

1056

# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

|      |       |      |
|------|-------|------|
| N°40 | 04/85 | 50FB |
|------|-------|------|

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

## S O M M A I R E

Numéro 40

Avril 1985

|  |    |
|--|----|
| Une grande exposition ferroviaire à Liège Guillemins | 3  |
| Le Musée des Transports en commun du pays de Liège   | 4  |
| Les 150 ans des chemins de fer belges                |    |
| Commémorations officielles                           | 5  |
| Voyages en trains vapeur et automotrice 1935         | 10 |
| Horaires de tous les trains spéciaux                 | 13 |
| Nouvelles de la SNCB                                 |    |
| Premier bilan de la restructuration                  | 19 |
| Une nouvelle relation électrique Belgique-Pays-Bas   | 24 |
| Y a-t-il encore un avenir pour Montzen               | 26 |
| Modifications à la nomenclature des lignes           | 35 |
| Répartition matériel traction électrique             | 37 |
| Mises hors service futures de matériel roulant       | 38 |
| Le point sur le matériel moteur                      | 43 |
| Incidents-Accidents                                  | 45 |
| Trains spéciaux-circulations exceptionnelles         | 48 |
| Réorganisation du trafic postal (suite)              | 49 |
| Du nouveau aux uniformes de la SNCB                  | 51 |
| Communiqués du Conseil d'Administration              | 52 |
| Transports urbains                                   |    |
| Métro de Bruxelles - Hermann-Debroux                 | 54 |
| Nouvelles de la SNCV-Hainaut                         | 58 |
| Le TAU à Liège                                       | 59 |
| Activités du GTF asbl                                | 60 |
| Les Touristiques                                     | 62 |
| Divers   | 64 |

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement pris part à la création de ce numéro :

Rédaction : H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, M. Sauveur, E. Son, R. Stekke, 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, 4000 Liège 1.

Des exemplaires supplémentaires de ce numéro 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.

Une grande exposition ferroviaire en gare  
de Liège Guillemins

A l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer belges, le GTF asbl invite tous ses membres à visiter l'exposition retraçant l'évolution du transport par rail de 1835 à nos jours, principalement en région liégeoise.

Cette exposition sera organisée dans la salle des pas-perdus et locaux annexes, et dans les couloirs menant aux quais de la gare. Outre le personnel de la SNCB, avec à sa tête le Chef de Gare Principal, le GTF asbl participe intensément à cette manifestation permanente du 4 mai au 31 octobre 1985. En outre, les organismes suivants ont annoncé leur participation : la Maison Copin (modélisme), l'ALAF, la RTBF (Liège), La Fédération du Tourisme de la Province de Liège, l'Office du Tourisme de la Ville de Liège, Le chemin de Fer de Sprimont, le Trimbleu, la SNCF, le Musée de la Vie Wallonne...

Cette exposition comportera :

- plusieurs centaines de reproductions d'anciennes cartes-vues et de photos de sites ferroviaires du groupe de Liège de la SNCB. Ces photos seront périodiquement renouvelées et proviennent de collections réputées.
- un panneau thématique sur la ligne SNCE 38 Liège - Battice et sur la célèbre Vennbahn, particulièrement chère au GTF asbl
- des vitrines comprenant diverses maquettes de locomotives
- une véritable locomotive de mine et un wagon
- des vitrines comprenant des objets évoquant le passé ferroviaire de Liège
- une exposition de modélisme
- un chalet mis à disposition par la FTPL, et dans lequel le GTF disposera d'un stand de vente de toutes ses éditions. Il y aura aussi un stand touristique de la province de Liège.

En outre, diverses animations ponctuelles seront aussi organisées : parmi celles-ci :

- du 20 au 23 juin : stationnement du train EXPC en gare
- les 22 et 23 juin : journées "portes ouvertes" en gare et voyages en train vapeur type 12 (avec exposition de la type 29 en gare)
- les 18 et 19 septembre : voyages en automotrice électrique 1935
- le 6 octobre : journée Train-Tram-Bus.

Un réseau de vapeur vive est également annoncé.

Amis membres du GTF asbl, nous vous attendons nombreux...

GTF asbl

En dernière minute...

- La ligne SNCB 38 Chênée - Battice sera fermée définitivement le 30 avril 1985 (dérogation possible d'un mois maximum pour des circulations facultatives).
- Le transit international Lamorteau - Ecouvies (ligne 155) sera définitivement fermé au trafic le 29 septembre 1985.
- La remise en état du tronçon Wévercé - Bütgenbach de la ligne 45A interviendrait cette année encore. (sous réserves)

LE MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN AU PAYS DE LIEGE

Les lecteurs de Trans-Fer seront heureux d'apprendre l'aboutissement des espoirs et des efforts entrepris en vue de l'ouverture à Liège d'un musée des transports en commun.

Lorsque ces lignes paraîtront, ce sera chose faite et le musée sera ouvert.

C'est le ministre des Communications, M. Herman DE CROO qui doit l'inaugurer ce jeudi 25 avril 1985 à 18 heures.

A partir de cette date, le musée sera ouvert tous les samedis, dimanches et jours fériés du 27 avril (en fait, désormais, du premier samedi d'avril) jusqu'au dernier dimanche d'octobre inclus. Le musée sera accessible de 14 à 18 heures.

