

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 39	02/85	50FB
-------	-------	------

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 39

Février 1985

Editorial : Musée des Transports en Commun du Pays de Liège	3
Nouvelles de la SNCB	
le point sur le matériel moteur	7
incidents-accidents	13
trains spéciaux-circulations exceptionnelles	16
la SNCB par ligne	19
parcours mensuels records des engins moteurs	20
répartition du matériel de traction électrique	21
réorganisation du trafic postal	22
divers	24
modernisation du triage d'Anvers Nord	27
grands travaux à la SNCB	29
électrification ligne 140	33
deux nouvelles grues de relevage à la SNCB	37
remorque des trains de marchandises via Jeumont	41
les tunnels oubliés de la SNCB	42
décisions des conseils d'administration SNCB	46
travaux d'aménagement sur la ligne 98	49
Nouvelles de la SNCV	
nouvelles du groupe du Hainaut	50
transports urbains à Charleroi STIC/SNCV	53
Han : un téléphérique pour remplacer le tram ?	54
commémoration du centenaire de la SNCV	57
Activités de notre Association	
Editions : cartes-vues série 56/ Trans-Fer spécial	60
Distribution	62
Encarts : 1) rapport SOBEMAP sur la situation financière de la SNCB : résumé du rapport de synthèse	
2) voyage en Autriche organisé par le GTF asbl	

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont pris part bénévolement à la création de ce volumineux 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, Ch. Van de Voorde et autres collaborateurs

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Tirage : 1200 ex.

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

Des exemplaires supplémentaires de ce numéro 39 peuvent être obtenus à notre adresse précitée : joignez un billet de 50FB à votre demande ou la contre-valeur en timbres-poste.

Des Presses de l'Imprimerie Polyprint sprl, rue Côte d'Or, 286 à 4200 Liège. Imprimé en Belgique.

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

E D I T O R I A L

Bientôt : "Le Musée des Transports en commun du
Pays de Liège".

Le lundi 14 janvier 1985 a eu lieu la séance de fondation de l'ASBL "Musée des Transports en Commun du Pays de Liège". Cette association a pour but de promouvoir l'installation, le développement, la gestion et l'exploitation de collections, d'expositions et d'un musée des transports en commun de la région liégeoise et ses environs.

Il a été décidé de créer un Musée dans une remise de l'ancien dépôt "NATALIS" de la STIL, rue Richard Heintz, 9 à Liège.

Ce musée sera inauguré le 25 avril 1985.

A ce jour, il est envisagé de faire figurer, dès l'ouverture, le matériel roulant suivant :

- motrice 43 Est-Ouest
- motrice 114 " "
- remorque 366 Tramways Liégeois
- voiture-échelle hippomobile TULE
- motrice 1 RELSE
- trolleybus réversible 402 RELSE
- trolleybus T54 TULE
- autobus Mercedes- Jonckere 14 TULE
- motrice 1112 2 essieux SNCV
- motrice S 9048 (ex-10063 Liège) SNCV
- remorque 114 RELSE

En outre, le matériel suivant est susceptible d'être plus ou moins restauré et d'être exposé :

- motrice 133 TULE
- remorque 701 TULE
- motrice 45 RELSE

Un autobus MAN SNCV restauré sera inclus dans les collections du Musée en 1986. Il pourrait cependant être présent le jour de l'inauguration.

Ce Musée est créé à l'initiative et sous l'impulsion de M. Georges Dumont, Directeur Général de la STIL. Les membres fondateurs, toutes personnes morales sont : la STIL ; le Ministère des Communications dont le service "Promotion des Transports Urbains" contribue grandement à la réalisation du Musée et à la restauration du matériel ; la SNCV dont la place importante qu'elle a occupée et occupe encore dans la région sera matérialisée par la présence de véhicules et documents ; le Musée de la Vie Wallonne dont les buts sont proches et qui possède certains véhicules de grand intérêt ; l'AMUTRA, dont l'action pour la préservation des véhicules de transport en commun développée depuis de nombreuses années est bien connue ; le GTF asbl ; la STIV, dont les véhicules préservés seront conservés à Natalis ; la CFEB, Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique, dont la renommée n'est plus à faire dans la région verwiétoise.

C'est à dessein que nous n'avons pas voulu, dans ce bulletin, évoquer les tractations en cours depuis plusieurs mois. Cette fondation est en fait l'aboutissement d'un très long processus que nous allons évoquer ci-après.

La préservation des tramways en Belgique trouve son origine dans des actions informelles de l'un ou l'autre responsable de société de transport en commun qui a voulu qu'un tel patrimoine ne soit pas dilapidé.

Mais ce sont surtout les fondateurs de l'AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway asbl) qui ont pu rendre crédible l'idée de créer un Musée et ainsi de rassembler tous les véhicules dignes d'intérêt pour les présenter au public.

La première étape -combien importante- a été la création du "Musée du Tramway" (principalement vicinal) à Schepdaal en Brabant.

A partir de cette époque, il fut réellement possible d'organiser la non-destruction des véhicules témoins des diverses sociétés de transport.

A Liège, l'action de Robert Humblet a permis de sauver de la casse un nombre impressionnant de véhicules de la STIAL (ex-TULE). L'Amutra fit transporter à Bruxelles, par camion vicinal, ces véhicules afin de les abriter en différents lieux en attendant la création d'un Musée National du transport en commun urbain. De nombreuses idées furent lancées : le Musée devrait se trouver à Tervuren, ou à Woluwé... Aucune ne trouva de concrétisation.

En 1968, la STIL ferme ses dernières lignes de tram : le 2 et le 3; en fait l'ancienne exploitation des RELSE ("Le Tram Vert"). La motrice n° 2 est immédiatement évacuée vers Bruxelles (on trouvera son histoire dans Trans-Fer spécial n° 3 sous presse), tandis qu'un groupe liégeois intervient auprès de la STIL pour qu'un modèle de chaque type de véhicule ex-RELSE soit conservé. Comme précédemment, M. F. Thoreau, alors directeur général, donne son bienveillant accord. Ainsi, les motrices D301, 321, B45, C51, la remorque F114, le wagon arrosoir, la cintreuse de rails sont entreposés sur la voie 1 du dépôt de Jemeppe jusqu'en 1970. A cette époque, ce dépôt est transformé et le matériel doit quitter les installations. Le même groupe liégeois organise alors le transport par camion banalisé vers la Capitale (dépôt de Woluwé de la STIB) où l'Amutra essaye de les mettre à l'abri des déprédations et outrages du temps. Une grande partie des frais de transport est couverte directement par l'action de ce groupe.

Plusieurs trolleybus sont également préservés. Quelques années plus tard, la STIB décide la création du "Musée du Transport en Commun Bruxellois" dans ce dépôt de Woluwé. Cette société se lance dans une campagne de restauration de matériel bruxellois. En outre, l'asbl gestionnaire du Musée définit chaque année un thème d'exposition qui amène à montrer au grand public des véhicules d'autres réseaux, eux aussi magnifiquement restaurés pour la circonstance.

Il est vrai que le service de la Promotion des Transports Urbains du Ministère des Communications joue un rôle responsable : son existence prend sa source dans la modernisation des transports : tramways modernes, pré-métro, métro... Il n'en oublie pas moins le patrimoine belge : notre pays n'est-il pas un pionnier à travers le monde du transport en commun ?

Le contexte belge étant ce qu'il est, le sort en est définitivement fixé : nous sommes en période de décentralisation, de régionalisation : il n'y aura pas, à terme, de Musée National du Transport en Commun...

Sous l'impulsion d'Eric Keutgens, l'Amutra fonde à Edegem le Musée du Tramway Anversois. Celui-ci s'enrichit d'année en année de véhicules entièrement restaurés tant de la MIVA que de la SNCV. On y trouve aussi le tracteur routier vicinal qui pendant de longues années assura le transfert de matériel vicinal entre les divers groupes, et même d'autres matériels, généralement destinés à un Musée. L'Amutra y expose aussi un trolleybus T36 de la STIL (Liège)...

Pendant toute cette période, les véhicules liégeois, ex-RELSE et TULE, sont transportés d'un dépôt à l'autre, pour être abandonnés là où ils gênent le moins. Certains sont même chargés sur d'anciens châssis de voitures à voyageurs de la SNCB pour être placés dans la remise de Louvain de cette société. Quelques temps plus tard, certains peuvent retrouver le réseau bruxellois tandis que la 193 et la 133 subissent les outrages du temps à l'extérieur de la remise de Louvain où elles sont rejetées à cause de l'extension des collections de la SNCB. Pour éviter une dégradation plus importante, le GTF obtient de la SNCB le transfert de ces véhicules dans une remise de l'atelier de Haine-St-Pierre.

Le Ministère des Communications décide de consacrer l'année 1985 aux transports en commun. Monsieur G. Dumont, Directeur Général de la STIL, décide de créer un Musée Liégeois du Transport en Commun dans le dépôt de Natalis désaffecté suite à l'ouverture du complexe de Robermont. Le projet est accéléré suite à l'opportunité 1985.

Entretiens, malheureusement, le garage de Natalis est cédé à la police liégeoise, avec les bureaux. Le Musée en gestation perd ainsi ses facilités : il se réduit à deux halls sans local ou commodité annexe.

Le GTF asbl participe intensément à la mise sur pied de ce Musée tant par la fourniture des éléments nécessaires à la restauration des véhicules que par des démarches multiples dans le privé et auprès de divers organismes. Sous son impulsion, la SNCV est partie prenante à l'opération et assurera sa présence dès l'inauguration, entre autres par du matériel restauré.

Le GTF asbl a aussi obtenu la participation de la SNCB pour le rapatriement de la 193 et de la 133 d'Haine-St-Pierre à Bressoux, tandis qu'il assurait lui-même et à ses frais le transport routier vers Robermont.

Le GTF asbl a aussi proposé d'étendre ce Musée au matériel verviétois dont les possibilités d'exposition sont sans doute réduites dans sa région.

C'est dans l'ensemble de ce contexte qu'il est apparu nécessaire de créer une asbl spécifique de gestion qui permet de réunir à la fondation toutes les parties qui peuvent oeuvrer pour le développement de ce Musée.

En effet, il ne suffit pas de posséder un véhicule : il faut aussi le restaurer, l'abriter, l'exposer, faire vivre ce Musée, le rendre attrayant même pour des profanes. Bref, il faut que ce Musée soit un pôle d'attraction de la cité, un témoin de son histoire.

L'exemple du Musée de Woluwé doit être mis en évidence : il bénéficie sans doute de possibilités spécifiques, comme la circulation de véhicules historiques dans la forêt de Tervuren, mais ses gestionnaires sont parvenus, au fil des années, à créer des animations de qualité.

Il y a donc encore du pain sur la planche à Liège. Si la devise de la Belgique est souvent oubliée, il n'en demeure pas moins qu'elle reste adaptée à la situation.

Tant de personnes ont espéré ce Musée, tout en se demandant pourquoi "on" ne le réalisait pas... Il est là... à portée de main. Il sera ce que l'on voudra qu'il soit...

Le GTF asbl lance un appel à tous ceux qui s'intéressent au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège. Il y en a certainement qui sont susceptibles d'apporter leur concours soit à la restauration du matériel, soit à la gestion journalière du Musée, soit à son animation.

Nous vous invitons à vous faire connaître dès maintenant en écrivant à GTF asbl, Musée des Transports, BP 191, 4000 Liège 1, en indiquant vos idées. Nous vous inviterons alors à une réunion de prise de contact.

Ce que l'étranger et d'autres villes belges ont réalisé, Liège peut le faire... avec l'aide de chacun.

L.P.

AVIS DE RECHERCHE

Pour le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège, le GTF asbl recherche toute documentation inédite, toute anecdote, toute page d'histoire relative aux véhicules exposés.

En particulier, nous recherchons des photos des motrices vicinales 10112 (2 essieux) et S 10063 sur le réseau électrique de Liège. Egalement des photos de la S10063 sur le réseau du Hainaut, ainsi que sous son matricule ultérieur S9048. Merci de nous écrire à GTF asbl, Musée Transport, BP 191, 4000 Liège 1.

NOUVELLES DE LA SNCB

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR

Période de septembre à décembre 1984

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

De l'AC Malines (HLE + AM + AR)

668 - FSR E - 10.9	2330 - FEO - 11.10	670 - FSR E - 8.11	4504 - MBX - 11.12
259 - NK - 19.9	669 - FSR E - 11.10	243 - FHS - 14.11	673 - FSR E - 13.12
2321 - FEO - 21.9	263 - NK - 24.10	691 - FSD - 26.11	266 - NK - 21.12
686 - FSD - 28.9	685 - FSD - 29.10	269 - NK - 4.12	2326 - FEO - 21.12
			677 - FSD - 31.12

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

8006 - FSR - 13.9	7003 - FNDM - 9.10	7370 - FKR - 12.11	9204 - FNDM - 29.11
8457 - FLV - 14.9	8237 - MK - 9.10	8443 - LK - 19.11	7504 - FNDM - 7.12
6279 - FHS - 25.9	5938 - FNDM - 23.10(2)	5172 - LNC - 28.11	7357 - LNC - 18.12
5153 - LK - 28.9	7318 - LNC - 25.10	8027 - FSR - 28.11	8424 - GMN - 18.12
7372 - LNC - 28.9(1)	7409 - FNDM - 25.10	6307 - LK - 29.11	5181 - FHS - 19.12
		8207 - FSD - 19.12	6283 - FKR - 20.12

(1) HLDM 7372 exposée dans la cour des usines CFM à Nivelles lors de la "portes ouvertes" du 13 octobre.

(2) HLD 5938, vraisemblablement la dernière série 59 à avoir subi une grande révision.

2/ RADIATIONS

HLD 6009 - Merelbeke (Construction : 1964) - Bâti de moteur fêlé
PV de l'AC Salzinnes n° 82 du 9.8.84, approuvé par le Dir. M le 28.08
Date Hors-Ecritures : 1.10.84

HLD 6018 - Merelbeke (Constr.: 1964) - bâti de moteur fêlé
PV AC Salz n° 83 du 9.8.84, approuvé le 28.08 - H-Ecrit : 1.10.84

HLD 6031 - Merelbeke ('64) - déstandardisation de la série
PV AC Salz n° 84 du 9.8.84; approuvé : 28.08 - H.Ecrit : 1.10.84

HLD 6064 - Merelbeke ('64) - limite de révision
PV AC Salz n° 85 du 9.8.84; approuvé : 28.08 - H-Ecrit : 1.10.84

HLD 6308 - Hasselt ('66) - Suite tamponnement avec 5191 dans la formation à Hasselt le 3.8.84
PV de AC Salz n° 87 du 24.8.84; approuvé : 12.09 - H.Ecrit : 1.10.84

HLD 5191 - Hasselt ('63) - Suite tamponnement avec 6308 (voir ci-dessus)
PV AC Salz n° 88 du 24.8.84; approuvé : 12.09 - H.Ecrit : 1.10.84

HLD 6024 - St-Ghislain ('64) - bâti de moteur fêlé
PV AC Salz n° 89 du 6.9.84; approuvé : 19.09 - H.Ecrit : 1.10.84

HLD 5932 - Merelbeke ('55) - incendiée à Merelbeke début septembre 84
PV AC Salz n° 90 du 6.9.84; approuvé : 19.09 - H.Ecrit : 1.10.84

HLD 6061 - Merelbeke ('65) - déstandardisation de la série
PV AC Salz n° 91 du 13.9.84; approuvé : 27.09 - H. Ecrit: 1.11.84

HLD 6021 - Merelbeke ('64) - bâti de moteur fêlé
PV AC Salz n° 93 du 1.10.84; approuvé : 15.10 - H.Ecrit : 1.11.84

HLD 6111 - Merelbeke ('65) - déstandardisation de la série
PV AC Salz n° 94 du 1.10.84; approuvé : 15.10 - H.Ecrit : 1.11.84

- HLDM 7204 - Anvers-Dam ('56) - déstandardisation de la série
PV AC Salz n° 95 du 1.10.84; approuvé : 15.10 - H-Ecrit : 1.11.84
- HLD 6020 - Merelbeke ('64) - limite de révision
PV AC Salz n° 97 du 16.10.84, approuvé 23.10 - H-Ecrit : 1.12.84
- HLE 2904 - 2905 - 2906 - 2907 - 2908 - 2910 - 2912 - 2913 - 2920 - Ronet (1949)
Déstandardisation des rescapées de la série, suite décision du Conseil d'Administration du 2.10.84.
PV de l'ATSE Ronet n° 101 du 23.10.84, approuvé : 12.11 - H-Ecrit : 1.12.84
N.B. - La 2912 est déjà conservée depuis plusieurs mois à Louvain pour le musée.
- La 2913 qui assure encore épisodiquement le préchauffage électrique de rames voyageurs dans le faisceau de garage à Hasselt y restera encore pendant le début de l'hiver, aussi longtemps que les installations fixes de préchauffage électrique n'y seront pas mis en service.
- AR 4001 - 4002 - 4003 - 4004 - 4005 - 4006 - 4007 - Courtrai (Constr.: 4001: 1957; les autres : 1961).
Déstandardisation de la série, suite décision du Conseil d'Administration du 2.10.84.
PV de l'AC Malines n° 84.02 du 25.10.84, approuvé : 8.11 - H-Ecrit : 1.12.84
N.B. - Le 4006 sera conservé pour le musée et est depuis le 4 décembre garé à l'abri des intempéries à l'ATD ... Haine St-Pierre (sic) par manque de place à Courtrai.
- AR 4333 - Courtrai (1955) - Effectif des 43 devenu pléthorique depuis la restructuration
4314 - Bertrix ('54) " " " " " " " "
4327 - Bertrix ('55) " " " " " " " "
- Remorques d'AR 732.09 et 732.10 - Bertrix ('54) - Effectif des remorques pléthorique.
PV de l'AC Malines n° 84.03 du 9.11.84, approuvé : 18.11 - H-Ecr : 1.12
N.B. - Les 3 AR 43 restent garés en attente d'une décision éventuelle de transformation en autorail ES série 400.
- La remorque 732.09 a été expédiée depuis lors à Anvers C (faisceau Berchem), où elle sert d'abri temporaire pour le personnel d'entretien. Depuis lors, il n'y a donc plus aucune voiture voyageurs à 2 essieux en service à la SNCB.

3/ MUTATIONS

- HLDM 8434 mutée d'Hasselt à Bruges - Date Ecritures : 1.09.84 (1)
8438 " d'Haine SP à Bruges - " : " (1)

(1) renforts pour assurer les trains de travaux d'électrification 1.66

- HLD 5112 mutée de Schaerbeek à Courtrai - Date Ecrit : 8.10.84
5171 " Monceau à Hasselt - " : " "

6013 }
6015 } " Kinkempois à Merelbeke - " : 1.11.84 (2)
6020 }
6080 }

(2) A remarquer que ces 4 HLD 60 se trouvaient déjà depuis le 3 septembre en prêt à Merelbeke, afin d'assurer notamment les trains P assurés en diesel par pénurie d'engins électriques (voir à ce sujet Trans-fer n° 37 p 28).

4/ MODIFICATIONS DE L'ENTRETIEN

HLD 5141 et 5144 à l'EFFECTIF et à l'ENTRETIEN à Schaerbaek passent à l'ENTRETIEN à Monceau - Date écrit : 1.9.84

HLD 6280 6284 6285 6291 6295 6297 à l'EFFECTIF de Merelbeke passent de l'ENTRETIEN de Courtrai à celui de Merelbeke - date écrit : 1.9.84

Rappelons en effet que depuis le 3 juin dernier, l'atelier PROPRIÉTAIRE d'un engin diesel n'est plus forcément celui chargé de l'ENTRETIEN (voir à cet effet nos tableaux publiés dans Trans-fer n° 35 p.8 corrigés dans le n° 37 p.11)

5/ UTILISATION du MATÉRIEL

□ La HLE 2101

Ce premier exemplaire d'une longue série a finalement été livré à l'ATE de Brux-Midi le samedi 20 octobre, soit avec plus de 4 mois de retard sur le planning prévu. Des vices de fabrication avaient en effet été constatés aux moteurs de traction, lors de leur fourniture par les ACEC ce qui avait nécessité leur rebobinage; pendant ce temps, le montage final des locomotives se poursuivait aux ateliers CFM de Nivelles, sans moteurs aux bogies...

Une dizaine d'engins handicapés de la sorte - quoiqu'extérieurement terminés - étaient visibles sur la cour du constructeur lors de la journée "portes ouvertes" du 13 oct.

Dès son arrivée à Bruxelles-Midi, la 2101 a immédiatement subi les parcours d'essai traditionnels (aller-retour à vide vers Braine-le-Comte, aller-retour avec une rame de M4 sur Ostende), parcours qui seront également d'application pour les autres 21.

Mais le parcours de réception provisoire tel que prévu au cahier des charges s'est déroulé le jeudi 8 novembre, lorsque la 2101 (accouplée à une "27" servant de secours éventuel et d'ailleurs remorquée comme véhicule) achemine une charge marchandises de \pm 800 t. à l'aller comme au retour entre Ronet et Stockem.

Les essais furent concluants, les parcours s'étant déroulés dans les meilleures conditions.

Elle subit ensuite une période de rodage et d'endurance de 15 jours, au cours de laquelle elle assura invariablement l'aller-retour (sauf les samedis et dimanches) :

P 3427 Welkenraedt 5.38 - Brux-Midi 7.37/7.41 (puis à vide vers Denderleeuw AR : 7.59)

ER 3427 Denderleeuw 8.36 - Brux Petite Ile 8.54

- mises au point et réglages éventuels à l'ATE de Forest-

P 4400 Forest voitures 15.50 - Brux-Midi 15.59/16.11 - Welkenraedt 18.18

Ces parcours de rodage, assurés en Unités Multiples avec une 27 seront aussi systématiquement d'application pour chaque nouvelle 21 nouvellement livrés.

Après ces deux semaines d'endurance et sous réserves de résultats satisfaisants, elles sont alors affectées en solo sur un de leurs futurs axes de prédilection : Anvers-C - Mouscron, en tête des rames M4 réversibles, permettant ainsi le dégagement des 27 y affectées depuis le 3 juin. Celles-ci sont alors immédiatement engagées dans les roulements marchandises, principalement sur les axes Anvers - Charleroi et Anvers - Ronet, où elles faisaient cruellement défaut.

De même, l'affectation de ces 27 sur la ligne 162 entre Ronet et Stockem est d'ores et déjà prévue, en fonction des disponibilités résultant de la livraison des unités de la série 21.

□ Les AM 597 à 600 "ex-SABENA" bleues.

Nous nous sommes déjà fait l'écho dans nos précédentes éditions de ce que la disponibilité de ces engins s'était fortement accrue depuis le 3 juin, la relation Bruxelles Central - Aéroport National n'étant plus desservie depuis lors que 2 fois par heure contre 3 auparavant, ce qui rend journellement 2 ou 3 rames de ce type libres pour d'autres tâches (remplacement d'AM 50-53 ou 55 sur les trains L et P entre Malines et Nivelles, remplacement d'AM postales rouges (les TAP, etc ...).

Pointons tout de même l'escapade originale de l'AM 597 de Schaerbeek à Montzen via Muizen, Aarschot, Hasselt et Visé-haut le mardi 9 octobre, pour permettre cette fois une étude de ligne de jour par un petit groupe de conducteurs.

6/ TRANSFORMATIONS

Le vendredi 16 novembre, une rame de 4 AM BREAK (382 - 383 - 384 et 385) est sortie de l'AC Malines, équipée d'une suspension primaire à l'essai sur les bogies moteurs.

Ces nouveaux équipements porteurs -au propre comme au figuré- de grands espoirs, doivent juguler le phénomène désormais célèbre des vibrations que l'environnement subit au passage de ces engins.

Rappelons à cet effet que des ralentissements de vitesse applicables EXCLUSIVEMENT à cette série de véhicules ont même dus être prescrits en deux endroits du réseau là où les vibrations menaçaient la stabilité d'édifices riverains, c-à-d. à Watermael et à Groenendaal.

Dès sa sortie de l'AC, cette rame a immédiatement entamé une campagne d'essais intensifs, circulant du 19 au 23 novembre en navette successivement entre Schaerbeek et Louvain, Hasselt et Genk, Quartier Léopold et Ottignies, ainsi qu'entre Gand-St-Pierre et Bruges.

Des observateurs de la Direction du Matériel étaient chaque fois répartis sur les différents tronçons parcourus, équipés d'appareils de mesure.

Certains parcours furent assurés avec les mêmes AM lestées de blocs de frein en fonte, afin de simuler la présence de voyageurs, les essais initialement prévus sur des trains commerciaux accessibles à la clientèle ayant été annulés en dernière minute.

Enfin, le 30 novembre eu lieu la confrontation tant attendue, lorsque la rame composée des AM 383 à 385 circula toute la matinée en navette entre Schaerbeek et Louvain. Elle fut remplacée l'après-midi par une rame de 4 AM du même type, mais dont la suspension n'avait pas subi de transformations.

Ces 4 AM (360 - 371 - 373 et 390) équipées d'appareils de mesures, ont circulé à leur tour en navette entre Schaerbeek et Louvain pendant toute l'après-midi, ce qui permit ultérieurement une analyse comparative des vibrations produites par les 2 rames, dans des conditions rigoureusement identiques.

S'il est encore trop tôt actuellement pour se prononcer sur le résultat de ces essais, signalons toutefois que l'installation provisoire dont les AM 382 à 385 avaient été équipées, a été immédiatement démonté après ces essais, comme cela avait été prévu.

On chuchote tout de même que les résultats n'étaient pas à la mesure des espérances ... A suivre .

Le nouveau matériel livré en 1984.

Faisant suite aux informations publiées dans *Transfer* n°32, nous publions ci-après la liste du matériel livré à la SNCB par ses constructeurs en 1984.

Locomotives série 27:

2753	09/01/84	2755	08/02/84	2757	15/03/84	2759	09/05/84
2754	09/01/84	2756	27/02/84	2758	29/03/84	2760	14/06/84

Locomotives série 21:

2101	22/10/84	2103	28/11/84	2105	14/12/84	2107	27/12/84
2102	19/11/84	2104	04/12/84	2106	17/12/84	2108	27/12/84

Automotrices série 03:

371	07/03/84	381	14/05/84	391	28/08/84	401	29/10/84
372	13/03/84	382	14/05/84	392	04/09/84	402	05/11/84
373	27/03/84	383	25/05/84	393	04/09/84	403	05/11/84
374	23/03/84	384	28/05/84	394	14/09/84	404	14/11/84
375	05/04/84	385	18/06/84	395	20/09/84	405	21/11/84
376	02/04/84	386	26/06/84	396	27/09/84	406	30/11/84
377	13/04/84	387	02/07/84	397	03/10/84	407	07/12/84
378	20/04/84	388	02/07/84	398	04/10/84	408	13/12/84
379	24/04/84	389	10/07/84	399	24/10/84	409	17/12/84
380	04/05/84	390	16/08/84	400	17/10/84	410	17/12/84
						411	28/12/84

Les livraisons de nouveau matériel devraient se poursuivre comme suit:

- les AM Break série 03 jusqu'à la 440 pour octobre 1985;
- les HLE série 21 jusqu'à la 2130 pour septembre 1985;
- les HLE bitensions série 11 de septembre 1985 à février 1986;
- les HLE bicourants série 12 de mars 1986 à octobre 1986;
- les HLE 2131 à 2160 à partir de novembre 1986.

Rigueurs hivernales

Nous ne reviendrons pas sur la triste paralysie de notre réseau SNCB au plus fort de l'hiver. La presse a abondamment développé ce sujet et dénoncé les carences diverses. Signalons simplement que, outre les habituelles déficiences de la gare de Bruxelles-Midi, la SNCB a connu beaucoup de problèmes avec les automotrices Break de la série 03 : ainsi, leurs compresseurs gelaient. L'explication est simple; contrairement à l'ancien matériel, ce type de compresseur n'est pas prévu pour recevoir de l'antigel. De plus, les attelages automatiques +GF+ ne fonctionnaient pas. Certains trouveront aberrant que ces attelages ne fonctionnent plus dès l'apparition de la neige, car il s'agit d'un brevet suisse... Mais il faut savoir que la SNCB a voulu faire l'économie de la résistance de chauffage que les Suisses y incorporent toujours pour éviter ce genre de problème... Il fallut dès lors ne plus découpler ce matériel : les services de l'Intercity F Blankenberge/Knokke - Genk/Liège-Visé furent donc limités au parcours Blankenberge - Genk, les voyageurs pour Liège et Visé étant par exemple obligés à chaque coup à un transbordement à Landen. Honni soit qui mal y pense !

Le système T.B.L.

Dans le n°32 de Transfer, nous avons exposé l'évolution suivie par les dispositifs de répétition des signaux à bord des trains, annoncé l'abandon du système de transmission crocodile-brosse au profit d'un système de Transmission Balise magnétique-Locomotive qui permet de provoquer l'arrêt automatique du train en cas de dépassement d'un signal d'arrêt fermé.

Les essais de ces équipements se poursuivent suivant le calendrier prévu. Sont actuellement équipés:

- les automotrices n° 264 et 267;
- les locomotives n° 2706 et 2709;
- une dizaine de signaux de la ligne 96 situés entre Soignies et Braine-le-Comte.

