 - FEO - 12.4	9219 - FNDM - 4.5	5144 - FDR - 30.5	6300 - LK - 21.6
6268 - FRST - 13.4	8313 - LNC - 7.5	7338 - NK - 6.6	7356 - LNC - 28.6
7331 - GT - 20.4	8228 - FGH - 10.5	7404 - FNDM - 6.6	
7403 - FNDM - 20.4	7323 - LNC - 18.5	5922 - GT - 15.6	

2/ RADIATIONS

HLD 6049 - St-Ghislain (construction : 1965) - Suite avarie au moteur diesel.

—— PV de l'AC Salzinnes n° 68 du 2.4.84 , approuvé par le Dir M. le 16.4

Date Hors-Ecritures : le 1er mai 84.

HLD 6008 - Merelbeke (constr.: 1964). Suite tamponnement à Gand SP le 19.02.84

—— PV de l'AC Salzinnes n° 70 du 16.4.84, approuvé par le Dir M. le 2.5

Date Hors-Ecriture : le 1er juin 84.

HLD 6057 - Merelbeke (construction : 1965) - Suite tamponnement à Gand SP le 19.02.84

—— PV de l'AC Salzinnes n° 71 du 16.4.84, approuvé par le Dir M. le 2.5.

Date Hors-Ecritures : le 1er juin 84.

3/ MUTATIONS

- HLD 6215 de Merelbeke à Courtrai (Date-écritures : 1.5.84)

6207 de Courtrai à Merelbeke (" " ")

Cet échange a eu lieu afin de répartir les engins diesel aptes au chauffage électrique des rames voyageurs remorquées; dorénavant :

- 6215 opère dans le noeud de Courtrai (lignes 66, 69, 89);
- 6005 " " " " de Merelbeke (l. 58, 73, 86, 122);
- les 7 HLD 55 "bleues" sont stationnées à Gouvy (l. 40,42);
- Un fourgon-générateur Haute-tension est stationné à Schaerbeek (ligne 94);
- les fourgons-générateurs Haute tension restants sont garés à Kinkempois, en réserve.

- Quant aux mutations entraînées par la réorganisation du 3 juin, nous publions ci-après les tableaux détaillés des nouvelles affectations du parc diesel, ceux pour le parc électrique étant déjà parus dans le Trans-fer n° 34, p. 7 et 8.

Le nombre réel des transferts réalisés lors du week-end du 3 juin fut tel qu'il est pratiquement impossible de les détailler tous.

Ces mutations ont toutes comme date-écriture le 3 juin 84.

4/ UTILISATION DU MATERIEL□ La 6084 : la vérité "vraie" ... (voir Trans-fer n° 34, page 6)

Cette curieuse machine, en forme de gros poisson rouge d'avril (!), était en réalité le 2^e exemplaire d'une série de 16 locomotives diesel commandées à la BN et destinées au "Sud-Est asiatique", selon l'euphémisme même du constructeur ...

Selon d'autres sources, la destination de la commande serait bien le Vietnam, ce qui explique peut-être le black-out entourant cette affaire.

Autant la commande des AM marocaines fit l'objet d'une publicité tapageuse, autant celle des locomotives vietnamiennes fut remarquablement discrète ...

Ces locomotives, construites dans les ateliers de la BN à Nivelles, furent montées d'origine sur boggies à écartement de 1,067 m et transférées par la route au port d'Anvers.

La BN désirant néanmoins expérimenter son produit "sur site" avant livraison, un engin de la série, équipé de 2 boggies à voie normale spécialement construits pour la circonstance, fut "prêté" à la SNCB, qui l'affecta au dépôt de Saint-Ghislain.

Dans un souci de simplification des écritures, l'engin fut réellement baptisé 6084, du n° d'une HLD radiée le 1^{er} juillet 1982, ce qui porta certains à croire en une transformation d'une HLD 60 déclassée (sic !)

Après une brève période d'initiation des conducteurs, au cours de laquelle elle circula à vide entre Saint-Ghislain et Quiévrain, elle fut engagée en service commercial en tête de trains marchandises, plus particulièrement entre St-Ghislain et Merelbeke assurant chaque jour (sauf les dimanche et lundi) l'aller-retour :
Z 58906 St-Ghislain 6.10 - Merelbeke 9.05 (via Mons, Ath et Denderlesuw),
Z 59801 Merelbeke 10.36 - St-Ghislain 13.17 (via Zottegem, Enghien et Braine-le-Cte.)
jusqu'au mardi 26 juin, date de sa dernière sortie.

Dans les derniers temps, son apparition se fit toutefois plus rare, par manque de conducteurs disponibles : le poste de conduite étant disposé à droite par rapport au sens de marche, le conducteur devait être accompagné en permanence par un second agent, qui le renseignait sur la position des signaux, longueur du capot - moteur oblige...

Après 3 mois d'essais jugés concluants, l'engin regagna Nivelles par ses propres moyens le vendredi 29 juin, pour y être remis au type (boggies définitifs, attelage automatique central. et immatriculation définitive : DE 602...)

Principales caractéristiques techniques :

- Type : Co Co
- Numérotation : D 18 E 601 à 616
- Puissance : 1670 Ch.
- Moteur Diesel : COCKERILL du type CKL 8 TR 240 CO, à 4 temps suralimenté et huit cylindres en ligne.
- Transmission : électrique par alternateur, alimentant 6 moteurs de traction ACEC suspendus par le nez ("Cannon-box")
- Masse totale : 84 T.
- Longueur H-Tout : 15,500 M.
- Hauteur " : 3,80 M.

□ AM 264 et 267

Ce sont les 2 premiers engins à être équipés du "TBL" (Transmission Balise Locomotive), le nouveau système appelé à remplacer les "crocodiles" dans l'avenir, dont nous avons déjà détaillé le fonctionnement (Trans-fer n° 32 p 18).

Dix signaux de la section Braine-le-Cte - Jurbise étant déjà équipés à l'heure actuelle, ces 2 AM seront engagées prioritairement sur les omnibus desservant cette relation.

Au mois d'août, 2 HLE 27 seront équipées du même système, tandis que pareilles balises seront installées sur l'axe Ostende - Liège.

5/ TRANSFORMATIONS

HLD 52 - 53

- Déjà équipées actuellement des nouvelles cabines flottantes :

5202 - 05 - 11 - 13 - 14 - 15 - 16

5304 - 05 - 06 - 09 - 11 - 13 - 14 - 16

- HLD 53 équipées d'une chaudière à vapeur et renumérotées :

5307 est devenue 5214 (Date écritures : 1.7.83)

5302 " 5215 (" : 1.7.83)

5317 " 5216 (" : 1.5.84)

5318 devient 5217, à sa sortie d'A.C, prévue fin août.

Celle-ci sera la dernière 53 à être équipées d'une chaudière, le nombre d'engins diesel ainsi équipés étant devenu largement suffisant depuis la restructuration. Les 53 resteront donc bien 53 ...

Edmond San 7/84.

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période d'avril à juin 84

Déraillement de locomotives à Quévy - L. 96 - Dimanche 1er avril à 14 h 59.

Lors d'une évolution en gare, les 2 locomotives SNCF 66091 et 66284 accouplées en UM glissent au freinage et emboutissent un heurtoir sur une voie en cul-de-sac, ce qui fait dérailler le 1er bogie de la première HL.

C'est le train de secours SNCF d'Aulnoye qui assurera le relevage, au cours de la journée du 2.

Irrégularités entraînent une collision à Audenarde - L. 89 - Lundi 9 avril à 21 h.

Alors que la ZL 9023 (HLD 5145 de Courtrai) avait déjà amorcé son mouvement de garage vers un cul-de-sac, le signaleur remet le signal à l'arrêt et trace prématurément l'itinéraire pour la ZL 99239 (HLD 5137 de Courtrai), vers le même cul-de-sac.

Les 2 parcours roulant l'un vers l'autre, le second conducteur s'en rend compte et s'arrête en plein grill, tandis que l'autre poursuit sa marche et va se garer, en ayant au préalable talonné un aiguillage en position déviée.

Le signaleur, croyant au garage de la seconde HLD, trace alors un troisième itinéraire pour le Z 99735 (HLD 5142 de Courtrai, remorquant 9 wagons), qui s'ébranle et vient percuter la ZL 99239 à l'arrière, restée au milieu du grill !

Ras de blessés - Dégâts matériels légers.

Graves incendies de talus entre Watermael et Ottignies - l. 161 - Mercredi 25 avril à 17 h 25.

Le passage du E 942 Schaerbeek - Namur dont les freins collés sur les 3 premières voitures font jaillir des étincelles en tous sens provoque l'incendie de nombreux talus le long de la ligne en une dizaine d'endroits différents de cette section, notamment à Watermael, Boitsfort, Hoeilart, La Hulpe, Genval et Profondsart !

Même la Forêt de Soignes ne sera pas épargnée : le feu ravagera une bande de terrain s'étendant parfois jusqu'à 30 m de part et d'autre de la voie ...

Les pompiers, aidés de la Protection Civile, lutteront jusqu'à 22 h pour circonscrire un des plus importants sinistres qu'aient connus ce site ces dernières années ...

Déraillement d'un marchandises à Meix-dvt-Virton - l. 165 - Vendredi 4 mai à 22 h 25

Par suite du chargement mal réparti dans le 2e wagon, le Z 26801 Ecouvies - Clabecq (24 wagons-trémie chargés de minerai soit 1900 t. remorqués par les HLD 5319 et 5308 de Latour) déraille en pleine voie des 4 essieux du 2e wagon.

500 traverses labourées sont à remplacer. Le relevage aura lieu le lendemain de 8 à 12 h par le train de secours de Stockem.

La circulation sera rétablie le 7 à 22 h, après remplacement des traverses avariées.

Travaux caténaire perturbés à Mont-St-Guibert - l. 161 - Dimanche 27 mai

La poisse a frappé dur ce jour-là, jugez plutôt : alors que les travaux d'entretien de la caténaire entre Ottignies et Mont-St-Guibert avaient déjà débuté avec 44 min de retard (dû au passage tardif du dernier international), la télécommande du poste de block de Mont-St-Guibert tomba en panne, rendant impérative la libération de la voie hors-service pour l'écoulement du trafic. C'est à ce moment que les 2 convois présents sur la section hors service se sont rencontrés un peu ... brutalement : l'autorail Brussel ES mit en effet la confusion à son comble en tamponnant le train de travaux opérant un peu plus loin ...

Déraillement d'un marchandises à Bif. Froyennes - l. 75 - mercredi 6 juin à 16 h 55.

Un bandage lâché au 5e wagon du Z 29887 Merelbake - Basècles (24 wagons/926 t remorqués par la HLD 5116 de Tournai) provoque le déraillement en pleine voie des 5e et 6e wagons. Les 2 voies principales sont obstruées. Un service de bus SNCV navette entre Tournai et Mouscron d'une part, Bassieux de l'autre. Le relevage par St-Gbislain est terminé le 7 à 4 h 35, moment où la voie A est libérée. La voie B est rétablie vers 17 h.

Déraillement d'un train voyageurs à Bif. la Paix - l. 118 - Samedi 9 juin à 9 h 27.

Le E 2157 Charleroi Sd - Tournai (AM 768 - 712) parti de La Louvière-Sud dépasse le signal d'arrêt fermé et aborde la bifurcation avec la voie venant de La Louvière en talonnant l'aiguillage en position déviée. Les 2 AM se décrochent par le choc, et la seconde (AM 712) déraille des 2 premiers bogies. Pas de blessés.

Des bus SNCV assurent la navette entre Bracquegnies et La Louvière, où tous les trains sont limités. Après le relevage par le secours de Nonceau, la courbe de raccord 118/1 restera hors-service pendant 10 jours, pour remplacement de l'aiguillage au cours du week-end suivant.

Acte criminel au passage d'un train à Marchienne-Au-Pt - l. 112 - lundi 18 juin à 12 h 04

Lors du passage du E 860 Herstal - Mouscron (AM 629) sous un pont routier situé sur la nouvelle section de ligne entre Marchienne et Piéton, des inconnus jettent des blocs de béton sur le train.

Le pare-brise du poste de conduite vole en éclats, et le conducteur est blessé par des débris au visage. Pas d'autres blessés.

On ne peut que déplorer cet acte ignoble, toutefois relativement rare chez nous, comparativement à d'autres pays comme la France, et plus particulièrement la banlieue parisienne, où des grillages "anti-pavés" ont même été expérimentés sur certaines automotrices ...

ESSAIS DE TRANSMISSION BALISE-MACHINE.
--

Du 14 au 30 mai, des essais ont lieu en ligne entre Braine-le-Comte et Soignies, et en gare de Braine-le-Comte, pour mettre au point un système de transmission balise-locomotive, appelé T.B.L.; ce dispositif assure la répétition des signaux en cabine, comme un dispositif MEMOR, à la seule différence qu'il provoque l'arrêt du train si le signal est franchi en position fermée.

Dans le poste de conduite de l'automotrice 264, outre le dispositif MEMOR deux poussoirs supplémentaires ont été placés, l'un pour les franchissement des signaux de petits mouvements, l'autre pour les signaux de grands mouvements, ces signaux étant au passage. Lorsque la T.B.L. est en service, le MEMOR est hors service. De plus, un poussoir à utiliser pour le franchissement des signaux à l'arrêt, a été placé au dessus du bâti d'interrupteurs d'isolement de veille automatique. L'appareillage de T.B.L a été installé dans un coffret dans le fourgon; les deux postes de conduite ont été équipés de la T.B.L.

Un capteur d'impulsions a été installé de chaque côté de l'automotrice, au droit de la brosse de crocodile.

En campagne, les équipements T.B.L comportent une balise placée dans la voie, au droit du signal concerné, juste à côté du crocodile existant. Les signaux équipés sont : D 15, M 15, MZ 15, BX 15, Q 15, CZ 15, QZ 15, A 312, B 320 et B 340.