Le prix d'entrée sera de 20 frs mais la gratuité sera accordée

- aux personnels de la SNCV (Liège) et de la STIL.
- aux groupes scolaires accompagnés de leur professeur
- aux porteurs d'une carte de soutien au musée d'une valeur de 200 frs par an.
- aux enfants de moins de 5 ans accompagnés d'adultes.

Dans un premier temps, le musée présentera :

- deux diligences ( du Musée de la Vie Wallonne )
- les trams et remorques n° 1 - 45 + 114 des RELSE
- le trolleybus réversible n° 402 des RELSE
- le tram n° 72 de la STIV
- les trams n° 10.112 & 10063 de la SNCV
- les trams et remorques n° 366, 132, 114, 133 + 701 de la STIL
- le trolleybus n° 544 de la STIL
- 3 modèles d'autobus des STIL & SNCV.
- une échelle hippomobile.

Par la suite, d'autres véhicules suivront, ainsi que des documents, des animations audio-visuelles. Mais il est heureux qu'on puisse commencer petitement en cette année des Transports belges: et on espère que le musée ira en s'améliorant au fil du Temps.

Précisons que le musée est installé dans un hall de l'ancien dépôt Natalis de la STIL, abandonné par le regroupement à Robermont des services de la STIL. Vous trouverez ce dépôt-musée au n° 9 de la rue Richard Heintz (en face de l'école St Ambroise) et vous pouvez y arriver par le bus 4 au départ de la Gare des Guillemins (sens Guillemins Longdoz-Bavière) ou par les bus 26-28 & 31 au départ de la place de la République Française (Arrêt Natalis).

L'accueil que vous recevrez sera le fait de membres bénévoles du GTP, de l'AMUTRA et du personnel de la STIL qui veulent bien consacrer une part de leurs loisirs à vous recevoir. Ne les décevez pas.

Vous pourrez aussi vous procurer toutes les publications éditées par nos associations (livres, brochures, cartes, etc) sans frais d'envoi ni délai, raison de plus de venir visiter le musée des Transports en Commun du Pays de Liège où l'on vous attend nombreux.

R. STEKKE

Un événement sur la ligne Mariembourg-Treignes du CFV3V

Pendant plusieurs week-ends de septembre 1985 et à l'occasion du centenaire de la SNCV, une locomotive à vapeur vicinale à écartement normal circulera sur la ligne du CFV3V. Elle remorquera pour la circonstance deux voitures à voyageurs en provenance du musée du tram de Schepdael.

Un événement à ne pas manquer !!!

H.A.

Les 150 ans des chemins de fer belges.COMMEMORATION OFFICIELLE A MALINES LE 6 MAL

et des expositions, parcours en trains historiques  
et journées "portes ouvertes" dans tout le pays.

Il y aura cent cinquante ans le 5 mai prochain que la première ligne de chemin de fer du continent européen parcourue par des trains de voyageurs remorqués par des locomotives à vapeur était inaugurée. Ce jour-là, trois convois tirés par les locomotives légendaires "La Flèche", "Stephenson" et "L'Eléphant" reliaient Bruxelles à Malines.

Cet événement sera commémoré par la S.N.C.B. à l'occasion de cérémonies, expositions, journées "portes ouvertes", circulations de trains spéciaux remorqués par des locomotives à vapeur et d'une automotrice datant de 1935, émission philatélique ... Cette commémoration qui s'inscrit dans "L'année des transports en commun" placée sous le haut patronage de S.M. le Roi et du ministre des Communications et des P.T.T. coïncide avec les assises à Bruxelles de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer, qui fut précisément fondée il y a cent ans dans notre Palais des Académies. Ce congrès de 1985 aura pour thème : "La place des chemins de fer dans le monde des transports à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle".

DES EXPOSITIONS.

Le samedi 4 mai, au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, s'ouvrira une exposition ferroviaire évoquant les "Aspects d'une réalité quotidienne" et qui restera accessible jusqu'au 2 juin.

Au fil des salles, on illustrera la philatélie, l'histoire et les activités de la Compagnie internationale des Wagons-Lits dont la Belgique fut le berceau : la peinture (avec entre autres huit toiles de Paul Delvaux), le dessin, la photo, la bande dessinée, l'affiche inspirés par le rail ; les locomotives à vapeur, la résistance des cheminots en 1940-1945, le chemin de fer face à l'avenir. C'est alors que débutera la prévente des timbres-postes édités à l'occasion de l'"Année des transports en commun" et du 150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer belges.

Parallèlement, se tiendra du 4 au 27 mai, à la gare centrale de Bruxelles, une autre exposition qui retracera "Cent cinquante ans d'évolution technique aux chemins de fer belges". Grâce à des photos et du matériel ancien et moderne, le public pourra mesurer l'ampleur des progrès réalisés depuis l'aube du rail jusqu'à nos jours dans les domaines de la traction, des voitures à voyageurs, des wagons à marchandises, de la signalisation, des systèmes de sécurité, de la voie, de l'informatique ...