Au cours du premier semestre de 1985, les essais et la mise au point de prototypes se poursuivront de telle sorte qu'au I/7/85, devraient être équipés:

- 9 engins moteurs de traction électrique;
- 30 signaux.

A partir du I/7/85, après mise au point des prototypes, on équipera chaque mois 10 engins moteurs et 100 signaux de telle sorte qu'au I/7/87, seraient équipés:

- 100 engins moteurs de traction électrique;
- 2000 signaux.

Les signaux à équiper se situent sur les axes Oostende-Aachen et Bruxelles-Arlon.

Les engins à équiper seront choisis parmi ceux qui circulent intensivement sur ces deux axes: les HLE série 27 et les AM Break n° 301 à 335.

Après 1987, la généralisation du système TBL sera fonction des résultats obtenus et des crédits disponibles. Un millier d'engins moteurs de traction électrique et quelques 8000 signaux répartis sur le réseau électrifié sont concernés. Le coût du programme TBL ainsi défini a été estimé en 1981 à environ deux milliards de FB.

Carte des voies ferrées des Fagnes Belges (GTF asbl)

Cette carte est toujours disponible auprès de notre service "Editions". De format 75x75cm, elle représente le réseau ferré actuel des Fagnes, soit les lignes Eupen - Raeren - frontière, Raeren - Sourbrodt - Wévercé - Waimés (Vennbahn), Trois-Ponts - Waimés et Wévercé - Losheimergraben (frontière). Elle est très détaillée: elle figure toutes les bornes kilométriques, pentes de la voie, passages à niveau, tunnels, gares...

Un instrument indispensable pour les amateurs de la région.

Prix (envoi compris): 200FB, à verser au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.

INCIDENTS - ACCIDENTS

Période de sept. à décembre 1984

Collision de 2 trains à Monceau - l. 124 A - Jeudi 6 septembre à 20 h.

Alors que le Z 48953 Manage - Luxembourg (5186 de Monceau remorquant 10 citernes d'essence) sortait de la formation vers la ligne 124 A, il est tamponné par l' IC 868 Herstal - Mouscron (AM 737), survenant en sens inverse après avoir dépassé un signal à l'arrêt. L' IC était détourné suite à un bris de la caténaire sur la l. 112 entre Marchienne et Piéton.

L' IC heurte le flanc du 3e. wagon, perforant la citerne. L'essence se répand sur le sol en abondance, mais grâce au Ciel, ne s'enflamme pas.

Trois blessés légers sont dénombrés.

Par ordre du service d'incendie, les 4 voies principales de l'endroit (l. 124 et 124 A) sont mises hors-service et hors-tension, le risque d'explosion étant trop grand. Le trafic voyageurs est alors détourné localement par la formation.

Après relevage de l'AM déraillée du premier bogie, et transvasement du wagon-citerne avarié, les circulations sont à nouveau autorisées le lendemain à 8 h sur la 124, après que le sol ait été recouvert de sable et de bâches à l'endroit de l'accident, pour limiter les émanations de gaz.

Tamponnement à Bruges - l. 51 - Mardi 11 septembre à 21 h 45.

Le Z 69484 Zeebruges - Bruges Formation (8202 remorquant un wagon) immobilisé au signal d'entrée est tamponné à l'arrière par la ME 5046 (Blankenberge - Bruges), composée des AM 350 et 388 accouplées.

Le conducteur des AM ayant pénétré réglementairement dans le canton occupé, expliquera qu'il n'avait vu le convoi à temps, son disque de queue étant éteint...

Déraillement d'un train voyageurs à Mons - l.118 - Lundi 17 septembre à 10 h 09.

En abordant l'aiguille livrant accès au raccordement des Tubes de Niay embranché sur la ligne 118 à la sortie de Mons, l'IR 2182 Tournai - Charleroi-Sud (AM 621) déraile des 2 premiers bogies, le premier continuant sur la 118 tandis que le second empruntait le raccordement, l'aiguille ayant tourné entretemps.

La 2e. voiture de l'AM ayant également suivi la voie du raccordement, reste néanmoins sur les voies.

Il n'y a pas de blessés. Les quelques voyageurs sont évacués au moyen...du loco-tracteur (sic) qui manoeuvrait dans les parages.

Après enquête, il semblerait que la manoeuvre de l'aiguillage sous le convoi ait été provoquée par une libération prématurée de l'itinéraire, la pédale de libération ayant été installée AVANT l'aiguillage, et non après !

Que pareil incident ne se soit pas produit plus tôt reste assez incroyable...

Importantes perturbations dans le Δ Lembeek - Tubize - Clabecq - Vendr. 28 sept.

A 18 h 30, le Z 38998 Quenast - Zeebruges (6257 de Tournai et 14 wagons plats chargés de pierres déraile du dernier wagon à l'entrée de Clabecq, obstruant l'accès au départ de Lembeek et de Tubize de cette importante gare de desserte des installations des "Forges de Clabecq".

A 19 h 03, le Z 47592 Quenast - Essen qui le suivait (5108 de Schaerbeek et 36 wagons-trémie chargés de ballast) déraile à son tour des 1er et 7e wagons en abordant la ligne 96 à l'entrée de Tubize, obstruant cette fois la ligne 115.

La voie unique ne sera rétablie que le 5 octobre à 19 h 25, après de longs travaux de réfection des appareils de voie, émaillés de péripéties diverses, comme des dérangements de signaux et un talonnement d'aiguillage...

La conjugaison des deux incidents relatés rendra l'emprunt de la liaison entre Tubize et Lembeek impossible jusqu'au 5 octobre, obligeant à détourner les trains locaux de desserte de Clabecq via la ligne à voie unique 106; l'accès au départ de Lembeek avait toutefois été rétabli dès le 29 septembre à 4 h aux trains de minerai et de charbon, en traction diesel uniquement.

Bivoie d'un train voyageurs à Wareme - l. 36 - lundi 29 octobre à 7 h 22.

Au moment de reprendre la voie normale, l'IC 530 Eupen - Ostende (2718 et 11 M 4) circulant à contre-voie déraile sur l'aiguille de liaison manoeuvrée intempestivement sous le train.

Aucun véhicule ne déraile, mais la première voiture fait bivoie et se retrouve inclinée à 45°, à cheval sur les 2 Voies. Il n'y a pas de blessés.

Tandis que les IC sont détournés via Landen et Hasselt, les trains internationaux le sont via Namur. A 11 h, une voie sera rétablie.

Déraillement d'un parcours d'essai à Floreffe - l. 130 - mardi 30 octobre à 10 h 50.

Nous ne résistons pas au plaisir malicieux de vous narrer le déraillement de la locomotive 5211 de Ronet qui remorquait la nouvelle grue de secours de Ronet, lors d'un parcours d'essai. Le relevage du bogie déraillé eut lieu par le train de secours A dépêché sur place, la nouvelle grue n'étant pas opérationnelle. Les cordonniers ne sont-ils pas souvent les plus mal chaussés ?

Tamponnement de 2 trains marchandises à Y. Otterbeek - l. 27B - Jeudi 22 novembre à 20 h 35.

Le Z 37241 Monceau-Anvers Bassins (5151 d'Anvers Dem et 40 wagons) arrêté à la bifurcation permettant de reprendre l. 27 est tamponné à l'arrière par le Z 28231 Haine St-Pierre - Anvers Bassins (5948 + 5920 d'Haine St-P. et 22 wagons), qui avait pénétré réglementairement dans le canton occupé.

Seul 1 bogie de la 5948 déraile. Par contre, les dégâts matériels sont considérables : les 2 locos tamponneuses sont littéralement replatées (leur radiation est d'ores et déjà annoncée) et même la 5161, pourtant protégée par ses 40 wagons servant d'écran au choc, se retrouve avec le châssis plié ...

Seule l'inattention du conducteur du second convoi peut expliquer pareil accident.

Importante interruption des circulations à Anvers Schijnpoort - Jeudi 6 décembre à 20 h 35.

Toute circulation a dû être interrompue sur les lignes 12 et 27A pendant 1 h 30, un camion routier ayant percuté le tablier du "Schijnpoortbrug", ce qui provoque un court-circuit aux fils aériens de la MIVA, qui mit feu au camion ...

Tamponnement de 2 trains marchandises à Fouron - l. 24 - Samedi 15 décembre à 5 h 55.

Le Z 56406 Ronet - Aix Duest (5530 de Kinkempois et 8 wagons) arrêté sur le viaduc pour laisser passer un convoi circulant à contre-voie en sens inverse est tamponné à l'arrière par le Z 51412 Schaerbeek - Montzen (5102 de Schaerbeek et 36 wagons), avançant en marche à vue dans la section occupée.

Le dernier wagon du 56406, une citerne chargée de chloroforme, subit la collision de plein fouet, mais ne déraile pas et résiste au choc.

On a peine à imaginer les conséquences qu'une chute éventuelle de ce wagon aurait produits, dans la vallée en contrebas ...

Un wagon chargé de coils dérailla, obstruant les 2 voies, tandis qu'un autre wagon chargé de verre voit son chargement proprement réduit en miettes. Juliette -la grue vapeur de Kinkempois qui n'en finit pas de quitter la scène ferroviaire (!)- procédera au relevage des éléments déraillés.

Une voie est libérée à 16 h 40.

Avec près d'un accident semblable par mois, on ne peut manquer de s'interroger sur cette épidémie de tamponnements résultant des circulations en marche à vue dans les cantons occupés, qui semblent constituer un problème actuellement sans solution.

Attaque à main armée d'un train voyageurs à Mortsel - L. 25 - Lundi 17 décembre à 20 h 21

A l'approche de la halte de Mortsel - Durnesteenweg du L 6318 Brux-Midi - Anvers C (AM 026 + 013), le chef-garde du train est attaqué par deux individus masqués, qui le forcent sous la menace d'un revolver à leur remettre la clé d'un coffre contenant certaines valeurs.

Il est ensuite neutralisé au moyen d'un spray aveuglant et frappé à la tête, pendant que les gangsters pillent le coffre et s'enfuient dans la nature, après avoir manoeuvré le signal d'alarme.

Le chef-garde devra être hospitalisé.

Le Nouvel Obs' 1/85.

Modifications d'horaire à la SNCB

Le réalisme l'emportant enfin, la SNCB a accepté de répondre aux desiderata de la clientèle signalés dans Trans-Fer n° 37 sur la relation par autorails entre Aix-la-Chapelle et Welkenraedt (série 43). Ainsi, depuis le 7 janvier 85, le train L 7866 (autorail 43 de Montzen) est retardé d'une heure et roule sous horaire Aachen 19.10 - Welkenraedt 19.25. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Pourvu qu'entretemps, les voyageurs lassés n'aient trouvé une autre solution...

A propos de ces mêmes autorails série 43 de Montzen, signalons qu'outre leurs prestations Aachen - Welkenraedt et Welkenraedt-Montzen (dernier parcours réservé au personnel SNCB), ceux-ci assurent parfois la relation Welkenraedt - Eupen et retour, lorsque l'IC prévu pour assurer cette desserte est trop en retard à l'arrivée à Welkenraedt.

Les futurs horaires au 2/6/85

D'après ce qui ressort des préparatifs en cours, le 2/6/85, la SNCB commencera déjà à abandonner la rigueur des principes qui avaient fait la base du plan IC/IR. Ainsi, certains trains ne respecteront plus les minutes de la cadence. D'autres trains effectueront des arrêts supplémentaires pour répondre aux desiderata de la clientèle.

Le chemin de fer et la route (énième suite)

A partir du 4/2/1985, le centre routier de Verviers-Ouest ne sera plus desservi par les trains de messageries. Les colis seront transbordés des wagons dans des camions semi-remorque au centre routier de Liège-Guillemins, et des semi-remorque dans les camions de distribution au centre routier de Verviers-Ouest et vice-versa. Qu'en pensez-vous ?

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

Période de septembre à décembre 84

Mercredi 5 septembre

Circulation d'un AR SNCF double (du type X 4500) entre Mouy-Burg (Oise) et Wavre (Walibi) via Jeumont, Charleroi-Sud, Jemeppe s/s et Gembloux. Retour le soir.

Samedi 8 septembre

- Un train touristique organisé par la RTBF-Liège a amené les participants de Liège-G à Bertrix, où le relais était assuré par une noria d'autobus les menant à Cugnon, lieu du repas de midi. La rame était composée de 8 voitures M4 et d'un fourgon porte-autos (!) chargé d'une voiture-radio RTBF faisant office de relais pour l'émission "radio-tourisme" qui était produite en direct à bord du train.

Amanée de Liège-G. à Namur par la HLE 2756, la rame fut remorquée entre Namur et Bertrix par les HLD 5215 et 5216, accompagnées d'un fourgon-générateur HT bleu pour l'alimentation électrique des voitures.

L'itinéraire du retour se réalisa via Libramont, où la 2756 -restée en queue pendant tout le voyage aller (!)- reprit le relais vers Liège-G.

- A l'occasion de leurs noces d'Or, un diamantaire anversois offrit à sa femme une croisière rétro à bord d'un train de luxe, qui fut baptisé "Elsa Pullman Express", du prénom de l'épouse.

Partant d'Anvers-Central, la rame exclusivement composée de matériel CIWLT (1 Restaurant - la Pullman 4159 - la bar salon 4148 - 1 lits UH) fut remorquée par la HLE 2302 jusqu'à Namur, où l'on ajouta la HLD 5403 en tête.

Cette machine avait quasi été entièrement repeinte, et ses deux nez avaient même été redécorés des superbes "roues silées" qui furent typiques de cette série d'engins à une époque pas si lointaine ...

A Bertrix, où l'arrivée se fit en fanfare au milieu des majorettes, le convoi rejoignit le spécial "RTBF" dont question ci-dessus, qui l'avait précédé de 40 minutes entre Namur et Bertrix, offrant ainsi le spectacle rare de deux (!) locomotives électriques côte à côte, dans une gare sans caténares ...

Après évolution de la locomotive diesel et retour à Libramont, la 2302 dite "le sous-marin" en raison de la disposition spéciale des hublots dans les longs-pans remena seule le convoi dans la Métropole.

- du 10 au 17 septembre

Le Commandement suprême des Forces Alliées de l'OTAN voulant tester l'organisation ferroviaire belge à l'occasion des grandes manœuvres d'automne, pas moins de 43 trains militaires, principalement chargés du charroi lourd (chars, tanks, etc ...) furent mis en marche au départ de 10 points d'embarquement belges, à destination des terrains d'exercices situés en R.F.A.

Quatorze trains circulèrent pour le compte de l'armée britannique (au départ d'Ostende, de Zeebruges et de Knokke); vingt-deux pour l'armée américaine (au départ d'Anvers, de Winterslag et de Gembloux) et sept pour l'armée belge (de Kapellen, de Bourg-Léopold et de Marche).

Principalement composés de wagons plats (du type R8 ou K18) et d'une ou de plusieurs voitures voyageurs pour le personnel d'accompagnement (BB, AK et même K1 !), les charges s'échelonnaient entre 260 et 1 409 tonnes, requérant quasi systématiquement la double traction vu les itinéraires empruntés : la remise aux réseaux étrangers avait été répartie entre les points-frontières de Montzen, Raeren, Gouvy et Sterpenich selon la destination en R.F.A.

De plus, la majorité des chargements engageant le gabarit, ces convois ont quasi tous circulé sous le régime "TE" (Transport Exceptionnel), assorti de conditions spéciales comme des itinéraires particuliers obligatoires ou des restrictions (ou interdictions) de croisement d'autres convois. Pour ces motifs, beaucoup de ces circulations eurent lieu la nuit.

- du 14 septembre au 12 octobre

Seule manifestation tangible à l'occasion de l'électrification de bout en bout de la dorsale ferroviaire wallonne (de Liers à Mouscron via le nouveau tracé entre Marchienne et Piéton, une réalité depuis le 3 juin déjà), un train-exposition a été présenté au public dans les 12 gares les plus importantes de cet axe.

Il était composé d'une "série 27" remorquant 1 voiture-couchettes Bc 10 en livrée "arc-en ciel", de 2 voitures M4, de 2 voitures-exposition "TREXPO" ayant pour thème la dorsale, et d'un fourgon de service.

La section Marchienne - Piéton n'a donc pas fait l'objet d'une cérémonie officielle d'inauguration de la traction électrique (pas plus que la section Herentals - Turnhout, d'ailleurs).

Samedi 15 septembre

Un train spécial Hal - Dinant (via Bruxelles, Vilvorde, Louvain, Diest, Louvain, et Ottignies) a circulé pour le compte de la Fédération Nationale des Handicapés.

Composé de 5 voitures M4, de la voiture bar dancing SR 1 et d'un fourgon-générateur 3000 V, le convoi fut remorqué par la HLE 2346 jusqu'à Namur, où la HLD 5208 assure l'aller-retour vers Dinant.

Le retour se mua en véritable marathon en passant par Ottignies, Bruxelles, Gand St-P., Courtrai, Tournai, Mons, Hal, Bruxelles, Vilvorde, Haecht, Louvain, Aerschot et Diest, atteint huit heures après le départ de Namur !

Vendredi 21 septembre

Pour assister à la célébration du 40^e anniversaire de la libération et de la bataille des Ardennes fêtée avec faste à Bastogne, trois généraux US du Shape sont venus d'Heidelberg avec l'infatigable autorail double DB VT 608 801, véritable hôtel et PC militaire sur roues.

Négligeant cette fois son itinéraire habituel vers Mons, il emprunta la ligne 42 de Liège-G. à Gouvy, où il poursuivit vers Bastogne Sud via la ligne 163, récemment abandonnée par le service voyageurs.

Le retour se fit lundi 24 via le même itinéraire.

Vendredi 5 octobre

Des hauts fonctionnaires du Ministère de la Justice se sont rendus en train spécial de Bruxelles Nord à Luxembourg assister à un congrès.

La rame, remorquée par la HLE 2382, était composée de 3 voitures M4 et de la bar-dancing SR II.

Samedi 6 octobre

- Curieux périple ferroviaire que celui du "KIWANIS-Express", mis au point par l'organisme philanthropique du même nom qui avait affrété une rame de 8 voitures TEE inox renforcés des 2 voitures bar-dancing (SR I et SR II) pour parcourir un itinéraire nocturne assez singulier ...
Parti de Liège-G. à 21 h, le train, remorqué par la HLE 2315, fit une pose remarquée d'une demi-heure en plein milieu du viaduc de Renory (!), offrant ainsi à ses participants un saisissant point de vue "by-night" de la vallée et de son industrie locale très renommée ...
Poursuivant vers Voroux, il redescendit vers Liège-G. via Ans, Rocourt et Liers, empruntant au passage la ligne 31, fermée au trafic voyageurs depuis le 3 juin dernier.
Une soirée dansante à bord du train garé à quai se poursuivit alors jusque tard dans la nuit.
- Pour acheminer de nombreux participants à un congrès "Scouts", les 2 AM quadruples 814 et 815 ont circulé de Mons à Spa, via la dorsale wallonne. Le retour s'effectua le lendemain soir via le même itinéraire.

Samedi 13 octobre

Véritable sortie d'adieu à la scène ferroviaire pour l'AR triple 4006 de Courtrai, affrété par le CFV 3V pour son voyage annuel de fin de saison.

Rappelons que les sept exemplaires de la série 40 étaient tous parqués sans emploi depuis la restructuration.

L'itinéraire du voyage fut exceptionnel, jugez-en : parvenu le matin même à vide de Courtrai à Charleroi-Sud où s'embarquèrent les participants, il chemina vers Bastogne par Namur, Dinant, Bertrix et Libramont, où il fut même rendu accessible aux voyageurs réguliers jusqu'à Bastogne-Sud (!), pour des contraintes de sillon-horaire.

Le retour se déroula par Gouvy, Vielselm, Rivage, Liège-G., Namur et Charleroi, d'où il regagna à vide son dépôt d'attache.

Quel point d'orgue grandiose pour la carrière relativement modeste qu'ont connu ces autorails ...

- les 15, 16 et 17 novembre

Probablement inspirés par le voyage similaire organisé sur la ligne 38 par notre association le 29 septembre, certaines collectivités locales (centre culturel, écoles, ...) ont organisé plusieurs ballades sur la ligne 38, au départ de Micheroux et de Melen à destination de Liège-G., beaucoup d'enfants découvrant ainsi le train, pour la première fois ...

Les convois étaient invariablement composés de 2 AR 43 encadrant 1 remorque 734 à bogies, parvenus spécialement de Bertrix.

Le succès fut tel que l'opération fut réitérée les 20 et 21 décembre; de plus, d'autres parcours du même type au début 85 sont d'ores et déjà prévus.

L'abandon prochain de cette ligne si attachante susciterait-elle un sursaut de sympathie auprès de la population locale ?

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS

Septembre 84

N° HLE / Nbre Km	N° AM / Type / Km
1502 - 15 613	020(50) - 10 710
1607 - 23 514	090(54) - 10 499
1804 - 21 080	129(56) - 10 339
2004 - 16 644	208(62) - 11 404
2216 - 9 455	213(63) - 10 185
2338 - 13 217	262(65) - 11 259
2505 - 9 702	353(82) - 23 292
2557 - 21 485	503(55) - 7 808
2634 - 12 444	599(SAB) - 8 694
2714 - 18 847	617(66) - 17 380
2802 - 1 608	642(70) - 18 944
	699(73) - 13 451
	717(74) - 16 263
	744(78) - 16 223
	767(79) - 13 780
	808(QUAD) - 18 260
	902-BENELUX - 8 531
	953(POST) - 9 041
N° AR / Nbre Km	N° HLR / Km
4319 - 6 689	7005 - 2 723
4406 - 6 360	7102 - 2 303
4501 - 11 337	7209 - 2 204
4608 - 6 045	7343 - 5 307
4903 - 0(!)	7408 - 3 784
	7503 - 3 364
	8023 - 2 658
	8266 - 2 977
	8317 - 1 903
	8453 - 2 612
	8523 - 2 616
	9150 - 1 120

Octobre 84

N° HLE / Nbre Km	N° AM / Type / Km
1505 - 16 250	037(53) - 11 917
1604 - 23 075	063(54) - 11 728
1803 - 20 673	144(56) - 11 868
2004 - 18 614	179(62) - 12 056
2101 - 319	237(63) - 11 397
2210 - 10 892	259(65) - 11 184
2375 - 12 579	388(83) - 23 876
2502 - 8 670	502(55) - 8 395
2557 - 22 777	596(SAB) - 10 639
2629 - 12 577	603(66) - 17 107
2722 - 23 172	646(70) - 19 611
2802 - 1 394	678(73) - 17 085
	722(74) - 18 048
	746(78) - 14 809
	759(79) - 14 813
	829(QUAD) - 18 930
	903 BENELUX - 8 216
	951 (POST) - 13 182
N° AR / Km	N° HLR / Km
4336 - 8 664	7004 - 3 761
4406 - 7 073	7103 - 3 027
4509 - 11 550	7214 - 2 509
4609 - 6 387	7342 - 4 423
4903 - 122	7402 - 4 087
	7505 - 4 007
	8063 - 3 187
	8231 - 4 458
	8307 - 1 819
	8406 - 3 408
	8521 - 2 889
	9129 - 1 145

Hit Computer 12/84.

Modification de dénomination de gares SNCB

La Louvière (ancienne gare) devient La Louvière-Centre par note du 28/9/84.

Modification à la nomenclature des lignes SNCB

57A Grembergen - Hamme (3) devient hors inventaire
 73A Meulebeke - Tielt (2) " " "
 142 Eghezée - Frizet (3) " " "
 141 devient Manage - BK 2.986 (2)
 BK 2.986 - Nivelles Nord (3)
 Nivelles Nord - Baulers (2)
 Baulers - Genappe (3)
 Genappe - Court-St-Etienne (2)

Note du 29/11/84

REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION ELECTRIQUE
--

La répartition de l'entretien des automotrices électriques a une fois de plus subi certaines modifications, suite aux facteurs suivants :

1/ Au 30 septembre 1984 :

- Les premières AM de la série U3 (BREAK) sont apparues sur les IC entre Liers et Mouscron;
- huit AM type 54 ont été réservées à l'usage exclusif de la Régie des Postes, pour épauler les TAP rouges (AM 951 à 958), selon les roulements publiés dans le Trans-fer précédent (N° 37 p. 26).

Ceci a entraîné les transferts en cascade suivants au 1er octobre 1984 :

- 6 AM type 82 (336 à 341) passent d'Ostende à Kinkempois (1);
- 4 AM type 74 (725 à 728) passent de Kinkempois à Schaerbeek ATSE;
- 4 AM type 55 (502 à 506) " " Schaerbeek ATSE à Stockem;
- 6 AM type 54 (109 à 114) " " Stockem à Ronet;
- 8 AM type 54 (051 à 054 et 056 à 059) passent de Ronet à Hasselt. (2)

(1) ce transfert de 6 AM "U3" n'est qu'une première étape ; les plus petits numéros attribués à Ostende seront progressivement affectés à Kinkempois au rythme de la sortie d'usine des nouvelles break (soit \pm 4AM par mois).

(2) A noter que l'AM 055 dite "Hybrique", car résultant de l'assemblage de 2 demi-AM rescapées d'accidents (la partie AB de l'AM 051 et la partie BD de l'AM 526) est restée à l'entretien à Ronet, car inutilisable au trafic postal vu la largeur réduite des portières de l'élément BC).

2/ Au 12 décembre 1984 :

- Le remplacement des AM classiques du type 74 par des AM BREAK sur les IC Liers - Mouscron s'est poursuivi;
- L'exploitation en traction électrique de la ligne 54 Malines - Saint Nicolas en janvier 1985 a nécessité de nouvelles affectations.

Ces éléments ont entraîné les transferts suivants au 12 décembre 84 :

- 4 AM type 82 (342 à 345) passent d'Ostende à Kinkempois ; (1)
- 4 AM type 74 (721 à 724) " de Kinkempois à Schaerbeek ATSE;
- 4 AM type 78 (737 à 740) " Schaerbeek ATSE à Hasselt.

(1) A terme, une vingtaine d'AM type 82 sera affectée à Kinkempois. A ce moment, la totalité des IC entre Liers et Mouscron devrait être assurée par ces engins.

Mac'Machine 12/84.

Petite annonce

En vue d'une future publication, M. Ed. Federmeier, 31 rue J.P. Erpelding à L-1472 LUXEMBOURG recherche tous documents ou photos sur les chemins de fer à voie étroite du Grand Duché de Luxembourg. Echange, achat ou prêt possible. Merci de prendre contact avec cet érudit si vous disposez de tels documents.

La restructuration du transport du courrier postal

Le 3 juin dernier, le plan IC-IR de la S.N.C.B. qui a limité au strict minimum le stationnement des trains dans les gares, en a exclu le courrier postal et les colis. Le service des postes se vit contraint de modifier son organisation. Jusque là et à longueur de journée, il profitait des stationnements "allongés" dans les gares pour charger, décharger ses "dépêches" postales. La régularité du service des trains restait primordiale.

Certes, il restait en service bien sûr certaines relations au départ de Bruxelles-Midi (le principal centre du tri postal belge) un système d'"ambulants" qui en service de nuit continua à fonctionner entre certaines relations comme par exemple de Bruxelles-Midi vers Ostende, Hasselt, Liège et Luxembourg.

Mais ailleurs, l'acheminement du courrier fut confié à la route.

En raison du vieillissement et de l'inconfort des voitures-poste, celles-ci furent successivement mises hors service à partir de la fin des années 70 - un de ces wagons - sur les dix de l'effectif initial (placé en réserve et datant de 1930) est devenu "voiture musée" et stationne en gare de Bruxelles Petite-Ile.

Mais le 29 septembre dernier, volte-face surprise de la Poste, ce service a obtenu de la S.N.C.B. l'utilisation régulière de seize automotrices pour l'acheminement inter-triages de son courrier : huit AM postales peintes en rouge qui circulaient antérieurement sur certaines relations et huit AM ordinaires type 54 avec larges plate-formes d'accès et fourgons spacieux sont affectées au "plan postal".

Vingt circulations journalières sont prévues qui relient les grands tris postaux :

Ostende - Courtrai - Gand-St-Pierre - Bruxelles-Midi - Tirlemont - Hasselt - Liège et Verviers.

Gand-St-Pierre - Anvers.

Bruxelles-Midi - Namur - Jemelle - Luxembourg.

En outre, des AM classiques, lorsqu'elles sont libres, assurent des liaisons plus courtes :

Bruxelles - Namur et Bruxelles Anvers.

A Bruxelles-Midi, les deux quais en cul-de-sac à proximité du tri postal et les voies 3 et 4 ont été réservés aux services postaux.

Les tris postaux de Mons, Charleroi et Tournai restent desservis par la route avec des camions de six tonnes.

Situation provisoire ? Périodiquement, les autorités concernées pensent à la modernisation et à la mise en chantier de nouveaux trains autonomes postaux, comme sur la ligne TGV de la S.N.C.F.. Mais, leur réalisation dépend avant tout des budgets et d'accords ministériels. On le constate qu'après une période d'observation à la Régie des postes, le rail n'a pas dit son dernier mot.