Au Block 15 de Braine, deux voyants pour chaque signal ont été montés sur le TCO : le voyant rouge est allumé lorsque, le signal étant à l'arrêt, l'équipement T.B.L est apte à provoquer l'arrêt d'un train dépassant le signal rouge; si le voyant blanc est allumé, il y a discordance entre le signal à l'arrêt et la balise T.B.L.; une sonnerie tinte dans ce cas afin d'attirer l'attention des signaleurs.

Jusqu'au 30 mai, seule l'AM 264 effectuera les essais; dix trajets Braine-le-Comte - Soignies sont effectués journellement, pour que, durant la période du 14 au 30, un minimum de 50 trajets ait été effectué. A partir du 3 juin, l'AM 267 sera également équipée; les deux automotrices seront alors affectées à la relation omnibus cadencée bi-heuraire Braine-le-Comte - Soignies - Jurbise.

B. DIEU

Le nouvel indicateur de la SNCB

Ce nouvel indicateur est loin d'être la merveille de clarté et de facilité qui avait été annoncée. Ainsi, plus aucun barème de prix de billets et d'abonnement n'y apparaît plus. Nulle part, on ne trouve les trajets complets des trains IC-IR, à tel point que la petite brochure amplement diffusée par la Direction Commerciale de la SNCB sur les services IC-IR apparaît plus pratique que l'indicateur lui-même.

L'avenir dira si le public consulte volontiers la partie de l'indicateur relative aux "1001 relations". Nous relèverons simplement qu'elle pêche par son caractère incomplet : ainsi, de Liège à Luxembourg, les 1001 relations conseillent le détour systématique par Namur, alors que des trains IR circulent toutes les deux heures directement entre les deux villes.

Si les tableaux horaires sont une réussite typographique, les subdivisions et regroupements de ligne ne semblent pas toujours fort judicieux. Quelques exemples flagrants :

- Liège-Bruxelles est morcelé en deux tableaux-horaires. Pour l'une des plus importantes lignes du réseau...
- au tableau 33, les trains Spa-Eupen ne sont pas indiqués au passage à Pepinster. Ils n'apparaissent qu'à partir de Verviers (Central)
- les parcours directs ne sont indiqués en bas de colonne que par des renvois vers des numéros de tableaux, sans indication de leur terminus. Qui sait par exemple que les trains Spa - Verviers sont systématiquement prolongés vers Eupen?

On sera partagé sur l'opportunité de renuméroter complètement les tableaux horaires de lignes dans le nouvel indicateur, modifiant ainsi des habitudes vieilles de plusieurs décennies. Les rapports entre numéros de lignes et tableaux du nouvel indicateur n'étant pas évidents, nous vous présentons après un tableau de transposition, qui aurait dû, nous semble-t-il, figurer dans la nouvelle édition de l'indicateur.

numéro de ligne d'après LST	section	tableau indicateur
12	Anvers - Roosendaal	11
13	Antwerpen - Lier + Mechelen - Lier	12
15	Lier - Mol - Hasselt	12
16	Lier - Aarschot	13
19	Mol - Neerpelt	12
21	Landen - Hasselt	16
21A-21D	Hasselt-Genk	16
25	Bruxelles - Antwerpen	15
26	Schumann-Hal + Etterbeek-Vilvoorde	18
27	Haren - Mechelen	18
29	Herentals - Turnhout	12
34	Liège - Hasselt	31
	Hasselt - Tongeren	16
35	Leuven - Aarschot - Hasselt	13
36	Bruxelles - Landen	16
	Landen - Liège	32
36C	Bruxelles - Aéroport	17
37	Liège - Aachen	33
40	Liège - Maastricht	32

N° ligne	section	tableau
42	Rivage - Gouvy	35
43	Liège - Jemelle	35
44	Verviers - Géronstère	34
49	Welkenraedt - Eupen	33
50	Bruxelles - Aalst - Gent	74
50A	Bruxelles - Oostende	71
	Bruxelles - Denderleeuw - Gent	74
51	Brugge - Blankenberge	71
51A	Brugge - Zeebrugge	71
51B	Brugge - Knokke	71
52	Antwerpen - Boom	14
53	Leuven - Mechelen	14
	Mechelen - Gent	73
54	Mechelen - St-Niklaas	14
57	Dendermonde - Lokeren	73
58	Gent - Eekloo	72
59	Gent - Antwerpen	72
60	Bruxelles - Dendermonde	73
66	Brugge - Kortrijk	78
69	Kortrijk - Poperinge	77
73	(Gent) - Deinze - De Panne	78
75	Gent - Mouscron (-Tourcoing)	77
75A	Tournai - Mouscron	57
78	St-Ghislain - Tournai	57
82	Burst - Aalst	74
86	Gent - Ronse	75
	Leuze - Ronse	58
89	Denderleeuw - Kortrijk	75
90	Denderleeuw - Geraardsbergen	75
	Ath-Mons + Ath-Geraardsbergen	58
94	(Bruxelles) - Hal - Tournai (-Lille)	58
	Hal-Enghien	79
96	Bruxelles - Hal	79
	Bruxelles (direct) Hal - Quévy	56
97	Mons - Quiévrain	57
108	La Louvière - Binche	54
112	Marchienne - La Louvière	54
116	Manage - La Louvière	54
117	Braine-le-Comte - Luttre	54
118	La Louvière - Mons	54
122	Gent - Geraardsbergen	76
123	Enghien - Geraardsbergen	79
	Enghien - Braine-le-Comte	58
124	Bruxelles - Charleroi	55
125	Liège - Namur	36
130	Namur - Charleroi	51
130A	Charleroi - Jeumont	53
132	Charleroi - Mariembourg	52
134	Mariembourg - Couvin	52
139	Ottignies - Leuven	38
140	Ottignies - Charleroi (Ouest)	38
144	Jemeppe S/S - Gembloux	51
154	Namur - Givet	40
161	Bruxelles - Namur	37
161D	Ottignies - Louvain-la-Neuve	37
162	Namur - Luxembourg	39
163	Libramont - Bastogne	40
165	Libramont - Virton	40
166	Binant - Bertrix	40
167	Arlon - Athus	41

Il y a encore d'autres défauts, par exemple les lignes Namur - Bertrix et Virton - Bertrix en sens inverse sur le même tableau. Autant de remarques que nous transmettons au service C 63-11 de la SNCB, pour méditation... et amélioration.

Quant à l'indicateur de service destiné au personnel, on est revenu en arrière. Il y a deux ans, on avait eu la bonne idée de le fournir sous forme de feuillets à ranger dans un classeur à anneaux : ce système permettait de réaliser facilement des modifications par changement de feuillets imprimés. Cette heureuse trouvaille est actuellement abandonnée, sans même que l'achat des classeurs soit amorti. Et on viendra encore parler d'économies...

Quelques particularités du nouveau service sur le groupe de Liège

- *La locomotive électrique 2208, qui assurait depuis de longues années exclusivement le service des allèges (pousse des trains) entre Liège et Ans, est rentrée dans le rang. C'est la 2383 qui, depuis le 2 mai, est équipée de butoirs élargis et titularisée à ce nouveau service.
- *Plus aucune locomotive électrique série 22 ou 26 n'est prévue en passage à Liège.
- *Les trains de messageries 54780 Liège (D. 21.16) - Charleroi et 57480 Charleroi (- Liège (A. Guillemins 0.28) circulent en traction électrique via la ligne 125A Kinkempois - Seraing - Flémalle.
- *Les trains T 9950 (Anvers - Luxembourg) et 9955 (Luxembourg - Anvers) sont désormais assurés par une rame M2 électrique réversible avec locomotive électrique série 25 côté Anvers sur la section Anvers - Liège via Y Vilvoorde/YKeelbeek cabine X/Y Diegem. Il s'agit là d'une première pour ce matériel sur le groupe de Liège. Sur la section Liège - Luxembourg, ces voitures M2 circulent comme rame tractée ordinaire avec locomotive diesel série 55.
- *Le train 313 Ostende 6.35 - Liège 9.00 - Köln comporte en semaine et en queue derrière la rame de voitures I6 3 voitures B M4 qui sont décrochées à Liège Guillemins.
- *Suite à la décision de la SNCB de faire assurer tous les trains traversant la jonction Nord-Midi à Bruxelles par des voitures à portières automatiques, les voitures M2 ont complètement disparu du groupe de Liège. Comme ces voitures M2 étaient, à Liège, depuis de nombreuses années, le matériel le plus ancien mis en ligne, les voyageurs des trains de Jemelle ou de Gouvy par exemple, ont été assez dépités de voir des voitures K assurer leur train, d'autant plus que, les premiers jours de l'offre nouvelle voyageurs, de nombreux services ont été assurés par des voitures K1 avec banquettes en bois, qui étaient réserves inactives en attendant leur départ pour le Maroc. Elles avaient été dégarées en attendant l'arrivée des voitures restées en service jusqu'au dernier jour dans leurs anciennes résidences. A la fin de la première semaine, elles étaient pratiquement toutes remplacées par des voitures à banquettes rembourrées K2 rénovées ou K3. Quant aux nouveaux trains IR cadencés Liège - Luxembourg, ils sont assurés tantôt avec matériel CFL de service intérieur (voitures Wegmann bien connues sur la ligne), tantôt avec du matériel SNCB international ancien encore apte au chauffage vapeur. Les chefs-gardes des lignes de l'Ourthe et de l'Amblève, doivent regretter les portières automatiques d'antan...

Un nouveau service dans le cadre



De nouveaux services à la clientèle sur une ligne de chemin de fer entièrement modernisée.

WELKENRAEDT - EUPEN : on rouvre

Le trois juin 1984, date de la mise en application des nouveaux horaires, la section Welkenraedt - Eupen de la nouvelle ligne 33 (anciennement ligne 49) sera rouverte au trafic voyageurs non sans d'appréciables améliorations : Eupen reçoit une nouvelle gare tandis que la ligne vient d'être électrifiée. Après une éclipse de 25 années, ce centre régional et ses environs sont à nouveau reliés au réseau ferroviaire national.

Nonante km/h.

Au cours des années septante, divers éléments plaidèrent en faveur de la réouverture au trafic voyageurs du tronçon Welkenraedt - Eupen. Le projet prit forme avec les années et tint compte des réorganisations tant sur le plan voyageurs que marchandises.

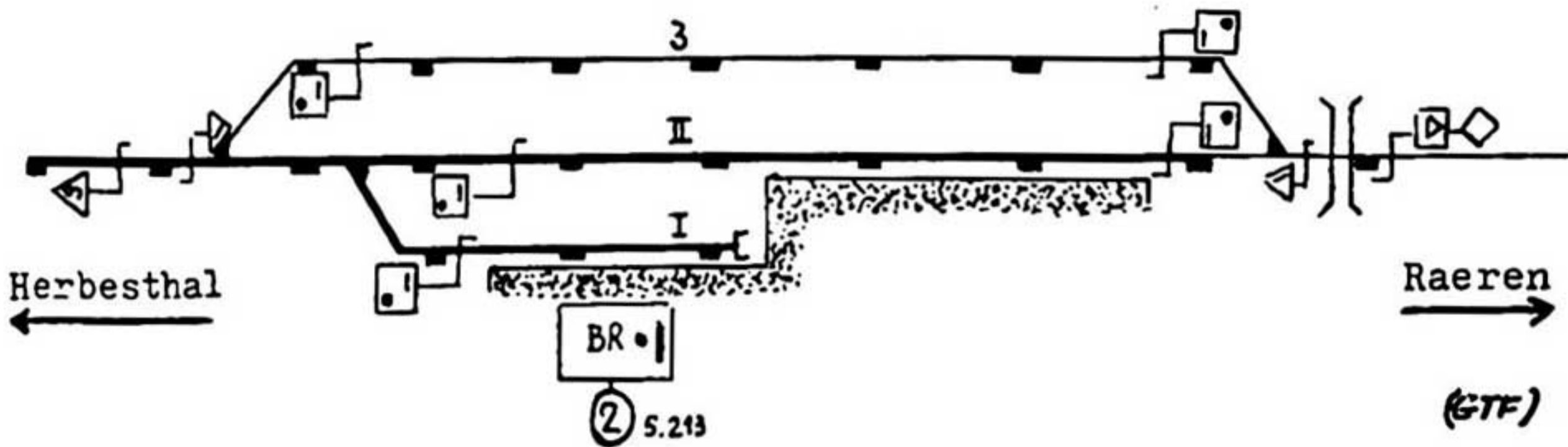
La S.N.C.B. décida d'électrifier le tronçon, d'adapter en conséquence la voie en ligne et de simplifier le plan des voies en gare d'Eupen. Herbesthal hérita des activités marchandises "par charges complètes". Parallèlement allait être érigé à Eupen un nouveau bâtiment de gare destiné au trafic voyageurs et aux envois de détail.

Au sortir de la gare de Welkenraedt, le tracé de la tête de ligne a été sensiblement remanié sur près de neuf cents mètres : séparation des trafics vers Eupen et Herbesthal, amélioration de l'inscription en courbe de la voie, ce qui permet de porter la vitesse à 90 km/h jusqu'à Eupen. En ligne même, cette modernisation a imposé quelques opérations de dressage de la voie ainsi que la correction de certains rayons de courbure.

A Eupen, les travaux furent plus importants. L'élargissement et le renouvellement du pont situé à l'entrée de la gare franchissant la route provinciale menant à Aix-La-Chapelle ont permis d'améliorer la circulation des véhicules routiers.

En gare même, la simplification du plan des voies a permis de déposer les anciennes voies de garage et de débord, afin de faire place à trois voies nouvelles : deux sont affectées à la circulation (l'une à quai et l'autre réservée aux manoeuvres et évitements), la troisième servant de cul-de-sac, mais étant également à quai.

Nouveau plan de voies d'Eupen (au 3 juin 1984)



Un rajeunissement.