# ASPECTS D'UNE REALITE QUOTIDIENNE



150 ans

de chemin de fer en Belgique

Palais des Beaux-Arts Bruxelles  
du 4.5 au 2.6.85

renseignements pratiques

## prix d'entrée

100 FB  
individuels

75 FB

étudiants, troisième âge,  
artistes, demandeurs  
d'emploi, groupes  
d'adultes (min. 15 per-  
sonnes)

50 FB

groupes scolaires (jusqu'à  
l'enseignement secondaire  
- max. 18 ans), membres  
du personnel de la SNCB,  
sur présentation de leur  
carte inventaire.

gratuit

J.A.P., Amis et Promoteurs,  
les agents pensionnés de  
la SNCB sur présentation  
du brevet de pension.

train + exposition

50 % de réduction sur le  
prix d'entrée et sur le trajet  
ferroviaire (75 % pour les  
enfants de 6 à 12 ans)  
avec minimum de prix  
correspondant à une dis-  
tance de 2 x 40 km.

visites guidées

maximum 20 personnes  
par groupe

600 FB

écoles (enseignement  
secondaire supérieur -  
max. 18 ans)

700 FB

groupes d'adultes et  
troisième âge

800 FB

le week-end et après  
17 heures.

## heures d'ouverture

du mardi au vendredi  
de 10 à 17 heures

le mercredi jusque  
20 heures

le samedi et le dimanche  
de 10 à 18 heures  
fermé le lundi.

## réservations

service éducatif  
tel. (02) 513 22 10 -  
511 29 95

## transport

train

gare de Bruxelles-Central

tram

lignes 92 - 93 - 94

bus

lignes 20 - 34 - 38 - 71 -  
95 - 96

Société des Expositions du  
Palais des Beaux-Arts de  
Bruxelles  
Rue Royale 10  
Rue Ravenstein 23  
1000 Bruxelles

SNCB-Publicité  
Direction commerciale  
Rue Ravenstein 36  
1000 Bruxelles

L'exposition a été conçue  
et mise au point par  
P. Funken et  
E. Van Herreweghe, et  
montée par le service de  
publicité de la SNCB en  
collaboration avec la  
Société des Expositions  
du Palais des Beaux-Arts.

**1** Le train à tout petit format, avec bords dentelés... c'est le royaume des philatélistes. Des timbres parfois somptueux et des marques d'oblitération des plus variées témoignent d'une longue complicité entre la poste et le chemin de fer.

**2** Les Wagons-Lits: aventure tentée par un Belge voilà 113 ans, empire qui déborde aujourd'hui largement le domaine des grands express. La « folie » Nagelmackers et son cortège de puissants reprennent vie pour nous.

**3** Les peintres rêvent le rail. Autour de sept toiles de Paul Delvaux, une dizaine d'artistes exposent leurs hommages au chemin de fer et par là-même au grand maître, des hommages créés pour cette exposition.

**4** A travers près d'un siècle d'affiches, la « publicité produit » des chemins de fer prend insensiblement le retai d'une promotion chatoyante naguère axée surtout sur les richesses touristiques.

**5** Un pied dans la littérature, l'autre dans l'image, les auteurs de bandes dessinées trouvent dans le chemin de fer des décors évocateurs, dramatiques, fabuleux, et parfois un personnage qui a rang de héros.

**6** Reine du rail belge pendant 132 ans, la locomotive à vapeur passe pour être le plus vivant symbole du chemin de fer. Cinquante dessins rigoureux nous en donnent un éclatant défilé de mode.

**7** L'œil des photographes s'ouvre dès 1850 sur les trains et les gares. Photos d'art, photos documents, cartes-vues et souvenirs retracent en noir et blanc l'histoire d'une révolution douce.

**8** Valeur stratégique, le réseau ferroviaire a connu la tourmente de 1940 à 1945. Les cheminots belges résistants ont payé un lourd tribut à l'occupant. Un hommage artistique digne et émouvant est rendu à leur courage.

**9** Plongée vers 2035, dans un décor futuriste où les 24 créations lauréates d'un concours national ouvert par la SNCB aux classes d'écoliers de 8 à 13 ans sont confrontées aux visions d'avenir de cinq artistes professionnels d'une génération plus ancienne.

Un catalogue de 136 pages, abondamment illustré, sera mis en vente par la SNCB à l'entrée de l'exposition.

Pendant cette même période, des locomotives à vapeur et d'anciennes voitures seront exposées en gare de Bruxelles-Nord. Il y aura là une "type 16" attelée à trois voitures à caisse en bois (appelées G.C.I.), ainsi que deux locomotives très caractéristiques, les Pacific "type 1" et "type 10". Au cours du mois de mai, le musée du chemin de fer à Bruxelles-Nord sera exceptionnellement ouvert les samedis, dimanches et jours fériés, de 10 à 18 heures.

### TRAINS GRATUITS ENTRE BRUXELLES ET MALINES.

Le dimanche 5 mai, qui est précisément la date anniversaire, une journée "portes ouvertes" sera organisée sur la ligne Bruxelles - Malines, sur laquelle on circulera librement. Il est à noter que c'est à partir du 15 avril que les billets permettant de voyager gratuitement entre Bruxelles et Malines pourront être obtenus dans toutes les gares du réseau. Le service des trains avec arrêt à Vilvorde sera renforcé.