Seuls les trains internationaux qui stationnent plus longtemps que les IR - IC notamment à Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins possèdent encore des fourgons postaux pour le courrier, les bagages enregistrés et les envois express.

REORGANISATION DU TRAFIC POSTAL (suite)

Une modification de détail est intervenue dans le schéma de la nouvelle organisation du trafic postal, moins de 5 semaines après sa mise en vigueur (voir Trans-fer n° 37 p. 26).

En effet, dès le 5 novembre, les accouplements et découplements des tranches "Liège" et "Hasselt" initialement réalisés à Tirlemont (FTNN), durent être reportés à Louvain.

C'est la difficulté d'inscription des sillons de ces trains postaux sur la section à voie unique de la ligne Landen - Hasselt qui obligea à détourner les tranches "Hasselt" au départ de Louvain, via Aarschot et Diest (et vice-versa). Les AM rouges n'auront donc parcouru la ligne 21 que pendant tout au plus un bon mois ...

Il n'est pas rare par ailleurs de voir certains services de ces TAP rouges assurés par une AM verte, soit une des 8 AM type 54 spécialement réservées aux besoins de la Régie des Postes, soit carrément une AM verte tout à fait quelconque ...

Lors des premiers pourparlers d'élaboration de cette nouvelle organisation avec la Régie, celle-ci avait émis le vœu que les AM supplémentaires mises à sa disposition pour ce trafic nouveau fassent l'objet de certaines transformations pour en faciliter l'exploitation, à l'instar des AM postales rouges (principalement le démontage des banquettes à l'intérieur pour permettre une meilleure accessibilité).

Ceci fut refusé par la SNCB, celle-ci plaidant que si un certain nombre d'automotrices pouvait actuellement être affecté à ce trafic conséquemment à la livraison de nouveaux engins (en l'occurrence les AM BREAK), il n'en restait pas moins vrai que la réalisation complète du plan d'électrification du réseau exigerait à terme l'utilisation de l'effectif COMPLET des automotrices.

C'est ainsi que naquit l'idée de "prêter" temporairement une partie de ces AM réduites au chômage, mesure qui présentait le double avantage de contenter -tout au moins partiellement- la Poste et de rentabiliser un matériel excédentaire.

Parallèlement à cela, on s'achemina vers l'éventualité d'un achat de matériel neuf par la Régie des Postes, non seulement pour couvrir ses besoins lorsque les AM prêtées auront réintégré leurs roulements voyageurs, mais également pour pourvoir au remplacement devenu urgent des TAP rouges, arrivés à la limite d'usure.

Mais c'est ici que les Romains s'empoignèrent, car si la solution qui consistait à faire construire une tranche supplémentaire d'AM BREAK aménagées aux besoins particuliers du service postal s'imposait immédiatement à l'esprit pour de nombreuses raisons (dont notamment une rentabilisation accrue de la chaîne de montage ainsi qu'une standardisation des équipements, des pièces de rechange et ... de la conduite de ces engins), cette option était loin de soulever l'enthousiasme des services techniques de la Régie, ceux-ci considérant que c'était un peu cher de payer près de 100 millions par véhicule pour transporter des sacs de courrier !
En ces temps d'austérité tous azimuts, ceci méritait d'être relevé...

L'affaire en est là, bien que d'autres propositions aient déjà été avancées depuis lors, comme par exemple la transformation en autonomes, postaux de certains autorails (sic !) dont bon nombre sont devenus excédentaires depuis la restructuration.

Bientôt un autorail en livrée postale ? L'avenir nous le dira ...

DIVERS

Le Lustrines 12/84.

De nouveaux wagons et voitures.

Le C.A. de la S.N.C.B. a approuvé l'acquisition de 200 wagons couverts de type Shimms pour le transport de coils et de 90 voitures RIC, destinées à prendre la relève d'un matériel plus ancien et moins confortable : il s'agit de 35 voitures I 6 B et de 45 voitures I 10 B.

A l'origine, 200 voitures RIC étaient prévues. Il reste donc en suspens de commande 12 voitures I 6 et 63 I 10 dont 21 voitures A et 6 BDKX.

La S.N.C.B. a d'autre part mis en service une tranche complète de 55 wagons S.a.p. équipés de bogies à trois essieux.

Ces wagons sont utilisés par la métallurgie pour le transport de billettes. La masse totale au rail est de 150 tonnes ; la caractéristique principale de ce bogie est constituée par ses longerons articulés.

Les distances d'appui des traverses ont été déterminées de façon à uniformiser équitablement la charge par essieu : à 100 Km/h. Ce wagon supporte une charge par essieu de 20 tonnes et de 25 tonnes pour une vitesse de 60 Km/h.

Le bogie à trois essieux qui peut s'adapter à tous les types de wagons est construit par les "Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis".

Paul DELVAUX... Chef de gare honoraire !

Le 27 novembre dernier, le peintre Paul Delvaux, mondialement connu, qui a peint de multiples tableaux et toiles où le chemin de fer, les locomotives vapeur de tous calibres et de toutes classes, les voitures surtout anciennes représentées en même temps que des jolies filles souvent dévêtues, a été nommé chef de gare honoraire à Louvain-la-Neuve.

Cette gare est l'une des plus récentes de la S.N.C.B., elle est le point d'aboutissement de la ligne Ottignies - Louvain-la-Neuve, localité créée dans les années 70 à la suite de l'expulsion par les autorités politiques flamandes de la section francophone de l'Université de Louvain, devenue aujourd'hui "Leuven Universiteit" dans la vieille ville universitaire.

Paul Delvaux connaît bien la région. Dans sa prime jeunesse, il

passait souvent à Ottignies - gare de coïncidence dotée d'un dépôt vapeur - pour se rendre à Antheit chez sa grand-mère maternelle. Il y a fait de longs séjours.

A son arrivée, en train spécial de Ottignies, Paul Delvaux, 87 ans, a été accueilli par les autorités universitaires et par le Ministre De Croo, des Communications qui le coiffa du képi de chef de gare, lui remit un sifflet... et le diplôme de sa nouvelle fonction... fonction très spéciale ajouta le Ministre puisque la S.N.C.B. n'a plus recruté depuis 1981!

A l'occasion de sa visite, le peintre inaugura dans la salle des pas-perdus de la gare de Louvain-la-Neuve une exposition des reproductions de trente oeuvres de ses tableaux ferroviaires qui constitueront un hommage permanent à Paul Delvaux et qui dotent la néo-gare louvaniste d'un bagage culturel de très haute valeur. L'événement avait franchi les frontières belges puisqu'il avait reçu les encouragements de la fondation Matisse à New-York et d'un amateur d'art de Jaroslav en URSS.

La gare de Halle sera-t-elle déplacée ?

La gare de Halle située sur la ligne Paris - Bruxelles à 14 Km de Bruxelles-Midi est une importante gare de bifurcation. Elle resta équipée des deux seules voies principales à quai, jusqu'en 1931, moment où la mise en service de deux cabines électriques de type ACEC modifia sensiblement les conditions d'exploitation : quatre voies principales à quai mais spécialisées, voies I et III pour les trains de Tournai et Mons, vers Bruxelles, les voies II et IV de Bruxelles vers les mêmes directions.

En outre depuis 1975, une voie latérale en cul-de-sac est affectée aux trains de la Ceinture Est assurant des "navettes" entre Halle et Bruxelles Quartier Léopold.

Un faisceau "marchandises" complète l'ensemble.

A Halle comme dans beaucoup de gares, la "concentration se poursuit: un bâtiment est en construction pour y installer un PRS nouveau qui doit remplacer les deux cabines actuelles - les blocks 7 et 8 et un petit poste de faisceau-.

D'importants travaux de voie sont également prévus pour y assurer la banalisation des quatre voies à quai...

Mais les crédits suivront-ils ?

En outre, il est question de déplacer le B.V. actuel en direction de Buizingen, non seulement à la demande de la S.N.C.B. qui, dans l'optique TGV souhaite un accès à vitesse plus rapide des trains de la direction de Tournai vers Bruxelles, limitée présentement à 40 KM/h.

Mais la ville de Halle et le Ministère des Travaux Publics confrontés à d'importants problèmes routiers souhaitent également voir se modifier la structure du quartier de la gare : pour améliorer les relations routières Nivelles - Ninove, Bruxelles - Tournai, les communications entre le haut et le bas de la ville et un nouvel axe, la RN 203, à construire.

Le plan prévu implique le déplacement de la gare, entraînant l'établissement d'un ring autoroutier et la suppression du P.N. actuel près de la gare, souvent longuement fermé aux heures de pointe

Les hallois verraient cependant disparaître leur gare avec un ser-

rement de coeur : bâtie en 1887, elle forme avec l'Hôtel de Ville un ensemble architectural typique, témoignant de la personnalité de la Ville, lieu de pèlerinage réputé à N.D. de Halle.

La majorité des pèlerins arrivaient naguère en train et la gare fut conçue en fonction de cet événement, elle comporte une salle d'attente d'été qui leur est spécialement destinée.

Les plans sont à l'étude... Affaire à suivre !

Automatisation de la vente des billets du service international.

Le Ministre des Communications a approuvé la location et l'achat éventuel par la S.N.C.B. d'une série d'ordinateurs, conçus par Philips et MBLE.

Actuellement, une quinzaine de gares sont équipées pour la vente des billets et la location des Places en service international.

A court terme, une cinquantaine de gares pourront donner suite, automatiquement et sur le champ aux demandes de la clientèle pour toutes les destinations.

Les locos série 21.

Le Ministre des Communications a approuvé la demande de la S.N.C.B. pour la construction d'une seconde tranche de 30 unités par l'Association B.N. - A.C.E.C..

Elles seront affectées en principe à la remorque des trains composés de voitures à double étage fin 85 : elles sont du type BB d'une puissance de 3.000 KW.

G.F. (décembre 1984).

La campagne anti-tabac.

Dans 494 voitures ferroviaires pour voyageurs commandées par la S.N.C.B., en construction, une proportion de 70 % de places disponibles pour les non-fumeurs a été prévue. C'est presque une proportion inverse de celle qui existait avant 1978, année à partir de laquelle la place réservée aux non-fumeurs n'a cessé de croître.

En effet, à l'époque, 60 % des places étaient réservées aux fumeurs.

La proportion fut réduite à 50 % en 1982 dans 1265 voitures.

Le changement de proportion (48 % pour les fumeurs) est en cours de réalisation dans 387 automotrices. La place pour les non fumeurs a déjà été portée à 60 % dans 230 voitures et à 57 % dans 146 automotrices récentes.

Voyages CTF asbi

Certains membres s'étaient émus des prix demandés pour le parcours en train régulier de Bruxelles à Liège pour les voyages Vennbahn des 18 et 22/2/85 annoncés dans Trans-Fer n°38.

Ils avaient raison pour un groupe normal. Nous avons fait erreur... Ceux qui nous ont fait confiance comme à l'habitude ont déjà été remboursés du trop perçu...

La modernisation du triage de Anvers Nord.
--

Le port d'Anvers se classe parmi les plus importants d'Europe Occidentale: il est accessible par voie d'eau, la route et le rail.

Au fil du temps, la SNCB a progressivement aménagé et développé diverses installations régionales ferroviaires pour la desserte des installations portuaires et industrielles, notamment les gares de Anvers Bassins et Entrepôts qui commande la zone portuaire située sur la rive droite de l'Escaut et qui comprend 360 points de desserte dont près de 80 embranchements industriels. Anvers Kiel dessert les quais de l'Escaut et les installations pétrolières au sud de la ville.

Le triage d'Anvers Nord assure la formation des rames et la canalisation des trafics-arrivées et départs- à destination du port et des embranchements particuliers.

A l'exception des trains complets qui peuvent quitter ou être reçus dans les installations de chargement ou de déchargement, le reste du trafic transite par la gare de triage à Anvers Nord.

Anvers Nord.

Le triage d'Anvers Nord a été inauguré en 1929 qui vit la mise en service des faisceaux C tandis que les faisceaux D n'étaient exploités qu'en 1939. Cette gare s'étend sur une superficie de 315 hectares, elle a une longueur de 5,5 km et sa largeur atteint près de 2 km. Elle compte environ 130 km de voies auxquelles il faut ajouter une voie de circulation de 10 km autour de la gare.

Les faisceaux C reçoivent les trains de l'hinterland et procèdent à leur triage et leur mise en ligne vers le port. Le faisceau CI de réception comporte 16 voies équipées de caténaires. Une bosse de triage est située entre les faisceaux CI et C2 comprenant 40 voies correspondant aux destinations portuaires.

Les faisceaux B reçoivent les rames originaires du port; ils présentent à peu près la même configuration que les faisceaux C, mais un faisceau B3 est prévu pour les trains en attente de dé-

part: la tête de ces voies est électrifiée. Le triage d'Anvers Nord n'a que peu ou pas subi de modifications depuis la fin de la dernière guerre. Compte tenu que cette gare assure 25% du transport des marchandises de la SNCB avec un mouvement moyen journalier de 2250 wagons, un plan a été mis au point pour la modernisation des installations et l'amélioration de sa productivité: 3842 millions de crédits à étaler sur la période 85-90 ont été prévus qui seront affectés principalement aux éléments suivants:

- la sonorisation, l'éclairage des faisceaux et l'électrification d'une huitaine de voies du faisceau C2.

- l'augmentation du nombre de voies de ce faisceau de 42 à 56 et son équipement d'un système de triage et de freinage entièrement automatique, commandé par une nouvelle cabine de signalisation (bloc 9) du type PRS dans laquelle les services de la gare seraient installés et l'établissement d'une nouvelle cabine de sortie (bloc 5).

- l'augmentation du nombre de voies des faisceaux B2 et B3 respectivement de 36 à 40 et de 10 à 16.

- l'équipement d'un système de triage et de freinage entièrement automatisés et l'établissement de deux nouvelles cabines de signalisation (blocs II et I2 au faisceau B2).

- à titre de première étape, le déplacement de ce dernier

Les travaux préliminaires prendront cours en 1985 et la planification prévoit la mise en oeuvre des nouveaux équipements du faisceau C2 pour la fin 88 et du faisceau B2 pour fin 89. Puissent ces dates être respectées!

Lignes hors service .

Le C.A. de la SNCB a décidé de mettre hors service et de démonter ultérieurement environ 70 km de lignes qui n'étaient plus affectées au trafic "voyageurs": soixante quatre sont situées en région wallonne et 7 en région flamande et notamment la ligne Chimay-Momignies frontière -14 km- aboutissant à Anor, au temps de sa splendeur. La liste complète de ces lignes figure en page 48.

Le C.A a également décidé de mettre hors service la ligne Chênée-Battice, dans la région de Liège, mais son assiette et les terrains attenants à la ligne seront conservés pour une éventuelle utilisation dans l'optique TGV vu les études en cours de la future ligne Lille-Bruxelles-Cologne dans les environs de

Montzen. Aux dernières nouvelles et sur intervention du gouvernement régional wallon auprès du gouvernement national, la mise hors service de cette dernière ligne est remise en question.

Les grands travaux à la SNCB.

Les grands travaux entrepris se poursuivent: les autres seront exécutés après nouvelles enquêtes relatives à leur utilité... et leur rentabilité (après rapport de l'audit au ministre des Communications.).

Groupe de Liège

Ligne Visé-Montzen. Depuis le 3 juin 84, la circulation électrifiée à voie unique est organisée entre Visé et Montzen, entre d'une part Fouron-Remersdael et Remersdael-Montzen pour l'adaptation au gabarit électrique des tunnels de Veurs et de la Galoppe. Ces travaux doivent, en principe, être terminés au cours du troisième trimestre de 85. Au tunnel de Wonck, la partie centrale a été mise à ciel ouvert sur une distance de 80 mètres; les deux parties de l'ouvrage - plus de cent mètres à adapter- exigeront un service à voie unique de 8 à 16 heures de juin 85 à juin 86.

Ligne Angleur-Marloie. Les travaux d'aménagement des plates-formes des voies et la consolidation des parois rocheuses entre Angleur et Tilf, Tilf-Esneux et entre Angleur et Rivage provoqueront des services à voie unique au cours du second semestre de 85. La suppression d'un PN à Tilff est également prévu de mars 85 à août 85. Les travaux pour la mise au gabarit électrique du tunnel de SY entre Hamoir et Bomal sur la ligne Comblain-Jemelle doivent débuter en janvier 86. L'électrification complète de la ligne est prévue pour mai 88.

Groupe d'Anvers

Des travaux sont en cours à Anvers Schijnpoort pour le remplacement d'un important ouvrage d'art au-dessus d'une route à quatre bandes de circulation et de deux voies de tramway. Sur le pont, quatre voies électrifiées assurent le trafic vers Anvers Dam et Anvers Nord (le port) et les Pays-Bas. Ces travaux en vue de la future ligne de métro qui a prévu une gare à hauteur de la gare de Schijnpoort avec halte pour la SNCB. Du moins les plans originaux avaient été établis dans ce sens.

Groupe de Bruxelles.

Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, le pont Teichman ancien qui surplombait les dix voies entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek a été démonté et remplacé par deux ponts nouveaux à la demande des Travaux Publics. Les travaux ont duré trois ans et ont nécessité de nombreuses interruptions des circulations entre les deux gares bruxelloises, partielles ou totales surtout au cours des week-ends. Un troisième ouvrage sera encore construit en 85-86. Ils supporteront des charges unitaires de 450 tonnes et les tramways.

A Bruxelles-Midi La première phase de la mise en service de la nouvelle cabine 2 (PRS) qui a absorbé l'ancienne cabine 3 est devenue effective en novembre (la cabine 3 se trouvait en direction de Forest à la hauteur des voies lentes et de la ligne vers Laeken). Les autres cabines du noeud de Bruxelles-Midi-cabine I, Forest et Bxl.-Petite Ile seront intégrées à tour de rôle dans le nouveau PRS. Il était également question d'un remodelage des voies du Midi pour faciliter l'inscription des trains vers et de la Jonction. Ceux-ci n'ont pas encore commencé.

Groupe de Charleroi.

Ligne Ottignies-Charleroi. Le tronçon Ottignies-Fleurus est exploité en double voie depuis novembre dernier (24 km). Les travaux pour le déroulement des caténaires sont en cours à certains endroits. Les gares de Court-Saint-Etienne, Tilly, LaRoche, Fleurus et Lodelinsart doivent encore être aménagées au point de vue des voies, et de la signalisation: fin des travaux mai 86.

La ligne entre Charleroi-Ouest et Charleroi-Sud qui exige la construction d'un nouveau pont sur la Sambre ne serait électrifiée qu'en 1987. Voir notre article détaillé sur cette ligne pages 33 à 36.

Groupe de Namur.

Ligne Namur-Dinant. Travaux de voie et de caténaires en cours. Les travaux d'adaptation au gabarit électrique dans les tunnels de Lustin et de Godinne s'étaleront de août 85 à août 86 avec service à voie unique permanent entre Jambes et Yvoir.

La gare de Dinant sera aussi adaptée au nouveau service électrifié prévu pour mai 87.

Groupe de Gand.

Ligne Courtrai-Bruges. La double voie a remplacé la voie unique entre Torhout et Bruges; les travaux de déroulement des caténaires ont commencé de même que l'établissement d'une nouvelle signalisation. D'importants travaux de remodelage doivent être exécutés à l'entrée de Bruges: électrification en 86.

Ligne Courtrai-Comines-Poperingue. Les travaux de voie sont entamés. La ligne sera exploitée en double voie jusque Comines mais restera à voie unique entre cette gare et Ypres-Poperingue, gare en cul de sac, les lignes vers le réseau SNCF via Abele et Adinkerke ayant été déposées en 1971 et 1942. La ligne Comines-Le Touquet-Armentières est réservée aux circulations locales, depuis 1950. L'électrification de Courtrai-Ypres-Poperingue est prévue pour mai 87.

Ligne Courtrai-Denderleeuw. La ligne Bruxelles-Courtrai via Denderleeuw est électrifiée jusque Zottegem. Les travaux se poursuivent entre Zottegem et Courtrai; à Audenarde-gare intermédiaire- des travaux d'aménagement et une nouvelle gare surélevée doivent être exécutés; idem à Deinze. Des ponts doivent être modernisés pour le franchissement de l'Escaut par la ligne électrifiée: fin des travaux : mai 86.

Ligne Denderleeuw-Gramont-Lessines-Ath. Des travaux de voie et aux ouvrages d'art sont en cours d'exécution. A défaut de crédits disponibles, les travaux en gare de Lessines ne seront pas exécutés pour 1986. Il faut en effet remplacer les trois anciennes cabines de signalisation par un nouveau PRS. En un premier temps, seules les voies principales seront électrifiées.

Groupe de Mons.

Ligne Halle-Tournai. Sur la section Halle-Enghien, des travaux de voie et de signalisation sont en cours; idem en gare d'Enghien. Une ligne nouvelle a été établie entre Marcq à la sortie d'Enghien et Ath; elle sera longue de 15 km et ne comportera plus de PN. L'ancien tracé, long de 19 km et qui empruntait un "chemin des écoliers" comportant 30 PN de différents régimes dont 26 étaient équipés de la signalisation lumineuse automatique.

Ils constituaient la plaie de cette ligne. La nouvelle ligne a exigé la construction de 23 ouvrages d'art, passages supérieurs ou inférieurs, un couloir sous-voies à Silly gare qui se substituera à Bassily -seule gare du tronçon desservie par les trains IR et équipée de liaisons de contre-voie commandées depuis Ath.

La gare de Ath est présentement en plein remodellement pour adaptation des liaisons de voie: en outre, un PI remplacera le PN 76 qui intéresse les lignes vers Bruxelles et Mons.

Une voie de l'ancienne ligne sera déposée entre Ath et Ghislenghien pour la desserte du zoning local et deux voies démontées entre Ghislenghien et Marcq.

La vitesse autorisée sur toute la ligne pourra ainsi être portée à..au moins 160 km/h. En gare de Leuze, les travaux voie sont terminés. Un PRS a remplacé deux anciennes cabines Siemens.

Entre Ath et Tournai, les travaux V sont en cours. Aucune décision n'est intervenue pour la rectification de la courbe de Beclers entre Leuze et Tournai. La vitesse autorisée pour son franchissement est de 90 km/h, mais il comprend en outre une diz. de PN.

La SNCB et l'Administration communale de Tournai ne sont pas encore tombés d'accord avec le Ministre des Communications à ce sujet. Dans la vision du futur TGV Lille-Bruxelles, la vitesse autorisée sur toute la ligne devrait être uniforme. L'électrification de la ligne est prévue pour 1986 entre Bruxelles et Ath. Rappelons qu'en 1980, le cahier des électrifications était le suivant:

Lignes	Longueur	prévu	à réaliser
Visé-Aachen West	38 km	1984	1986
Tournai-Halle	68 km	1984	86/87?
Ath-Jurbise	14 km	1984	1986
Ottignies-Charleroi	39 km	1984	1986
Saint-Ghislain-Quiévrain	10 km	1984	?
Denderleeuw-Alost	40 km	1984	1986
Enghien-Braine-le-Comte	13 km	1985	?
Bruges-Tournai	58 km	1985	1986
Zottegem-Courtrai	43 km	1985	1986
Grammont-Enghien	17 km	1985	?
Namur-Dinant	28 km	1986	1987
Angleur-Marloie	65 km	1986	1988
Charleroi-Walcourt	22 km	1986	?
Courtrai-Poperingue	32 km	1986	1987

Herenthals-Neerpelt	45 km	1986	?
Grammont-Ath	17 km	1984	1986.

Examen des travaux réalisés dans le
cadre de l'électrification l. 140
Situation au 24.10.1984

La mise en service en traction électrique est prévue en mai 1986.

1. Mise en place des voies principales entre Ottignies et Court-St-Etienne.

- Les voies principales ont été mises en place, exception faite des zones des PN 48 et 49.
- Les travaux de voirie aux PN 48 et 49 seront effectués en décembre 1984.
- Les rails seront renouvelés la nuit après mars 1985.

2. Aménagement des voies de Court-St-Etienne.

2.1. Nouveau V de contre-voie :

- Les appareils seront livrés pour fin décembre 1984 et posés entre le 1.1.1985 et le 31.1.1985.
- Le V de contre-voie sera mis en service le 21.2.1985 les appareils de voie actuels seront démontés pour fin février 1985.

2.2. Mise en place des voies principales en gare :

- Ripage des V.P. du V de contre-voie jusqu'au PN 51 du 1.3.1985 au 15.03.1985 (1 semaine par voie).
- Ripage des V.P. dans la zone des quais et du PN 51 du 15.3.1985 au 31.3.1985.
- La voie 5 sera démontée pour le 5.11.1984.
- Entre, La Roche et les quais de Court-St-Etienne, les travaux caténaires programmés nécessitent :
 - la coupure de la voie B du 5 au 16.11.1984 ;
 - la coupure de la voie A du 19.11 au 10.12.1984.

3. Remise à double voie du tronçon Court-St-Etienne - Fleurus

3.1. Tilly - Fleurus :

- Voie A

Alimentation 1 K.V. terminée le 1.10.1984.
Mise en service du block automatique et B.S.R.M.
Voie A le 28.10.1984

- Voie B

Criblage et bourrage : terminé le 6.10.1984.

Equipement caténaire : commencé le 15.10.1984

Equipement du block automatique et du B.S.R.M.

Voie B : 6.10.1984 - 18.11.1984.

- Mise en service définitive de la double voie entre Fleurus et Court-St-Etienne le 18.11.1984. Les travaux caténaire reprendront le 19.11.1984 sur le tronçon La Roche - Tilly.

3.2. Divers

- La suppression du raccordement "Roizin" est demandée.

L'appareil d'accès à ce raccordement devrait être enlevé de la voie A entre Fleurus et la bif. Sombreffe devrait être rectifiée pour mars 1985.

- L'accès à la ligne 147 est réalisé par un appareil commandé à pied d'oeuvre.

4. Aménagement de Fleurus.

4.1. Tête côté Charleroi : terminée.

4.2. Tête côté Ottignies : travaux de voie terminés
travaux de signalisation terminés
le 28.10.1984.

4.3. Remarques :

- L'automatisation du PN 88 sera mise en service en même temps que le B.S.R.M. voie B.
- Les abris parapluie des quais sont dans le gabarit électrique ; ils seront démontés et remplacés par des abris "ISUBELEC" pour fin 1985.
- La construction du nouveau B.U.D. sera adjugée en septembre 1985

5. Mise au gabarit des deux passages supérieurs de Wangenies.

5.1. L'aménagement de la plate-forme sera terminé fin janvier 1985.

5.2. Les ponts actuels seront démolis fin avril 1985.

6. Aménagement de Ransart

6.1. B.U.D. et cabine de signalisation:

- construction du B.U.D., début des travaux : novembre 1984.
- délai d'exécution : 120 jours ouvrables.
- mise à disposition des services ES : juillet 1985.
- mise en service de la nouvelle cabine "tout-relais" en février 1986.

6.2. Aménagement des voies :

- Accès au faisceau côté Ottignies.

L'appareil en voie principale d'accès au faisceau sera manoeuvré à pied d'oeuvre, mais le signal de protection sera commandé par la cabine de Fleurus. Les câbles de signalisation entre Fleurus et Ransart seront posés en mars 1985 après l'aménagement de la plate-forme de Wangenies.

6.3. Aménagement du faisceau :

- Travaux de voie à effectuer au printemps 1985 sans intervention des services de signalisation.

6.4. Voie d'évitement :

- Travaux de voie : printemps 1985
- Mise en exploitation : printemps 1986.
- La desserte de la ligne 259 au départ de cette 3ème voie sera effectuée grâce à un appareil de voie commandé à pied d'oeuvre.

7. Mise au gabarit électrique du passage supérieur B.K. 59.950 à Lodelinsart.

Aucune décision n'est encore prise quant au mode de travail. Si le pont actuel n'est pas démoli pour fin décembre 1985, une solution provisoire coûteuse devra être mise en place pour permettre la mise en service en traction électrique en mai 1986.

8. Aménagement de Lodelinsart.

8.1. Nouvelle cabine "Tout-relais" :

- Mise en service en juin 1985.

8.2. Travaux de voie :

- phase 1 : du 15/10 au 31.12.1984.
- phase 2 : du 02.01 au 01.03/1985.
- Les travaux de la phase 3 seront programmés de manière à être terminés en même temps que la mise en service de la nouvelle cabine.
- phase 4 : nécessite la démolition de la cabine actuelle.

- Fin des travaux d'aménagement : septembre 1985.

9. Mise en place des voies principales entre Charleroi-Ouest et Fleurus.

9.1. Entre Charleroi-Ouest et Lodelinsart :

Les voies principales seront mises en place à partir du 5.11.1984 à l'occasion des coupures de voie nécessaires pour l'aménagement des voies de Lodelinsart (phases 1 et 2).

9.2. Dampremy

Le ripage des voies nécessite le déplacement des signaux de block et d'un radar du PN 104 ; ce déplacement sera effectué par IPES Charleroi en novembre 1984.

9.3. Entre Lodelinsart et Fleurus.

Les travaux seront effectués en mars et avril 1985.

10. Liaison Charleroi-Ouest - Charleroi-Sud - Pont sur la Sambre.

- Adjudication : 26.11.1984.
- délai total d'exécution : 700 jours calendrier.
- délai partiel de mise en service de la voie principale : 500 jours calendrier (+ 1,5 an).