La voie unique ainsi que les trois voies de la gare d'Eupen ont été équipées de caténaires, alimentées en antenne depuis la sous-station de traction électrique fonctionnant à Welkenraedt. Par ailleurs, deux câbles 1000 volts alimentent les installations de signalisation et les circuits de voies. Le bâtiment à voyageurs abrite la cabine de signalisation de type "tout-relais". Enfin, un nouveau câble téléphonique prolongé jusqu'à Raeren a été installé.

La signalisation tient compte des nouvelles conditions de circulation : signaux d'arrêts et avertisseurs à l'entrée de Welkenraedt et d'Eupen. Le tronçon est à voie unique vu sa longueur restreinte (5,5 km environ). Les passages à niveau transformés pour la circonstance sont munis de feux rouges clignotants et de semi-barrières, se rangeant ainsi dans la deuxième catégorie.

Le nouveau bâtiment des recettes, implanté un peu plus à l'ouest que le précédent, comporte trois étages. Au niveau inférieur, à hauteur de la rue, le hall d'entrée s'ouvre sur la cage d'escalier menant à la salle d'attente et aux guichets. Les locaux affectés à la réception et au stockage des colis se situent également à ce niveau. Ils se complètent d'une rampe d'accès vers les quais et d'une rampe de chargement pour camions.

Au niveau supérieur, à hauteur des quais, la salle d'attente est conçue sur deux plans. La lumière généreusement dispensée par de grandes baies vitrées accentue encore l'impression d'espace. La décoration fait largement appel aux tons rouges, vifs et modernes.

Enfin, la salle à relais est située à l'étage supérieur, dans la partie inoccupée par le volume de la salle d'attente.

Pour une gare à vocation touristique.

Toutes ces adaptations et innovations vont donc profiter à la nouvelle desserte voyageurs effective au trois juin 1984. Le nouveau tronçon de la ligne 33 accueillera des trains de deux catégories : des Intercity au nombre de quatre paires assurant la relation Eupen - Ostende et des trains omnibus Eupen - Spa - Géronstère, les correspondances avec des trains IC étant prévues à Verviers-Central.

Ainsi, en semaine, de 6h01' à 20h42', quinze trains de voyageurs arrivent et partent d'Eupen. A ces trente circulations journalières s'ajoutent divers mouvements de marchandises et de services : le visage ferroviaire de la région d'Eupen s'en trouve singulièrement rajeuni !

Celle-ci bénéficie en outre d'une localisation géographique qui en fait le point idéal de départ vers les localités touristiques des Cantons de l'Est et leurs innombrables possibilités de visite et de détente.

Il va sans dire que les touristes épris de grand air, de sport ou de détente ont aussi à leur disposition les services réguliers des bus de la S.N.C.V. au départ même de la gare d'Eupen, avec toutes les possibilités de correspondance vers les localités de la région.

La mise en service de la nouvelle gare d'Eupen, ses capacités d'accueil de plusieurs trains rapides Intercity et son service régulier d'omnibus vient donc renforcer l'attrait touristique des Cantons et l'Est.

Un peu d'histoire.

L'actuelle ligne 33 (anciennement ligne 49) date du siècle dernier. La région traversée étant à l'époque sous l'autorité prussienne, ce furent des compagnies allemandes qui mirent en service les différentes sections : Herbesthal - Eupen en 1864, Raeren - Eupen en 1887, Walheim (à l'heure actuelle allemande) - Raeren en 1885.

La ligne formait ainsi le maillon d'un ensemble de liaisons ferroviaires courant à travers les hauts-plateaux de l'Est de la Belgique actuelle. A l'origine, une voie simple assurait la liaison, mais la section Welkenraedt - Eupen fut dotée d'une seconde voie en 1917, déposée avant la seconde guerre mondiale.

Le trafic voyageurs fut assuré de Herbesthal à Raeren jusqu'au 29 mars 1959.

Service de presse de la S.N.C.B.
Rue de France 85
1070 BRUXELLES

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 154.

PAR ANDRÉ MARIE DUCARME.
extrait de Ferro-Flash-Namur

"Le Ministre des Communications et des PTT, Herman De Croo, a approuvé un important marché concernant l'électrification de la ligne 154 entre Namur et Dinant. Cette réalisation s'inscrit dans le cadre du programme d'électrification du réseau de la SNCB.

Cette entreprise est confiée à S.A. DUCHENE de Strée-Modave. Le montant des travaux de celle-ci s'élève à 205.651.655 frs hors tva. Outre la main d'oeuvre que procurera cette entreprise, cette région du Namurois bénéficiera bientôt des avantages de l'électrification du chemin de fer."

Prévu dans un plan global d'électrification du réseau, remis ensuite à plus tard, le projet d'électrification de la ligne Namur-Dinant avait connu des fortunes diverses. Cette fois ça y est ces travaux s'inscrivent dans le cadre de la restructuration du service voyageurs (plan I.C.). Les premiers travaux devraient débuter en août de cette année, et la mise en service est prévue en mai 1987. (nouveaux horaires)

Le paysage de la Haute-Meuse en sera modifié : il est grand temps de sortir les appareils photos...

Toutefois, à part la ligne aérienne, bien visible, les changements devraient être relativement peu importants. En effet, la ligne vient d'être équipée du block automatique, et les gares d'Yvoir et Lustin ont été récemment reconstruites.

Voyons donc ce qui est prévu :

VITESSE DE REFERENCE DE LA LIGNE. On avait espéré la porter à 100 km/h, mais cela supposait l'augmentation des distances d'avertissement entre Yvoir et Dinant, travaux pour lesquels il semblerait qu'on manque de moyens financiers (ndlr:il me semble déjà avoir lu et entendu cette réflexion et ce n'est pas fini...).

La vitesse de référence serait donc maintenue à 90 km/h. L'entrevoie des V.P. sera portée à 2,10m (mais maintenue à 2m sur les tabliers métalliques des passages inférieurs jusqu'au renouvellement de ceux-ci).

Il peut sembler dommage de "faire les choses à moitié" en l'occurrence. C'est l'éternel problème du manque de moyens financiers (!) accordés à la SNCB pour ses infrastructures. Quand on voit fleurir dans la région les projets routiers aussi coûteux qu'inutiles des Travaux Publics (tunnel de la N4 route de Gelbressée, sans parler de l'horrible "mezzanine" en bord de Meuse entre Profondeville et le pont de Lustin), il y a de quoi désespérer.

AMENAGEMENT DES TUNNELS. Il avait d'abord été prévu de mettre à voie unique les tunnels de Lustin et de Godinne, mais il apparaît que leur mise au gabarit électrique pour deux voies présente peu de difficultés et peut se faire à peu de frais (respectivement 15 et 9 millions).

Ces travaux vont entraîner des services permanents (24h/24h) à voie unique entre Yvoir et Jambes, et des coupures de la ligne durant certains week ends.

PONT DE DAVE. Le pittoresque pont de Dave (passage supérieur BK 69,463), près du château, va disparaître, ce qui est bien dommage, mais inévitable. L'étude du nouvel ouvrage est terminée, et la Commission Royale des Monuments et Sites a marqué son accord sur le projet.

L'adjudication devrait intervenir au début de septembre. Le coût est estimé à une vingtaine de millions.

Quelques expropriations seront nécessaires pour la route d'accès. A noter que le nouvel ouvrage d'art permettra la suppression du PN 103.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE. Une sous-station de traction sera construite à Yvoir, et deux postes de sectionnement à Tailfer et Dinant.

On avait songé à installer la sous-station à Dinant, en fonction d'éventuelles électrifications au-delà, mais elle sera finalement située à Yvoir. (ndlr: un signe pour l'avenir ?)

NOUVELLE CABINE A JAMBES-NORD. La cabine "tout relais" installée provisoirement dans un wagon sera transférée dans un nouveau bâtiment voyageurs (étude terminée et approuvée par tous les services).

L'adjudication des travaux du bâtiment pourrait intervenir en juin de cette année. Le délai total de construction est de 250 jours ouvrables (+ 1 an).

Aucun aménagement de voie n'est nécessaire. Un couloir sous voies devrait être réalisé en même temps que la suppression du passage à niveau, qui n'est actuellement pas programmée.

La pose d'une troisième voie entre Namur et Jambes n'est pas prévue dans le cadre de l'électrification.

AMENAGEMENTS DE LA GARE DE DINANT. Seraient en principe à réaliser :

- Le remplacement de la T.O.3 (traversée ordinaire ou, pour le profane, "croisement") côté Namur par une liaison (= 2 aiguillages) en voie principales et un appareil donnant accès à une voie en cul de sac à quai, à installer en place des voies 7 et 8. (qui seront démontées).
- prolongement du quai 1 du côté Namur.
- construction d'un couloir sous voies, ce qui nécessitera l'élargissement du quai 2 (voie III à démonter)
- aménagement du parking et de la gare des autobus.

L'implantation des nouveaux appareils de voie devrait être réalisée pour mai 1984.

CATENAIRES. L'équipement du tronçon Yvoir-Dinant devrait commencer en 1984 avant les travaux aux tunnels.

On réaliserait l'équipement du tronçon Namur-Yvoir en profitant des coupures nécessaires pour les travaux aux tunnels. Le chantier caténaires sera installé à Ronet.

DIVERS. - La télécommande des installations caténaires de la L.154 nécessitera le renouvellement de P.C. de télécommande de Namur.

- Les quelque 5 millions nécessaires pour les installations de chauffage des aiguilles pourraient être instruits au budget de 1986, en fonction des possibilités.

- Le block automatique est en service entre Namur et Dinant. Mais les circuits de voie "monorails" doivent être remplacés par l'électrification.

- L'électrification de 2 voies accessoires au faisceau "Meuse" en gare de Namur nécessiterait le relèvement de la passerelle d'Herbatte. Ce problème doit encore être examiné.

PLANNING GENERAL DES TRAVAUX EN LIGNE.

D'août à novembre 1984 : tronçon YVOIR-DINANT : fouilles et bétons.
 D'octobre 84 à avril 86: tunnel de Lustin : mise au gabarit électrique.
 P.S.BK 69,463(Dave): construction du nouvel ouvrage d'art.
 De mars à septembre 85 : tronçon Namur-Lustin : fouilles et bétons.
 D'avril à septembre 85 : tronçon Yvoir-Dinant : poteaux poteaux et fils.
 De septembre 85 à juin 86 : tunnel de Godinne : mise au gabarit électrique.
 De janvier à avril 86 : tronçon Lustin-Yvoir : fouilles et bétons.
 De septembre 85 à février 87 : tronçon Lustin Yvoir : poteaux et fils.

Il n'y aura pas non plus de travaux de signalisation : c'est la troisième fois au cours des trois dernières décennies que les signaux et leurs commandes sont modifiées.

En effet, la ligne Namur-Dinant avait été construite par la Compagnie Namur-Liège en 1862, et prolongée jusque Givet en 1863. Cette Compagnie devenait le Nord Belge quelques années plus tard en même temps que les lignes Namur-Liège, Charleroi-Erquelines et Mons-Quévy.

C'est ainsi que sur toutes ces lignes, après 1945 et leur reprise par la SNCB le 10 mai 40, il fallut remplacer la signalisation Nord-Belge avec ses cabines Saxby NB, ses sémaphores avec grandes et petites ailes, ses signaux à carrés rouge et blanc et autres, ses désengageurs et ses cloches d'annonces-si pittoresques,-implantées sur les quais-une par sens de circulation-et qui annonçait au chef de service et au garde-salle le départ des trains de la gare d'aval.

Autour des années cinquante, la signalisation SNCB à trois positions, ses cabines Siemens et le block par appareils enclanchés prirent le relais de la signalisation Nord-Belge.

Mais en 1977 et en prévision de l'électrification, des cabines tous relais avec BAL et signalisation de contre-sens furent mises en service à Dinant Jambes, Lustin et Yvoir arrêts intermédiaires susceptibles d'effectuer les opérations de croisements en cas de travaux ou en cas d'incident de circulations sous le régime de la voie unique.

G.F.

Liège - Palais : 1 milliard pour quatre trains par heure

La gare de Liège-Palais est (était?) destinée à tenir un rôle important dans l'organisation des transports publics à Liège. Faut-il déjà dire « était »? En tout cas, c'est ce que craignent certains élus et techniciens des communications au vu de l'utilisation actuelle de cette gare. En raison de sa position (même s'ils ne le disaient pas ouvertement), les responsables de la SNCB espéraient que « Liège-Palais » deviendrait une gare de transit aussi importante que celle des Guillemins. Et la SNCB comptait beaucoup sur la proximité de la gare routière qui devait être réalisée place Saint-Lambert en sous-sol et ce en liaison directe.

En effet, un tunnel souterrain devait permettre de relier directement les deux stations. Or, chacun sait où en est le projet d'aménagement de la place Saint-Lambert. Mais le coup, peut-être fatal, aura été porté par la SNCB elle-même et le ministre des Communications, M. De Croo, qui en réorganisant le réseau ferroviaire aura pénalisé également la gare de Liège-Palais (ouverte de 7 h à 23 h). Elle n'accueille plus que quatre trains par heure et encore entre l'heure 31 et l'heure ronde.

Vers Mouscron, Verviers et Charleroi

Depuis le 3 juin 1984, la gare de Liège-Palais est desservie par quatre trains par heure à savoir pour le sens Liège-Palais-Liège-Guillemins, par exemple : à l'heure 31 : l'omnibus pour Liège-Guillemins, à 41 l'IC J pour Mouscron, à 54 l'IR m pour Charleroi-Sud et à l'heure ronde, l'omnibus pour Verviers-Central.

L'absence de trains entre l'heure ronde et l'heure 31 provient du fait que le service a été établi en fonction des correspondances à établir à Liège-Guillemins.