Malines, dans l'esprit de ceux qui conçurent au siècle dernier le projet de réseau ferré belge, devait en être le centre. Une "colonne milliaire" ("Mijlpaal") à partir de laquelle auraient été comptées les distances rappelle d'ailleurs cette intention. Il était donc normal que cette ville et ses installations ferroviaires soient le siège d'un programme spécial à l'occasion des journées anniversaires.

L'atelier central de Malines ouvrira ses portes au public les 4, 5, 8, 10 et 15 mai, de 10 à 16 h, et on pourra voir, même le week-end, le personnel au travail, tandis que l'association "De Mijlpaal" y organisera une exposition sur l'origine des chemins de fer, principalement à Malines, et sur Egide Walschaerts, ce mécanicien génial qui inventa en 1844 la célèbre distribution à coulisses qui allait permettre aux locomotives à vapeur d'accroître leurs performances de façon déterminante.

Dans l'enceinte de l'atelier malinois, on exposera du matériel roulant : locomotives à vapeur et électriques, automotrices et voitures modernes, dont celles entrant dans la composition des trains touristiques internationaux, ainsi que des voitures du nouveau train-école de signalisation.

Exposition philatélique avec prévente des timbres spéciaux et marche destinée au grand public organisée par les cercles sportifs des cheminots compléteront le programme.

L'administration communale de Malines, elle-même, a prévu en outre de marquer spécialement l'évènement en organisant des visites guidées et des promenades historiques dans la ville, en accordant des réductions sur le prix d'entrée dans les musées communaux et au Centre du jouet et de l'histoire locale (Centrum voor speelgoed en volkskunde) où se tiendra une

intéressante exposition sur le thème des chemins de fer. Il y aura exposition de géants, concert de carillon et animations dans différents quartiers.

A Bruxelles, le dimanche 5 mai, après une réception à l'hôtel de ville, une délégation de la S.N.C.B., accompagnée par la fanfare des chemins de fer de Bruxelles, se rendra rue de l'Etuve pour remettre un uniforme de cheminot à Manneken-Pis.

A Vilvorde, où ce sera justement la kermesse, la M.S.T.B. (ligne de musée à vapeur vive) fera circuler son train à vapeur et présentera des locomotives industrielles dans les installations de la centrale électrique Intercom. En ville, des actions "portes ouvertes" sont prévues dans les trois grands monuments historiques, dont l'hôtel de ville, et dans une galerie de la Grand-Place on pourra voir une exposition de trains miniatures.

Le même jour aura lieu la prévente des timbres-postes commémoratifs à Anvers et Namur, où des expositions philatéliques sont prévues, ainsi qu'à Spa.

#### COMMEMORATION OFFICIELLE.

La commémoration officielle des 150 ans des chemins de fer belges aura lieu le lundi 6 mai en présence de S.M. le Roi. Puisque 1985 marque aussi le cinquantième anniversaire de la première ligne électrifiée belge, Bruxelles - Anvers, c'est une automotrice quadruple en 1935 qui quittera Bruxelles-Central, emmenant les invités vers Malines.

La cérémonie se déroulera face à la gare, à proximité de la "colonne milliaire" à côté de laquelle on aura placé une reproduction de la première locomotive "L'Eléphant", et sera marquée par l'inauguration d'une plaque en bronze en souvenir de cette commémoration.

Un train composé de quatre anciennes voitures de 2e classe du type "L" tracté par une locomotive à vapeur "type 12" (qui conquiert le "ruban bleu" sur la ligne Bruxelles - Ostende en 1939 avec une pointe de vitesse de 165 km/h) ramènera les officiels à Bruxelles, où le Roi assistera au Palais des Congrès à la séance d'ouverture du congrès de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer.

#### EN PROVINCE ---

Dans le prolongement de ces journées, la S.N.C.B. organisera diverses manifestations dans tout le pays.



L'exposition "150 ans d'évolution technique" sera présente à Ostende du 15 juillet au 18 août et à Namur du 4 au 14 septembre, conjointement avec celle de l'Union belge des Transports en commun urbains et régionaux sur le thème "Les transports en commun : facteur de développement social".

A partir du 11 mai, des circulations de trains remorqués par les locomotives à vapeur "type 12" et "type 29" et de l'automotrice 1935 sont prévues au départ de nombreuses gares. Le prix du trajet aller et retour a été fixé à 250 F (400 F pour les parcours Malines - Gand et Arlon - Marloie), les enfants de 6 à 12 ans payant demi-tarif. Une carte valable pour quatre parcours au choix sera vendue 750 F.

A partir du 23 mai, un train-exposition sillonnera tout le pays. Dans ses différentes voitures sera retracée l'histoire de l'infrastructure ferroviaire, de la traction, du matériel à voyageurs et à marchandises. Les aspects sociaux du chemin de fer et l'offre touristique de la S.N.C.B. seront présentés, et on pourra assister, grâce à des vidéos, à une rétrospective des spots publicitaires depuis vingt-cinq ans.

Grandes gares et ateliers centraux seront le siège de journées "portes ouvertes".

Des réductions tarifaires, allant jusqu'à 50 % (75 % pour les enfants de 6 à 12 ans), seront évidemment accordées pour se rendre aux diverses manifestations ainsi qu'aux gares de départ des trains spéciaux.