11. Aménagement des voies de Charleroi-Sud.

- Les travaux de voie nécessaires à Charleroi Sud pour la liaison entre les deux gares de Charleroi seront réalisés fin 1985, début 1986.
- La desserte de l'entrepôt de douane sera abandonnée au 1.1.1986.

12. Ligne 260

- Le projet de budget 1985 à charge de l'Etat prévoit un montant de 50 millions pour l'aménagement du faisceau "Blanchisserie" et la construction du bâtiment de la nouvelle cabine.
- Bâtiment de la cabine à disposition du service ES pour février 1987.
- Les travaux de voie seront réalisés en 1985-86 et les nouveaux appareils seront commandés à pied d'oeuvre en attendant la mise en service de la nouvelle cabine prévue pour décembre 1987.

CHOI

La modernisation des techniques de relevage : deux nouvelles grues

 pour la S.N.C.B..

Un train de relevage est un convoi spécialisé - composé habituellement de deux voitures - dépêché sur les lieux d'un déraillement pour rétablir la situation normale. Une grue de relevage est un engin qui intervient lorsque les ressources du train de relevage sont estimées insuffisantes.

Au cours des deux dernières décennies, le réseau belge a modernisé son matériel, son infrastructure et ses méthodes d'exploitation (Cfr. le plan de restructuration).

... La modernisation se poursuit...

Il est cependant un domaine peu connu du grand public qui, au cours de la même période a subi une profonde restructuration dont une nouvelle étape vient d'être franchie avec l'achat par la S.N.C.B. de deux grues puissantes qui pourront néanmoins remplir d'autres tâches que celles des élémentaires "relevages" (rechargement ou déchargement de matériel ou d'appareils lourds par exemple et éventuellement pour compte de tiers).

Histoire et évolution technique des trains de relevage.

Pour la période précédant 1926 - les auteurs sont peu prolixes à ce sujet - il est difficile d'établir un schéma complet et fiable de l'organisation des trains de relevage. On les appelait communément "les Wagons de secours", mobilisés lors d'accidents mais en général de déraillements.

Jusque la première guerre mondiale, le matériel roulant et les locomotives restaient relativement légers : une voiture GCI pesait 20 tonnes, un wagon 10 et tout au plus 15 tonnes et les locomotives "vapeur" restaient loin du gabarit massif des futures locos des type 1,7 ou 10.

Les trains de relevage, nombreux sur le réseau, intervenaient dans un périmètre restreint.

La remise aux locomotives.

En 1920 et y compris ceux des compagnies, on dénombrait environ quatre-vingt dépôts de locomotives vapeur souvent situés très près les uns des autres, souvenirs d'une époque où, à côté des chemins de fer de l'Etat, les compagnies s'étaient développées d'une façon souvent anarchique.

En 1945, le nombre de remises oscillait encore autour de cinquante. Au Groupe de Liège, par exemple, on dénombrait toujours onze dépôts: Kinkempois, Renory, Ans, Pepinster, Herbesthal, Visé, Trois-Ponts, Gouvy, Statte, Montzen et Saint-Vith.

A l'exception de Ans, tous ces ateliers disposaient d'un "train de relevage".

Avec la disparition de la traction vapeur, la dieselisation et l'électrification des dépôts, la S.N.C.B. a organisé son service "traction" autour de quatorze remises.

Neuf circonscriptions "de relevage" au départ d'ateliers diesel (ATD) sauf Stockem (ATE) ont été organisées.

Schaarbeek, Antwerpen Dam, Kinkempois, Ronet, Merelbeke, Hasselt, Monceau, St-Ghislain et Stockem, soit une réduction de plus de 80% des circonscriptions au début des années 60; si l'on ajoute à cette liste les ateliers diesel de Kortrijk, Haine-St-Pierre et Latour, et les ateliers électriques de Oostende et Bruxelles-Midi on obtient

la nomenclature complète des "remises" autonomes.

Le matériel de relevage.

Au fil du temps, le matériel équipant les "wagons de secours" a évolué vers une sophistication technologique de plus en plus poussée. Aujourd'hui, le train de relevage est composé habituellement de deux voitures métalliques déclassées et adaptées à leurs nouvelles fonctions.

-Une voiture avec cuisine équipée et réserves de vivres, table et sièges, une quinzaine d'armoires vestiaires abritant outre des vêtements, des bottes, lunettes, gants et casques.

(Deux équipes de six agents spécialistes en relevages commandées par un chef de brigade sont prévues. Elles interviennent à tour de rôle ou en relais).

-Une voiture avec groupe électrogène de 40 Kva pour souder ou découper des pièces métalliques.

-Des bombones de gaz et des chalumeaux.

-Un groupe moto-pompe hydraulique pour alimenter en énergie des crics de levage de 10, 15 et 25 tonnes.

-Une potence et un palan d'une puissance de 750 Kgs.

-Un compartiment "atelier" avec banc et étau.

-Une poutre de ripage avec chariots et cric de poussée et de rappel pour tous véhicules et à toutes distances.

-Des tire-fonts, des blocs de bois cerclés de toutes dimensions.

-Des lorries, une civière.

-Le matériel de protection du chantier: girouettes lumineuses, signaux mobiles, pétards, talkie-walkies et farde de documentation pour formalités de mise hors service de voie ou de caténaire (par exemple).

Il appartient au chef d'équipe ou au fonctionnaire technique accompagnant le "train" dans certains cas, de réquisitionner une "grue de relevage" lorsqu'il estime que les moyens dont il dispose seront insuffisants ou pour faire disparaître l'obstruction des voies dans des délais raisonnables.

Les grues de relevage.

Il s'agit d'une longue histoire, liée à l'évolution du réseau. Les premières "grues de relevage" furent mises en service au début du siècle. Elles prenaient la relève de grues à main (5 Tonnes), montées sur un wagon plat ou autonomes. Le hasard a préservé, à la sortie de l'ancien dépôt des locomotives de Braine-le-Comte, peut-être le dernier d'un groupe d'engins de ce type.

Tableau des grues de relevage au 01-09-84. Caractéristiques principales.

Dépôt d'attache	Motorisation	Force max. de levage	Constructeur	Année de contr.	Vitesse max. Km/h
Schaarbeek	Diesel	55 T	A.B.R.	1971	80
Antw-Dam	Diesel	55 T	A.B.R.	1971	80
Ronet	Diesel (1969)	55 T	FUF	1954	80
Kinkempois	Vapeur	35 T	Craven Brothers (GB)	1912	35
Merelbeke	Vapeur	20 T	Cowans Shel-dom (GB)	1905	25

La grue actuelle de Merelbeke a été "extraite" en 1980 de l'officieux musée de Leuven où elle reposait depuis une dizaine d'années. Elle a remplacé une grue de 35 T de construction britannique qui avait été reprise à l'armée anglaise en 1919. Elle pouvait se déplacer à 40 Km/h. Cette dernière grue de 35 T s'est renversée lors d'un relevage en 1980 à Oostende et a été jugée irréparable.

On constate à la lecture de ce tableau que la SNCB ne pouvait jusqu'il n'y a guère se targuer d'être à la pointe du progrès dans un domaine aussi délicat que le lever d'obstructions à l'aide de grues spécialisées. Ensemble, elles effectuent en moyenne, environ cent septante sorties par an.

Les dirigeants responsables de la SNCB ont compris et ont tenté de remédier à une situation délicate. Le 17 septembre dernier (1984), deux grues nouvelles très sophistiquées, d'un maniement très simple, ont été présentées au Ministre des Communications. Elles ont été construites par l'Association momentanée A.B.T. (ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau) et Gottwald de Dusseldorf, selon un cahier de charges réalisé en 1981 par la direction de la SNGB.

Dimensions de la grue.

Longueur hors tampons.....	10600 mm
Longueur en position de travail (flèche rentrée).....	13300 mm
Longueur du châssis en position de travail.....	9600 mm (*)
Hauteur en position convoi et travail.....	4220 mm
Largeur.....	3100 mm
Ecartement entre pivots des bogies.....	5000 mm
Empattement entre train de roues dans le bogie.....	1500 mm
Diamètre des roues neuves.....	920 mm
Diamètre des roues usées.....	860 mm
Passage en courbe de rayon minimum (en mètres).....	75 m.
Base de calage:	
-Bras complètement sortis.....	5500 X 5500 mm
-Bras dans les deux positions intermédiaires..	4200 X 6600 mm
-Bras rabattus.....	2700 X 6900 mm
Cylindrées de calage Ø X course.....	200 X 450 mm
Plaque de calage	400 X 400 mm
	800 X 1150 mm

(*) tampons rabattus.

Capacités de relevage:

Nominales: 1000 KN à 6 m de portée,
630 KN à 8 m de portée.

La vitesse des diverses opérations de la grue est réduite au strict minimum. Exemple: levage de la charge maximale de 1000 KN environ 4 minutes.

Présentation.

Construit au gabarit du matériel moteur (selon fiche UIC 505-1) avec flèche télescopique horizontale relevable, cet engin est apte à circuler sur les réseaux de l'UIC.

Le wagon-grue se compose de 2 éléments accouplés formant un ensemble indissociable, à savoir:

-La grue ferroviaire, châssis roulant sur deux bogies à 3 essieux, au centre duquel sont fixés, par l'intermédiaire d'une couronne d'orientation, la partie tournante avec flèche télescopique et le contre-poids mobile.

-Le wagon-allonge à 2 essieux recevant le palonnier, les élingues, les chaises-assises et le petit outillage (coffres).

Selon les impératifs de relevage sur le site de déraillement, le wagon-allonge peut être manutentionné rapidement, sans déplacement de la caténaire et placé indifféremment vers l'avant ou l'arrière de la grue. Le wagon-allonge est équilibré de façon à rester horizontal durant la manoeuvre de retournement, directement à l'aide du crochet de la grue; le palonnier verrouillé au wagon-allonge sert de lien entre ce dernier et le crochet de la grue.

La grue et le wagon allonge sont étudiés selon les dernières dispositions pour permettre l'application ultérieure de l'attelage automatique. Actuellement, ils sont équipés de tractions à crochets et de tampons de choc "Ringfeder". A la grue, ces derniers peuvent être repliés latéralement le long des longerons en vue d'augmenter l'aire de travail devant l'engin.

Lors des opérations de levage en régime autonome, les suspensions sont bloquées hydrauliquement.

Quatre bras de stabilisation articulés avec vérin de calage de 450 mm de course, mis en place hydrauliquement et verrouillables dans la position choisie, sont disposés aux coins du châssis roulant. Déployés au maximum, ils forment une base de calage de 5,5 m de côté.

Le wagon-grue peut être remorqué en convoi à la vitesse de 100 Km/h (acheminement rapide sur le lieu de déraillement). En régime autonome, sur site de travail, la grue est autopropulsée, un des essieux de chaque bogie étant moteur.

Elle peut être également utilisée sous caténaires, dans ce cas, la flèche est verrouillée à l'horizontale et le sabot frotteur de mise à la masse est abaissé et mis en contact avec la voie.

Les caractéristiques de l'engin présenté se résument en:
RAPIDITE D'INTERVENTION, PUISSANCE, EFFICACITE, FIABILITE,
TECHNOLOGIE DE POINTE, SECURITE TOTALE.

Qualités encore plus efficaces quand les lignes sont saturées.

Les deux grues nouvelles sont affectées aux dépôts de Schaarbeek et de Ronet qui ont cédé leurs anciens engins à Merelbeke et Kinkempois. La grue de 1905 peut à présent jouir d'un repos bien mérité.

Pour être complet, signalons que la SNCB dispose depuis 1976, de deux camions UNIMOG, garés à Antwerpen Dam et Monceau. Ils sont équipés pour la circulation "RAIL-ROUTE". ils interviennent en cas de déraillements peu importants, n'exigeant qu'un minimum de moyens de relevage si l'endroit de l'accident peut être facilement atteint, via une gare ou un PN.

Ils n'interviennent cependant que dans leurs circonscriptions de secours: une vingtaine de sorties par an.

G.F. octobre 1984

Le GTF asbl a besoin de vous ...

Nous cherchons des personnes qui accepteraient de faire des travaux de dactylographie pour contribuer à la bonne marche de notre Association, dont les activités se multiplient d'année en année.

Si vous avez un peu de temps à nous consacrer, si vous voulez nous soutenir, écrivez-nous à GTF asbl-Secrétariat, BP 191, 4000 Liège 1. Nous prendrons contact avec vous.

D'avance, merci.

Remorque des trains de marchandises SNCE/SNCF via Jeumont.

En principe, jusqu'à présent, les trains de marchandises venant de Belgique et pénétrant en France par le point frontière d'Erquelinnes/Jeumont étaient remorqués par une locomotive (diésel ou électrique) de la SNCB jusque Jeumont où ils étaient repris par une locomotive de la SNCF. Cette règle n'avait que l'exception suivante :

Z 47314	N67	Haine-st-Pierre	17h51	(Coils et produits sidérurgiques)
		Jeumont	19h28/20h00	
		Louvroil	20h18	
Z 49327	N67	Louvroil	21h18	(rame vide en retour)
		Jeumont	21h37/21h48	
		Haine-st-Pierre	23h40	

Ces deux trains sont remorqués par une locomotive type 59 SNCB, et conducteur d'Haine-st-Pierre.

A partir du 27 janvier 1985, un nouveau service est instauré la nuit du samedi au dimanche pour la remorque des trains suivants entre Aulnoye et Erquelinnes :

41245 de Paris La Chapelle à Köln Diefeltor (train à marche rapide)

44775 de Aulnoye à Antwerpen Noord (train de divers matériel vide)

La remorque de ces trains est assurée, entre Aulnoye et Erquelinnes, par une locomotive type 51 de Monceau qui assure le service ci-après :

LZ 41245	R6	Monceau	22h20
		Aulnoye	23h25
Z 41245	R6	Aulnoye	23h55
		Erquelinnes	0h22
LZ 44775	R7	Erquelinnes	3h55
		Aulnoye	4h33
Z 44775	R7	Aulnoye	4h52
		Erquelinnes	05h42
ZL 44775	R7	Erquelinnes	5h52
		Monceau	6h15

Les trains 41245 et 44775 continuant respectivement vers Kontzen et Antwerpen Noord, après accomplissement des formalités de douane et de factage et changement de locomotive à Erquelinnes.

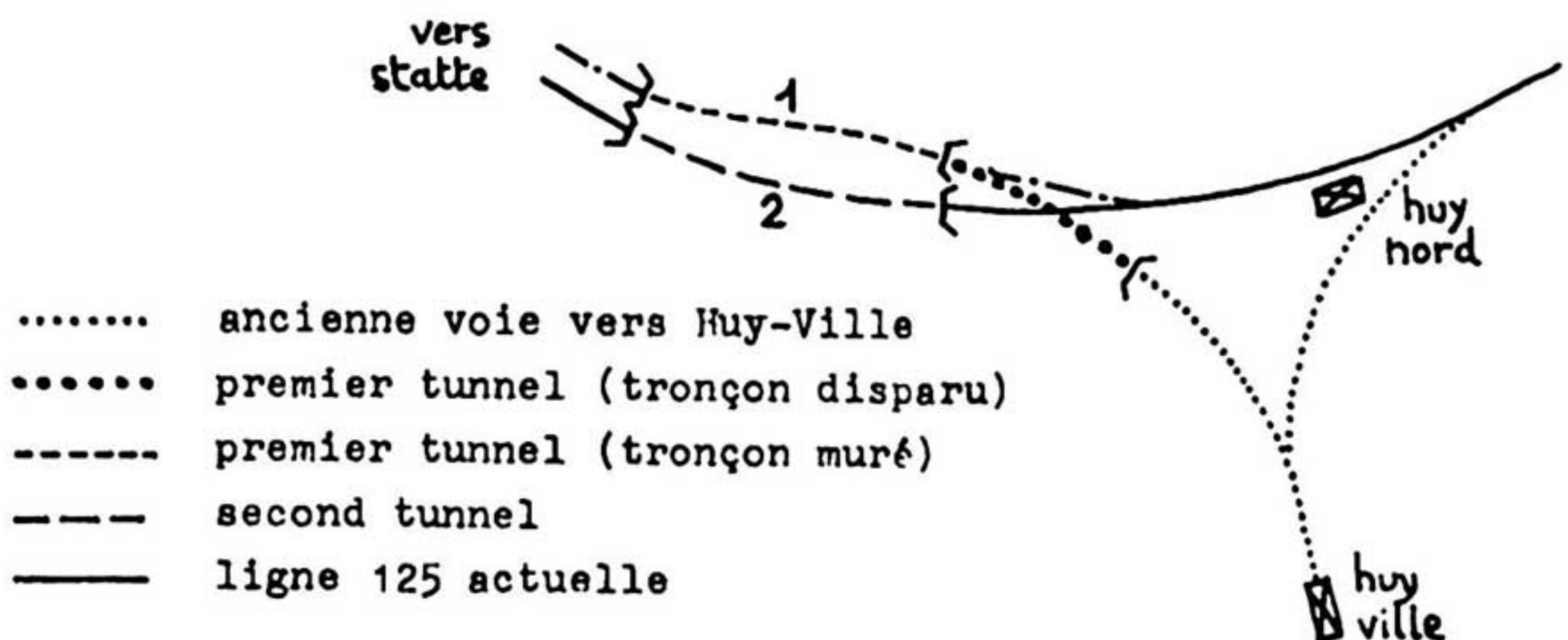
il s'agit du seul service de locomotive SNCB s'enfonçant aussi profondément en territoire français sur cette ligne, à l'exception des types 15, 16 et 18 remorquant les trains internationaux de voyageurs.

LES TUNNELS OUBLIÉS DE LA SNCB

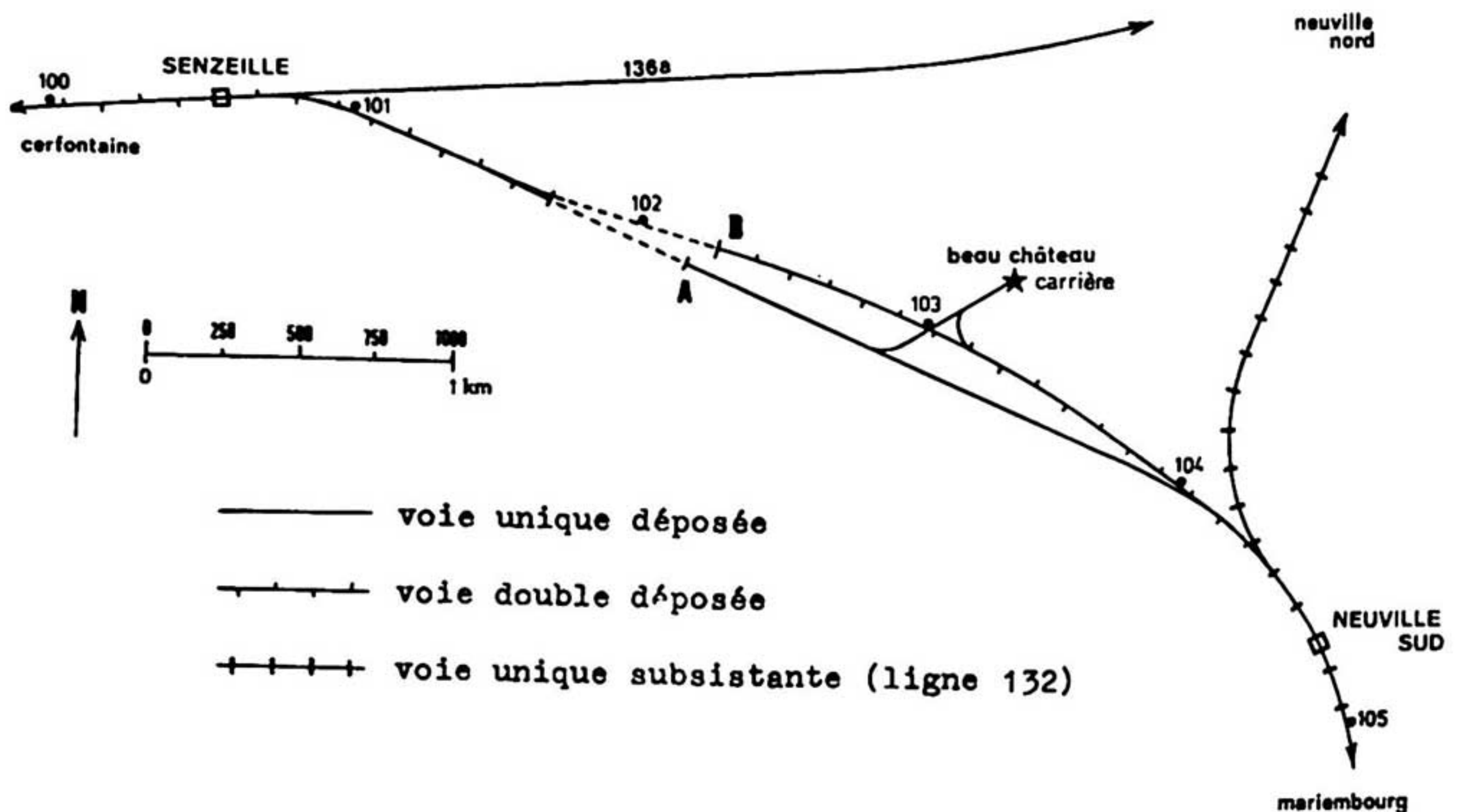
La suppression de nombreuses lignes de la SNCB a entraîné dans bien des cas la désaffectation des installations, le démontage de la voie, la vente des bâtiments, l'abandon des ouvrages d'art et l'aliénation partielle de la plate-forme ferroviaire. Dans tout ceci, le sort des tunnels abandonnés reste en général très obscur... Nous vous proposons donc, par ligne, un récapitulatif des ouvrages souterrains disparus ou abandonnés, donc déferés. De quoi lancer les amateurs de spéléologie... ferroviaire ??

- Ligne 36 - tunnel de Kumtich (800 à 930m), entre les gares de Roosbeek et Kumtich; premier tunnel ferroviaire belge, datant de 1837; effondré vers 1850, remplacé par une tranchée ouverte, entre les Km 43,2 et 44,1 environ.
- Ligne 37 - tunnel de Prayon (40m), entre La Brouck et Trooz; mis à ciel ouvert peu avant l'électrification, vers 1963.
- Ligne 38 - tunnel de Hombourg (150m), entre les gares de Hombourg et Hindel(Haut); dynamité en 1940, remplacé par une tranchée à ciel ouvert.
- Ligne 38A - tunnel de Hodimont (406m), entre les gares de Lambertmont et Dison; disparu (enseveli) lors de la construction de l'autoroute, vers 1963.
- tunnel de la Fisseroule (72m), entre le tunnel de Hodimont et la gare de Dison; démolé lors de la construction de l'autoroute, vers 1963.
 - tunnel du Sacré-Coeur (113m), entre la gare de Dison et le Conditionnement Public ("Dison-Déchets"), vers Chaineux; démolé en 1963, lorsque la colline du Sacré-Coeur fut éventrée pour l'autoroute.
- Ligne 47 - premier tunnel de Lommersweiler (128m, voie unique), au nord de la gare, côté St-Vith; abandonné lors de la mise à voie unique de la Vennbahn; muré (avec porte d'accès!) aux deux extrémités.
- second tunnel de Lommersweiler (166m, voie unique), parallèle au précédent, construit lors de la mise à double voie de la Vennbahn; abandonné depuis 1960, muré aux deux extrémités.
 - tunnel sud de Lommersweiler, dit d'Elcherath (386m, voie unique); situé sur la ligne de Troisvierges, au-delà de la bifurcation vers Steinebrück; hors service depuis la dernière guerre, abandonné depuis 1956; muré côté Lommersweiler, mais la porte d'accès est... ouverte; ouvert côté Reuland.
- Ligne 96 - tunnel de Braine-le-Comte (544m, voie unique, second pertuis inachevé) entre les gares de Hennuyères et Fraine-le-Comte; le plus ancien tunnel ferroviaire belge subsistant à ce jour, datant de 1841; abandonné en 1957, lors de la mise à double voie du contournement; entrée sud, côté Braine-le-Comte, murée (avec porte d'accès) puis ensevelie sous des décombres vers 1982-83; muré côté nord.

- Ligne 117 - tunnel de Godarville (559m, voie unique), entre les gares de Manage et Godarville; mis à ciel ouvert en 1973, afin de permettre la mise à double voie, préalablement aux travaux d'électrification.
- Ligne 125 - le premier tunnel de Huy est un cas bien particulier, méritant un peu d'attention:
- .établi pour la double voie en 1846 entre Statte et Huy-Ville, gare en cul-de-sac avec rebroussement obligatoire (comme jadis Verviers-Ouest) pour les trains Namur - Liège; longueur : 300m environ;
 - .raccourci à la fin du siècle dernier, lors de l'établissement de la voie directe Statte-Huy(Nord) en remplacement du cul-de-sac de Huy-Ville, gare démolie par la suite; la portion de galerie supprimée (côté Huy-Ville) est ensevelie;
 - .établissement d'un coffrage intérieur de renforcement, suite aux déformations de la galerie provoquées par l'instabilité du terrain; double voie remplacée par voies mariées, en 1904;
 - .en 1970, remplacé (puis muré) par l'actuel tunnel de Huy, le second, établi parallèlement, afin de permettre le rétablissement de la double voie, en vue de l'électrification; lors des travaux : mise à jour d'une partie de la galerie désaffectée, l'autre partie, côté Huy-Ville, étant ensevelie sous les décombres.



- Ligne 132A A. premier tunnel de Senzeille (494m, voie unique), situé entre les gares de Senzeille et Neuville(Sud); remplacé par un autre ouvrage, lors de la mise à double voie, peu avant la première guerre; côté Senzeille, muré par le mur de soutènement de son remplaçant, actuellement enseveli par les terrassements; le tunnel reste ouvert, côté Neuville(Sud), sur le tracé primitif à voie unique de la ligne 132.
- B. second tunnel de Senzeille (580m), à peu près parallèle à l'ouvrage précédent, qu'il remplace; hors-service en 1970, abandonné en 1973, actuellement enseveli sous les terrassements de la route des lacs, établie sur le tracé à double voie (différent du précédent, et abandonné à son tour).



Jadis existait un raccordement ferroviaire desservant le "bioherme" de Beau-Château, une carrière de "marbre" (en fait du calcaire rose) située en pleine Forêt de Senzeille. L'assiette de ce raccordement, partiellement en tranchée et abandonné depuis bien longtemps, est toujours bien visible depuis le tracé B (l'actuelle route des Barrages). Un talus, totalement envahi par la végétation forestière, se détachant du tracé A dans le prolongement de cet ancien raccordement (voir schéma) et toujours visible à l'heure actuelle, semble indiquer que ce raccordement existait déjà du temps de la ligne 132 à voie unique.

- Ligne 150 - tunnel de Hour (464m), à la sortie de la halte de Hour-Havenne, côté Houyet; hors-service depuis 1959; abandonné lors du démontage de la ligne, en 1983.
- tunnel de Ciergnon (54m), entre les gares de Vignée et Villers-sur-Lesse-Jamblinne; hors service depuis 1980; abandonné lors du démontage de la ligne, en 1983.
 - tunnel de Rochefort (58m), à la sortie de la gare de Rochefort, côté Jemelle; hors service depuis 1980; abandonné lors du démontage de la ligne, en 1983.
- Ligne 163A - tunnel de St-Médard (700m environ), entre les gares de Orgéo-Gribomont et Orgéo-Ardoisières, sous la gare de St-Médard (sur la ligne 165); hors service depuis 1969, abandonné lors du démontage de la ligne, en 1972-73.
- tunnel de Cugnon (320m environ), à la sortie de la gare de Cugnon-Mortehar, côté Herbeumont; hors service depuis 1969, abandonné lors du démontage, en 1972-73.
 - tunnel de Ste-Cécile (1375m environ), le plus long des tunnels abandonnés, entre les gares de Herbeumont et Ste-Cécile; hors service depuis 1967, abandonné lors du démontage de la ligne, en 1972.

- Ligne 24 - le tunnel du Geer, entre Wonck et Visé(Haut), est susceptible d'être mis à ciel ouvert, suite aux travaux d'extraction pour la cimenterie CBR de Lixhe.
- Ligne 38A - le "tunnel" du Fort de Eattice (37m), endommagé par les hostilités au début de la seconde guerre, n'était en fait qu'un large passage inférieur sous la route de Henri-Chapelle; il ne fut jamais remis en état, mais comblé, afin de rétablir la circulation routière!
- Ligne 132 - le tunnel de Najauge (243m), entre Treignes et Vireux-Molhain, est entièrement situé en territoire français; il est hors-service depuis 1971, et abandonné depuis quelques années.
- Ligne 136A, actuellement 132 - le tunnel de Philippeville, abandonné en 1959, a été remis en état et est réutilisé depuis 1970, pour la déviation de la ligne 132.

Remarques:

- * les tunnels cités sont construits au gabarit de la double voie, à l'exception des quelques cas mentionnés dans le texte.
- * cet article n'est pas nécessairement exhaustif; toute remarque complémentaire est donc bienvenue.

P.J.