Or, la SNCB espérait beaucoup puisqu'un passage souterrain existe entre la gare de

Liège-Palais et celle routière du Cadran et au-delà toujours en sous-sol vers la rue Haute-Sauvenière. La possibilité est ainsi offerte aux habitants qui viennent en bus des hauteurs principalement de Sainte-Walburge et de Rocourt de rejoindre ainsi directement la gare du Palais et par liaison ferroviaire celle des Guillemins. En outre, on peut même monter à la gare de Liège-Palais dans le train qui se rend soit à Charleroi soit à Mouscron ou à Verviers-Central. Seulement, il est difficile de modifier les habitudes et les voyageurs manifestement préfèrent continuer jusqu'à la place Saint-Lambert, embarquer sur un bus de la STIL (lignes n° 1 et n° 4) pour se rendre à Liège-Guillemins.

L'électrification : 1 milliard 650 millions

En désorganisant complètement les dessertes possibles offertes par la position d'une gare comme Liège-Palais (même s'il est vrai que les chiffres de transfert des voyageurs montant et descendant des trains à cet endroit ont déterminé la fréquence et le type de lignes), la SNCB a perdu également un élément important de promotion de cette gare : celui de position centrale sur un axe ferroviaire que l'on aurait pu considérer comme une ligne de métro entre les Guillemins et Herstal. Ceci naturellement renforce la volonté des autorités communales liégeoises et des administrateurs de la STIL qui veulent réaliser le projet de métro léger entre Herstal et le Val-Benoît et naturellement limite les ambitions de la SNCB(1).

Lors d'une réponse à une question parlementaire de M. Daras (député Ecolo), le ministre des Communications M. De Croo renforce cette impression de sous-utilisation d'une

gare moderne qui aura coûté très cher à la collectivité.

Le coût total des travaux de modernisation et d'électrification du tronçon de ligne Liège-Guillemins-Liège-Palais, y compris la construction de la nouvelle gare de Liège-Palais, est égal à un milliard six cent cinquante millions de F tandis que le coût des travaux d'aménagement de la nouvelle gare de Liège-Palais comprenant les travaux de bâtiment, d'ouvrage d'art et de voie, est égal à huit cent nonante millions de F.

Et ce sans compter la signalisation non encore réalisée et prévue pour 1985 évaluée à 1.300.000 F pour le transfert de trains d'une voie à l'autre sans aiguillages supplémentaires.

Il ne reste plus qu'à espérer que la réalisation future même d'une « gare de bus à infrastructure légère » place Saint-Lambert et d'une ligne de métro (Transport Automatisé Urbain) apporte un peu plus d'activité à la station de Liège-Palais.

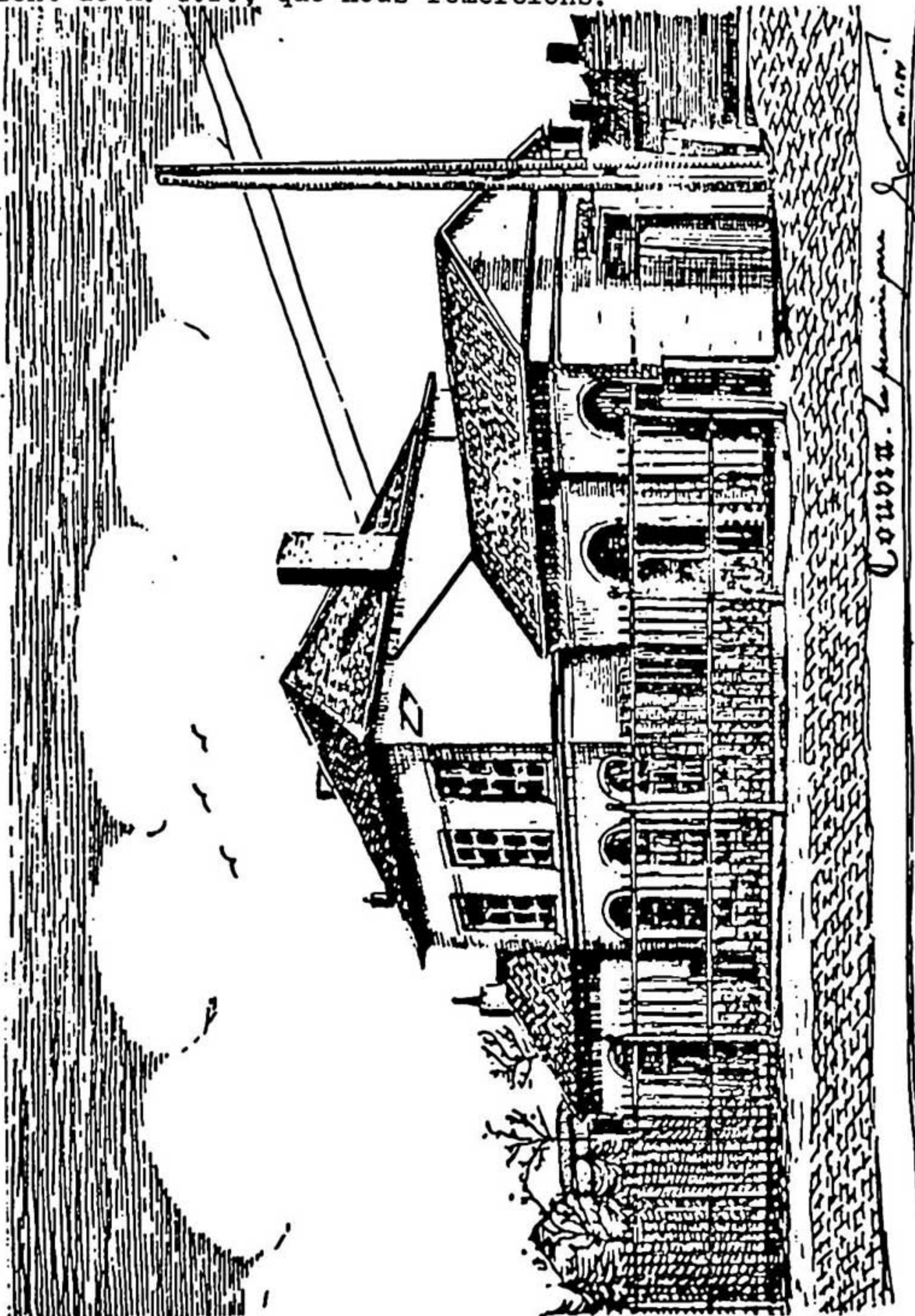
J.M.

(1) Aux heures de pointe, les bus de la STIL sur l'axe Féronstrée-Guillemins, malgré la meilleure fréquence, les voies réservées, ne peuvent servir tous les voyageurs en attente.

extrait de
"La Wallonie",
06/84

La Dernière Heure du 9/7/84 publie les premiers chiffres de fréquentation de la gare de Couvin, où le trafic voyageurs a repris le 3 juin 1984 (voir Trans-Fer spécial n°2). Le 3 juin, 80 billets ont été délivrés à Couvin, mais c'était un dimanche. Le lendemain, lundi 4 juin, on y totalisait déjà plus de 200 voyageurs. Au cours du premier mois d'ouverture, la ligne Couvin - Mariembourg a rencontré les faveurs d'un grand nombre de voyageurs. Du 3 juin au 3 juillet au départ de Couvin, 1.515 usagers ont pris des billets pour Charleroi certes, mais aussi Bruxelles, Namur et d'autres destinations à l'intérieur du pays jusqu'à Ostende. En outre, 74 abonnements ont été délivrés au départ de Couvin. Voilà des chiffres intéressants, qui montrent tout le parti que l'on peut encore aujourd'hui tirer d'un chemin de fer performant.

Ci-dessous un croquis du premier bâtiment de Couvin, dû au talent de M. G.F., que nous remercions.



La ligne 44 Pepinster - Géronstère

VOYAGEURS

L'instauration du plan IC-IR le 3 juin dernier a bouleversé la desserte de cette ligne électrique à voie unique : aujourd'hui, elle est desservie par des trains locaux Géronstère - Spa - Verviers - Eupen, selon un horaire cadencé (1 train par heure). Cette solution ne semble pas convenir à une partie de la clientèle de la ligne. Lors d'une dernière séance du Conseil Communal de Spa, un conseiller regretta tout particulièrement le décalage du train des écoliers (qui partait de Spa à 7h26, et qui est reporté à 7h43, dans "la cadence", aucun train P n'étant organisé sur la ligne), qui empêche désormais les étudiants d'arriver à temps pour le début des cours. Suite à une pétition des usagers de ce train dit "des écoliers", la SNCB a estimé que, malgré les 283 (sic) voyageurs descendant du train à Verviers-Central et Palais, il n'y avait pas lieu de mettre un train supplémentaire (P) en circulation, et qu'elle n'envisageait pas la possibilité d'avancer le départ du train de 7h43. La SNCB a entre autres annoncé qu'elle ferait appel aux services d'un loueur qui a prévu deux autobus entre Spa et Verviers pour permettre aux écoliers d'atteindre Verviers Central vers 8h. Le Conseiller Communal termina son intervention en déclarant que la SNCB abandonnait une recette très importante (celle payée par les écoliers) pour la transférer sur un service de bus. L'année prochaine, ajouta-t-il, on nous annoncera que la ligne de Spa n'est pas rentable et que la circulation de tel ou tel train ne se justifie plus... Il mit en garde le conseil sur les risques qui pèsent sur la ligne de Spa et sur un isolement prochain encore plus accentué de la ligne.

(selon La Meuse - 18.06.84)

NDLR : ces faits sont à rapprocher de ceux qui ont été décrits dans Trans-Fer n° 31 pp. 3 - 4.

MARCHANDISES

On sait qu'actuellement, la société Spa Monopole étudie le problème de l'évacuation de sa production vers le réseau autoroutier. Plusieurs solutions sont envisagées : la construction d'une nouvelle route industrielle, qui soulève maintes protestations dans une région très touristique et très jolie, ou l'évacuation par la ligne de chemin de fer Spa - Pepinster, dont le trafic marchandises est aujourd'hui minime.

La décision dépend du Ministre Régional Melchior Wathelet. Celui-ci vient de faire savoir que sa décision dépendra notamment des résultats d'une étude que mènent conjointement la SNCB et la société Spa-Monopole sur une solution ferroviaire.

Le groupe de travail de la SNCB étudie les possibilités suivantes :

- a) évacuation de toute la production de Spa-Monopole par rail de Spa jusqu'à Verviers, avec établissement dans cette ville, ainsi qu'à Spa, de plates-formes pour l'interface rail-route.
- b) évacuation de toute la production en wagons conventionnels jusqu'à un stockage intermédiaire, proche d'un noeud autoroutier.

Suite page 47

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 27 avril 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Le Conseil a pris note des mesures qui ont été prises en vue de l'information des voyageurs au sujet du nouveau service des trains qui entrera en vigueur le dimanche 3 juin prochain, notamment : la publication du nouvel indicateur des trains, mis en vente dès maintenant; la mise à disposition de la clientèle de dépliants dans chaque gare et point d'arrêt indiquant les heures de départ locales des trains et servant d'aide-mémoire pour les nouveaux horaires ainsi que des dépliants comportant les départs de tous les trains de Bruxelles en fin d'après-midi; la communication de ces dépliants sur simple demande adressée à la gare ou à une des agences commerciales de la S.N.C.B.; l'ouverture de stands d'information IC/IR dans 50 grandes gares à partir du 19 mai prochain.

Il a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour l'exécution de divers travaux, notamment : la construction d'un abri à vélos et motos à la gare de La Hulpe ainsi que l'établissement de quais hauts en vue d'y améliorer la sécurité des voyageurs; la construction pour l'alimentation en énergie de la ligne Mons - Ath, d'une sous-station de traction à Jurbise; l'équipement électrique de la nouvelle sous-station de traction de Hal sur la ligne vers Tournai; la construction d'un passage inférieur sur la ligne Anvers - Essen; l'établissement de murs de soutènement et l'exécution de divers travaux de voirie au "Schijnpoortweg" à Anvers; des travaux de terrassement en vue de l'établissement d'une nouvelle voie de circulation entre la gare de formation d'Anvers Nord et la darse Delwaide du port; le renouvellement des fosses de travail et de revêtements de sol à l'atelier des voitures d'Ostende.



COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 3 juillet 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il s'est associé aux félicitations et aux remerciements adressés au personnel pour le dévouement dont il a fait preuve pour que la mise en vigueur, le 3 juin dernier, du plan de réorganisation du transport des voyageurs se fasse dans les meilleures conditions.

Il a chargé la Direction de rechercher dans les plus brefs délais la rentabilisation du service des envois de détail, par des mesures ponctuelles immédiates, et d'étudier, conjointement avec le Département, les mesures propres à réaliser l'équilibre financier de ce secteur.

Il a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle, pour l'exécution de divers travaux, notamment : le renforcement, en vue de l'amélioration du chauffage des aiguillages dans la gare de Namur, de la puissance d'alimentation en énergie de la sous-station de traction; l'établissement de deux nouvelles têtes du tunnel du Geer à Wonck sur la ligne Glons - Montzen; la construction de deux passages supérieurs et l'établissement de chemins latéraux en vue de la suppression des passages à niveau n^{os} 46 et 49 sur la ligne Denderleeuw - Courtrai, à Zottegem; l'établissement d'un tunnel routier pour la "Vliegtuiglaan" sous les voies en vue de la suppression du passage à niveau n^o 1 de la ligne vers Zelzate à Gand; l'érection d'une installation d'éclairage dans les nouveaux faisceaux de voies à la darse Delwaide du port d'Anvers; la construction d'un poste de sectionnement à Grammont et à Audenarde, en liaison avec l'électrification des lignes Denderleeuw - Grammont - Enghien et Denderleeuw - Courtrai; l'équipement des postes de sectionnement de Zandberg et d'Audenarde ainsi que de la sous-station de traction de Zottegem, sur la ligne Zottegem - Courtrai; des travaux de signalisation et de pose de câbles sur la ligne Denderleeuw - Courtrai.