Ce vaste programme s'échelonne jusqu'à la fin de l'année et permettra à la S.N.C.B. d'aller au devant de la population qui pourra ainsi mieux apprécier la place du rail dans la vie économique et sociale du pays.

#### ANNONCE

Un membre du GTF écrit un livre au sujet des chemins de fer du Congo belge et du Zaïre.

Il recherche tout document (photos, manuels techniques, plans des locomotives, grues, wagons et bateaux, système de signalisation, etc ...) et tout témoignage au sujet des anciens réseaux du Congo belge : BCK-KDL, Vicicongo, CFL, chemins de fer du Mayumbe, ligne Matadi-Léopoldville, tramways de Boma, la navigation fluviale et au sujet des SNCZ actuels.

Il vous remercie d'avance pour l'aide que vous lui apporterez.

Jean-Fierre COLLIGNON  
Docteur en Philosophie  
rue Grande, 15  
5198 Anhée

**A L'OCCASION DES 150 ANS DES CHEMINS DE FER BELGES****VOYAGES EN TRAINS-VAPEUR ET AUTOMOTRICE 1935**

A l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer belges, la S.N.C.B. mettra en circulation des trains spéciaux remorqués par des locomotives à vapeur et composés de voitures datant d'avant-guerre, les types "L". Les deux locomotives à vapeur que l'on reverra en fonctionnement pour la circonstance sont une "type 12" et une "type 29".

Une automotrice électrique qui roula en 1935 sur la première ligne électrifiée Bruxelles - Anvers a été remise en état et assurera également des circulations spéciales.

x x x

La "type 12" fut construite en 1939 en six exemplaires. Ce fut une locomotive spectaculaire, avec son carénage déviateur et ses roues motrices de 2,10 m de diamètre. Du type "Atlantic", elle pesait 89 tonnes en ordre de marche et pouvait rouler, en service commercial, à 140 km/heure. Elle conquist le "ruban bleu" le 12 juin 1939 en tête d'une rame de 200 tonnes sur la ligne Bruxelles - Ostende avec une pointe de vitesse de 165 km/heure.

x x x

Au lendemain de la guerre 1940-1945, le parc de locomotives était décimé et afin de le reconstituer dans le plus bref délai, la S.N.C.B. passa commande aux Etats-Unis et au Canada de trois cents locomotives qui devinrent les "types 29".

C'est une de ces locomotives, la 29.013, qui le 20 décembre 1966 mit fin au règne de la vapeur en Belgique, en service commercial, sur la ligne Ath - Denderleeuw. Elle a été conservée en état de marche et effectuera ses derniers parcours à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire.

C'est une machine de type "Consolidation" à un bissel et huit roues motrices d'un diamètre de 1,52 m. Pesant 93 tonnes en ordre de marche, sa vitesse maximale est de 96 km/h. Elle peut tracter aussi bien des trains de voyageurs que de marchandises.

x x x

L'automotrice de 1935 que l'on reverra en cette année anniversaire est constituée de deux motrices encadrant deux remorques. Sa puissance est de 750 kW (1.000 cv) par motrice et sa vitesse maximale de 120 km/heure. Une des motrices fut construite par les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi

(A.C.E.C.) et l'autre par la Société d'Electricité et de Mécanique de Gand (S.E.M.) et ces constructeurs avaient adopté chacun des solutions particulières, notamment pour les systèmes de démarrage.

Affectée au début à la ligne rapide Bruxelles - Anvers, elle fut construite en douze exemplaires.

#### Le tarif des trajets spéciaux.

Insistons tout d'abord sur le fait que le nombre de places dans les convois spéciaux étant strictement limité, il est indispensable d'acheter les billets à l'avance dans n'importe quelle gare du réseau. Ce billet constitue à la fois titre de transport et de réservation.

Le prix d'un trajet aller et retour est fixé à 250 F (400 F pour les trajets Malines - Gand et Arlon - Marloie), les enfants de 6 à moins de 12 ans payant moitié prix. Une carte valable pour quatre parcours au choix est vendue 750 F.

Les billets seront mis en vente quinze jours avant le départ des trains.

La S.N.C.B. accordera des réductions allant jusqu'à 50 pour cent pour se rendre au lieu de départ des trains spéciaux.

#### Trains-vapeur avec locomotive "type 12".

- 11, 12, 18, 19, 25 et 26 mai : Bruxelles-Nord - Vilvorde - Malines.
- 1er juin : Aarschot - Diest (avant-midi) et Diest - Hasselt (après-midi).
- 9 juin : Namur - Floreffe - Moustier - Jemeppe (avant-midi),  
Namur - Flawinne - Franière - Jemeppe (vers midi) et  
Namur - Andenne - Huy (après-midi).
- 22 juin : Liège-Guillemins - Flémalle Haute - Tilleur - Liège-Guillemins.
- 10 août : Menin - Comines - Ypres.
- 11 août : Courtrai - Audenarde.
- 24 et 25 août : Namur - Lustin - Yvoir - Dinant.
- 28 et 29 septembre : Gand St.-Pierre - De Pinte - Deinze.

#### Trains-vapeur avec locomotive "type 29".

- 6 et 7 juillet : Verviers - Pepinster - Theux - Spa.
- 13 et 14 juillet : Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy.
- 21 juillet : Bastogne - Libramont.
- 21 septembre : Charleroi-Sud - Marchienne - Piéton - La Louvière-Sud.