Décisions de démontage de voies SNCB

Arrêté royal du 7/11/84 - MB 13/12/84
Autorisation de démontage du tronçon Binche-Peissant de la ligne 108 Schaerbeek - Binche.

Arrêté Royal du 24/1/85 - MB 15/2/85
Mise hors service et démontage des voies de la ligne 109 Cuesmes Chimay, tronçons Harmignies - Vellereille-le-Sec entre les km 10.700 et 13.100 et Donstiennes-Strée entre les km 23620 et 25185.

Arrêté royal du 17/12/84 - MB 1/2/85
Autorisation de démontage de la ligne 249 Trazegnies - Courcelles (Fosses) du km 0.368 au km 1.767 et de son antenne industrielle du km 0 au km 1.300.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 4 décembre 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, divers travaux, notamment : l'aménagement d'une aire de parcage pour voitures automobiles à Jemelle et le renouvellement des trois ascenseurs industriels au bâtiment des voyageurs à Verviers; la construction d'un couloir sous voies, en vue de la suppression du passage à niveau situé à la rue du viaduc à Soignies; l'abaissement de la plate-forme et la rectification du tracé des voies de la ligne Hal - Blandain à la sortie de la gare d'Ath ainsi que l'aménagement d'un pont sur la Dendre canalisée, la construction d'un pont sur la Dendre occidentale et d'un passage inférieur au droit de la rue Gros Pierre; la peinture des tabliers métalliques des ponts situés sur la ligne Dinant - Bertrix, à Anseremme, et enjambant la Meuse, d'une part, la route Dinant - Bouillon, d'autre part; la construction d'une sous-station de traction à Yvoir et d'un poste de sectionnement à Tailfer et à Neffe, dans le cadre de l'électrification de la ligne Namur - Dinant; l'établissement de l'infrastructure pour l'installation de lavage du matériel roulant pour voyageurs à Châtelet; la construction d'une nouvelle cabine de signalisation à Libramont et à Tirlemont; l'établissement d'un nouveau complexe de gare à Aalter, comportant la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs, d'un couloir sous voies et d'abris-parapluie ainsi que l'aménagement d'une aire de parcage pour voitures et d'emplacements pour vélos et motos; l'amélioration du tracé de la ligne Denderleeuw - Courtrai ainsi que la suppression de deux passages à niveau moyennant la construction d'un pont-tube à Audenarde; l'équipement d'une nouvelle cabine de signalisation tout-relais ainsi que l'établissement de câbles à Balen Werkplaatsen; l'équipement électrique du nouveau poste de bloc à Hal, comportant l'installation d'un poste de haute tension, d'une sous-station de signalisation, d'un poste de transformation intérieur et de panneaux de basse tension; l'établissement de l'équipement électrique à haute tension et le remplacement de deux transformateurs à la sous-station de traction à Gand; les travaux de soudure aluminothermique et de découpe de rails des installations de voies du groupe d'Anvers.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 21 décembre 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, divers travaux, notamment : le renouvellement du chauffage central et l'aménagement du bâtiment des voyageurs à Verviers Central, dans le cadre des mesures d'économie d'énergie; la construction d'un pont à 3 tabliers métalliques enjambant la Sambre entre Charleroi Sud et Charleroi Ouest, afin de réduire la durée de certains trajets et de faciliter le trafic de la sidérurgie; la construction d'un passage supérieur dans le prolongement de la rue de la Carrière et de deux couloirs sous voies à hauteur des rues de la Glacière et du Moulin^o, à Seraing, en vue de la suppression des passages à niveau nos 11, 12 et 13 du tronçon Val-Benoît - Flémalle-Haute; l'aménagement d'une aire de parcage pour 125 voitures devant la gare de Statte; les travaux de peinture et de remplacement du dallage du tablier du pont situé sur la ligne Mouscron - Mons à Callenelle (Peruwelz), au-dessus du canal Pommeroeul - Antoing; la réfection d'ouvrages d'art entre les gares de Watermael et d'Ottignies sur la ligne Namur - Bruxelles; le remaniement intérieur du bâtiment des voyageurs de Geel, dans le cadre de l'électrification de la ligne Mol - Herentals; la construction d'un couloir sous voies pour piétons et le placement d'auvents en gare de Torhout ainsi que l'établissement d'une aire de parcage pour 50 voitures et d'emplacements pour vélos; l'établissement, à Malines, d'un passage inférieur et de murs de soutènement pour la Route Nationale n° 121 vers Heist-op-den-Berg, l'aménagement de divers ouvrages d'art, des travaux importants de terrassement, de voie et de voirie ainsi que l'établissement de nouveaux quais et d'un couloir sous voies à Malines Nekkerspoel; des travaux de terrassement et d'aménagement, dont le revêtement du passage à niveau n° 57 et la suppression du passage à niveau n° 59, à Lichtervelde, en relation avec l'électrification de la ligne Bruges - Courtrai; l'établissement d'une installation de lavage de voitures au poste d'entretien de Courtrai; la construction d'une sous-station de traction électrique à Aalter, afin de renforcer l'alimentation en courant de traction et d'une autre à Ypres, en vue de l'électrification de la ligne vers Poperinge.

• Note de TRANS-FER : Lire "Ave du MOLINAY" !

Le Syndicat d'Initiative et la Ville d'Enghien commémoreront à la fin de l'année, du 16 mars au 31 mars 1985 inclus, le 150^{ème} anniversaire du Chemin de Fer belge.

Au cours de cette exposition, vous pourrez voir toute une série de trains (modèles réduits) depuis le train à vapeur jusqu'aux machines les plus perfectionnées et du matériel de chemin de fer (des signaux, plaques, tickets, ...)

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 29 janvier 1985, 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, divers travaux, notamment : l'élargissement de la voirie, ainsi que le remplacement et l'élargissement du "Pont du Duc" à la rue du Château, à Dave, en vue de la suppression du passage à niveau n° 103, sur la ligne Namur - Dinant; divers travaux d'aménagement à la cour aux marchandises de St-Ghislain-Hornu, sur la ligne Mons - Tournai; l'établissement d'un nouveau câble téléphonique pupinisé armé et protégé entre les centraux téléphoniques de Grammont et d'Enghien; l'établissement d'un chemin latéral entre le "Pruinveld" et la "Molenstraat" en vue de la suppression du passage à niveau n° 47 A, situé sur le tronçon Hasselt - Bilzen, ainsi que l'aménagement de l'assiette de la voie entre les km 43.024 et 43.982 du tronçon précité.

liste des lignes ou tronçons de lignes dont la dépose des installations a été décidée par le Conseil d'Administration de la Société,

31/10/84

Il s'agit des lignes :

- 81, Blaton - Beloeil, entre les km 0.900 et 8.447;
- 115, tronçon Clabecq - Braine-l'Alleud, entre les km 3.162 et 12.900;
- 18, tronçon Neerpelt - Achel frontière, entre les km 37.283 et 44.101, l'assiette étant maintenue;
- 136, tronçon Fiorences Central - Merlemont, entre les km 23.000 et 33.470;
- 109, tronçons Harmignies - Vellereille-le-Sec, entre les km 10.700 et 13.100, et Donstiennes - Strée, entre les km 23.620 et 25.185;
- 131, Fleurus - Frasnes-lez-Gosselies, entre les km 11.770 et 21.460;
- 138, tronçon Accz - Gerpinnes, entre les km 6.179 et 9.648;
- 114, Soignies - Soignies Carrières, entre les km 11.350 et 12.800;
- 156, tronçon Momignies frontière - Chimay, entre les km 0.000 et 14.060;
- 141, tronçons Seneffe - Nivelles Nord, entre les km 2.986 et 12.910, et Baulers - Gerappe, entre les km 15.600 et 21.000.

TRAVAUX D'AMENAGEMENT SUR LA LIGNE 98

Le week-end des 27 et 28 octobre 1984 ont eu lieu à Flénu divers travaux d'aménagement permettant de supprimer à nouveau deux tronçons de ligne.

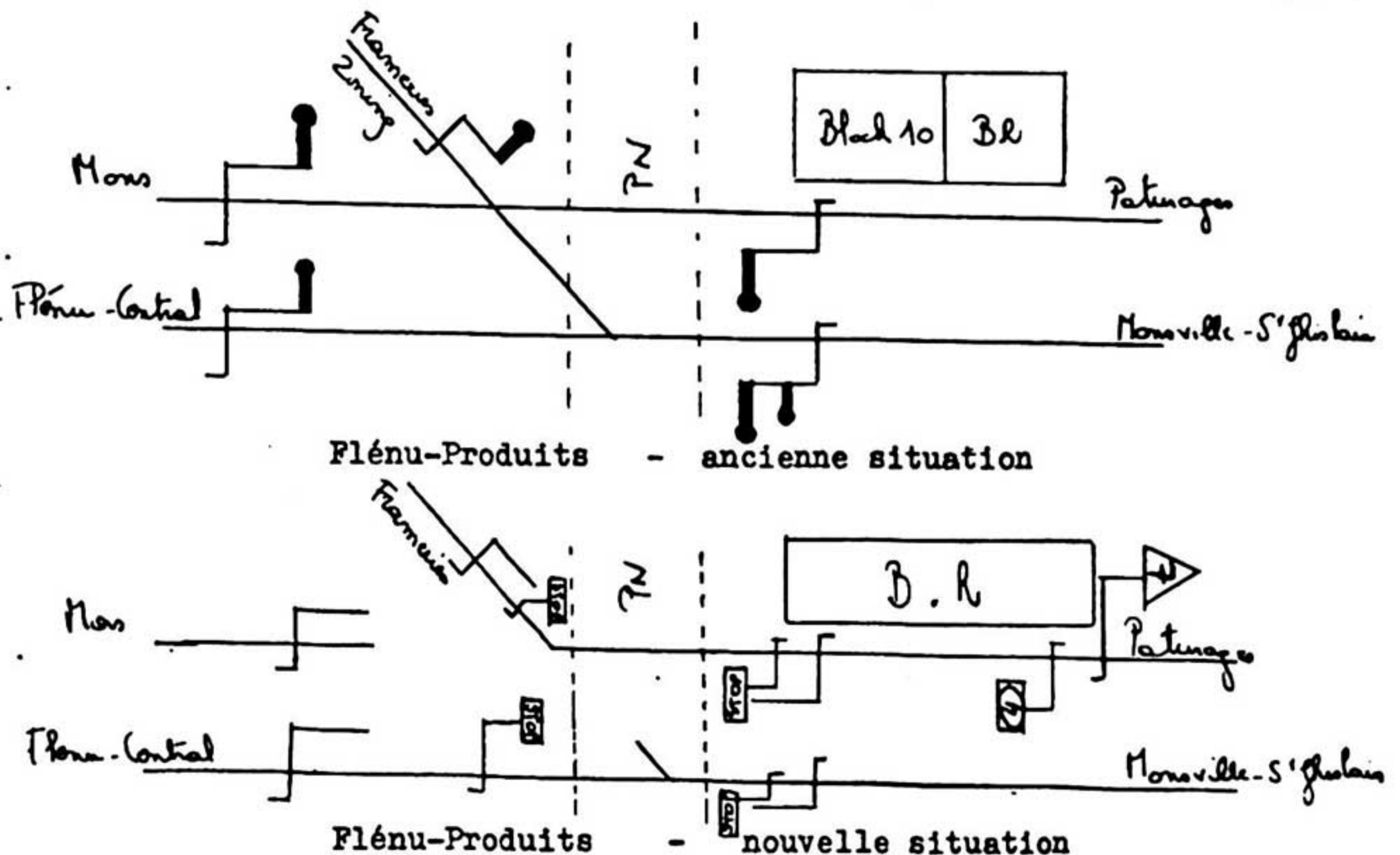
La traversée de la ligne 98C St Ghislain-Monsville-Flénu-Frameries et 98 Mons-St Ghislain via Pâturages, a été déposée. Un tronçon de voie permet maintenant aux trains venant de Pâturages de se rendre à Frameries Zoning, chose impossible auparavant. Par contre, il n'est plus possible d'effectuer les liaisons Mons-Flénu-Pâturages et St Ghislain-Flénu-Frameries Zoning via Monsville.

Les signaux mécaniques à deux positions de Flénu ont été démontés (ils avaient été repeints il y a deux ans...); le passage à niveau, lui aussi à commande mécanique, est maintenu. Sa manoeuvre est toujours effectuée à l'aide de l'ancien treuil, mais l'enclenchement avec les signaux est évidemment supprimé.

Ces aménagements permettent de desservir le zoning de Frameries avec la machine de manoeuvre desservant Pâturages (d'où gain de temps, de locomotive et de personnel).

Les tronçons de ligne Cuesmes-Flénu Produits et St Ghislain-Monsville-Flénu Produits sont hors service. De plus, la gare de Monsville a été fermée à tout trafic le 31 octobre.

Entretemps, à Cuesmes, la liaison parcourable à 60 km/h qui permettait aux trains venant de Pâturages de rejoindre la ligne 96, sera démontée dans les prochaines semaines. Elle avait été placée au début de 1983...



B. DIEU

NOUVELLES DE LA SNCV

Nouvelles du groupe du Hainaut

* MATERIEL ROULANT

1. entrées

- Les BN 6107 et 6117, accidentées à la Côte, sont arrivées à Jumet; elles devront être réparées par les soins des ateliers de Jumet
- Les deux locotracteurs diesel de fabrication Orenstein & Koppel dont le dépôt de Jumet a fait l'acquisition en août dernier (voir à ce propos Trans-Fer n° 37, p. 35) ont été numérotés 9582 et 9583.

2. mutations

Les motrices S métro 9124 et 9143 sont passées de Charleroi à La Louvière, la 9124 après réparation à Jumet.

3. déclassements

Les motrices S 9048 et 9052 ont été déclassées. La 9048 sera restaurée dans son état d'origine pour être exposée à NATALIS (il s'agit en effet de l'ex 10063, type S liégeoise) où elle figurera dans les collections du "MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE". D'autre part, les motrices S métro 9161 et 9162, gravement accidentées, ne seront probablement pas réparées.

* EXPLOITATION

- Lignes 30-31-88

La violente tempête qui a ravagé notre pays dans la nuit du 23 au 24 novembre 1984 a provoqué l'effondrement des Hôtelleries de Morlanwelz, bâtiment en cours de démolition. Cet effondrement a entre autres abîmé la caténaire de la ligne 30/31. Par conséquent, depuis le 24 novembre 1984, et jusqu'à nouvel ordre: (I)(II)

(I): On veut espérer que la SNCV exigera de l'entrepreneur, une indemnité pour interruption du service; ceci devrait l'inciter à accélérer les travaux de déblaiement. (NDLR).

(II): au moment de mettre sous presse, nous apprenons que le service normal est rétabli.

- les lignes 30/31 sont scindées en deux services électriques distincts, Anderlues (Jonction) - Morlanwelz (Place) d'une part, Mariemont (SNCB) - Bracquegnies/Maurage d'autre part, un bus effectuant la navette entre Morlanwelz (Place) et Mariemont (SNCB); (X);
- l'ultime service à remorque est suspendu
- les renforts scolaires 88 sont effectués par bus

- Ligne 43

Depuis le 26 novembre 1984, l'unique service 43 part de Charleroi (Beaux-Arts). La motrice, qui vient toujours du dépôt de Charleroi, parcourt donc le tronçon Sud - Beaux-Arts à vide et généralement sous film SPECIAL.

- Ligne 87

Les horaires de ces renforts ont été légèrement modifiés une première fois le 11.09.84, une seconde fois le 01.10.84. Certains parcours ont été décalés, tandis que d'autres sont désormais effectués à vide en direct sous film blanc ou SP. Voici, à l'intention des photographes, les parcours où le film 87 est en principe visible (les renforts matinaux ne sont pas repris ci-après):

- LE MERCREDI MIDI :

La Louvière Dépôt 11.17 - Chapelle 11.50/11.55 - Maurage 12.58

La Louvière Dépôt 12.09 - Chapelle 12.42/12.44 -
Mariemont SNCB 12.57/12.59 - Chapelle 13.12

- LES LUNDI - MARDI - JEUDI - VENDREDI :

Mariemont 15.30 - Chapelle 15.45/15.53 - Maurage 16.56
La Louvière Dépôt 16.05 - Chapelle 16.38
Bracquegnies 16.15 - Chapelle 17.08

- Lignes 30-31-41-43-57-63-80-82-87

Les intempéries que nous avons connues en janvier ont provoqué une indescriptible pagaille sur le réseau électrique, à l'exception des lignes exploitées en BN, ces motrices s'étant comportées honorablement. Aux problèmes traditionnels de neige, de glace, et d'aiguillages gelés sont venues s'ajouter les pannes très fréquentes de motrices S, manifestement mal entretenues, si bien que dès le 8 janvier, on ne disposait plus

(X): les samedis et dimanches, l'autobus est prolongé vers Bracquegnies et Maurage.

d'assez de motrices pour assurer les services normaux. Un horaire PROVISOIRE INTEMPERIES a dès lors été instauré, avec application de la fréquence VACANCES (scission du 80 en 57 + 82, un tram toutes les heures, etc...) tandis que certains services étaient assurés par bus sur les lignes 31 et 41. Cet horaire provisoire a duré jusqu'au 20 janvier, le public étant quant à lui laissé dans l'ignorance la plus totale de l'heure de passage théorique du prochain tram...

* FILMS

Toutes les motrices S, S métro et SJ sont à présent équipées des nouveaux films confectionnés en mai 1984. La mention erronée BEAUX-ARTS a en principe disparu de tous les films 80.

* L'EVOLUTION DU RESEAU EN 1985

L'Année des Transports en Commun devrait être marquée, en ce qui concerne le réseau ferré vicinal carolorégien par une extension considérable du réseau métro et par une diminution "raisonnable" du réseau en site banal: un bilan globalement positif donc, d'après l'expression consacrée.

Commençons par la mauvaise nouvelle. Initialement prévue pour le 01/01/85, la limitation à Roux (Plomcot) de la ligne 41 deviendrait réalité lors du changement d'horaires du 2 juin prochain.

Par contre, le réseau métro devrait plus que doubler d'importance au cours de l'année 1985; pour autant que le calendrier fixé soit respecté, pas moins de 10 nouvelles stations devraient être ouvertes:

- le 25/09/85 : mise en service de la Station WATERLOO, de l'antenne de GILLY (3 stations) et de celle de CHATELET provisoirement limitée à la station CENTENAIRE à MONTIGNIES-SUR-SAMBRE (4 stations). Ces antennes seront totalement intégrées au réseau existant et exploitées par la SNCV, même si aucun détail n'a filtré jusqu'ici quant à la structure des futures relations.
- le 21/11/85 : mise en service des stations FONTAINE et PETRIA

Transports urbains à Charleroi : un chapeau pour STIC et SNCV

Une nouvelle société de transports urbains, chapeautant la S.N.C.V. régionale et la S.T.I.C., et chargée de la gestion des transports secondaires dans l'agglomération : telle est la formule retenue par le ministre des Communications, Herman De Croo, pour résoudre le problème posé depuis des décennies à Charleroi.

Il ne s'agit donc plus de fusion, comme d'aucuns l'avaient proposé dans une étude entamée il y a plus d'un an, mais de la mise en place d'un tout nouvel organe, sous la responsabilité duquel les deux sociétés actuelles se partageront les missions d'exploitation. Le choix ne fera peut-être pas que des heureux au Pays noir, même s'il s'inspire d'un bon sens et d'un pragmatisme évident.

Il faut en effet se souvenir que l'organisation des transports urbains pose, de longue date, un problème qui va s'aggravant au Pays noir (1).

Pour mémoire, c'est la S.T.I.C. (Société des transports intercommunaux de Charleroi) qui détient la concession d'exploitation dans l'agglomération, mais elle a elle-même concédé une partie de sa mission à la S.N.C.V. (Société nationale des transports vicinaux), par convention, ce qui explique que les bus de la première société circulent exclusivement dans la partie « est » de la région, les bus et les tramways de la seconde concentrant leurs efforts dans la partie « ouest », avec quelques incursions dans la première zone.

La création d'un métro léger n'a fait que compliquer les choses, les infrastructures étant placées sous la responsabilité de la S.T.I.C., qui a eu mission de les construire, mais utilisées par la S.N.C.V. qui, seule, dispose encore des tramways nécessaires. Jusqu'à présent, les deux sociétés avaient pu éviter l'affrontement majeur sur le sujet, les premières lignes du métro s'infiltrant essentiellement dans la zone exploitée par la S.N.C.V. Toutefois, la mise en service des antennes de Gilly et de Montignies-sur-Sambre, prévue pour le mi-1985, donne une nouvelle et spectaculaire dimension au problème. Cette fois, en effet, les tramways oranges et crème vont s'enfoncer au cœur même du territoire exploité par la S.T.I.C. et, du même

coup, entrer en concurrence directe avec les autobus verts de cette dernière. Il y avait donc urgence à proposer une solution qui aille dans le sens de l'efficacité, tout en préservant les susceptibilités réciproques. C'est ce qu'a tenté de faire M. De Croo, en tranchant personnellement, et en sortant une carte inattendue de son chapeau.

La « petite » solution

C'est ainsi que le ministre des Communications vient de transmettre des directives précises à l'administration des transports pour accélérer les négociations qui se poursuivent entre la S.T.I.C. et la S.N.C.V.

Ces directives annoncent la création d'une toute nouvelle société de transports urbains à Charleroi, une société qui exercera sa mission dans le périmètre global consenti à la S.T.I.C. (donc les zones « est » et « ouest » réunies), lequel pourra, le cas échéant, être légèrement modifié. Ouvrons ici une parenthèse pour rappeler que ledit périmètre englobe 340.000 habitants, et que l'autorité de tutelle repousse ainsi deux propositions qui suggéreraient, l'une un léger élargissement (400.000 habitants en effectuant deux percées en Thudinie et vers Auvelais), l'autre la création d'une vaste zone qui aurait rassemblé 670.000 habitants des régions du Centre et de Charleroi.

Fermons la parenthèse pour en revenir à la nouvelle société, dont les organes de direction seront composés de représentants des deux sociétés actuelles, de délégués des pouvoirs locaux, et de délégués de l'Etat.

C'est elle, et elle seule, qui assumera la responsabilité de la gestion des transports urbains, en chargeant la S.T.I.C. et la S.N.C.V. régionale de missions adaptées à leurs équipements et à leurs aptitudes. Ces deux dernières seront rémunérées par la société centrale, qui percevra donc les subsides de l'Etat.

Un début d'application

En d'autres termes, tout porte à croire qu'un partage équitable devrait intervenir entre les deux sociétés actuelles, la première pouvant être chargée de l'exploitation des lignes d'autobus et du rabattement des voyageurs vers les antennes du métro, la seconde assurant l'écoulement du trafic

sur ce dernier et, d'une manière générale, sur l'ensemble du réseau ferré. L'hypothèse est d'autant plus crédible que la tutelle a, d'ores et déjà, décidé que ce serait effectivement la S.N.C.V. qui exploiterait les antennes de métro de Gilly et de Montignies dès leur mise en service. Pour rappel également, à partir de ce moment, c'est-à-dire dans six mois environ, on pourra joindre directement Fontaine-l'Évêque à Gilly et à Montignies, par tramway, via cette espèce de dorsale urbaine allant d'est en ouest. Un cadeau que les Carolorégiens apprécieront d'autant plus qu'à l'heure actuelle, en raison précisément de l'existence des deux réseaux, ils doivent changer de véhicule à Charleroi pour effectuer ce simple trajet. Une perspective qui confirme aussi l'urgence de la restructuration décidée puisque, à partir de ce moment, bus verts et tramways orange entreront franchement en concurrence en exploitant deux mêmes lignes.

En fin de compte, la mise en place d'un nouvel organe de gestion appelé à utiliser les services de deux espèces de sous-traitants, « concurrents dans la complémentarité », apparaît comme une formule habile et, on veut l'espérer, porteuse d'efficacité. Elle devrait aplanir les craintes des deux sociétés de se voir placer sous la tutelle de la voisine, tout en laissant à Charleroi le centre de décision et de gestion réelles (une revendication de la S.T.I.C.), et en évitant, parallèlement, un éclatement irréversible de la S.N.C.V. (une crainte de la société nationale). Ce qui ne signifie pas que tous les problèmes soient résolus pour autant, la composition du nouvel organe central et, surtout, la désignation de ses dirigeants effectifs, devant encore faire l'objet de délicates négociations.

OLIVIER COLLOT.

(1) Voir *Le Soir* des 10 et 11 février 1984.

Un téléphérique pour remplacer le vieux tram touristique des grottes

La société anonyme des grottes de Han envisage de remplacer le vénérable tram touristique conduisant les visiteurs depuis le village jusqu'à l'entrée des grottes, par un moyen de transport plus adapté en cette fin de vingtième siècle : un téléphérique. Rien n'est encore définitivement décidé, mais l'idée fait son chemin. Et elle risque de faire du bruit. Il faut dire que les répercussions, tant économiques que sur l'environnement sont très importantes.

Le tram des grottes serait trop vieux. On ne trouverait plus de pièces pour le réparer. L'écartement des rails n'est pas le même qu'ailleurs, de telle sorte qu'on ne peut pas trouver de voitures de remplacement. Toute l'infrastructure ne tient plus, et on a peur qu'un jour ou l'autre, survienne un accident.

De plus, le tram serait saturé. Les grottes accueillent 400.000 visiteurs par an et pourraient en recevoir davantage. Mais le tram ne suit plus. Il faudrait, estime la direction des grottes, trouver un autre moyen d'acheminer ces grandes foules estivales. Un autre moyen, qui pourrait aussi être une attraction supplémentaire.

Le tram a certes un aspect vieillot qui séduit les romantiques. Mais il faut vivre avec son temps : un téléphérique pourrait amener davantage de monde. La direction des grottes en est, en tous cas, persuadée. Elle se base sur

qui est la morte saison pour toutes ces entreprises.

Le prix n'est pas encore fixé : cela dépendra du tracé, du modèle de cabine, des installations annexes. On pourrait bien se situer dans une fourchette allant de 60 à 100 millions de F.

La société des grottes a déjà introduit une demande d'aide à la S.R.I.W. (société régionale d'investissement pour la Wallonie)

Dans le brouillard

Jusqu'à présent, la direction reste très discrète sur ses projets, désirant éviter des remous prématurés. Officiellement, aucune demande de permis de bâtir n'a d'ailleurs encore été introduite.

Néanmoins, pour tâter le terrain, la direction a déjà contacté toute une série d'organismes, et a demandé leur avis.

La commune de Rochefort (pardon ! La ville de Rochefort...) est vaguement au courant depuis plusieurs mois. L'échevin de l'environnement Léon Zabus a déjà organisé une réunion avec les habitants de Han. Ceux-ci lui ont dit qu'ils tenaient surtout à préserver l'influence touristique et

commerciale des grottes sur le village.

Ces dernières semaines, les choses ont été plus vite. Le mercredi 6 février dernier, la société des grottes a invité sur Rochefort, l'administration de l'urbanisme (direction provinciale de Namur), les Eaux et Forêts, la commission royale des monuments et sites (nationale et provinciale), « Ardenne et Gaume ».

Tous ces gens ont visité les lieux. Il y avait un épais brouillard ce jour-là, si bien qu'ils n'ont pas pu se faire, comme il l'auraient voulu, une idée précise de l'impact du futur téléphérique sur le paysage (notamment sa visibilité depuis le point de vue du Belvédère). On a déjà néanmoins pu entendre les premières opinions.

Plexiglas transparent

La direction du téléphérique, qui a confié le dessin des plans à un architecte bruxellois, M. Terlinden, propose deux tracés. Le premier, part à proximité du camping communal de Han et passe juste devant la sortie des grottes, avant de gravir la colline. Le second se situe plus à l'est :

son départ se trouverait dans un terrain d'avantage à l'écart de la Lesse et du village, vers le parc d'animaux.

L'un a en tous cas l'inconvénient de défigurer le très beau site de la résurgence de la Lesse et de la sortie de la Grotte. L'autre aurait pour conséquence de détourner le touriste du centre de Han, de ses magasins, ses cafés, ses restaurants.

Le téléphérique aurait une longueur totale de 1.114 mètres très exactement. Douze pylônes sont prévus, dont deux seulement dépasseraient la cime des arbres. Les cabines, en plexiglas transparent, seraient suspendues à 4 ou 5 mètres au-dessus du sol. Le tracé serait rectiligne : il paraît qu'il est difficile, techniquement, de prévoir des angles. Il couperait donc au court, au-dessus de la colline dite du massif de Boine.

Tout serait prévu pour intégrer le téléphérique au paysage. Ce qui ne veut bien sûr pas dire que le téléphérique serait invisible.

D'accord

pas d'accord

Le site est protégé par le plan de secteur, où il figure en « zone naturelle d'intérêt scientifique ou réserve naturelle d'intérêt paysager, et site archéologique ». Ajoutons que l'allée des marronniers, à la sortie des grottes, est classée.

Se basant sur ces indications fort rigoureuses du plan de secteur, Ardenne et Gaume a déjà exprimé son avis défavorable. Le président de cette association, le comte de Grune, a écrit à la société des grottes pour dire qu'il ne pouvait approuver une telle défiguration des lieux.