Il a approuvé, sous la même réserve, la construction de 30 locomotives électriques monocourant, d'une puissance de 3 000 kW, procurant quelque 1 715 000 heures de travail aux usines de construction de matériel ferroviaire.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 17 juillet 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, l'exécution de plusieurs entreprises, notamment : l'établissement d'une aire de parcage pour autos à proximité du bâtiment des voyageurs de la gare d'Arlon; dans le cadre de l'électrification de la ligne Hal - Blandain, le remplacement de deux passages supérieurs à Enghien, l'établissement d'une voie latérale en vue de la suppression du passage à niveau n° 17, à Tubize (Saintes) et la rectification du tracé des voies à Rebecq (Bierghes) et à Enghien; la construction d'un poste de signalisation "tout relais" sur la ligne Ottignies - Charleroi, à Ransart; en vue de la remise en état du tunnel de Wonck sur la ligne Montzen - Aix-la-Chapelle, le nivellement des voies, l'enlèvement des cintres de support et les travaux d'adaptation des caténaires; la reconstruction du magasin de pièces de rechange et l'aménagement des installations à l'usage du personnel à Cuesmes; l'établissement d'un chemin de roulement pour portiques de transbordement et l'exécution de travaux divers au dépôt central de la voie à Schaerbeek; l'installation d'escaliers mécaniques au point d'arrêt d'Anvers Sud; la première phase des travaux de renouvellement du passage inférieur situé à la "Belgiëlei", à Anvers; le renouvellement de la toiture du hall de fabrication et de montage de l'atelier central de Gentbrugge; des travaux de réfection à l'atelier de traction diesel de Merelbeke; le remplacement des tabliers métalliques par des tabliers en béton précontraint du pont situé au croisement des lignes Bruges - Courtrai et Bruxelles - Ostende, à Oostkamp; le renouvellement des câbles téléphoniques entre Bruges et Lichtervelde; l'aménagement des lignes caténaires en relation avec la construction du passage supérieur de la route nationale 867 à Termonde; la révision de l'autorail de mesure de l'état géométrique des voies.



Bibliographie - la SNCB publie...

● Effectif du matériel à voyageurs de l'Etat Belge et des réseaux concédés de 1835 à 1926

Un ouvrage de 130 pages, retraçant l'évolution de l'effectif du matériel à voyageurs, ventilé par types depuis la naissance du chemin de fer en Belgique jusqu'à la constitution de la SNCB ; nombreux dessins originaux donnant un aperçu des progrès techniques réalisés pendant cette période.

Prix : 250FB + 25FB (envoi) = 275FB, à verser au compte 000-0249600-19 de la SNCB - Direction des Achats, bureau 81-61, rue de France, 89 à 1070 Bruxelles, en indiquant clairement le motif du paiement et en se réclamant du GTF asbl.

● Le matériel à marchandises de l'Etat Belge

L'A.C. Gentbrugge envisage de dresser un inventaire complet du matériel à marchandises qui a été en service au Chemin de Fer de l'Etat Belge de 1835 à 1927.

L'ouvrage se présente actuellement en deux tomes.

Le tome I traite de l'effectif des Chemins de Fer de l'Etat Belge et des Réseaux concédés de 1835 à 1927.

Des reproductions des dessins des premiers wagons à marchandises en constituent l'introduction.

Vient ensuite une succession de tableaux donnant l'évolution annuelle de 1835 à 1927 de l'effectif des wagons, ainsi que les faits les plus saillants, tels le nombre de wagons construits ou démolis etc....

Le tableau des adjudications du matériel à marchandises de 1860 à 1927 termine ce premier volume.

Dans le tome II, une fiche descriptive par type de wagon représente les trois vues du véhicule dans une fenêtre du format A5 et offre quelques données techniques telles : l'année de construction, les n°s des séries et les dimensions essentielles.

Des dessins originaux des wagons les plus typiques sont reproduits en format A4. Un répertoire reprenant la numérotation chronologique de chaque série de wagons, ainsi que des informations concernant la suspension, le frein et l'attelage, avec référence à la liste de fiches descriptives termine chaque série de wagons tombereaux, fermés, plats, réservoirs, etc.. Les séries de wagons ex-allemands et anglais sont également reprises dans ce volume.

Ces deux tomes constituent une véritable encyclopédie du matériel à marchandises.

L'évolution de notre parc de 1835 à 1927 est représentée sous une forme dynamique et est le fruit d'une recherche inlassable et d'un véritable travail de bénédictin.

On envisage de réaliser un tiré à part de ces ouvrages à l'usage de ceux qui s'intéressent à cette matière.

Le prix définitif sera fonction du tirage et est estimé à environ 1,5 F par page.

Le tome I de 190 pages, serait vendu aux prix de + ou - 300 F.

Le tome II de 550 pages, est estimé à + ou - 800 F.

Quiconque est intéressé par ces tirés à part est prié de communiquer ses nom et adresse au bureau 23.01 (Hg) Section 63-SNCB, Dir. M., rue de France 85 à 1070 Bruxelles avant le 1.09.1984, de la part du GTF asbl. Les intéressés recevront les indications nécessaires lors de la parution des ouvrages.

SOCIETE NATIONALE

DES

CHEMINS DE FER VICINAUX

RAPPORT

présenté par
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

ANNEE 1983

99^e EXERCICE SOCIAL

ETAT DES CONCESSIONS ET AUTORISATIONS

Lignes ferrées

Au cours de l'exercice 1983, aucune concession nouvelle pour l'établissement de lignes ferrées n'a été octroyée et aucun retrait de concession n'a été décrété.

Services d'autobus

Les services publics d'autobus pour lesquels une autorisation a été accordée à la Société Nationale avaient, au 31 décembre 1983, un développement total de 27.863 km, dont 26.644 km en services journaliers et 1.219 km en services saisonniers.

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

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

STRUCTURE DU RESEAU - LIGNES EXPLOITEES

Lignes ferrées

A) Au 31 décembre 1983, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 185 km 572.

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

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

Flandre occidentale: 67 km 823

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

Hainaut: 117 km 749

Maurage, Place - Bracquegnies - La Louvière - Anderlues, Jonction (ligne n° 30);
Charleroi, Eden - Jumet - Roux - Souvret - Trazegnies, Ecoles (ligne n° 41);
Charleroi, Sud (métro) - Gosselies - Souvret - Fontaine-l'Evêque, rue de Leernes (lignes n° 57, 62 et 63);
Charleroi, Eden - Marchienne - Trazegnies - La Louvière - Maurage, Place (ligne n° 80);
Charleroi, Eden - Marchienne - Fontaine-l'Evêque, Anderlues, Jonction (ligne n° 89);
Charleroi, Eden - Anderlues - Binche - La Louvière, Gazomètre (ligne n° 90);
Charleroi, Eden - Anderlues - Thuin, Ville Basse (ligne n° 91).

B) Durant l'année 1983, la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne entre Hansur-Lesse, Village et l'entrée des Grottes. Cette ligne est exclusivement ouverte au transport de voyageurs pendant la saison touristique et sa longueur est de 5 km 400.

C) Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a diminué de 5 km 636, résultant :

- 1) de la suppression des lignes 65 et 66 : Charleroi, Sud - Jumet - Dampremy - Charleroi, Sud (8 km 446);
- 2) de la mise en exploitation des tronçons de métro à Charleroi
 - Beaux-Arts - Place Albert 1er (ligne 41 : 1 km 650)
 - Place Albert 1er - Pont de la Tréfilerie (ligne 90 : 1 km 160).

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

En milliers

Années	Services électriques		Services par automotrices		Services par autobus				Tous services réunis
	Nombre	%	Nombre	%	Régie		Tiers		
					Nombre	%	Nombre	%	
1979	14.364	4,6	277	0,1	202.464	65,3	93.128	30,0	310.233
1980	14.125	4,6	262	0,1	199.966	65,3	91.661	30,0	306.014
1981	14.707	4,8	279	0,1	196.729	64,5	93.296	30,6	305.011
1982	13.390	4,6	300	0,1	188.137	65,0	87.828	30,3	289.655
1983	12.573	4,6	290	0,1	178.848	64,8	84.230	30,5	275.941

Kilomètres parcourus

En milliers de km

Années	Services électriques	Automotrices et autotracteurs	Services d'autobus			Tous services réunis
			régie	tiers	total	
1979	4.859	29	110.400	67.426	177.826	182.714
1980	4.483	30	110.830	66.450	177.280	181.793
1981	4.428	35	109.156	64.893	174.049	178.512
1982	4.420	37	104.980	63.297	168.277	172.734
1983	4.579	33	105.029	63.883	168.912	173.524

Nombre de places offertes-kilomètre

En millions d'unités

Années	Services électriques	Services par automotrices	Services d'autobus	Tous services réunis
1979	754	3	15.175	15.932
1980	704	3	15.158	15.865
1981	704	4	15.040	15.748
1982	675	4	14.514	15.193
1983	712	4	14.739	15.455

Par rapport à l'exercice précédent, le nombre de voyageurs transportés a baissé de 4,73 %.

Le nombre de voyageurs ordinaires a diminué de 7,45 % et les abonnements ordinaires et scolaires sont en recul de respectivement 5,12 % et 1,99 %, tandis que le nombre d'abonnements sociaux a progressé de 0,45 %.

La régression continue du nombre de kilomètres parcourus constatée au cours des dernières années, ne s'est pas poursuivie. Dans le tableau relatif au nombre de places offertes-kilomètre, les renseignements relatifs à l'exercice 1982 ont été adaptés à la réalité.

Réseau ferré

Le programme de modernisation du réseau ferré s'est poursuivi. Les sections suivantes ont été renouvelées, avec renforcement du profil des rails :

Ostende : écluses Demey, pont De Smet De Nayer et abords	0 km 600
traversées de Lombardsijde, Oostduinkerke et Koksijde (voies sises en chaussée)	1 km 900
Jolimont (Bifurcation) à Haine-Saint-Pierre (Houssu) : achèvement	1 km 650
double triangle curviligne à Courcelles (Trieux)	1 km 300
raccordement au site métro léger à Dampremy	0 km 200
divers tronçons des lignes Trazegnies - Chapelle-lez-Herlaimont - Marie-mont et Roux Plomcol - Souvret	0 km 900

Des installations nouvelles ont été réalisées à :

Zeebrugge - Nouvelles écluses - double voie de déviation lorsque l'écluse principale est ouverte	1 km 500
Jumet (dépôt) : nouveau peigne et raccordement du tour en fosse	0 km 300

Dans le cadre du métro léger de Charleroi, les travaux de construction se sont poursuivis à la Station Beaux-Arts et sur la section Beaux-Arts - Waterloo	0 km 650
---	----------

Enfin les sections suivantes ont été démontées :

voies du tracé provisoire emprunté lors de la construction des nouvelles écluses de Zeebrugge	1 km 950
Bruxelles (pont Tour et Taxis à place E. Bockstael)	0 km 500

Équipement électrique*Installations d'éclairage et de force motrice*

Les installations d'éclairage et de force motrice qui étaient en cours d'exécution à Knokke, Sint-Lievens-Houtem, Tirlemont, Mehaigne et Ostende (Kaaistation) sont terminées.

De telles installations ont été réalisées au nouveau dépôt de Jumet (local tour en fosse) et sont en cours d'exécution aux nouveaux bureaux de la Direction régionale du Brabant, ainsi qu'au futur local « dactylographie » de l'Administration centrale.

Sous-stations de traction et postes de transformation

L'installation de nouvelles sous-stations déplaçables à Anderlues (P.N.2.), Dampremy (Pont du Canal) et Bracquegnies (Sainte-Anne) est terminée.

Ont également été réalisés :

- le montage des armoires d'alimentation et de commande aux nouvelles écluses de Zeebrugge ;
- la connexion aux équipements aériens des câbles souterrains d'alimentation dans les traversées d'Ostende et de Blankenberge ;
- le renouvellement des câbles d'alimentation de l'équipement aérien depuis la sous-station de Koksijde ;
- l'installation de nouveaux dispositifs de protection dans certaines sous-stations du groupe du Hainaut.

Equipements aériens

Les travaux de modernisation et de renforcement de l'équipement aérien sont terminés sur la section Oostduinkerke - La Panne (6 km 400), ainsi qu'aux écluses Demey et leurs abords, à Ostende (0 km 600).

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

Dans le groupe du Hainaut et sur le site du métro léger de Charleroi, les travaux de pose nouvelle, de renouvellement ou d'appropriation de l'équipement aérien ont été réalisés sur les sections où les travaux repris à la rubrique « Réseau ferré » ont été exécutés.

Sur le site métro, huit aiguillages électriques avec armoire de commande, ainsi qu'une signalisation de couverture ont été installés.

De nouveaux portiques pour raccordement de l'équipement aérien aux nouvelles sous-stations déplaçables de Marchienne-au-Pont, Fontaine Pétria, Anderlues, Dampremy et Bracquegnies ont été montés.

De nouvelles signalisations routières lumineuses pour passage à niveau ont été placées à Lombardsijde (Duinendorp), Dampremy (Pont de la Tréfilerie), Dampremy (Place Albert) et Anderlues (Point du Jour).

L'équipement d'auscultation des lignes aériennes est opérationnel.

Acquisitions**Transport par rail**

29 voitures motrices articulées « BN - ACEC », destinées au réseau du Littoral, ont été mises en service.

Transformations**Transport par route**

9 autobus, déjà désaffectés, ont été remis en service, dont 8 comme camions-ateliers et 1 comme INFO-bus.

Transport par rail

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

Quatre voitures rénovées ont été remises en service dans le courant de l'année.

Désaffectations**Transport par rail**

34 motrices électriques « voyageurs »
22 voitures remorques
7 wagons.

Effectif au 31.12.1983**Transport par route**

2.472 autobus
2 trains routiers
247 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures ...)

Transport par rail

5 locomotives
9 autorails et tracteurs
105 motrices articulées
116 motrices électriques « voyageurs », dont 13 rénovées
9 voitures motrices électriques « de service »
1 draisine de contrôle
1 dameuse de cases
66 voitures remorques
62 wagons divers.