La locomotive "type 29" en ordre de marche pourra être visitée gratuitement par le public dans les gares et aux dates ci-après :

Vilvorde : 11, 18 et 25 mai.  
 Malines : 12, 19 et 26 mai.  
 Diest : 1er juin.  
 Namur : 9 juin.  
 Liège : 22 juin.  
 Menin : 10 août.  
 Courtrai : 11 août.  
 Dinant : 24 et 25 août.  
 Gand-Saint-Pierre : 28 et 29 septembre.

Parcours en automotrice 1935.

- 11, 12, 25 et 26 mai : Bruxelles-Nord - Vilvorde - Malines.
- 18 et 19 mai : Bruxelles-Nord - Vilvorde - Malines - Berchem - Anvers-C.
- 1er juin : Mons - Saint Ghislain.
- 8 juin : Luttre - Charleroi - Châtelet.
- 9 juin : Gand-Saint-Pierre - Termonde.
- 15 juin : Arlon - Marloie.
- 6 et 7 juillet : Bruges - Heist - Knokke.
- 13 et 14 juillet : Bruges - Blankenberge.
- 20 et 21 juillet : Bruges - Ostende.
- 24 et 25 août : Louvain - Aarschot.
- 14 septembre : Louvain - Aarschot.
- 15 septembre : Louvain - Malines.
- 28 et 29 septembre : Malines - Termonde - Gand.
- 12 octobre : Arlon - Luxembourg.
- 19 et 20 octobre : Liège-G. - Verviers-C.

x x x

Chaque convoi fera, aux jours indiqués, plusieurs trajets aller et retour. A partir du 15 avril, on pourra consulter dans les gares et les bureaux d'information les horaires détaillés et la liste des gares intermédiaires où les trains spéciaux feront arrêt.

Outre ce programme officiel, un voyage vapeur exceptionnel, dont notre association publiera les modalités en temps voulu, aura lieu le jeudi 19 septembre 1985.

---

Horaires des trains spéciaux organisés en 1985  
par la SNCB pour commémorer le 150e anniversaire

Nous publions ci-après les horaires connus à ce jour de toutes les circulations spéciales en train à vapeur type 12 et 29 et en automotrice électrique 1935, organisées par la SNCB à l'occasion du 150e anniversaire de la première ligne de chemin de fer en Belgique.

GTF asbl

TRAINS A VAPEUR.

mai                    11 — 12 — 18 — 19 — 25 — 26

Bruxelles nord-Prinsenhoek                    Muizen                    Mechelen 4X

Mechelen L27                    Bruxelles-Nord 4 X

Stilstand Vilvorde 5'

Type 12- cheminée en avant + 4 voitures L

|                |          |          |          |          |
|----------------|----------|----------|----------|----------|
| Bruxelles-Nord | 9.35     | 12.00    | 15.35    | 18.03    |
| Mechelen       | 10.15/30 | 12.40/56 | 16.15/30 | 18.43/56 |
| Bruxelles-Nord | 11.01    | 13.27    | 17.01    | 19.27    |

1er juin. Type 12 + 4L

|                                   |            |             |                   |
|-----------------------------------|------------|-------------|-------------------|
| Aarschot-Diest, cheminée en avant | 3 X        |             |                   |
| Diest- Aarschot, tender en avant  | 3 X        |             |                   |
| Hasselt- Diest, tender en avant   | 2 X        |             |                   |
| Diest- Hasselt, cheminée en avant | 2 X        |             |                   |
| Aarschot                          | 9.25       | 11.15       | Aarschot 14.25    |
| Diest                             | 9.50/10.15 | 11.40/12.05 | Diest 14.50/15.05 |
| Aarschot                          | 10.50      | 12.40       | Hasselt 15.30     |
| Hasselt                           | 15.50      | Hasselt     | 18.00             |
| Diest                             | 16.25/40   | Diest       | 18.35/45          |
| Hasselt                           | 17.05      | Aarschot    | 19.18             |

9 juin- Type 12 + 4L

|                |                      |          |             |
|----------------|----------------------|----------|-------------|
| Namur- Jemeppe | 2X tender en avant   |          |             |
| Jemeppe-Namur  | 2X cheminée en avant |          |             |
| Namur-HUY      | 1X cheminée en avant |          |             |
| Huy-Namur      | 1X tender en avant   |          |             |
| Namur          | 9.00                 | Namur    | 11.20       |
| Floreffe       | 9.16/21              | Flawinne | 11.30/34    |
| Moustier       | 9.32/37              | Franière | 11.46/50    |
| Jemeppe        | 9.42                 | Jemeppe  | 12.01       |
| Jemeppe        | 10.15                | Jemeppe  | 12.37       |
| Moustier       | 10.20/25             | Franière | 12.46/50    |
| Floreffe       | 10.33/43             | Flawinne | 12.58/13.03 |
| Namur          | 10.54                | Namur    | 13.10       |
| Namur          | 14.55                | Huy      | 16.35       |
| Andenne        | 15.18/23             | Andenne  | 16.55/17.00 |
| Huy            | 15.35                | Namur    | 17.36       |