La commission des monuments et sites est à peu près du même avis. Sa section provinciale namuroise s'est réunie le jeudi 7 février (lendemain de la réunion de Han), et a émis un avis défavorable au moins pour la première mesure du projet, estimant la seconde pas encore assez étudiée. Quant à sa section nationale, elle doit se prononcer lundi prochain.

L'urbanisme, à Namur, n'est pas encore fixé. L'affaire est

importante et délicate, et il n'est pas exclu que le dossier remonte jusqu'au ministre de l'Aménagement du territoire, Melchior Wathelet.

Les Eaux et Forêts ne sont pas opposées, semble-t-il. La construction du téléphérique n'entraînerait pas énormément de mises à blanc : une tranchée de 8 mètres de large, dans des bois qui n'ont pas une très grande valeur.

La ville de Rochefort est hésitante. L'idéal pour le sénateur-bourgmestre Dalem et son échevin Zabus, serait de concilier les quatre intérêts suivants :

— la défense du site, qui fait partie du patrimoine commun ;

— la survie et le développement de la société des grottes, qui sont un des plus gros employeurs de la région et un gros pôle d'attraction ;

— les intérêts de la ville (les grottes lui rapportent 6 millions de F par an, en taxe communales sur les spectacles) ;

— le commerce local à Han (qui souffrirait si le point de départ du téléphérique se situait en dehors du village).

Tous ces intérêts ne sont pas forcément contradictoires. Il faudra voir.

Jean-François Pocco

Vers l'Avenir

Samedi 16, dimanche 17 février 1985

A propos de la disparition éventuelle de la ligne ferrée vicinale Han-sur-Lesse - Grottes de Han...

Ainsi, les rumeurs, pourtant récemment démenties, sur la disparition éventuelle du pittoresque tram des grottes de Han trouvent leur confirmation dans cet article de presse.

Au moment où la SNCV fête avec éclat le 100^e anniversaire de sa création, l'annonce de la disparition de cette ligne constitue une nouvelle de toute première importance que nous ne pouvons négliger.

Le cheminement suivi pour aboutir à cette décision de remplacement nous paraît pour le moins étonnant. Au delà de tout esprit de polémique, nous voudrions apporter ci-après un autre éclairage aux affirmations contenues dans l'article que nous avons reproduit.

Il est tout à fait exact de constater que l'exploitation actuelle est réalisée au moyen de trains en rafale composés d'un autorail et de trois baladeuses.

Les autorails à 2 essieux utilisés sont à transmission mécanique et ont été construits vers 1935. Leur entretien est très onéreux, principalement en ce qui concerne les boîtes de transmission. La détérioration de ces dernières est rapide : il est nécessaire de fabriquer les pièces de rechange à la main, à l'unité et suivant modèle.

Rappelons aussi qu'il y a environ 15 ans, au moment de la construction de la nouvelle ligne, la société des Grottes avait établi un évitement à mi-parcours pour établir une exploitation au quart d'heure. Il y eut un tollé général de la part des commerçants locaux qui avaient vu leur chiffre d'affaires tomber fortement. D'où le retour à l'exploitation en rafale, qui seule favorise le commerce. La commune de Han-sur-Lesse et ultérieurement de Rochefort n'a jamais approuvé le projet d'établissement d'une boucle terminale autour de l'église en vue de réduire les manœuvres et les risques d'accident.

Il est évident qu'aucun spécialiste de la voie ferrée n'admettra les arguments tels que l'infrastructure ne tient plus ; on a peur que survienne un accident ou l'écartement des voies n'est pas le même qu'ailleurs. Cet écartement métrique est largement répandu en Suisse où des réseaux très modernes (parce que modernisés... la liste est trop longue pour être donnée ici) sont un support de choix au tourisme : la Suisse n'a en ce domaine de leçon à recevoir de personne... La France possède encore quelques lignes métriques de grande longueur. Dans ces deux pays, on a construit périodiquement du matériel neuf. En Belgique, la SNCV possède encore près de 170 km de telles lignes, dont la célèbre ligne de tram du Littoral, support de qualité au tourisme balnéaire.

La technique de la voie métrique est donc encore très actuelle, moderne et capable d'absorber un gros trafic.

Si la voie de la ligne de Han est périodiquement entretenue, comme toute infrastructure d'ailleurs, il n'y aura aucun problème de tenue.

Le problème du matériel moteur est plus délicat. Il est évident que les autorails actuels ne peuvent plus - à terme - assurer que des services d'appoint. L'exploitation de base doit être assurée par d'autres engins. Plusieurs solutions doivent être étudiées en profondeur. Tant les Français (lignes Nice-Digne et du Blanc-Argent) que les Suisses ont montré qu'une modernisation en traction diesel est possible et envisageable.

La Suisse a également montré qu'une ligne de faible longueur et à exploitation intensive du type de Han peut être électrifiée. Les avantages sont nombreux : capacité des trains plus grande, amélioration du confort, simplicité de conduite, réduction des coûts d'entretien du matériel moteur, réduction de la sollicitation des voies, possibilité d'une exploitation de demi-saison. La récupération de motrices de construction belge est possible. Le coût d'un tel investissement est nettement moindre qu'un téléphérique... Il a même l'avantage de pouvoir être modulé dans le temps. Une augmentation ultérieure de capacité peut être mise en compte. L'industrie nationale peut être présente dans les différentes phases.

En regard de ses inconvénients, l'exploitation par tramways a un certain nombre d'avantages décisifs :

- le tram part du centre du village, centre de gravité de l'activité touristique avec toutes ses retombées sur le commerce local.
- il s'intègre au site, même avec caténaire simplifiée
- il constitue en lui-même une attraction inédite complémentaire des grottes. Si le public se déplace pour ces dernières, il découvre aussi avec ravissement ce moyen de transport différent de ce qu'il voit tous les jours (autobus...) ou ailleurs (Namur, Huy, Coë...)
- modernisé, il s'adapte au flux des touristes
- il constitue une technique éprouvée.

Le téléphérique, ou plus exactement le télécabines relève du transport "continu". Le candidat pourra y prendre place à tout instant sans musarder dans le centre de Han. Il pourrait davantage trouver son utilité dans le franchissement d'une forte dénivellation. Il pourrait être une attraction connexe à étudier comme telle et non comme un moyen de substitution au tramway.

Car enfin, Han-Rochefort veut-elle avoir ce que l'on trouve partout ou au contraire monter de l'inédit ?

Il nous paraît essentiel que les parties en causes réétudient objectivement et de manière approfondie les alternatives citées. La suppression du tram de Han au profit d'un téléphérique - ou la coexistence des deux en parallèle - serait une décision légère que l'on ne manquerait pas de regretter plus tard.

Nous attendons de tous les responsables une étude objective.

Sans attendre, nous invitons les membres du GTF asbl qui se montrent d'accord avec notre argumentation et qui veulent marquer leur opposition à la suppression de la ligne de tram des grottes de Han à renvoyer la pétition en encart au centre de ce bulletin à notre membre Marc POTIER, rue Ribot 1 à 5198 ANHEE. Celui-ci se chargera de centraliser les protestations et de les remettre aux autorités compétentes.

J.

SNCV - Commémoration du Centenaire

La plupart des manifestations prévues figurent dans Trans-Fer n° 38. Relevons l'organisation de plusieurs circulations de matériel ancien dans diverses régions.

- Sur la ligne de la Côte, on mettra en marche une locomotive à vapeur bi-cabine un jour de juillet à Ostende
- Dans le Hainaut, outre les circulations de l'Asvi avec plusieurs "nouvelles" voitures, la SNCV envisage les excursions suivantes :
- 12 mai : 2 trains autorails (ART 89 et 300) de Charleroi à Mariemont par Trazegnies, avec visite du Musée de Mariemont
- 8 juin : 2 rames électriques : archéologie industrielle en Hainaut. Les élévateurs hydrauliques de La Louvière.
- 15 août : festival vapeur de Thudinie : locomotive à vapeur bicabine en circulation entre Lobbes et Thuin
- 29 septembre : rame électrique vers Binche et visite de cette ville.

(pour tous renseignements, écrivez à la SNCV, place des Trams à 6000 Charleroi).

Au TTA, circulation de trains dont les véhicules auront été restaurés par le Service de la Promotion des Transports Urbains
Exposition de la locomotive 1000 à Bokrijk
Exposition de la locomotive 1076 à la station des Beaux-Arts à Charleroi

La 979 assurera la remorque des parcours à vapeur cités.

H.A.

Véhicules STIC préservés - fin de la motrice 85

On apprend que la SNCV a demandé à l'AMUTRA d'évacuer cette motrice qui se trouve depuis de longues années dans la cour du Musée de Schepdael.

Une expertise a montré que les outrages du temps ont altéré gravement la caisse au point de rendre la voiture intransportable. En conséquence, l'AMUTRA a décidé de la ferrailer en récupérant le châssis et les autres éléments essentiels.

Il nous paraît souhaitable que les éléments manquants ou abîmés sur la motrice 82 (même série) destinés au Musée de Liège soient récupérés sur cette motrice. En outre, on peut espérer que l'AMUTRA exposera un controller SEM dans le même musée.

Cependant, ce n'est pas sans un pincement de coeur que nous voyons disparaître un troisième véhicule préservé de la province de Liège : wagon arrosoir ex-RELSE, trolleybus T 36 et maintenant motrice 85 STIV...

Trans-Fer

Le T.A.U. et la place Saint-Lambert : toujours aucune décision du ministre des Communications

Certains se sont jetés sur la ruine avec délectation et ont clamé que la décision avait déjà été prise, que le T.A.U. (transport automatisé urbain) allait bel et bien être installé à Liège, sur un axe allant de Coronmeuse au Val Benoit. Les Montois faisaient déjà grise mine et avaient fait leur

déuil de leurs espoirs de voir cette petite merveille circuler chez eux. Coupons donc les ailes à ce nard. Que ce soit clair : aucune décision n'a encore été prise à ce propos. « M. De Croo a demandé il y a quelques mois qu'une étude d'implantation du T.A.U. soit réalisée tant à Liège qu'à Mons, »

précise-t-on au cabinet du ministre des Communications. Cette étude devait permettre de dégager tous les aspects du problème, notamment les services que le T.A.U. rendrait dans chacune des deux villes, mais aussi le coût de l'opération. Pour le moment, rien d'autre n'a été envisagé et les

deux villes restent toujours en lice. » L'étude vient en tout cas d'être terminée, mais elle n'a pas encore été transmise au ministre. « M. De Croo doit à présent examiner les deux propositions, en collaboration avec divers techniciens, précise-t-on encore au ministre. Et

il sera sans doute nécessaire de demander des compléments d'information. Cela veut dire que la décision ne sera pas prise avant de nombreuses semaines. »

Question de M. Daras du 1^{er} juin 1984 (Fr.) :

S.N.C.B. — Gare de Liège-Palais. — Utilisation rationnelle.

La gare de Liège-Palais était destinée à jouer un rôle important dans le développement des transports publics de la région liégeoise. Elle devait même prendre le nom de « Liège-Central » pour mieux répondre à cette vocation.

Il semble que l'absence de certains aménagements d'un coût très limité et le plan de restructuration des chemins de fer limitent ou condamnent cette gare à un rôle marginal sans rapport avec les coûteux investissements réalisés pour l'électrification, la modernisation et l'agrandissement de Liège-Palais.

1. Quel a été le coût total, expropriations comprises, des travaux d'électrification et de modernisation de la ligne Liège-Guillemins-Liège-Palais?
2. Quel a été le coût des travaux d'aménagement de la nouvelle gare de Liège-Palais?
3. Est-il exact que, suite à la nouvelle grille horaire, après le 3 juin 1984, seuls trois trains traverseront la gare de Liège-Palais par heure, interrompant une circulation cadencée et suivie des trains entre les différentes gares liégeoises?
4. Est-il exact que l'absence d'un aiguillage situé entre la gare de Liège-Guillemins et la gare de Liège-Palais, à l'approche immédiate de cette dernière empêche l'utilisation rationnelle et effective des quatre voies de circulation et le transfert des trains d'une voie à l'autre?
5. Quel serait le coût d'un tel aménagement s'il était enfin réalisé pour valoriser l'ensemble des travaux déjà effectués?

Réponse :

1. 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 F (1.650.000.000 F).
2. 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 F (890.000.000 F).
3. Depuis le 3 juin 1984, la gare de Liège-Palais est desservie par 4 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'I.C. J pour Mouscron, à 54 l'I.R. 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 et que les trains circulant ligne 31 sont des départs ou des arrivées des lignes 33, 35 et 36.
4. Le transfert des trains d'une voie à l'autre ne nécessite pas d'aiguillages supplémentaires. Il pourra s'effectuer après modification de la signalisation existante.
5. Le coût de cette adaptation de signalisation est estimé à 1.300.000 FB et sa réalisation prévue pour le milieu 1985.

Question de M. Geyselings du 21 septembre 1984 (N.) :

S.N.C.B. — Gare centrale d'Anvers. — Capacité.

Depuis plusieurs années déjà, la gare centrale d'Anvers (S.N.C.B.) s'avère trop petite et parvient encore à peine à accueillir le trafic actuel.

Cela fait déjà des années que des solutions sont proposées et des études effectuées, sans que l'on ait toutefois pu aboutir à des résultats concrets. Jusqu'à présent cette gare de voyageurs connaît toujours les mêmes difficultés.

Monsieur le Ministre pourrait-il me préciser :

1. quelles études — et combien — ont déjà été effectuées en vue du délestage ou de l'augmentation de la capacité de la gare centrale de la S.N.C.B. à Anvers;

Quel a été jusqu'à présent le coût de ces études;

2. à quel stade en sont les plans visant à transformer la gare de tête de ligne d'Anvers-Central en gare de voyageurs à part entière, ou — si cet aménagement devait s'avérer impossible — ce qu'il en est d'un délestage de la gare?

Réponse :

1. Jusqu'à présent les études ci-dessous ont été effectuées en rapport avec la réalisation d'une liaison Nord/Sud à Anvers :

1.1. « Mémoire de l'aménagement d'une liaison ferroviaire entre Anvers-Central et Anvers-Dam » (juin 1968).

Il s'agit ici d'une étude technique en général et d'exploitation d'un nombre de solutions possibles, faite par les services d'étude de la S.N.C.B.

1.2. « Examen de la nécessité économique de l'établissement d'une liaison ferroviaire Nord/Sud à Anvers (novembre 1977).

Cette étude a été confiée au Centre d'étude pour les recherches économiques et sociales (S.E.S.O.) des Facultés universitaires Saint-Ignace. Le prix de revient se chiffrait à 3.247.444 F.

1.3. A la suite de cette étude économique les aspects techniques et d'exploitation de la liaison planifiée ont été réexaminés par un groupe de travail multidisciplinaire interne de la S.N.C.B. (avril 1978).

Du fait que les études sous 1 et 3 ont été exécutées par les services de la Société aucun prix de revient n'a été déterminé et actuellement il n'est plus possible de le chiffrer.

2. Par suite de l'insuffisance de moyens financiers nécessaires à ce moment, il n'y a pas de prévisions immédiates pour la réalisation d'une gare de passage.

Dès lors, la S.N.C.B. essaie d'assouplir l'exploitation de l'actuelle gare d'Anvers-Central par l'exécution de travaux sur une moins grande échelle, qui ont comme objectif une meilleure accessibilité de la gare pour la circulation des trains et qui resteront utiles plus tard après le prolongement des voies vers Anvers-Dam.

Question de M. Joseph Michel du 28 septembre 1984 (Fr.) :

S.N.C.B. — Restructuration des horaires. — Lignes Virton-Libramont et Bertrix-Dinant.

La restructuration des horaires de la S.N.C.B. semble réussir dans l'ensemble et être acceptée par la population.

Il existe cependant des problèmes particuliers très importants, notamment celui de la coordination des horaires entre la ligne Virton-Florenville-Bertrix-Libramont et celle de Bertrix-Dinant.

Il paraît anormal, en effet, que les voyageurs se rendant de Bertrix à Paliseul, en provenance de Virton, doivent attendre 1 h 50, avant de trouver la correspondance adéquate.

Ce phénomène est d'autant plus regrettable qu'une correspondance au départ de Bertrix vers Dinant a lieu quelques minutes avant l'arrivée du train semi-direct Virton-Libramont.

Il ne faut pas oublier, en effet, que la ligne Bertrix-Dinant dessert l'établissement de Carlsbourg, fréquenté par de nombreux étudiants.

Serait-il possible de remédier dans le prochain horaire à situation actuelle?

Réponse : La S.N.C.B. me communique ce qui suit :

Pour des raisons d'économies, un service, toutes les deux heures, a été instauré d'une part entre Bastogne et Virton, d'autre part entre Dinant et Libramont.

Pour obtenir d'une part une cadence horaire entre Bertrix-Libramont et remettre d'autre part correspondance dans cette dernière localité aux trains IC (Luxembourg-Bruxelles) et ainsi privilégier les courants de voyageurs les plus importants, fallait nécessairement prévoir deux dessertes qui malheureusement ne permettent pas d'assurer, en gare de Bertrix, les correspondances souhaitées.

Question de M. Marc Olivier du 5 octobre 1984 (N.)

S.N.C.B. — Liaison ferroviaire Courtrai-Tournai-Lille.

Bien que modernisée et électrifiée depuis pas mal de temps, la ligne Courtrai-Mouscron-Lille n'a jusqu'à ce jour pas exploitée au moyen de trains électriques.

L'honorable Ministre pourrait-il m'indiquer :

1. quelle en est la raison?

2. combien de temps cette situation se prolongera encore qui en est responsable?

3. quel est le résultat des discussions les plus récentes qu'ont menées les membres de son cabinet et/ou les représentants Ministère des Communications avec leurs homologues français au sujet d'une répartition éventuelle entre la S.N.C.B. et S.N.C.F. des investissements entre Lille et Baisieux, c'est-à-dire en territoire français?

4. si, tout comme son prédécesseur, il est d'avis que Belgique pourrait éventuellement prendre à charge les 2/3 des frais en territoire français?

Réponse :

1. et 2. La ligne Anvers-Courtrai-Mouscron-Lille est bien exploitée à l'aide de matériel roulant électrique.

A défaut de locomotives polycourant, l'exploitation actuellement scindée en 2 parties, à savoir :

1. Anvers-Courtrai-Mouscron
et

2. Mouscron-Lille.

La fourniture des locomotives polycourant est prévue partir de juin 1986 de façon à permettre aux trains IC Anvers-Lille de circuler jusque Lille à partir du mois d'octobre 1986.

3. et 4. La S.N.C.F. estime que l'électrification du tronçon Lille-Baisieux n'est pas rentable et elle ne peut se permettre actuellement une participation à son financement.

ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

NOTRE SERVICE EDITIONS

Cartes-vues série 56

Les transports en commun du pays de Liège

Une nouvelle édition de notre Association à l'occasion de l'ouverture imminente d'un Musée des Transports en Commun à Liège.

9 cartes-vues en noir et blanc

Sujets

- *Liège gare des Guillemins, ancien bâtiment avec tramway communal de la ligne 3 (fac-simile d'une vieille carte postale)
- *Trois-Ponts SNCB en 1957 : deux locomotives à vapeur type 64
- *Verviers (Central) en 1959 : locomotive à vapeur type 29
- *Liège, place St-Lambert - motrice tramway 189 de la STIL en 1964
- *Liège, rue St-Léonard, motrice tramway 184 de la STIL en 1964
- *Pont de Seraing, motrices type D et C de la STIL en 1964
- *Seraing, Béguines, motrice type D de la STIL sous la neige en 1964
- *Liège, place St-Lambert, motrice type S de la SNCV devant l'ancien magasin "Le Phare" en 1957
- *Sprimont, locomotive à vapeur SNCV à voie normale 801 en 1965.

Prix par série indivisible de 9 cartes :

envoi en Belgique : 70FB + 25FB (port) = 95FB

(pour le Luxembourg : frais d'envoi = 25FB, pour les autres pays : frais d'envoi = 30FB)

prix pour 2 séries commandées en même temps : 140FB+30FB(port)=170FB

(Luxembourg : 30FB - étranger : 50FB de frais de port)

prix pour 3 séries commandées en même temps : 200FB+30FB(port)=230FB

(Luxembourg : 30FB - étranger : 50FB de frais de port)

Commande par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège. (Ce n° de compte peut être utilisé par les Luxembourgeois et Néerlandais ; pour les autres pays, voir procédure en 3e page de couverture)

Livraison : les commandes seront expédiées fin avril 85.

Trans-Fer n° 38 - 2e édition

Devant le succès de notre n°38 distribué en janvier et contenant la liste des activités prévues dans le cadre de l'année des transports en commun, nous avons procédé à une deuxième édition. Elle est de présentation légèrement différente de celle que nos membres ont reçue : remaniement de certaines pages, encart central de 8 pages avec le catalogue complet de nos éditions.

Ceux de nos membres qui souhaiteraient des exemplaires supplémentaires de ce numéro, ou qui aimeraient compléter leur collection (cette 2e édition est imprimée avec soin et brochée) peuvent passer commande par versement de 50FB l'exemplaire (envoi compris) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.

Indiquez bien le motif du paiement en communication.

Trans-Fer spécial n° 3 à l'occasion du 10e anniversaire du GTF

Vous avez été nombreux à souscrire à cette nouvelle édition, en cette année jubilaire, et nous vous remercions d'encourager ainsi l'équipe qui a passé une bonne partie de l'hiver à la préparer.

Pour rappel, cette édition luxueuse, avec couverture en quadrichromie, comportera non moins de 248 pages format A5, avec plus de 200 illustrations entièrement inédites. Voici le sommaire :

TABLE DES MATIERES

Le Chemin de Fer dans le Canton de Saint-Vith <i>par Roland MARGANNE</i>	5
Le déclin des lignes ferrées de Clabecq <i>par Philippe JANSSENS</i>	75
Chronique de la gare de Liège-Longdoz <i>par Félix BRAIVE</i>	127
Derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire. Histoire d'une occasion manquée. Tournai 1971-1981 <i>par Freddy LEMAIRE</i>	135
Le rail à Quevaucamps. De l'espérance à la trahison. <i>par Freddy LEMAIRE</i>	161
Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Sourbrodt-Elsenborn <i>par Roland MARGANNE</i>	171
Le matériel tramway « Standard » au Littoral belge <i>par Paul AUGUSTE</i>	179
La motrice électrique numéro 1 des Railways Economiques de Liège-Seraing (RELSE) <i>par Jean RENARD</i>	215
Trams du Namurois <i>par Albert DE PRETER et Jean FIVET</i>	225
Addendum à Trans-Fer spécial n° 2. Aspects ferroviaires de Couvin.	247

Cet addendum est une surprise : il nous permet de compléter l'iconographie de Trans-Fer spécial n° 2 paru l'an dernier.

Si vous n'avez pas encore souscrit à nos conditions préférentielles, il vous reste jusqu'au 15 mars prochain pour profiter de la réduction que votre qualité de membre vous permet d'obtenir...

Prix spécial membre GTF asbl en règle de cotisation pour 1985
350FB + 20FB (envoi en Belgique) = **370FB**, à verser au compte
240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.

Pour les Pays-Bas et le Grand Duché, les frais d'envoi sont portés à 35FB, pour les autres pays à 50FB. Procédure de paiement en 3e page de couverture.

Prix après le 15 mars 1985 : 425FB + frais d'envoi

Livraison : 1ère semaine d'avril 85.

NOTRE SERVICE DISTRIBUTION

Railphoto "Le Rail belge en photos"

Nouveau périodique ne comprenant que des photos noir et blanc pleine page avec courte légende bilingue. Elles illustrent le matériel varié circulant sur rails, en Belgique, dans des situations originales : compositions de trains rares, matériel radié ou transformé, lieu inhabituel... Réseau SNCB et SNCV.

Le n° 1 - 27 pages de photos

Prix envoi compris : 159FB

Nos membres peuvent demander cette revue avant le 1er avril 85 par versement de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution - 4000 Liège.

A. DAGANT - la ligne vicinale Marche-Bastogne-Arlon tome 1

96 pages de photos et cartes postales sur la plus longue ligne vicinale de Belgique.

Il nous reste encore quelques exemplaires.

prix : 350FB (+30FB envoi) = 380FB
(étranger : frais d'envoi portés à 45FB)

Versement au compte précité de GTF-Distribution.

Exposition à l'Innovation à Charleroi

Les Tramways Urbains de Charleroi, rétrospective des trams verts, TEPC et STIC du 22/2 au 9/3 (participants : STIC, AMUTRA, Ville de Charleroi, collections privées)

Les motrices 38 et 82 de la STIV (Verviers)

Plusieurs membres nous ont fait part de leur étonnement de voir ces véhicules historiques laissés à l'abandon en gare d'Erezée sur la ligne du Tramway Touristique de l'Aisne asbl. Elles n'y sont manifestement pas à l'abri des déprédations et du vandalisme.

Après enquête, il apparaît que ces véhicules ne roulent plus depuis 1975 ; ils sont même complètement abandonnés.

Antérieurement, ils avaient été restaurés pour constituer une rame diesel-électrique et ainsi le premier tram électrique de la province de Luxembourg. Vu cet abandon par le TTA, il a été aujourd'hui décidé de confier ce matériel au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège. Ces voitures seront acheminées au Musée dès que le bâtiment de Natalis à Liège aura été aménagé après cette période de grands froids.

Il est parfaitement regrettable que, au moment où la Promotion des Transports Urbains fait un très gros effort pour la restauration du matériel préservé, une Association prenne si peu de précautions pour éviter une détérioration rapide de véhicules historiques destinés à un Musée.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres de l'Association.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, 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 en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, participation à des manifestations ferroviaires de toute nature... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à notre adresse : BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international).

La cotisation de nos membres est très modique (en 1985, 130FB pour les membres belges, 150FB pour les luxembourgeois et les néerlandais, 220FB 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 (voyages, éditions nouvelles...)

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes en banque 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 en banque 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 évitez des erreurs.

Paiements en provenance de l'étranger

- * Des Pays-Bas et du Luxembourg, le régime belge indiqué ci-dessus est applicable.
- * D'un autre pays, tout paiement doit nous parvenir, quelle que soit l'activité :
 - soit par mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique)
 - soit par Eurochèque garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique), à l'exclusion de toute autre forme de chèque.

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement venant d'un autre pays que le Benelux vu les lourdes taxes imposées par les organismes financiers à l'arrivée. Nous vous remercions de votre compréhension.

Changements d'adresse

Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez deux timbres-lettre pour la réponse.



A.S.B.L.



LE G. T. F. EN AUTRICHE

du 15 au 19 mai 85

Durant le week-end de l'Ascension 85, le G.T.F. vous invite à découvrir deux régions d'Autriche à vocation touristique et ... ferroviaire : le Vorarlberg et le Tyrol. Après un voyage de nuit en couchettes via le Luxembourg, la France et la Suisse nous atteindrons l'Autriche.

AU PROGRAMME

- La ligne de l'Arlberg : De Feldkirch à Innsbruck, cette ligne de montagne à voie normale et unique sur l'ensemble du parcours, reste l'une des plus belles d'Europe. De nombreux ponts, viaducs (celui de la Trisanna d'une longueur de 232 m et d'une hauteur de 87 m), rampes (celle de l'Arlberg : 31 ‰) et tunnels (celui de l'Arlberg d'une longueur de 10.250m) jalonnent la ligne. Dans les rampes les plus fortes, la vitesse réduite imposée par l'effort de traction permet d'admirer de merveilleux paysages. Forêts de sapins, torrents et chalets défilent pour le plus grand plaisir des yeux.

- Le chemin de fer privé du Montafon : Bludenz-Schrans. Cette ligne à voie normale et unique d'une longueur de 13 km relie Bludenz à Schrans, l'un des hauts lieux du tourisme autrichien. Le parc moteur est varié : autorails, automotrices et locomotives ex O.B.B.

- le chemin de fer du Zillertalbahn : Jenbach à Mayrhofen ligne à voie de 0,76 m d'une longueur de 32 km - traction diesel.

- le chemin de fer de Zell a. See à Krimml ligne à voie de 0,76 m d'une longueur de 54 km - traction diesel.

- le chemin de fer de Jenbach à Achensee ligne à crémaillère, voie de 1m et d'une longueur de 6 km700 - train spécial en traction vapeur.

- la visite d'Innsbruck, capitale du Tyrol en tramway spécial.

De jour, nous regagnerons la Belgique par l'Allemagne via la ligne corridor d'Innsbruck à Pfronten-Steinach - retour à Liège à 21 h42.

DATE DU VOYAGE

du mercredi 15 mai au soir, au dimanche 19 mai 1985 au soir.

Supplément à Trans. Fer

PRIX : par personne, au départ de la gare de Namur et retour à Liège Guillemins.

catégorie A :	10.040.-Frs	avec	trajet	fer,	2ème	classe,	sur	base	chbre	double		
"	B :	11.070.-Frs	"	"	"	"	"	"	chbre	double	sans	bain
"	C :	12.570.-Frs	"	"	"	"	"	"	chbre	double	avec	bain
"	D :	5.400.-Frs	sans	"	"	"	sur	base	chbre	double,	sans	bain
"	E :	6.440.-Frs	"	"	"	"	"	"	"	"	avec	"
"	F :	7.940.-Frs	"	"	"	"	"	"	"	"	single.	