PREVISIONS POUR L'ANNEE 1984

Réseau ferré

La modernisation des sections suivantes, avec renforcement du profil des rails sera réalisée :

traversée de Middelkerke	1 km 600
Jolimont (Bifurcation) à Haine-Saint-Pierre (Houssu): achèvement	0 km 200

Des installations nouvelles sont prévues à :

La Louvière (Sud): extension de ligne pour permettre la desserte de la nouvelle gare de la S.N.C.B.	1 km 025
Jumet (nouveau dépôt): prolongation du peigne de voies	0 km 300

Il est de même prévu que les marchés suivants seront engagés et recevront un début d'exécution :

traversée de La Panne	1 km 600
Nieuport (Elisalaan): nouvelle pose résultant d'une modification de tracé .	1 km 900
Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire)	5 km 800
Gosselies (Monument) à Courcelles (Trieux)	3 km 350
Nouvelles boucles de retournement à Blankenberge, Wenduine et Oostduinkerke	0 km 600

C'est également le cas pour les antennes vers Gilly et Châtelet du métro léger de Charleroi, la section Beaux-Arts - Waterloo devrait être quant à elle totalement terminée.

La pose en tunnel sur le circuit d'essai de Jumet du Transport Automatisé Urbain (T.A.U.) sera réalisée	0 km 300
---	----------

Enfin, le démontage des lignes désaffectées du groupe du Brabant et de Charleroi sera poursuivi.

Equipement électrique*Installations d'éclairage et de force motrice*

Outre les installations ayant reçu un début d'exécution en 1983 et qui seront achevées en 1984, d'autres sont prévues à Jumet (nouveau dépôt: bâtiment pour l'exploitation, tunnel de lavage et parking), à Ostende (local tour en fosse), Andenne (installations sociales), Saint-Trond (cour) et Bressoux (remise).

Sous-stations de traction et postes de transformation

Placement de câbles d'alimentation et de retour aux ponts Demey, à Ostende.

Montage d'un nouveau poste de transformation à Ostende (atelier).

L'installation de nouveaux dispositifs de protection dans les sous-stations sera poursuivie.

Equipements aériens

Tant au Littoral que dans le Groupe du Hainaut, les travaux de modernisation ou de poses nouvelles de l'équipement aérien seront réalisées conjointement avec ceux repris sous la rubrique « Prévisions Réseau ferré ».

Transport par rail

Aucune commande n'étant actuellement en cours, aucun véhicule sur rail ne sera mis en service dans le courant de l'année 1984.

Le GTF en Suisse impressions de voyage

Mercredi 30 mai dernier, trente Liégeois membres du GTF asbl partent sous la pluie rejoindre à Namur le train de nuit Ostende - Milan, dont le départ est fixé à 23h19. Ils retrouvent dans cette gare la majeure partie des septante participants qui occupent déjà, depuis Bruxelles, la voiture-couche entièrement réservée aux membres du GTF asbl.

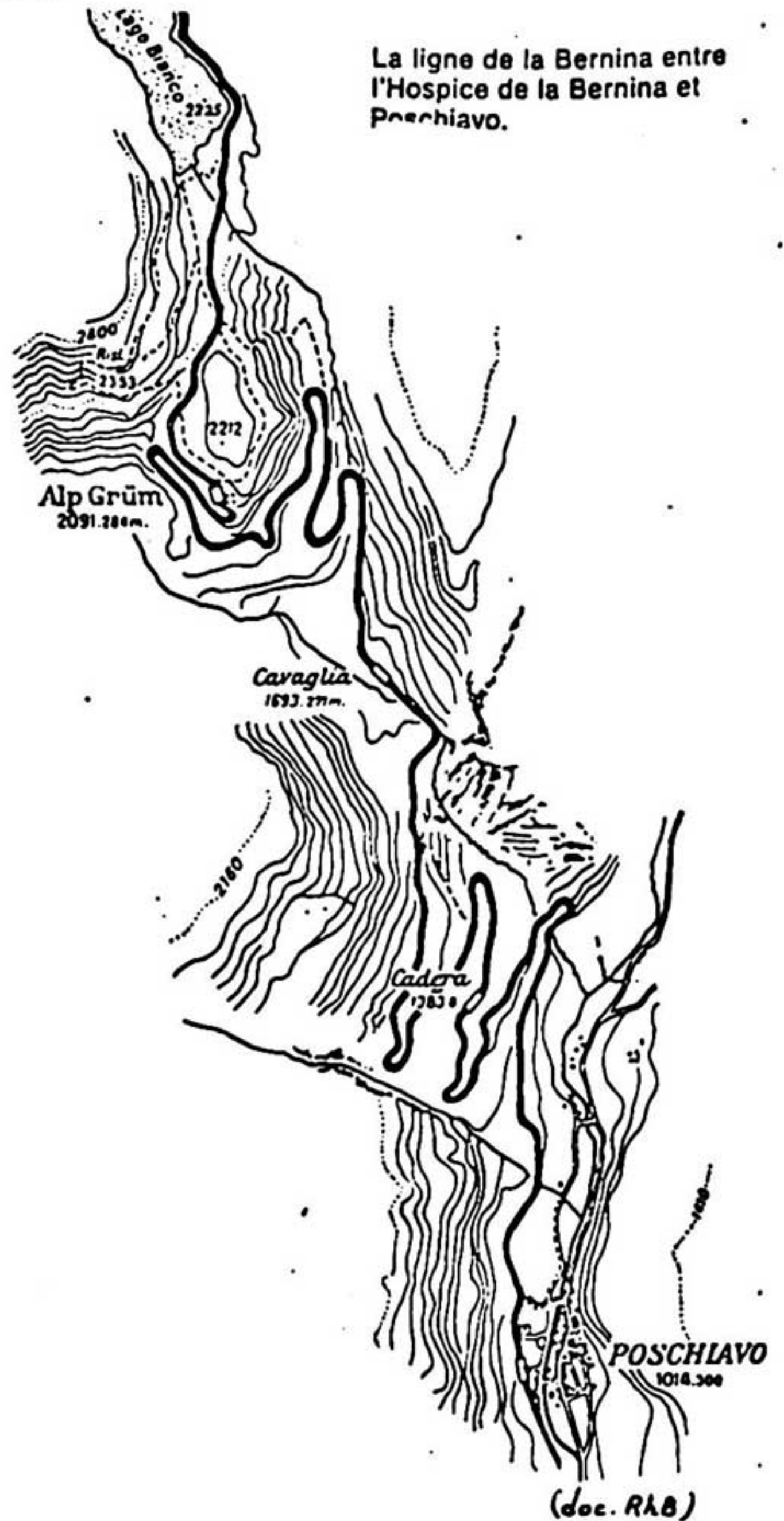
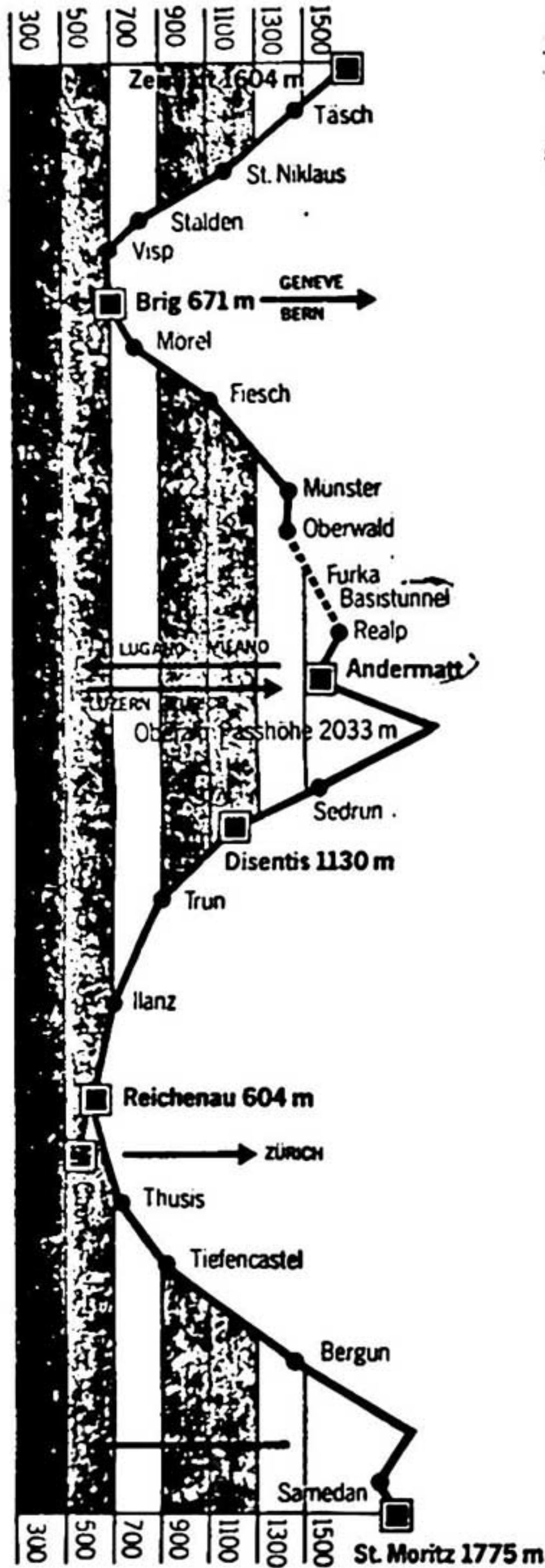
Le départ de Namur avec 20 minutes de retard n'est pas de bon augure, mais ce sera en fait le seul retard du voyage...

A l'aube du jeudi 31 mai, le jour se lève sur la plaine d'Alsace luisante d'humidité.

A peine arrivée à Bâle CFF à 5h20, la voiture-couchettes du GTF est attelée au train de Bern et Spiez, avec la vigueur bien connue des services de manoeuvre suisses. Spiez est atteint vers 8 heures. Vers 9 heures, c'est déjà le départ par la célèbre ligne du BLS et le tunnel du Loetschberg (tunnel à voie normale le plus élevé de Suisse : 1240 m d'altitude en son point culminant). Les dénivelés maximaux sur cette ligne sont de 27 et 55 pour mille ; des travaux importants sont actuellement effectués sur la ligne pour mettre à double voie cette importante artère nord-sud. Brig nous accueille enfin sous le soleil et la chaleur : ceux-ci ne nous quitteront plus jusqu'au retour.

Dès 11h55, nous embarquons dans le Glacier-Express, sur le réseau à voie métrique de la FO (Furka-Oberalp), dont certains tronçons sont à crémaillère : un trajet merveilleux qui relie le Valais, le pays d'Uri et les Grisons. Le train traverse une nature pure : belles forêts de montagne, pâturages tranquilles, torrents limpides. C'est aussi l'occasion de franchir le nouveau tunnel de base de la Furka qui, avec ses 15 km, est le plus long tunnel à voie métrique du monde. Passé le tunnel, une courte descente nous amène à Andermatt (1444 m). Alors que nous entamons la montée de l'Oberalp, une partie du groupe se restaure dans un wagon-restaurant au style raffiné, tandis que les passionnés restent nez collé aux fenêtres pour ne rien manquer du paysage sauvage et désolé typique de la région. Rapidement, nous parvenons dans les neiges éternelles et, au col de l'Oberalp, nous avons la surprise de constater que 30 à 40 cm de neige recouvrent les quais : la luminosité éclatante nous éblouit, nous que le temps belge maussade n'avait pas incités à emporter des lunettes de soleil. C'est ensuite la descente vers Disentis (1130m), à la limite des réseaux FO et RhB.

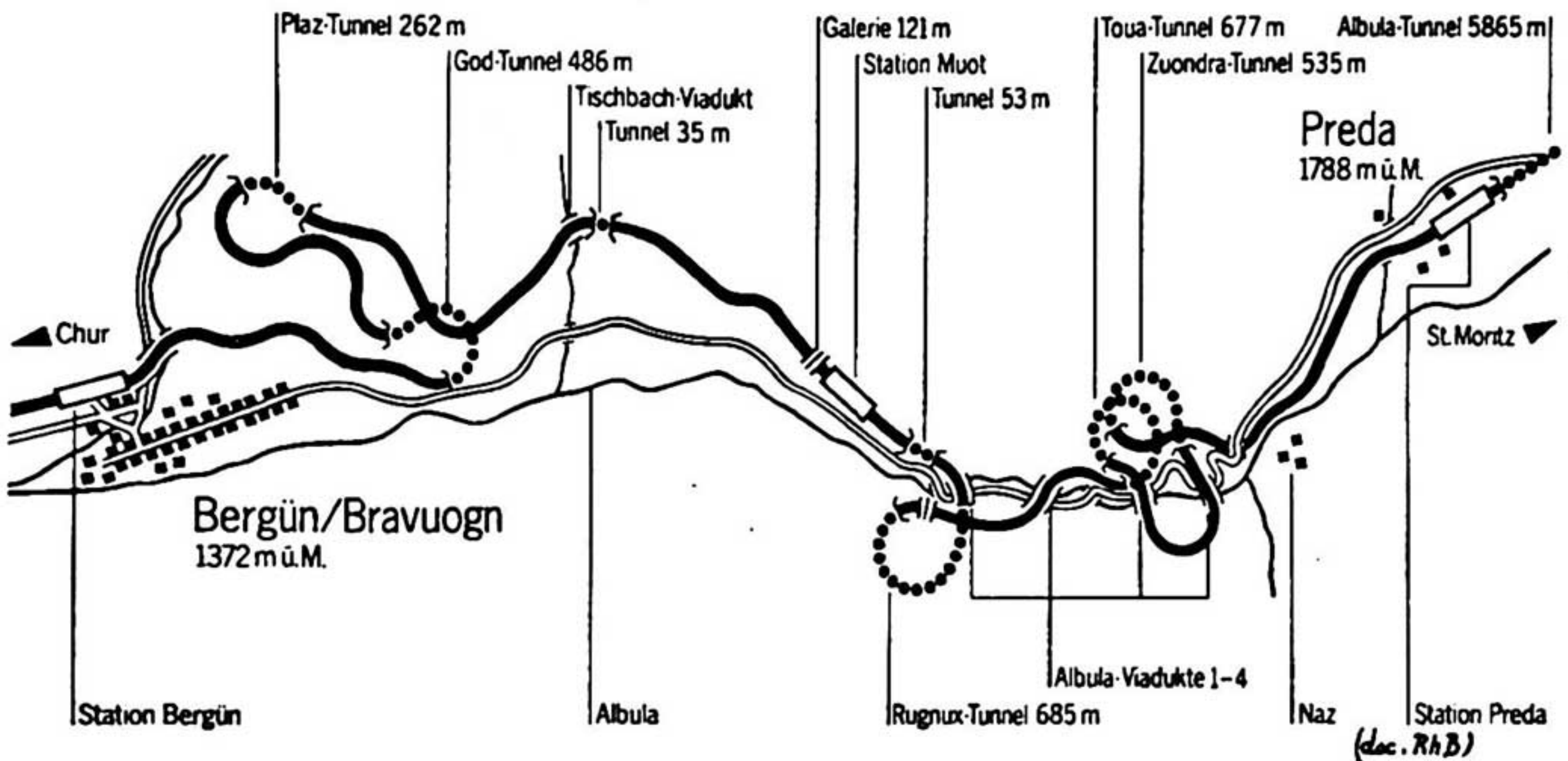
Le réseau métrique des Chemins de Fer Rhétiques, long de 375 km, dessert le canton des Grisons. Il offre la particularité d'être entièrement à adhérence malgré une topographie tourmentée (déclivités maximales de 70 pour mille sur la ligne de St-Moritz à Tirano). A chaque arrêt, c'est la ruée des photographes pour emmagasiner le maximum de souvenirs, tandis que les aubettes de gare sont assiégées pour compléter la collection de cartes postales ferroviaires dont la Suisse est un véritable paradis.