Type 12 +4 L- Circuit Ouest Liège.Samedi 22 juin + Dimanche 23 juin/

Liège- Seraing- Flémalle: tender en avant 4 X

Flémalle Hte- Tilleur- Liège.G: cheminée en avant 4 X

|              |          |          |          |          |
|--------------|----------|----------|----------|----------|
| Liège.G.     | 9.05     | 10.51    | 13.53    | 15.51    |
| Flémalle Hte | 9.33     | 11.19    | 14.21    | 16.19    |
| Flémalle Hte | 10.00    | 11.50    | 14.50    | 16.50    |
| Tilleur      | 10.06/09 | 11.56/59 | 14.56/59 | 16.56/59 |
| Liège.G      | 10.17    | 12.07    | 15.07    | 17.07    |

6 +7 juillet: type 29 + 4L

Verviers-SPa cheminée en avant 4 X

Spa- Verviers tender en avant 4 X

arrêts: Pepinster+ Theux

|           |          |          |          |          |
|-----------|----------|----------|----------|----------|
| Verviers  | 8.56     | 11.05    | 14.00    | 16.12    |
| Pepinster | 9.01/06  | 11.10/15 | 14.05/10 | 16.17/20 |
| Theux     | 9.12/28  | 11.21/26 | 14.16/21 | 16.26/28 |
| Spa       | 9.42     | 11.40    | 14.35    | 16.42    |
| Spa       | 10.00    | 12.02    | 15.01    | 17.01    |
| Theux     | 10.14/19 | 12.16/21 | 15.15/20 | 17.15/20 |
| Pepinster | 10.27/36 | 12.29/35 | 15.28/43 | 17.28/33 |
| Verviers  | 10.44    | 12.43    | 15.51    | 17.41    |

13 juillet : type 29 + 4L

Trois-Ponts- Vielsalm-Gouvy

cheminée en avant 3 X

Gouvy-Vielsalm- Trois-Ponts

tender en avant 3 X

|             |          |             |             |
|-------------|----------|-------------|-------------|
| Trois-ponts | 9.30     | 12.39       | 15.33       |
| Vielsalm    | 9.45/50  | 12.54/13.24 | 15.48/52    |
| Gouvy       | 10.08    | 13.42       | 16.10       |
| Gouvy       | 11.32    | 14.00       | 17.42       |
| Vielsalm    | 11.53/58 | 14.23/28    | 17.57/18.02 |
| Trois-Ponts | 12.20    | 14.50       | 18.16       |

21 juillet: type 29 + 4L

Bastogne-Libramont

cheminée en avant 3 X

Libramont-Bastogne

tender en avant 2 X

|           |       |       |       |
|-----------|-------|-------|-------|
| Bastogne  | 10.00 | 14.00 | 18.00 |
| Libramont | 10.35 | 14.35 | 18.35 |
| Libramont | 11.57 | 15.57 | -     |
| Bastogne  | 12.47 | 16.47 | -     |

10 août: type 12 + 4L

Menen-Comines-Ieper cheminée en avant 4 X  
Ieper-Comines-Menen tender en avant 4 X

|         |             |             |             |             |
|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Menen   | 9.17        | 11.36       | 14.36       | 16.36       |
| Comines | 9.28/33     | 11.47/52    | 14.47/52    | 16.47/52    |
| Ieper   | 9.51        | 12.10       | 15.10       | 17.10       |
| Ieper   | 10.32       | 13.32       | 15.32       | 18.32       |
| Comines | 10.55/11.00 | 13.55/14.00 | 15.55/16.00 | 18.55/19.00 |
| en      | 11.16       | 14.16       | 16.16       | 19.16       |

---

août: type 12 + 4L

Kortrijk-Oudenaarde tender en avant 4 X  
Oudenaarde- Kortrijk cheminée en avant 4 X

|            |          |          |          |             |
|------------|----------|----------|----------|-------------|
| Kortrijk   | 9.20     | 11.20    | 14.35    | 16.35       |
| Oudenaarde | 10.05/25 | 12.05/25 | 15.20/40 | 17.20/18.16 |
| Kortrijk   | 10.49    | 12.49    | 16.04    | 18.40       |

---

24 + 25 août: type 12 + 4L

Namur- Dinant cheminée en avant 3 X  
Dinant-Namur tender en avant 3 X

|        |          |          |          |
|--------|----------|----------|----------|
| Namur  | 9.05     | 11.33    | 15.33    |
| Lustin | 9.21/26  | 11.49/54 | 15.49/54 |
| Yvoir  | 9.36/41  | 12.04/09 | 16.04/09 |
| Dinant | 9.51     | 12.19    | 16.19    |
| Dinant | 10.10    | 12.50    | 16.50    |
| Yvoir  | 10.24/28 | 13.04/09 | 17.04/09 |
| Lustin | 10.41/45 | 13.22/27 | 17.22/27 |
| Namur  | 11.09    | 13.51    | 17.51    |

---

21 septembre: Charleroi-Marchienne-Piéton- La Louvière-sud.  
cheminée en avant 4 X  
La Louvière-sud- Piéton- Marchienne- Charleroi.  
tender en avant. 4 X