Ce prix comprend : le logement en 1/2 pension

les réservations dans les trains, la couchette pour le voyage aller. (pas de voiture-lits au train)

le supplément IC en Allemagne et en Autriche.

l'assurance "aléas de voyage", les frais du G.T.F. et la T.V

Pour les catégories D.E.F.: les trajets sur les chemins de fer privés.

Il est à noter que :

- Les chambres sans bain et chambres singles sont en nombre très limité. Elles seront donc attribuées par priorité aux premiers inscrits au voyage.
- Le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas, le montant intégral versé sera remboursé aux inscrits.
- Ce prix actuel est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours du change, d'augmentation des tarifs des chemins de fer ou d'autres circonstances imprévues.
- Il est possible d'obtenir un billet de 1ère classe de Reute à Koln en versant un supplément de 720.-Frs.

INSCRIPTIONS : LE PLUS VITE POSSIBLE. (Nous nous permettons d'insister car nous avons déjà des problèmes d'hôtellerie) et AVANT le 15 mars au moyen du bulletin d'inscription ci-joint. Passé cette date et jusqu'au 30 mars, il y a lieu de prévoir un supplément de 300Frs. par personne.

RENSEIGNEMENTS : auprès de Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 à Montigny-le Tilleul - tél (071) 51.66.03, le soir

ACOMPTE : de 2.000.-Fr par personne à verser au cpt n° 068-0883360-08 du G.T.F asbl à Liège au moment de l'inscription.

SOLDE : à verser avant le 1er avril

Frais à charge des participants :

- les parcours d'approches
- les boissons et les repas de midi
- les déplacements en autobus à Innsbruck.



VOYAGE EN AUTRICHE

du 15 au 19 mai 85

BULLETIN DE PARTICIPATION

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

Je soussigné, tél (...)
Rue n° Bte
Code Postal à

inscrits au voyage en Autriche :

.....	participant (s)	cat	A. à	10.040.-Frs	soit	Frs.
.....	"		B à	11.070.-Frs	soit	
.....	"		C à	12.570.-Frs	soit	
.....	"		D à	5.400.-Frs	soit	
.....	"		E à	6.440.-Frs	soit	
.....	"		F à	7.940.-Frs	soit	
				total	

- Je verserai la somme correspondante selon des modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068-0883360-08 du G.T.F. asbl à Liège

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

Date et signature.

.....

Voie Etroite n°86 (1/85) février-mars 1985

Parution le 25 janvier 1985

Sommaire:

Le numéro 86 de Voie Etroite présente la suite de l'étude importante consacrée au Chemin de Fer de la Compagnie Meusienne: le fameux "Meusien" qui ravitailla Verdun et lui permit de "tenir" en 1916. Cette seconde partie montre en action quelques unes parmi la centaine de machines réquisitionnées dans toute la France, et traite du devenir des installations après la guerre; on verra les interactions entre technique, finances, et politique (mais qu'est donc devenu le magot du Meusien: 10 millions de francs or ?).

Autres articles: le funiculaire électrique de Nancy.. en 1906; le funiculaire du Capucin, au Mont-Dore en 1984; Montpellier-Palavas: le petit train de Dubout vivra-t-il ?

Et bien entendu toute l'actualité, illustrée, des lignes touristiques.

En couleurs: la ligne métrique Saint-Gervais - Vallorcine en 1973: anciennes livrées, trains de marchandises, etc.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois, le 25 des mois impairs. Ce numéro: 26FF dans les principales Maisons de la Presse et bibliothèques de gare, ou bien 29FF franco: APPEVA, BP 106, 80001 Amiens Cedex. Abonnement annuel (6 n°s): 140FF, étranger + 25FF.

**MONSIEUR LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES**

**ETUDE DE LA SITUATION FINANCIERE
DE LA SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER BELGES**

RESUME DE LA SYNTHESE DU RAPPORT FINAL

**SUPPLEMENT A TRANS-FER N° 39
GTF asbl**

NOVEMBRE 1984



sobemap

Aux membres du GTF asbl,
Aux lecteurs de Trans-Fer,

Eu égard à l'importance future, pour la SNCB, de l'étude de sa situation financière par la SOBEMAP, le GTF asbl a décidé d'en publier, sans aucun commentaire, la totalité du résumé de la synthèse du rapport final qui a été présenté à la presse.

Chacun pourra ainsi apprécier les développements de la situation nouvelle créée par cette étude, à la lumière des renseignements qu'il aura trouvés dans cet opuscule.

La rédaction de Trans-Fer

L'étude de la situation financière de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a été réalisée à la demande de Monsieur le Ministre des Communications, des Postes et Télégraphes, par la Société Belge d'Economie et de Mathématique Appliquées, S.A. SOBEMAP, en collaboration avec la Société d'Etudes et de Consultation du Canadien Pacifique, S.E.C.P. Ltée.

INTRODUCTION

Comme chacun sait, il existe des divergences d'opinion quant aux principes de gestion que doivent respecter les responsables des entreprises publiques en général et de la S.N.C.B. en particulier. Primauté donnée à la défense des intérêts des usagers et à la préservation de l'emploi des cheminots ou respect, dans l'intérêt général, des règles de l'économie de marché ?

Mais une telle querelle paraît hors de propos lorsqu'on se trouve confronté aux réalités suivantes :

- la part de la S.N.C.B., qui ne cesse de décroître, dans le marché des transports atteignait à peine, en 1982, 9 % du transport des voyageurs et 22,5 du trafic des marchandises ;
- les recettes tarifaires de la S.N.C.B., qui ont été de 26,9 milliards de F. en 1982, n'ont couvert, cette même année, que
 - . 33 % des coûts relatifs au transport des voyageurs,
 - . 70 % des coûts relatifs au transport des marchandises par wagons complets,
 - . 48 % des coûts relatifs au transport des marchandises sous forme de colis,
 et elles augmentent moins vite que l'inflation ;
- les charges d'exploitation, qui croissent plus rapidement que l'inflation, ont été prises en charge par l'Etat à raison de 58 % (37,9 milliards de F.) en 1983 ;
- l'intervention totale de l'Etat (charges d'exploitation, investissements et pensions) s'est élevée en 1983 à 69 milliards de F., ce qui représente 4 % du budget national ou encore 20.000 F. par ménage ;
- les ratios de productivité sont quasiment tous en baisse et sensiblement plus faibles que ceux d'autres réseaux européens ;

- la S.N.C.B. doit faire face, en conséquence, à un endettement qui s'accroît exponentiellement (238 % en 12 ans ; 78,4 milliards de F. en 1983) et à une insuffisance croissante de sa capacité d'autofinancement .

Pareille situation a inévitablement conduit à une implication de plus en plus prononcée de l'Etat dans la gestion courante de la S.N.C.B. sans que les fonctionnaires qui en ont reçu la responsabilité ne disposent des moyens nécessaires pour pouvoir assumer cette nouvelle tâche .

Les nombreux sujets d'inquiétude suscités par la situation décrite ci-dessus justifient la décision des autorités responsables de faire effectuer une étude approfondie et objective de "l'état de santé" de la S.N.C.B., étude ayant pour objectifs de mettre en évidence tous les facteurs qui influencent ou pourraient influencer négativement les résultats de cette société et de tracer de manière schématique les voies à suivre pour retrouver une situation plus conforme à l'intérêt général et à la défense des intérêts de la S.N.C.B. tels que prévus dans la loi de 1926 relative à la création et aux statuts de la société.

I. PRESENTATION DE LA S.N.C.B.

1. LE MANDAT DE LA S.N.C.B.

La S.N.C.B. est une société "sui generis" créée en 1926 en vue "d'administrer et d'exploiter les chemins de fer suivant les méthodes industrielles mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale" (extrait des statuts) .

Dans l'exécution de son mandat, la S.N.C.B. est soumise à certaines contraintes portant notamment sur :

- l'obligation de transporter ;
- le traitement sur un pied d'égalité de tous les clients répondant à des caractéristiques identiques ;
- des obligations diverses de service public qui concernent quasi exclusivement le transport des voyageurs .

En contrepartie, ces contraintes font l'objet de compensations, conformément à la législation de la CEE .

2. LES MOYENS DE LA S.N.C.B.

2.1. Les moyens matériels

Au 31 décembre 1983, les moyens dont disposait la S.N.C.B. comprenaient notamment :

- 3.842 km de lignes dont 1.842 km électrifiées et 886 km utilisées exclusivement en service marchandises ;
- 302 gares, 289 dépendances et 358 points d'arrêt ;
- 14 gares de triage et 828 embranchements particuliers ;
- 5.000 ponts et 115 tunnels ;
- 739 locomotives de route, dont 301 électriques ;
- 390 locomotives diesel de manoeuvre et 60 locotracteurs ;
- 597 automotrices électriques totalisant 1.280 véhicules ;
- 78 autorails diesel et 12 remorques ;
- 2.473 véhicules remorqués pour le service voyageurs ;
- 38.977 wagons marchandises (en propriété propre) ;
- 5.270 véhicules de service ;
- 431 camions, 44 camionnettes et 72 tracteurs (1).

2.2. Les moyens humains

L'effectif du personnel (2) a évolué comme suit :

- au 31.12.1970 :	57 646 agents
- au 31.12.1980 :	66 695 agents
- au 31.12.1981 :	67 315 agents
- au 31.12.1982 :	64 753 agents
- au 31.12.1983 :	62 218 agents
- au 31.12.1984 :	59 882 agents

(1) Au 31.10.1984, on enregistrait les réductions suivantes :

- gares : moins 16
- dépendances : moins 4
- points d'arrêt : moins 179, soit une réduction de 50 %.

Au 31.08.1984, on enregistrait les réductions de parc suivantes :

- locomotives électriques : moins 3
- locomotives diesels : moins 16
- autorails diesels : moins 2
- voitures : moins 12
- wagons marchandises (en propriété propre) : moins 922 soit une réduction de 2 %

Par contre, les automotrices électriques ont augmenté de 19 unités.

(2) Agents détachés non compris.

3. L'ORGANISATION DE LA S. N. C. B.

La S. N. C. B. est administrée par un Conseil d'Administration composé de 21 membres . Ce Conseil dispose de tous les pouvoirs nécessaires à la gestion de l'entreprise, mises à part quelques matières précises dans lesquelles les décisions sont soumises à l'approbation du Ministère de tutelle .

Un Comité permanent composé de six Administrateurs, dont un représentant le personnel, prépare les questions à soumettre au Conseil .

Le Directeur général, désigné par le Conseil d'Administration, dirige la société dans les limites des pouvoirs qui lui sont délégués .

La surveillance de la Société est exercée par un Collège de six Commissaires.

L'organigramme de la S. N. C. B. repose essentiellement sur une division de l'entreprise en dix secteurs fonctionnels et en huit secteurs géographiques. Il n'existe toutefois aucun mécanisme formel de coordination ni au niveau de la direction ni au niveau des groupes.

4. LES SERVICES REALISES

Le nombre de voyageurs transportés par la S. N. C. B. est passé de 218,8 millions en 1966 à 162,6 millions en 1982. Quant au nombre de voyageurs.km, il est passé de 7,8 à 6,9 milliards.

Le tonnage transporté par la S. N. C. B. s'est en moyenne élevé à 66,7 millions de tonnes pendant la période 1966-1982. Quant au nombre de tonnes.km, il s'est élevé en moyenne à 7,3 milliards.

Enfin, le service des envois de détail a traité 19,8 millions d'envois en 1970, représentant 607.000 tonnes, et 14,4 millions d'envois en 1983 représentant 280.000 tonnes.

II. CONCLUSIONS GENERALES ET RECOMMANDATIONS

1. CONCLUSIONS

1.1. Performances

L'étude effectuée par la SOBEMAP, a mis en lumière les faits suivants :

- 1.1.1. Le personnel subalterne (1) de la S.N.C.B. est en général compétent et fournit un travail de qualité, même s'il existe certains cas particuliers où des améliorations pourraient être apportées .
- 1.1.2. Le personnel subalterne réalise en général les travaux qui lui sont demandés à un rythme raisonnable, comparable à celui obtenu dans d'autres entreprises de chemin de fer ou dans d'autres industries .
- 1.1.3. La productivité totale obtenue par agent n'est pas aussi élevée qu'elle pourrait l'être; et cela à cause de règlements inadaptés ou inconsidérément défavorables à l'entreprise .
- 1.1.4. La productivité technique de la S.N.C.B. prise globalement est très faible en comparaison de celle atteinte, en moyenne, par un ensemble de douze réseaux européens (dont la S.N.C.B.) . Et elle ne s'est pas améliorée au cours de la période de 1971 à 1982 en dépit des investissements très importants réalisés (près de 15 milliards de F. par an en francs actuels).

(1) Ce vocable inclut dans le cas présent tout le personnel qui n'a aucune influence sur la politique de gestion de la S.N.C.B., donc en l'occurrence également les cadres moyens.

1.1.5. Cette conclusion est renforcée lorsqu'on compare les productivités des différents réseaux fonction par fonction . Si la S.N.C.B. avait une productivité technique égale à celle de la moyenne des réseaux de l'échantillon, fonction par fonction, elle aurait pu rendre les mêmes services que ceux réalisés en 1982 avec des "moyens" réduits d'environ :

- 18.000 agents (soit 31,2 % de l'effectif réel),
- 1.150 km de voie (10,4 %),
- 150 locomotives de route (20,2 %),
- 875 voitures voyageurs (36,3 %),
- 26.200 wagons (63,6 %),
- et d'un nombre important de gares de formation ainsi que d'ateliers .

1.1.6. La productivité commerciale de la S.N.C.B. est également très faible . Raisonnable en 1971, où elle atteignait presque la moyenne des réseaux, elle s'est détériorée de façon plus ou moins régulière jusqu'en 1981 pour s'améliorer légèrement en 1982 . L'évolution défavorable 1971-1982 est due principalement :

- au service voyageurs, où une augmentation de 25 % de l'offre a coïncidé avec une baisse de 11 % du trafic, l'occupation moyenne des trains passant de 132 voyageurs en 1971 à 94 en 1982 (1);
- au service des envois de détail où une baisse de 52 % du tonnage transporté pour une chute d'environ 25 % du nombre d'envois n'a pas conduit à un ajustement proportionnel des moyens utilisés.

Le service des marchandises par wagons complets a , en revanche, une productivité commerciale raisonnable, quoique fort handicapée par l'excédent de wagons et la mauvaise gestion des wagons vides.

Le transport ferroviaire des envois de détail constitue une pratique dont la productivité commerciale est, dans la plupart des cas, tellement basse qu'elle ne se justifie absolument plus (13 tonnes de marchandises en moyenne par train pour 120 tonnes de tare !). L'abandon d'une telle pratique ne pourrait avoir qu'une incidence positive sur la productivité globale de la S.N.C.B.

(1) Comme le coût de production d'un train-km ne dépend que très peu du nombre de voyageurs transportés par train, ces chiffres correspondent en fait à une majoration de 40 % dudit coût en une dizaine d'années.

1.1.7. La productivité économique de la S.N.C.B. ne peut être considérée que comme mauvaise. Elle s'est en outre fortement dégradée depuis 1971 : le taux de couverture des dépenses par les recettes tarifaires, qui atteignait 71 % en 1971, est tombé à 49 % en 1982 - les coûts du chemin de fer croissant de 17 % et les recettes tarifaires perdant près de 20 % au cours de cette période (en francs constants) - de sorte que les interventions de l'Etat, sous forme de compensations diverses, ont crû de 67 % - toujours en francs constants - durant cette même période.

En 1982, la situation s'établissait comme suit : les recettes tarifaires couvraient à peine 33 % des dépenses du service voyageurs, 70 % des dépenses des services des wagons complets et 48 % des dépenses du service des envois de détail.

La dégradation de la productivité économique directe ne peut être considérée comme le résultat d'une baisse des tarifs moyens; en fait, elle résulte, en partie, d'une désaffection de la clientèle, attirée par d'autres modes de transport, mais surtout elle est due à la croissance des coûts totaux qui ont atteint des niveaux très élevés en raison des faibles productivités technique et commerciale.

Quant aux compensations croissantes de l'Etat - plus de 50 milliards de F. en 1983 -, elles ne peuvent être justifiées objectivement comme étant une contrepartie correcte de services non rentables assurés dans certains cas seulement à la demande des Pouvoirs publics.

Enfin, la S.N.C.B. ne détient qu'une part de plus en plus restreinte du marché des transports et ce à un coût économique de plus en plus élevé par rapport à celui de la concurrence. Le maintien d'une telle tendance doit inéluctablement aboutir à l'effacement du chemin de fer sous sa forme actuelle dans la mesure où il n'est plus protégé par une situation de monopole.

1.1.8. En résumé, la SOBEMAP conclut que les performances de la S.N.C.B. sont très médiocres et même mauvaises, tant par rapport à ce qui est réalisé dans d'autres réseaux et qui montre ce qu'on peut tirer du chemin de fer, qu'en regard de leurs coûts relatifs dans le système économique belge, coûts de nature à provoquer la disparition de la majeure partie des activités du chemin de fer. Autrement dit, la gestion de la S.N.C.B. n'est pas inspirée par des principes de gestion industrielle corrects et, si elle l'était, des gains très importants de productivité pourraient être obtenus sans qu'il soit pour autant nécessaire de réduire le niveau des services fournis.

1.2. Diagnostic

Le diagnostic de la SOBEMAP a permis de déceler de très nombreuses anomalies et de multiples dysfonctionnements dont la conjonction explique les médiocres performances de la S.N.C.B.. Ils peuvent se résumer comme suit :

- 1.2.1. Les objectifs de la S.N.C.B. sont définis par la loi organique de 1926 et par ses statuts. Ceux-ci prévoient simultanément une gestion industrielle et la sauvegarde des intérêts de l'économie nationale. Ce double objectif a donné lieu à des ambiguïtés et notamment a pu encourager une tendance à l'immobilisme, permettre des erreurs flagrantes de gestion et servir de prétexte à une très grande sensibilité aux pressions de toutes sortes.
- 1.2.2. Les statuts de la S.N.C.B. sont correctement conçus pour donner à cette société les moyens de gérer les chemins de fer belges conformément à des normes de gestion industrielle. Mais le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. n'utilise que fort partiellement ces moyens et invoque, sans fondement légal le "fait du prince" ou des objectifs qu'il se donne à lui-même, pour gérer le chemin de fer selon des principes tout à fait étrangers à la notion de gestion industrielle.
- 1.2.3. La S.N.C.B. est, en effet, mal gérée en termes de gestion industrielle :
 - le Conseil d'Administration a gardé ou repris la haute main sur une part importante des pouvoirs relatifs à la gestion journalière ;
 - la structure globale de la société est inadéquate du fait qu'elle altère et fragmente les objectifs de production et donne une importance démesurée aux fonctions logistiques ;
 - le directeur général est esseulé : il n'a que peu de contacts avec les directeurs et des décisions importantes de gestion sont prises par des fonctionnaires ou des institutions qui n'ont pas de responsabilité opérationnelle (cellule budget, cellule finances, commission paritaire) ;

- les différentes directions fonctionnent de manière fort autonome et il n'existe pratiquement aucune coordination formelle entre elles ;
- les décisions de gestion sont généralement prises sans aucune référence aux notions de coût, de rentabilité ou de productivité, qui forment la trame indispensable d'une bonne gestion industrielle.

1.2.4. Le système de gestion actuel est surtout défensif. Les responsables sont avant tout et surtout anxieux de justifier leur gestion ou la gestion traditionnelle. On ne peut que mal augurer l'avenir d'une telle attitude car on doit s'attendre à ce que les responsables en place consacrent toute leur énergie à se défendre des critiques émises par l'audit au lieu d'en tirer le meilleur parti pour redresser la situation.

1.2.5. Dans de nombreux cas, on doit constater qu'il n'y a pas de gestion du tout ; ainsi, notamment

- la progression incontrôlée des stocks en francs constants (de 7,5 en 1971 à 12 milliards en 1982),
- l'absence de plan directeur informatique cohérent,
- l'inexistence de prévisions de trafic à moyen et long termes,
- la détérioration dramatique de la situation financière,
- les carences en matière de gestion des parcs de matériel roulant,
- plus généralement, l'absence d'objectifs de productivité, constituent autant d'indications que l'action des responsables est axée sur l'administration journalière plutôt que sur la gestion à terme.
- et, les relations par trop privilégiées avec les filiales.

1.2.6. Dans d'autres cas, les outils de gestion sont inadéquats, voire inefficaces ; à titre d'exemples non exhaustifs :

- les méthodes utilisées pour calculer les prix de revient n'ont pas produit d'outils de gestion corrects ;
- les statistiques d'exploitation sont incomplètes et ne sont généralement pas conçues en vue de servir d'outils de gestion ;
- la comptabilité analytique ne fournit que des renseignements au niveau réseau ;

- les justifications qui accompagnent les projets sont généralement très peu élaborées et reposent le plus souvent sur des arguments techniques plutôt qu'économiques.

1.2.7. Par suite d'une mauvaise gestion, les coûts de production de la S.N.C.B. sont beaucoup trop élevés par rapport à ce qu'ils pourraient être. Cette situation résulte tout à la fois du fait qu'il y a :

- trop de personnel,
- trop de matériel et d'installations,
- trop d'investissements.

1.2.8. L'excès de personnel est dû notamment :

- à une politique de recrutement à courte vue, sans aucun programme ni étude pour le moyen et le long terme,
- à l'excès de matériel et d'installations,
- à des politiques de maintenance insuffisamment fondées sur les besoins réels et génératrices de travaux inutiles (le principal fondement des politiques de maintenance actuelles est la peur de mal faire, qui n'est tempérée par aucun objectif de productivité),
- à des méthodes d'exploitation dépassées, notamment en matière de signalisation et de gares de triage,
- à des aménagements des horaires de travail du personnel des trains très défavorables pour la société,
- à une organisation exagérément fragmentée et bureaucratique qui dissocie l'action de la responsabilité, ce qui amplifie nécessairement les fonctions administratives improductives et génère des flux de documents dont l'élaboration et le traitement nécessitent un personnel important,
- à une politique de maintien de l'emploi coûte que coûte.

L'évaluation de l'excédent de personnel a été établie au cours de l'étude en plusieurs étapes dont nous reprenons la synthèse ci-après :

- du point de vue de la productivité technique liée à la production de trains-km (96,2 millions en 1982), celle-ci aurait pu être réalisée par un nombre d'agents de l'exploitation ferroviaire réduit par rapport à l'effectif réel (57.640 agents en moyenne pour l'année 1982) de 18.000 unités dans l'hypothèse où la S.N.C.B. se serait alignée pour chacune

des grandes fonctions ferroviaires sur la productivité moyenne correspondante de l'ensemble des réseaux voire de 19.000 unités si elle parvenait à égaler la productivité technique globale des neuf réseaux les plus performants de l'échantillon ;

- du point de vue de la productivité commerciale, il apparaît un excédent supplémentaire de près de 5.900 agents censés représenter la contrepartie de "l'amélioration du service" résultant de l'augmentation de l'offre de trains-km voyageurs par rapport aux "nécessités" calculées sur base d'un taux d'occupation des trains égal à la moyenne correspondant à l'ensemble des réseaux de l'échantillon ;
- quant au personnel imputé aux budgets hors exploitation ferroviaire (respectivement 8.700 et 8.200 agents en 1982 et 1983), nous avons montré que l'on peut, en première approximation et notamment sur base d'une limitation des investissements à 10 milliards de F. par an évaluer les besoins futurs à 4.000 agents, ce qui équivaut à une réduction de 4.700 et de 4.200 unités respectivement par rapport aux effectifs de 1982 et 1983 ;
- au total l'excédent de personnel peut ainsi être estimé à 28.500 personnes environ par rapport à l'effectif moyen de 1982, à savoir 66.350 agents. Avant prise en compte de l'incidence de "l'amélioration de service" résultant de l'augmentation de l'offre de trains-km voyageurs (5.900 agents), l'excédent de personnel s'élève à 22.700 unités environ ; l'effectif total ayant diminué de 2.700 unités de 1982 à 1983, ce dernier excédent peut être estimé en ce cas à 20.000 personnes en 1983 (1).

Par ailleurs, l'analyse détaillée des différentes directions a permis d'identifier sur le terrain un excédent de personnel de près de 18.000 personnes par rapport aux effectifs de 1983 et toujours dans l'hypothèse du maintien du niveau de service actuel. Cet excédent se répartit comme suit :

(1) A raison de 800.000 F. par agent, cet excédent représente une dépense annuelle de 16 milliards de F..

Directions	Fonctions	Excédent de personnel (1)
Exploitation	Services centraux et groupes	300
	Gares de voyageurs, de marchandises et centres routiers	2.200
	Accompagnement des trains de voyageurs	400
	Autres	<u>300</u>
	s/total	3.200 (*)
Matériel	Services centraux	250
	Groupes	
	- bureaux	40
	- entretien matériel roulant	1.400
	. wagons	740
	. voitures	1.000
	- conducteurs	1.700 (*)
	Ateliers centraux	
	- main-d'oeuvre directe	
	. matériel de traction	330
	. wagons	280
	. voitures	200
. pièces de rechange	260	
- main-d'oeuvre indirecte	<u>1.400</u>	
s/total	7.600	
Voie	Services centraux	250
	Groupes	
	- bureaux	400
	- entretien de la voie	1.000
	- renouvellement de la voie	1.200
	Ateliers	<u>150</u>
s/total	3.000	
Electricité-signalisation	Services centraux	200
	Administration des groupes	100
	Signaleurs	1.480 (*)
	Signalisation	
	Caténaire et sous-stations	
	Télécommunications	
	Electricité, chauffage, gare-motrice ateliers	1.300
Renouvellement	<u>500</u>	
s/total	3.580 (*)	
Divers	s/total	<u>500</u>
TOTAL		17.880 (1)

(*) Excédent considéré comme minimal par la SCBEHAP.

(1) Dont 200 fonctionnaires supérieurs.

L'excédent total de personnel résultant des analyses particulières de chaque fonction dans chacune des directions (17.900 personnes) est considéré par la SOBEMAP comme le "minimum minimorum"; il représente un peu moins de 90 % de l'excédent total déterminé sur base des ratios de productivité technique d'un échantillon de douze réseaux européens (20.000).

Précisons enfin que si la S.N.C.B. voulait atteindre la productivité moyenne des quatre réseaux les plus performants (hollandais, suédois, danois et suisse), l'excédent supplémentaire auquel conduirait une telle hypothèse serait de 12.500 personnes environ, ce qui porterait l'excédent total de personnel dont question supra à 32.500 personnes.

1.2.9. L'excès de matériel et d'installations est dû notamment :

- à l'absence d'objectifs de productivité,
- à la politique d'utilisation excessivement prudente qui en découle et par laquelle les responsables techniques s'appliquent à couvrir leur responsabilité, mais à n'importe quel coût,
- aux carences sérieuses en matière de calcul des coûts et d'utilisation des informations qui en résultent ; ces coûts ne reflètent d'ailleurs guère l'incidence des excédents de matériel d'installations et de stocks et ne sont d'ailleurs pas utilisés comme outils de gestion,
- à la structure par fonctions de l'entreprise, structure qui dissocie les responsabilités, l'exploitant n'étant pas responsable des moyens qu'il utilise.

1.2.10. L'excès d'investissement, enfin, est dû notamment :

- à l'absence totale de préoccupation économique qui caractérise les décisions d'investissement (et qui a pour conséquence les effets secondaires cités ci-après),
- à la budgétisation typiquement administrative et "historique" dans la mesure où elle répartit les fonds disponibles en s'appuyant sur les répartitions des années antérieures plutôt que sur des données objectives,
- aux incohérences et au manque de coordination qui en résultent,

- à la priorité donnée, dans les choix, aux qualités techniques dont l'opportunité n'est pas évaluée en termes de rentabilité économique,
- au transfert (financier) à la S.N.C.B. des difficultés économiques d'autres secteurs (construction ferroviaire, fabrication de matériel roulant, ...),
- à la sensibilité croissante de la S.N.C.B. aux pressions extérieures (équilibres régionaux, intérêts locaux),
- au fait que les investissements sont demandés par les services techniques de la S.N.C.B. mais pour la plupart payés par l'Etat: ils n'ont dans ce cas aucune incidence sur le budget des investissements de la S.N.C.B. elle-même.

1.2.11. La sécurité est souvent invoquée pour justifier tel ou tel excès de personnel, de matériel ou d'investissement. Il faut en effet savoir que la responsabilité pénale des fonctionnaires a des effets désastreux sur la productivité des agents, du matériel et des infrastructures car elle est à l'origine de règlements qui visent davantage à couvrir cette responsabilité qu'à maximiser la sécurité de l'exploitation.

1.2.12. En ce qui concerne le transport de voyageurs, il n'existe pas de politique commerciale. La situation actuelle est le produit d'une évolution qui a prévalu petit à petit au gré des pressions extérieures et qu'on ne peut justifier par aucun plan d'ensemble en matière de stratégie commerciale; il en est résulté une productivité commerciale et économique catastrophique.

1.2.13. En matière de transport de marchandises par wagons complets, la politique commerciale consiste essentiellement à vendre à n'importe quel prix, en vue de stabiliser le volume du trafic. L'insuffisante maîtrise des coûts conduit à des pertes importantes malgré une productivité commerciale raisonnable.