Nous continuons à descendre la ligne de l'Oberland Grison en direction de Coire, en suivant les gorges sauvages et romantiques du Rhin, façonnées par l'éboulement préhistorique de la montagne de Flims. Après rebroussement à Reichenau, nous atteignons nos hôtels sur la ligne de l'Albula, pour les uns à Thusis et les autres 20 km plus loin à Tiefencastel. Après l'installation et le dîner, une courte promenade digestive nous rassure sur le temps du lendemain.

Vendredi 1er juin, c'est toujours le grand soleil. Départ à 9 heures pour Coire et Landquart, où nous avons pu visiter les ateliers des RhB : chacun s'extasia devant la netteté de l'environnement et le travail consciencieux des cheminots parlant de leur réseau avec enthousiasme.

A 12h30, nouveau départ pour Davos en voiture-salon de 1ère classe des années vingt (voitures qui servirent à l'époque à transporter dans les stations grisonnes des personnalités importantes comme l'Impératrice d'Iran). De Landquart, la voie serpente dans la gorge de Klus pour déboucher dans une vallée dont prairies et forêts sont dominées par le massif de la Silvretta. Après le village de Klosters, le train grimpe vers le haut plateau de Davos à 1540 m. Nous nous dirigeons ensuite vers Filisur par le viaduc de Wiesen, haut de 88 m et long de 210 m. Nous y rejoignons la ligne de l'Albula que nous allons emprunter pour terminer la journée.



Au départ de Filisur, nous remontons la vallée de l'Albula jusque Bergün. Entre cette localité et Preda, nous sommes émerveillés par les spirales du tracé. Sur ces 13 km, le train s'élève de 416 m en franchissant 7 tunnels dont 3 hélicoïdaux, 2 semi-hélicoïdaux, 9 viaducs et 2 galeries. Ensuite, nous traversons le tunnel de faite de l'Albula, long de 5864 m (la plus haute percée des Alpes en Europe à 1820 m d'altitude). Sur l'autre versant, nous débouchons en pente douce dans l'Engadine à Samedan. Nous rentrons par le même chemin jusque Filisur à la sortie duquel nous traversons le hardi viaduc du Landwasser (65m de haut, 130 de long, en courbe de 100 m de rayon). Il semble quasiment suspendu du côté de la montagne à un rocher de la hauteur d'une maison : c'est un miracle à la fois technique et esthétique. A 18 heures, nous rentrons à l'hôtel.

Le samedi 2 juin fut la journée la plus passionnante, mais aussi la plus longue de notre séjour : le parcours complet de la ligne de la Bernina. A 7h30, nous partons par la ligne de l'Albula déjà parcourue la veille, mais dont on ne se lasse pas d'admirer les installations ferroviaires et les ouvrages d'art

intégrés dans un environnement splendide. Après un arrêt d'une heure à St-Moritz, nous partons sur la seule voie ferrée de Suisse qui traverse les Alpes à ciel ouvert. Nous commençons à monter dans des sites majestueux entourés de cimes neigeuses et des glaciers du massif de la Bernina. Nous atteignons le col à 2253m d'altitude dans un paysage d'un blanc éblouissant. Après le franchissement du col, nous longeons les lacs de montagne et, vers midi, nous arrivons à Alp Grüm (2091 m) sur le versant méditerranéen. C'est un endroit où le bref printemps et l'été font éclore sur les alpages une splendide floraison. Alp Grüm est un point de vue magnifique sur Poschiavo et le versant italien. L'on y distingue le tracé de la voie sur plusieurs niveaux. La descente s'effectue alors à 30 km/h en déclivité constante de 60 à 70 pour mille sur une voie accrochée à flanc de montagne.

Du col jusau'aux palmiers de Tirano (Italie), la ligne plonge de 1824 mètres sur une distance de 38 km. Près de Brusio, le tracé comporte un viaduc hélicoïdal dont le centre est occupé par des jardins, et c'est l'arrivée dans les rues de Tirano (429 m), dans une ambiance chaude et méridionale. Le trajet de retour emprunte bien entendu le même itinéraire, et après avoir admiré à nouveau le viaduc courbe du Landwasser près de Filisur, nous réintégrons l'hôtel vers 20 heures.

Dimanche 3 juin, nous quittons une dernière fois Tiefencastel et Thusis vers 8 heures. Après un arrêt à Coire, nous empruntons la ligne d'Arosa, toujours sous le soleil. Cette ligne quitte Coire en suivant les rues à la manière d'un tramway. Elle se faufile ensuite à travers rochers et forêts escarpées, serpentant sur le coteau ensoleillé de la vallée de Schanfigg. Ensuite, elle passe sur l'autre versant en franchissant l'élégant viaduc de Langwies sur la Plassur. Cette réalisation audacieuse constitue le premier pont ferroviaire du monde en béton armé. D'une hauteur de 62 mètres, il a une longueur de 287 mètres. La portée de l'arc principal est de 100 mètres. Malgré ses grandes dimensions, cette construction s'intègre parfaitement au paysage de montagne où elle se profile en filigrane. En arrivant à Arosa (1775 m), station touristique de renommée mondiale, le train a parcouru 26 km pour s'élever de 1157 m.

De retour à Coire, nous empruntons vers 13 heures l'express de Bâle. Après rebroussement à Zürich, nous arrivons dans la célèbre gare frontière à 16 heures. Nous avons juste le temps de passer à la douane française, et c'est déjà le départ de l'international de Bruxelles à 16h25. Après la longue traversée de l'Alsace, c'est le retour de la pluie après Strasbourg. Après rebroussement à Luxembourg, nous retrouvons une type 20 qui nous tractera jusqu'à Bruxelles.

A 22 heures, à Namur, le groupe du GTF se sépare. Les uns continuent sur Bruxelles, les autres sur Charleroi, tandis que le groupe de Liège attend avec impatience l'arrivée de l'IC de 22h15 en ce premier jour du plan de restructuration... Il est à l'heure, mais, surprise, il est composé d'une seule automotrice déjà bondée...

Terminons en remerciant tous ceux qui contribuèrent à sa bonne réussite : l'organisateur de ce périple qui sut préparer ce remarquable déplacement, la Direction et le personnel des RhB qui ont assuré des déplacements impeccables, des voitures toujours réservées, des explications compétentes et aimables lors de notre visite aux ateliers de Landquart.

Pour la plupart des participants, le mot de la fin fut : "A l'année prochaine..."

suite de la page 33

c) évacuation partielle en wagons conventionnels, en première phase pour le marché hollandais via un dépôt proche de la frontière (Visé), et, en phases ultérieures, de façon plus générale par le recours à un même type de dépôt réalisé à proximité de centres de consommation importants.

le Ministre conclut que si ces solutions ferroviaires ne s'avéraient pas réalisables, et uniquement dans ce cas, il serait obligé de mettre sur le métier des solutions routières.

... Affaire à suivre !

Agenda

TTZ (Zolder) - Festival du Chemin de Fer le 18 (dès 13h) et le 19 août 1984 à partir de 10h.

CFV3V - Mariembourg - Festival de la Vapeur les 15 et 16/9/1984

NAMUR - Palais des Expositions - du 1er au 18 septembre 1984 : "Les Communications à l'époque du Roi Albert jusqu'à nos jours".
Participants : SNCV, SNCB, Sabena, Régie des Postes, RTT, RTM, Ministère des Travaux Publics.

BRUXELLES (Quartier Léopold) - "Les Gares que Léopold II a pu connaître". En l'absence de renseignements plus précis au moment de mettre sous presse, les personnes intéressées peuvent contacter le service de Relations Publiques de la SNCB, rue de France, 85 à 1070 Bruxelles. Tél. 02/523.80.80.

MARIEMONT - Musée Royal - du 5 octobre 1984 au 17 mars 1985, "Mémoires d'une région : le Centre 1830-1914." La région ayant disposé à l'époque d'une très importante industrie de construction de matériel ferroviaire, cette exposition pourra intéresser les passionnés du rail. Le livre-catalogue illustré de cette exposition est en souscription dès à présent et jusqu'au 4/10/84 par versement de 500FB envoi compris au compte 001-1319361-43 du Patrimoine du Domaine de Mariemont.

Addenda et Coorigenda - Trans-Fer n° 34 (de M. R.H. Bruxelles)

Page 19. Collision à Gent St P le 19-02-64.

3ème ligne. La HLDE 6259 n'a jamais existé. La 212.159 a été détruite (collision frontale suivie d'incendie) au tunnel Kennedy lors de la remorque du Z 9006 le 25 juin 1970 et radiée en août 1970. Il faut lire 6295.

Page 20. Collision à Kinkempois le 23-03-64

La terminologie administrative conventionnelle recommanderait plutôt ici l'usage du terme "tamponnement".

- les deux trains traversant Kinkempois en principale directe, une vitesse supérieure à 50 km/h n'a rien de surprenant.
- le dernier alinéa est tout à fait malvenu. Le système de répétition des signaux en cabine n'est pas en cause, puisqu'il n'y était pas fait appel. Les crocodiles ont été mis en service le 12 avril dans la zone concernée. Il n'y a donc aucune similitude quelconque entre le cas d'Aalter, où l'équipement au sol existait et fonctionnait correctement, et le grave accident relaté.

Questions et réponses parlementaires sur
le transport par rail

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

Transport public urbain. — Crédits d'engagement.

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

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

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

A quel tracé sont destinés ces crédits d'engagement?

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

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

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

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

Quel montant est prévu pour cette étude?

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

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

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

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

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

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

Réponse du 20-12-83

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse du 20-09-83

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

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

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

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

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

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

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

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

Monsieur le Ministre pourrait-il me dire :

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

Réponse du 15-11-83

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. A combien estime-t-on le nombre de voyageurs du dimanche 2 octobre 1983 par rapport aux dimanches ordinaires?
2. A combien s'est élevée la recette dans les gares et les trains par rapport à la recette d'un dimanche ordinaire?

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

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

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

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

Réponse : 22 - 11 - 83

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

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

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

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

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

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

L'organisation de ces trains a exigé :

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

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

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

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

Question de M. De Mol du 7 décembre 1983 (N.) :

S.N.C.B. — Places assises pour non-fumeurs.

A ma question écrite n° 296 du 16 juin 1983, vous avez répondu que le matériel existant présente une proportion de 60/40 en faveur des fumeurs et que l'on s'efforcera d'en arriver à l'avenir à une répartition de 40/60 en faveur des non-fumeurs.

1. Pourriez-vous me faire savoir, pour chaque type de rames, le nombre présentant toujours la répartition 60/40 en faveur des fumeurs?

2. Vous affirmez que ces dernières années, on s'est efforcé d'en arriver à une proportion de 50/50. Dans quels types de rames des modifications ont-elles été effectuées? Combien de voitures ont été transformées dans ce sens?

3. A quels types et à combien de rames la nouvelle répartition 40/60 (fumeurs/non-fumeurs) a-t-elle déjà été appliquée?

4. Une bonne organisation du service devrait tout de même permettre de prévoir des voitures séparées pour les non-fumeurs, par ailleurs plus aisées à discerner. Ne croyez-vous pas que les raisons techniques invoquées pourraient être résolues dans de nombreux cas avec un peu de bonne volonté?

Réponse : du 10 - 01 - 84

1. Le rapport 60/40 en faveur des fumeurs existe encore pour :

— 440 voitures des types K1, M1 et I1. Ce matériel dont la construction se situe dans les années 1933-1937 sera mis hors service à court ou moyen terme;

— 38 automotrices, type 1950-1953.

2. En vue de parvenir à un meilleur rapport, en l'occurrence 50/50 ou plus dans certains cas, en faveur des non-fumeurs des transformations :

— ont été réalisées entre 1978 et fin 1982 dans 1.265 voitures;

— sont en cours dans 387 automotrices (rapport 48 % fumeurs/52 % non-fumeurs).

3. Le rapport fumeurs/non-fumeurs atteint 40/60 dans 230 voitures de construction récente.

En ce qui concerne les voitures à construire, le rapport sera d'ailleurs nettement en faveur des non-fumeurs : pour 464 nouvelles voitures, en moyenne 30 % fumeurs/70 % non-fumeurs.