- 1.2.14. En matière d'envois de détail, la politique commerciale consiste à retenir la clientèle par l'amélioration de la qualité des services plutôt que par une réduction des coûts. Il en résulte :
- que la S.N.C.B. fournit des services dont les clients ne voudraient pas s'ils devaient en payer le coût réel;
 - que les hausses de tarif introduites pour compenser partiellement la hausse des coûts ont contribué à une baisse de 50 % du trafic en dix ans .
- 1.2.15. En matière de sécurité sociale, il convient de préciser que la S.N.C.B. est la seule entreprise à avoir maintenu un système complet de sécurité sociale autonome.
- 1.2.16. Les réglementations concernant les mutations et la promotion du personnel sont inadéquates et conduisent à des pertes d'efficacité d'une part et à une mauvaise gestion d'autre part .
- 1.2.17. Il existe une carence marquée en matière de nomination de fonctionnaires supérieurs en raison principalement d'un consensus au sein du Conseil d'Administration, lequel est dominé par les deux principaux syndicats qui exercent par ce biais une hégémonie et une influence démesurées dans l'entreprise. La chose est de notoriété publique parmi tout le personnel.
- 1.2.18. La politique générale en matière de personnel n'est pas équilibrée ; elle lui est trop favorable. Une telle politique n'est pas un mal en soi, lorsque ce personnel est productif et lorsque son action est axée sur l'amélioration des performances de l'entreprise. Le péché de la S.N.C.B. est que seul l'intérêt du personnel compte, les performances de l'entreprise n'étant même pas considérées.

2. RECOMMANDATIONS

Les recommandations que formule la SOBEMAP dans les pages qui suivent ont pour objectif d'indiquer les voies à suivre en vue d'améliorer la productivité technique, commerciale et économique de la S.N.C.B..

L'hypothèse fondamentale sous-jacente à ces recommandations est que l'amélioration de la productivité économique de la S.N.C.B. - c'est-à-dire un meilleur équilibre entre ce qu'elle produit et ce qu'elle coûte à l'économie du pays -, est bénéfique tant à l'intérêt national qu'à la S.N.C.B., quelles que soient par ailleurs les conséquences négatives à court terme de certaines des mesures recommandées sur certains autres secteurs économiques et/ou sur certains agrégats économiques (tel l'emploi, par exemple).

2.1. Actions à court terme

Les mesures suivantes devraient être prises tout de suite et auraient des effets immédiats :

- 2.1.1. Confirmation de l'arrêt des recrutements, exception faite d'un quota annuel de l'ordre de 10 à 20 agents pour faire face aux besoins qui ne peuvent être satisfaits par des mutations.
- 2.1.2. Réduction du budget d'investissement des années 1985 et suivantes à 10 milliards de F. maximum par an (fonds propres et fonds de l'Etat confondus).
- 2.1.3. Affectation des fonds de l'Etat ainsi dégagés à l'amélioration de la situation financière de la S.N.C.B., sous forme de prêts sans intérêt remboursables à la dissolution de la Société et qui seraient affectés entièrement au remboursement progressif de la dette à long terme et à la diminution de la dette à court terme.
- 2.1.4. Suspension de tous les investissements n'ayant pas fait l'objet d'une justification économique détaillée ou dont le classement selon la priorité ne permet pas la prise en considération en fonction du budget d'investissement réduit. Etant donné que pour 1985, il est matériellement impossible de réaliser les études nécessaires, la sélection des investissements pourrait exceptionnellement être effectuée par une commission budgétaire composée de toutes les parties concernées.
- 2.1.5. Majoration des plafonds de délégations de pouvoirs en matière de dépenses, et ce au profit de commissions internes ad hoc, mais limitation globale de toutes les délégations par des enveloppes budgétaires périodiques.
- 2.1.6. Fixation par le Conseil d'Administration, dès 1985, d'une enveloppe précise pour les achats destinés aux magasins, en manière telle que la valeur des stocks baisse d'environ un milliard de F. par an pendant cinq ans.

2.2. Actions générales à moyen terme

Les études et actions suivantes devraient être entamées immédiatement et pourraient produire des effets dans des délais relativement rapprochés.

2.2.1. Réorganisation en profondeur de la S.N.C.B.

En première urgence, il faut fixer la nouvelle structure au sommet, selon les principes et les suggestions présentés dans l'étude, en particulier en ce qui concerne la répartition des tâches entre le Conseil d'Administration et la Direction et la mise en place d'un Comité de Direction et d'une cellule de contrôle de gestion et d'organisation.

Il faut ensuite mettre cette structure en place et désigner les titulaires des principales fonctions directoriales en précisant leurs attributions provisoires compte tenu de l'organisation existante.

En troisième phase une nouvelle organisation doit être mise au point ; après approbation du Comité de Direction et du Conseil d'Administration elle doit être implantée progressivement avec la participation des responsables ainsi désignés.

Ce processus en trois étapes est indispensable dans la mesure où il est parfaitement illusoire de vouloir mettre en oeuvre d'un coup une nouvelle organisation.

Précisons aussi, pour autant que de besoin, qu'une réorganisation par la base se trouverait confrontée à une résistance passive des structures en place qui en limiterait l'effet et en retarderait la réalisation.

2.2.2. Définition plus précise des objectifs de la S.N.C.B.

Cette opération nécessitera l'étude et la mise en place de procédures d'élaboration de contrats de programmes entre la S.N.C.B. et l'autorité de tutelle. Le cadre des actions attendues de chaque intervenant sera mieux défini ; de même les conséquences des décisions prises devront être explicitées et pourront ainsi être contrôlées. Les

contrats de programmes négociés entre les parties prenantes devraient au minimum définir pour leur période de validité :

- avec précision et concrètement les services que la S.N.C.B. devra assurer et qui sont affectés d'obligations de service public,
- les conditions dans lesquelles ces services pourront être modifiés,
- les objectifs de productivité que la S.N.C.B. devra atteindre ainsi que la calendrier correspondant,
- les objectifs de trafic et de recettes à atteindre,
- les obligations de l'autorité de tutelle notamment quant à la fixation du niveau des tarifs et à la compensation financière des services non rentables imposés pour quelque raison que ce soit.

Les procédures à mettre au point concernent respectivement la négociation, le contenu, la mise en oeuvre, l'adaptation ainsi que le contrôle de l'exécution des contrats de programme.

2.2.3. Instauration de conditions favorables à une véritable gestion industrielle

Ces conditions reposent sur un ensemble de mesures qui doivent permettre notamment :

- a) de fonder les décisions sur des données plus concrètes et plus correctes à l'aide d'outils de gestion plus adéquats, grâce entre autres :
 - à l'établissement de prévisions de trafic à long terme (lacune fondamentale de la S.N.C.B. à l'heure actuelle),
 - à l'implantation du système des coûts variables à long terme,
 - à l'amélioration des statistiques d'exploitation,
 - à l'instauration d'une comptabilité plus détaillée,
 - à l'accès beaucoup plus large à l'information (statistiques, comptabilité, ...),
 - à l'utilisation plus efficace de l'informatique notamment par une décentralisation et une déconcentration,
 - et à la généralisation de l'utilisation de méthodes d'évaluation économique de type analyses coûts/bénéfices;

- b) de lier les décisions aux résultats, notamment par :
- la limitation des pouvoirs des personnes ou institutions qui n'ont pas de responsabilité en matière de résultats,
 - la juxtaposition des pouvoirs et des responsabilités,
 - et la fixation d'objectifs précis auxquels les décideurs pourront se référer et en regard desquels on pourra mesurer leur efficacité;
- c) d'améliorer la coordination et d'augmenter le consensus, grâce notamment :
- à l'implantation de procédures de décision garantissant que toutes les parties concernées seront informées et consultées,
 - et à une répartition de l'autorité telle que les objectifs fondamentaux de la société priment nécessairement tous les autres;
- d) de répartir plus logiquement les responsabilités de gestion, entre le Conseil d'Administration d'une part et la Direction Générale et le Comité de Direction à mettre en place d'autre part, entre autres via :
- le rééquilibrage du Conseil d'Administration en fonction des réalités économiques actuelles et de la nécessité d'y inclure de véritables experts en chemin de fer et en gestion industrielle, en raison du contexte concurrentiel dans lequel évolue la S.N.C.B. et qui menace son existence même,
 - une délégation de pouvoirs élargie à la Direction Générale et au Comité de Direction dans le cadre de budgets annuels précis et exhaustifs,
 - et l'établissement d'un plan de développement à long terme soumis à l'approbation du Conseil d'Administration et qui devrait servir de cadre à la gestion prévisionnelle.
- e) de rechercher, du point de vue de la responsabilité pénale des fonctionnaires, un moyen terme entre une exploitation performante et une sécurité absolue mais paralysante.

2.3. Actions particulières relatives aux différents secteurs analysés

2.3.1. Les structures d'organisation et de gestion

- a) Il faut améliorer la définition des objectifs de l'entreprise.
- b) L'Etat devrait limiter ses interventions, comme le prévoient les statuts, à la fixation d'objectifs et au contrôle des résultats et à cette fin, établir les contrats de programmes.
- c) Il faudrait abandonner la notion d'investissements financés par l'Etat et qui déplace les responsabilités vers l'Etat alors qu'il n'est pas équipé pour les assumer, ce qui permet tous les abus.
- d) Le Conseil d'Administration devrait se débarrasser de toute activité de gestion journalière, ce qui lui permettrait d'assurer son rôle normal de planificateur et de contrôleur.
- e) La structure de la S.N.C.B. devrait être modifiée fondamentalement notamment par la suppression du Comité Permanent, par la mise en place d'un Comité de Direction et d'une Cellule de contrôle de gestion et d'organisation, ainsi que par la réduction du nombre de directions et du nombre de groupes régionaux.
- f) Les délégations de pouvoirs devraient être revues.

2.3.2. La politique du personnel

- a) Il serait opportun d'entamer une concertation sociale visant à intégrer le système de sécurité sociale de la S.N.C.B. dans le régime général.
- b) Le système des mutations doit être revu de façon à remédier aux inconvénients graves qu'il entraîne pour la Société.
- c) Le système des promotions doit, lui aussi, être revu de manière à mieux garantir la carrière des agents les plus compétents.
- d) Il faut revoir la politique du personnel dans le sens d'un équilibrage des avantages réservés au personnel et des objectifs imposés par la loi à l'entreprise.

2.3.3. La Direction Commerciale

- a) Il est impératif et urgent que la S.N.C.B. établisse des prévisions de trafic à long terme.
- b) Une étude de marché sérieuse portant sur le transport des voyageurs devrait être entreprise pour permettre d'élaborer une politique commerciale cohérente et réaliste.
- c) Il conviendrait de réaliser une étude systématique et intégrée du marché des trafics diffus en wagons complets et du trafic combiné afin de mettre au point un plan de développement des solutions de transport combiné alternatives (en incluant, dans ce plan, les réseaux voisins et s'il y a lieu le secteur privé).
- d) Il faut abandonner les transports non rentables qui ne sont pas compensés au titre d'obligation de service public.
- e) Il faudrait effectuer une étude précise du prix, de revient de toutes les activités du service des envois de détail.
- f) Il faut revoir entièrement la politique de tarification pour tous les services fournis, c'est-à-dire chercher à maximiser la productivité économique du service voyageurs, abandonner la tarification ad valorem, rétablir des tarifs réellement généraux et limiter les contrats particuliers tant pour les trafics en wagons complets que pour les envois de détails, enfin serrer de plus près la structure des coûts.
- g) Il faut réaliser une étude systématique de tous les raccordements et de toutes les lignes industrielles.
- h) Il faut réexaminer d'un œil critique l'activité des agences en douane et de tous les services accessoires de la S.N.C.B.
- i) Il faut concéder tous les buffets de gare.
- j) Il faut améliorer les critères de recrutement et la formation des agents commerciaux.

2.3.4. La Direction de l'Exploitation

- a) Il faut que les études concernant les méthodes et les moyens d'exploitation soient menées par un bureau d'études qui dépende directement du sommet de la hiérarchie de la Société et qui serait renforcé en fonction des études en cours par des spécialistes prélevés dans les services opérationnel de façon à pouvoir intégrer dans les études tous les éléments nécessaires et réaliser une bonne coordination.
- b) Les études devraient s'articuler autour d'un plan général de transport élaboré sur la base des perspectives à long terme.
- c) La productivité des opérations de triage devrait être améliorée par leur concentration dans un nombre plus restreint de gares et par la modernisation des gares de formation les plus importantes.
- d) Le coût élevé de l'accompagnement des trains devrait être comparé aux gains qu'il permet ; ainsi le personnel d'accompagnement devrait être réduit au strict minimum compatible avec la sécurité.
- e) La Direction de l'Exploitation devrait avoir la responsabilité des moyens qu'elle utilise et sa gestion devrait être évaluée à partir de ratios de productivité, de même que ses propositions d'acquisitions nouvelles de ces moyens.
- f) Les moyens matériels excédentaires devraient être retirés de l'exploitation et éliminés de l'entreprise.
- g) En matière d'horaire des trains, les responsabilités devraient couvrir à la fois le service voyageurs et les services marchandises.
- h) En matière de nettoyage des locaux, des gares, les techniques utilisées devraient être améliorées de manière sensible la réalisation du nettoyage par des entreprises spécialisées devrait être envisagée.

2.3.5. La Direction du Matériel

- a) La Direction du Matériel devrait être réorganisée : les fonctions opérationnelles et logistiques devraient être séparées et le nombre de centres d'activités (aussi bien les ateliers centraux que les autres centres) devrait être réduit sans doute de moitié.

- b) La S. N. C. B. devrait renoncer définitivement à concevoir, à étudier et à construire elle-même du matériel roulant et éviter d'expérimenter des prototypes.
- c) Il faudrait réduire de manière drastique les effectifs des services centraux et concentrer leur activité sur l'amélioration de la productivité et sur la planification à moyen et long termes.
- d) Les projets d'investissement devraient être accompagnés d'études technico-économiques sérieuses, comportant chaque fois que possible, des solutions alternatives : il y a déjà trop de matériel et tous les projets d'acquisition sont sujets à caution.
- e) Pour que la S. N. C. B. obtienne des ratios de productivité au moins aussi bons que la moyenne des réseaux de l'échantillon européen, il faudrait réduire :
- le parc de locomotives de 20 %,
 - le parc de wagons d'au moins 60 %,
 - et le parc de voitures de 35 %.
- Il faudrait qu'un plan de transport soit établi sur base de ces hypothèses, qui sont d'ailleurs minimales puisque nombre de réseaux obtiennent des performances sensiblement supérieures de leur matériel.
- f) Il faudrait mettre en place une véritable gestion des parcs de matériel roulant, basée sur des objectifs de productivité minimale et sur les prévisions de trafic à long terme.
- g) Il faudrait réduire à 11.000 unités environ l'effectif du personnel de la Direction du Matériel, et cela :
- en supprimant les travaux inutiles,
 - en instaurant une politique de maintenance basée sur l'observation des avaries et sur l'évaluation de l'effet probable des interventions préventives,
 - en rationalisant en profondeur le réseau des centres d'activité notamment en ramenant à trois le nombre d'ateliers centraux,
- h) La S. N. C. B. ne devrait fabriquer elle-même des pièces de rechange que dans des cas dûment justifiés.
- i) Les investissements dans les ateliers devraient être évalués sur base de plans d'ensemble et leur justification ne devrait pas seulement être d'ordre technique mais aussi d'ordre financier.

- j) Les conducteurs de locomotives, les visiteurs du matériel roulant, le personnel de cours et les répartiteurs du matériel de traction devraient faire partie du personnel d'exploitation.
- k) La S.N.C.B. devrait absolument chercher par tous les moyens à améliorer la productivité des conducteurs de train; une diminution d'au moins 30 % de leur effectif devrait être l'objectif à atteindre.
- l) Les critères de recrutement, la méthodologie, la durée et le contenu de la formation des conducteurs de trains devraient être revus.
- m) Il faudrait généraliser la mécanisation du nettoyage des voitures.

2.3.6. La Direction de la Voie

- a) Les services centraux de la Voie devraient être réaménagés sur base des principes généraux d'organisation et en tenant compte de la réorganisation générale de la S.N.C.B.
- b) Les services d'études et travaux de la Voie devraient être réduits au profit d'une cellule de planification, technico-économique.
- c) Il faudrait réétudier le réseau de la S.N.C.B. avec pour objectif de supprimer de l'ordre de 1.150 km de voie.
- d) Les conséquences de la politique de maintenance basée sur la "voiture de mesure" doivent être exploitées de manière hardie, même si celle-ci suppose des changements importants dans les habitudes.
- e) La mécanisation à l'aide d'engins légers pourrait être poussée davantage.
- f) On devrait améliorer la productivité de la mécanisation lourde en adaptant les règlements d'exploitation aux réalités nouvelles.
- g) La S.N.C.B. devrait déterminer, après étude, des critères objectifs pour le choix des méthodes de renouvellement des traverses.
- h) La productivité en matière d'entretien de la voie pourrait être améliorée d'au moins 20 % (équivalant à 1.000 personnes environ) par :
 - l'application de la nouvelle politique de maintenance (cf. alinéa e)),
 - l'utilisation généralisée d'engins mécaniques légers,
 - une programmation des travaux rigoureuse en fonction des besoins,

- l'amélioration des méthodes utilisées pour assurer la sécurité des chantiers,
 - la mise en place généralisée des traverses en béton.
- i) L'utilisation de traverses en bois devrait, en effet, être limitée aux cas dûment justifiés.
 - j) Les travaux classiques de génie civil et/ou à fortes composantes de main-d'oeuvre devraient être confiés autant que possible à des tiers.
 - k) Il faudrait étudier la possibilité de regrouper les différentes activités spécifiquement ferroviaires des ateliers de la voie et de libérer le terrain occupé par l'atelier de la voie à Schaerbeek.
 - l) Les activités qui ne sont pas spécifiquement ferroviaires (bétonnage, créosotage, certaines fabrications, etc ...) devraient être abandonnées lorsqu'existent des alternatives extérieures.
 - m) Une enquête devrait être entreprise quant à la rentabilité réelle des reconditionnements, compte tenu notamment du taux de rebut important.
 - n) Il faudrait réduire progressivement la "capacité de production" des bureaux d'études ouvrages d'art et bâtiments de manière à la ramener à un niveau compatible avec une activité permanente à long terme ; les travaux qui excèderait cette capacité devraient être attribués à des bureaux extérieurs.
 - o) Pour l'entretien des ouvrages d'art et des bâtiments, la S. N. C. B. devrait en venir à une politique basée sur l'inventaire des besoins réels en abandonnant les entretiens systématiques.
 - p) La responsabilité des petits entretiens des bâtiments devrait être laissée aux utilisateurs.
 - q) Il faudrait établir un inventaire complet du patrimoine immobilier sous une forme utilisable pour la gestion et celle-ci devrait être orientée en vue d'obtenir le meilleur rendement possible, avec l'aide de spécialistes en la matière.

2.3.7. La Direction Electricité & Signalisation

- a) La Direction Electricité & Signalisation devrait être réorganisée en regroupant les fonctions selon les objectifs et non selon les techniques.

- b) Il faudrait étudier la possibilité de regrouper dans deux départements distincts les services relevant respectivement des installations fixes ferroviaires et des installations fixes non ferroviaires tels les bâtiments.
- c) Il faudrait revoir entièrement la politique de maintenance appliquée par cette direction en se basant sur une étude des probabilités d'occurrence des avaries afin de réduire de façon drastique les opérations de maintenance systématiques superflues.
- d) Les effectifs chargés de la maintenance devraient être réduits d'au moins 33 % (soit d'environ 1.300 personnes).
- e) Les travaux de renouvellement urgents devraient avoir la priorité sur les investissements de développement et les budgets d'investissement devraient serrer de plus près les besoins réels.
- f) L'équipement de signalisation et d'électrification d'une ligne devrait être conçu en fonction des besoins réels et non suivant des normes générales.
- g) La signalisation de contre-voie, qui est un système coûteux devrait être abandonnée sauf là où sa rentabilité peut être prouvée.
- h) Là où ils seraient maintenus, les signaleurs devraient faire partie du même service que les régulateurs sous les ordres desquels ils travaillent .
- i) Il faudrait réorganiser le fonctionnement des postes de signalisation à partir d'une suppression des postes d'ouvriers-signaleurs, même si cela suppose un certain accroissement du personnel chargé de la régulation.
- j) Le renforcement de l'alimentation des caténaires existantes devrait faire l'objet d'une étude technico-économique complète.
- k) Le problème des coupures de lignes permettant les opérations d'entretien devrait être abordé de manière plus systématique, par une meilleure collaboration entre tous les services concernés et par une programmation à long terme.
- l) Il faudrait s'assurer que la majoration des coûts de la maintenance de la caténaire résultant de l'utilisation d'autorails spécialisés pour les travaux à la caténaire est compensée par une amélioration équivalente de la productivité de la main-d'oeuvre.
- m) Le programme d'électrification devrait être suspendu et sa poursuite conditionnée par les résultats d'études économiques approfondies ligne par ligne, même pour les projets déjà entamés ; ces études, qui devraient nécessairement comporter l'examen de solutions alternatives, pourraient utilement se fonder sur des analyses coût/bénéfice sur base de critères quantifiables et non quantifiables.

- n) Le réseau de télécommunications de la S. N. C. B. devrait faire l'objet d'une attention plus étroite des responsables en vue d'éviter le suréquipement, les investissements non rentables et les abus.
- o) Les diverses instances responsables devraient rediscuter les normes imposées pour l'éclairage dans les gares.
- p) Il faudrait assouplir la politique d'entretien des appareils divers, notamment en autorisant la conclusion de contrats d'entretien locaux.
- q) Il faudrait étudier soigneusement la possibilité de transférer les activités de la division mécanique de l'atelier d'Etterbeek dans un atelier de mécanique de la Direction Matériel.

2.3.8. Calcul et utilisation des prix de revient du transport ferroviaire

- a) Il devrait exister un seul et unique système de calcul des coûts axé sur la détermination des coûts variables à long terme ; tous les systèmes actuellement en vigueur devraient être abandonnés au profit du système proposé qui peut être utilisé pour toutes les applications de prix de revient de transport existant à la S. N. C. B..
- b) Le service chargé du calcul des coûts à la S. N. C. B. devrait être considérablement renforcé, en ce qui concerne tant sa place dans la structure organisationnelle que les compétences des spécialistes qui y travaillent . Il devrait être seul responsable de tous les aspects de la détermination des coûts et donc ne plus dépendre d'autres départements pour le traitement des données d'exploitation.
- c) Les dépenses relatives à l'entretien de la voie devraient être analysées de manière approfondie à l'aide de méthodes de calcul de régression multiple . Les coûts fixes et ceux variant avec la dimension des installations devraient être utilisés pour justifier les subventions de l'Etat en matière d'infrastructures. Quant aux dépenses d'entretien de la voie causées par le mouvement des trains, elles devraient être couvertes par les recettes d'exploitation.
- d) Des études spéciales devraient être réalisées pour déterminer la relation qui lie la périodicité nécessaire de l'entretien des systèmes de signalisation et d'électrification et le volume du trafic.
- e) Le traitement des coûts unitaires de certaines dépenses importantes de traction devrait être modifié.

- f) Des études devraient être entreprises en ce qui concerne les gares en général et les gares de formation en particulier, ainsi que les charges des trains (sur base de couloirs de trafic) et le retour à vide des wagons de manière à évaluer leur "variabilité" à long terme en fonction du volume de trafic.
- g) Des études portant sur le niveau des investissements en fonction du volume de trafic devraient également être entreprises.
- h) Les statistiques devraient être présentées de manière cohérente. La S.N.C.B. devrait en outre produire un certain nombre de statistiques inexistantes à ce jour.
- i) La prise en compte des compensations dans le calcul des prix de revient devrait s'effectuer de manière plus rigoureuse.

2.3.9. La Direction financière et les procédures comptables et financières

- a) L'unité des services financiers devrait être recréée.
- b) Il faudrait mettre en place un service de contrôle interne, correctement organisé et expérimenté, de préférence dans le cadre plus vaste d'un service de contrôle de gestion dont le rôle déborderait le cadre strictement financier.
- c) Un certain nombre de comptables de haut niveau et d'universitaires devraient être recrutés
- d) Par contre, les effectifs des agents d'exécution devraient être réduits progressivement à la faveur d'une informatisation intégrale de la comptabilité.
- e) Il faudrait profiter de cette informatisation pour fournir des informations comptables plus complètes permettant de faciliter le contrôle.
- f) Il faudrait étudier l'opportunité d'effectuer les facturations en télétraitement à partir des gares principales.
- g) D'autres applications gagneraient à être informatisées telles que le calcul des amortissements, la gestion des dettes, etc
- h) La présentation des comptes devrait être plus transparente et plus complète.
- i) Tout le système lié au financement des investissements à charge de l'Etat devrait être modifié : la S.N.C.B. devrait être rendue responsable de l'exécution de tous les investissements et l'Etat devrait fournir les fonds nécessaires sur base de prévisions et de justifications économiques fournies en début d'exercice.

- j) Il ne devrait y avoir qu'une seule convention en matière de facturation à l'Etat des travaux effectués par la S.N.C.B. et les taux de frais généraux devraient être revus annuellement de commun accord.

2.3.10. Les services généraux -

- a) La Direction du Personnel devrait être réorganisée en veillant à une meilleure délimitation des responsabilités.
- b) Il faudrait désigner rapidement le responsable de la Direction du Personnel.
- c) La réglementation relative au personnel doit être assainie dans un esprit constructif accordant la priorité aux performances de l'entreprise.
- d) L'examen des propositions d'amendement des organigrammes et du cadre ne devrait plus être confié à la Direction du Personnel, mais à une cellule organisation spécialisée faisant rapport directement à la Direction générale.
- e) La production de statistiques et les activités de modélisation ne devraient pas ressortir aux services informatiques.
- f) Il faudrait établir un plan directeur informatique cohérent fondé sur des considérations d'efficacité et de rendement. Ce plan devrait fixer :
- les objectifs à long terme,
 - les priorités,
 - les moyens,
 - le calendrier.
- g) Ce plan directeur devrait être géré par un groupe d'études ad hoc dans lequel les informaticiens ne devraient jouer qu'un rôle de conseillers.
- h) Il faudrait doter les directions intéressées par les projets informatiques d'une cellule assurant l'interface avec la Direction de l'informatique .
- i) Le centre informatique devrait constituer des équipes de projets pour les développements de logiciels et ces équipes devraient bénéficier de plus de liberté d'accès aux matériels informatiques.

- k) Enfin, et toujours en matière informatique, la S. N. C. B. devrait fournir un effort de formalisation et de normalisation de manière à pouvoir faire absorber les pointes de développement par des appels à la sous-traitance.
- l) L'imprimerie devrait fonctionner comme un centre de coût autonome et ne devrait en tout cas plus faire partie de la Direction des achats.
- m) L'organisation des approvisionnements devrait être revue sur base d'objectifs cohérents et compte tenu de la nécessité de centraliser le contrôle de la gestion des stocks.
- n) Les services utilisateurs devraient rester à tout moment responsables de l'aspect technique des dossiers d'achats, même en cas de négociation avec les fournisseurs.
- o) Les délégations de pouvoirs devraient être revues (cf. recommandations relatives aux structures).
- p) Une gestion industrielle efficace exigerait que la politique des achats de la S. N. C. B. soit libérée des pressions extérieures.
- q) Les stocks de la S. N. C. B. devraient être réduits d'un tiers au moins, sinon même de moitié.
- r) La gestion des stocks devrait être améliorée notamment en ce qui concerne :
 - le nombre d'articles,
 - le suivi comptable et physique des stocks "à pied d'oeuvre",
 - la distinction entre les stocks destinés à l'exploitation et les stocks destinés aux travaux d'investissement.
- s) L'automatisation de la gestion des stocks devrait être accélérée.

2. 3. 11. Les participations de la S. N. C. B.

- a) La S. N. C. B. devrait définir sa politique en matière de filialisation sur base de principes sains et établir les critères permettant de choisir entre participations et accords commerciaux (notamment les concessions).
- b) Toutes les participations actuelles devraient être réexaminées à partir des principes de cette politique et de ces critères de choix, notamment sur base d'études approfondies des activités et des résultats d'exploitation de ces filiales.
- c) La S. N. C. B. devrait, d'une part, résilier tous les contrats qui lui sont trop défavorables, d'autre part, supprimer tous les privilèges qu'elle accorde à ses filiales et mettre celles-ci en compétition avec la concurrence.

- d) Comme ceci entraînera des conséquences néfastes pour la S.A. DEPAIRE il y aurait lieu de faire procéder immédiatement à un diagnostic détaillé de l'entreprise.
- e) D'une manière générale, il faudrait veiller à ce que les intérêts des filiales, clientes de la S.N.C.B., et les intérêts de la S.N.C.B. ne soient pas défendus par les mêmes personnes.
- f) Le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. devrait s'intéresser de plus près aux filiales et exiger notamment des administrateurs qui le représentent dans ces filiales qu'ils lui soumettent des rapports périodiques .