Les 146 automotrices de construction récente offrent par ailleurs un rapport moyen de 43/57.

4. Prévoir des voitures distinctes pour fumeurs et non-fumeurs exigerait une extension du parc des voitures et entraînerait de ce fait des dépenses inacceptables.

La S.N.C.B. serait également confrontée avec des difficultés sérieuses sur le plan technique, notamment en ce qui concerne la composition des trains.

Question M. Kuijpers du 16 décembre 1983 (N.) :

S.N.C.B. — Bureau d'étude étranger.

Monsieur le Ministre a chargé un bureau d'étude étranger, les « Canadian Pacific Consulting Services Ltd », de procéder à une analyse approfondie du fonctionnement de la S.N.C.B.

Sans vouloir mettre en cause l'utilité d'une analyse sérieuse, je souhaiterais obtenir cependant les informations que voici :

Pourquoi cette analyse ne pouvait-elle être confiée à un bureau d'études belge?

Pourquoi n'a-t-on pas jugé utile de soumettre l'opportunité de cette consultation au Conseil d'administration de la S.N.C.B.?

Malgré l'opposition de l'administration communale concernée, la S.N.C.B. aurait décidé la démolition du bâtiment historique de la gare d'Herbesthal.

a) Approuvez-vous cette atteinte au patrimoine culturel de nos concitoyens germanophones?

b) Avez-vous eu des contacts formels ou informels à ce sujet avec votre collègue, le Ministre des Communications allemand, qui exerce la tutelle sur la « Deutsche Bundesbahn », héritier de l'édifice?

c) Avez-vous pris contact en la matière avec le Ministre de tutelle de la Communauté française?

Réponse du 10 - 01 - 84 :

1. Sept firmes ont été consultées en rapport avec l'audit demandé pour la S.N.C.B.

Toutes les firmes spécialisées d'audit, opérant sur le marché belge, présentent un caractère multinational.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que, parmi toutes les offres introduites, un apport plus ou moins important de spécialistes étrangers, surtout ferroviaires, soit prévu.

Comme l'approche globale de la mission d'étude présentée par Sobemap rencontrait parfaitement les critères imposés, il a été décidé de confier l'audit de la S.N.C.B. à cette firme.

2. Un « audit » pouvait être envisagé, soit par le Conseil d'administration de la S.N.C.B., soit par le Ministre de tutelle.

La situation de la S.N.C.B., notamment sur le plan financier justifiait un audit depuis plusieurs années.

A ma connaissance, le Conseil d'administration n'a jamais discuté de pareille éventualité.

C'est au titre de Ministre de tutelle que j'ai pris la décision.

3. L'ancien bâtiment des voyageurs d'Herbesthal est actuellement démolit.

Malgré les nombreux contacts que la S.N.C.B. a eus avec l'administration communale de Lontzen, celle-ci ne s'est jamais décidée à acheter ce bâtiment désaffecté. Aucun autre amateur n'a pu être trouvé.

a) Le classement du bâtiment concerné a été envisagé en 1980 par le Département de la Culture française. Aucune suite n'y a été donnée. Au contraire, le permis de démolir a été accordé. Ceci montre que la valeur historique et architecturale de ce bâtiment n'a pas été jugée suffisante pour justifier les frais de remise en état.

b) Il n'y a eu aucun contact ni avec la D.B., ni avec le Ministère allemand des Communications. Ces contacts ne pouvaient se justifier.

c) La S.N.C.B. n'a pas pris contact direct avec le Ministre compétent de la Communauté française mais bien avec les administrations concernées par la proposition de classement et (par la suite) de démolition du bâtiment.

Ce sont ces administrations qui sont juges de l'opportunité d'en référer au ministre compétent.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B - 4000 Liège 1 (Belgique).

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Cependant, les articles que nous reprenons à d'autres publications restent la propriété de ces dernières et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer : ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, séances de cinéma... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre ou un coupon-réponse international à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique (en 1984, 120FB pour le Benelux, 200 FB pour les autres pays). Demandez-nous un bulletin d'affiliation. Vous recevrez Trans-Fer gratuitement et nous vous ferons de substantielles réductions si vous participez à nos activités.

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes financiers et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous nous évitez des erreurs.

Exception : paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger (sauf Luxembourg = régime belge) doit nous parvenir, quelle que soit l'activité :

- soit par mandat postal international à GTF asbl, BP191, B-4000 Liège 1.
- soit par EUROCHEQUE garanti (tout autre système de chèque ne sera pas accepté)

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement vu les très lourdes taxes perçues à l'arrivée par les organismes financiers. Nous vous remercions de votre compréhension.

CHANGEMENTS D'ADRESSE

Prévenez-nous en nous demandant une nouvelle formule d'adhésion (joignez 2 timbres-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.



A.S.B.L.





a

Cinquantième voyage organisé par "votre serviteur" en Belgique depuis le 1er octobre 1971 !

Le GTF asbl au plateau de Herve et sur les berges de la Meuse

Depuis de nombreux mois, nous étions fortement sollicités de parcourir à nouveau la ligne 38 Chênée - Battice ; le seul voyage que nous y avons organisé datait du 24 mars 1973 !

L'opportunité s'est enfin présentée : il est d'ailleurs grand temps. Comme nous l'avons laissé entendre depuis le début de cette année dans Trans-Fer, sauf retournement de dernière minute, la ligne 38 sera fermée à tout trafic avant la fin de cette année. Nous n'avons pas pu obtenir de la parcourir dans sa totalité : nous serons limités au point d'arrêt de Mélen (situé entre Micheroux et Herve).

Nous vous convions dès lors à un voyage d'adieu sur cette ligne le samedi 29 septembre 1984, par autorail spécial.

PROGRAMME

- *Départ de Liège Guillemins vers 8h45
- *Parcours de la ligne Liège - Beyne - Micheroux - Mélen aller-retour
- *Parcours de la ligne 125 Liège - Flémalle - Statte, avec arrêt dans les gares dotées d'un bâtiment ex-Nord-Belge (ex.:Tilleur)
- *Parcours de la ligne 126 Statte-Marchin, section restante de la ligne de Hoyoux vers Ciney. Il reste entre autres le grand pont sur la Meuse et le tunnel de Huy (Sud)
- *parcours de la ligne 127 Statte - Moha, section restante de la ligne de la Méhaigne vers Hannut et Landen.
- *au retour, parcours de la nouvelle ligne industrielle 285 Val-St-Lambert - Zoning de Ehein : cette ligne est très pittoresque, puisqu'elle longe la rive droite de la Meuse.
- *parcours de la ligne 125bis Flémalle - Seraing - Liège Guil. Cette ligne vient d'être électrifiée, mais tout trafic voyageurs y est supprimé depuis 8 ans.
- *Retour à Liège Guillemins vers 18h50.

Nous espérons que vous apprécierez ce programme varié dans la région de Liège, avec parcours au pays de Herve, dans la vallée de La Meuse, de la Méhaigne et du Hoyoux, et dans le bassin industriel liégeois.

Nous n'avons pas prévu de dîner collectif organisé, mais nous ferons arrêt dans un endroit où les possibilités sont multiples : elles seront accessibles à toutes les bourses.

Par contre, pour autant que le nombre minimum de participants soit atteint, nous organiserons un déplacement par trains réguliers (places réservées) au départ de Bruxelles (Nord). Nous leur accorderons priorité en cas de saturation de l'autorail spécial.

PRIX (parcours en autorail spécial de Liège à Liège, TVA et frais)

- | | |
|---|---------|
| *adulte membre du GTF, épouse, enfant ou parent vivant sous le même toit | 360F |
| *non membre du GTF | 420F |
| *enfant de moins de 12 ans (pas de place assise personnelle dans l'autorail) | 180F |
| *enfant de moins de 6 ans (participation limitée aux enfants accompagnant parents ou grands-parents sous leur respons.) | gratuit |
| *supplément Bruxelles-Liège aller-retour | 290F |

Inscriptions

Dès que possible, car le nombre de places est limité, et en tous cas avant le 17 septembre prochain, en renvoyant le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse qui y est indiquée, et en versant simultanément votre participation de préférence en joignant un chèque bancaire garanti (vous pouvez bien sûr à la rigueur utiliser notre compte bancaire). Vos billets vous parviendront dans la semaine qui précèdera cette excursion, en même temps qu'une circulaire donnant les derniers détails de ce voyage.

Nous espérons vous rencontrer très nombreux à ce voyage. Votre présence sera un encouragement pour notre organisateur bénévole et jubilaire, qui dirigera un voyage ferroviaire pour la cinquantième fois. Ad multos annos !

Carte du voyage du 29 septembre 1984

(A emporter avec vous ce jour-là si vous participez à cette excursion). Les lignes parcourues figurent en traits hachurés.



		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Pays de Herve - 29.09.84

Bulletin à renvoyer avant le 17 septembre 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 12FB 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° _____

* inscrits pour le voyage du 29 septembre 1984

inscrire le nombre →	<input type="checkbox"/>	Adulte membre ou assimilé à 360F	_____
	<input type="checkbox"/>	Adulte non membre à 420F	_____
	<input type="checkbox"/>	Enfant - de 12 ans à 180F	_____
	<input type="checkbox"/>	Enfant - de 6 ans	gratuit
	<input type="checkbox"/>	.Supplément AR Bruxelles-Liège à 290F	_____

TOTAL → _____

biffer inutile {
- Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE
- Je joins un chèque bancaire garanti
- 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)



CONCOURS DE PHOTOS ET DE DIAS «S.N.C.V. - 100»

D I V E R S

RÈGLEMENT

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux fêtera son centenaire en 1985. A cette occasion, un concours de photos et de diapositives, doté de prix intéressants, est organisé.

Ce concours, destiné à tous, s'adresse aussi bien aux «fanas du tram et du bus» qu'aux purs «fanas de la pellicule».

Alors, vous qui avez le sens de l'image, qui aimez fixer des souvenirs, des situations intéressantes, faites-vous plaisir et faites partager ce plaisir à vos amis !

Partez dès à présent en chasse photographique mais en n'oubliant toutefois pas de prendre connaissance de notre règlement. Vous devez savoir également que vos efforts peuvent être récompensés par de beaux prix dont nous vous dévoilerons la teneur dans notre prochain numéro.

1. Le concours est ouvert à tous, à l'exception des membres du personnel du Service Commercial de la S.N.C.V. (Administration centrale) et de leur famille.

2. Les photos en couleurs ou noir/blanc auront un format minimum de 9 x 9 cm. Les diapositives de format 24 x 36 mm devront être montées sous caches 5 x 5 cm avec verre.

Les diapositives de format 4,5 x 6 cm ou 6 x 6 cm devront être montées sous caches de 7 x 7 cm avec verre.

Chaque photo ou dia devra comporter les données suivantes : nom et adresse complète du concurrent, le titre ou le sujet du document, la date et l'endroit exact de la prise de vue.

3. Le sujet des prises de vues doit être en rapport avec un aspect de l'exploitation vicinale (matériel roulant, ouvrages d'art, personnel,...) ou doit représenter des sites, des curiosités touristiques, des monuments,... ayant trait aux activités de la S.N.C.V.; dans ce dernier cas, la relation doit être bien visible par la présen-

ce d'un de nos bus ou de nos trams sur la prise de vue.

Les documents anciens comme les documents nouveaux sont acceptés.

Les trucages et photos expérimentales sont également admis.

4. Chaque concurrent ne peut envoyer qu'un maximum de 10 épreuves; cependant un même participant ne pourra gagner qu'un seul prix.

5. Les envois effectués aux frais du participant sont à adresser à la S.N.C.V., Service Commercial, rue de la Science, 14, 1040 Bruxelles; la mention «Concours» figurera dans le coin supérieur gauche de l'enveloppe. Ils devront nous parvenir au plus tard le 30 mars 1985, la date de la poste faisant foi. La S.N.C.V. n'est pas responsable en cas de perte, détérioration ou disparition des pièces expédiées.

6. Un jury composé par les soins de la S.N.C.V. choisira les meilleures réalisations parmi tous les envois. Les épreuves seront classées en tenant compte de leur

intérêt comme document touristique en rapport avec le sujet et de leur valeur photographique. Les décisions du jury sont sans appel.

7. Les envois primés et les droits d'auteurs deviennent la propriété de la S.N.C.V.

Pour les autres oeuvres, la S.N.C.V. se réserve le droit de les utiliser gratuitement pour des publications ou des actions en rapport avec ses activités.

8. Les oeuvres non primées pourront être retirées auprès du Service Commercial de la S.N.C.V., durant la période de 1 mois qui suivra la publication de la liste des lauréats dans la presse. Passé ce délai, les épreuves, ainsi que les droits d'auteurs resteront acquis à la S.N.C.V.

9. La liste des lauréats sera publiée dans «Nos Vicinaux» / «Onze Buurtspoorwegen», ainsi que dans les journaux «Le Soir» et «De Standaard». Les épreuves lauréates seront insérées dans une brochure qui paraîtra dans le courant de 1985, année du centenaire de la S.N.C.V.

Voie Etroite n°83 (4/84) août 1984

Parution le 25 juillet 1984

Sommaire:

Après les nouvelles des lignes touristiques françaises, Voie Etroite propose les sujets suivants:

- La catastrophe du chemin de fer à crémaillère du Montenvers en 1927: images et témoignages autour d'un sinistre évènement.
- La voie de 60 militaire: les locotracteurs Schneider et Mac Ewan Pratt: plans, photos, description.
- Souvenirs des tramways de Belfort dans les années 20 et 30: un Belfortain raconte ses anciens tramways.
- Les machines Brown: de bien curieuses locomotives tramways, qui se chargeaient en coke par une cheminée !
- Traction sur les voies navigables: un complément, avec un bref historique des concessions de traction au long des canaux.

La couverture et le dos, en couleurs, sont consacrés aux Chemins de Fer de Provence, excellent symbole des "trains de l'été" de nos vacances, mais aussi lien de transport efficace dans une région bien engorgée.