Type 29 + 4L/

|                   |            |             |             |             |
|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Charleroi         | 9.30       | 11.40       | 15.30       | 17.40       |
| Marchienne        | 9.35/40    | 11.45/50    | 15.35/40    | 17.45/50    |
| Piéton            | 9.56/10.00 | 12.06/12.11 | 15.56/16.00 | 18.06/11    |
| Louvière-<br>Sud. | 10.10      | 12.21       | 16.10       | 18.21       |
| Louv- sud         | 10.30      | 12.40       | 16.30       | 18.40       |
| Piéton            | 10.46/51   | 12.56/13.01 | 16.46/51    | 18.56/19.01 |
| Marchienne        | 11.07/12   | 13.17/22    | 17.07/12    | 19.17/22    |
| Charleroi         | 11.19      | 13.29       | 17.19       | 19.29       |

---

28 + 29 septembre: type 12 + 4L

|          | Gent-Sint-Pieters-<br>Deinze- Gent-Sint-Pieters | Deinze   | cheminée en avant 4 X<br>tender en avant 4 X |          |
|----------|---|----------|--|----------|
| Gent     | 9.10  | 11.10    | 14.10  | 16.10    |
| De Pinte | 9.18/23   | 11.18/23 | 14.18/23                                     | 16.18/23 |
| Deinze   | 9.32  | 11.32    | 14.32  | 16.32    |
| Deinze   | 10.00   | 12.00    | 15.00  | 17.00    |
| De Pinte | 10.15/20  | 12.15/20 | 15.15/20                                     | 17.15/20 |
| Gent     | 10.33   | 12.33    | 15.33  | 17.33    |

## AUTOMOTRICE 1935

11 + 12 + 25 + 26 mai

via L 25

Bruxelles- Vilvorde- Mechelen 5 X  
 Vilvorde 3' stilstand.  
 Mechelen- Vilvorde- Bruxelles 4 X  
 Vilvorde 3' stilstand.

|     |            |             |             |             |          |
|-----|------------|-------------|-------------|-------------|----------|
| FBN | 9.30       | 11.30       | 13.30       | 15.30       | 17.30    |
| FM  | 9.54/10.20 | 11.54/12.20 | 13.54/14.20 | 15.54/16.20 | 17.54/18 |
| FBN | 10.44      | 12.44       | 14.44       | 16.44       | 18.44    |

Samedi 18 mai + Dimanche 19 mai

Bruxelles-Nord- Vilvoorde  
 Mechelen- Berchem  
 Antwerpen via L 25 - 3 X

|                |             |             |             |
|----------------|-------------|-------------|-------------|
| Bruxelles-Nord | 9.22        | 12.22       | 15.22       |
| Vilvoorde      | 9.32/35     | 12.32/35    | 15.32/35    |
| Mechelen       | 9.45/48     | 12.45/48    | 13.45/48    |
| Berchem        | 10.05/10.08 | 13.05/13.08 | 16.05/08    |
| Antwerpen.C    | 10.13       | 13.13       | 16.13       |
| Antwerpen.C    | 10.53       | 13.53       | 16.53       |
| Berchem        | 10.58/11.01 | 13.58/14.01 | 16.58/17.01 |
| Mechelen       | 11.18/21    | 14.18/21    | 17.18/21    |
| Vilvoorde      | 11.31/34    | 14.31/34    | 17.31/34    |
| Bruxelles-Nord | 11.44       | 14.44       | 17.44       |

1er juin

Mons- St-Ghislain 9 X  
 St-Ghislain- Mons 9 X

|           |          |          |          |          |          |
|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| FMS       | 9.20     | 10.20    | 11.20    | 12.20    | 13.20    |
| St-Ghisl  | 9.31/56  | 10.31/56 | 11.31/56 | 12.31/56 | 13.31/56 |
| FMS       | 10.07    | 11.07    | 12.07    | 13.07    | 14.07    |
| FMS       | 14.20    | 15.20    | 16.20    | 17.20    |          |
| St Ghisl. | 14.31/56 | 15.31/56 | 16.31/56 | 17.31/56 |          |
| FMS       | 15.07    | 16.07    | 17.07    | 18.07    |          |



8 juinLuttre-Charleroi- Châtelet 6 X  
Châtelet-Charleroi- Luttre 6 X

|           |          |          |          |          |           |          |
|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|
| Luttre    | 9.20     | 10.47    | 12.20    | 13.57    | 15.42     | 17.20    |
| Charleroi | 9.33/38  | 11.00/05 | 12.33/38 | 14.10/15 | 15.55/16. | 17.33/38 |
| Châtelet  | 9.46     | 11.13    | 12.46    | 14.23    | 16.08     | 17.46    |
| Châtelet  | 10.05    | 11.30    | 13.05    | 14.54    | 16.30     | 18.05    |
| Charleroi | 10.13/18 | 11.38/43 | 13.13/18 | 14.02/07 | 16.38/43  | 18.13/18 |
| Luttre    | 10.31    | 11.56    | 13.31    | 15.20    | 16.57     | 18.31    |

9 juinGent-Dendermonde 6 X  
Dendermonde-Gent 6 X

|             |            |          |             |          |             |          |
|-------------|------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|
| Gent        | 9.30       | 11.01    | 12.30       | 14.01    | 15.30       | 17.01    |
| Dendermonde | 9.55/10.15 | 11.26/45 | 12.55/13.15 | 14.26/45 | 15.55/16.15 | 17.26/45 |
| Gent        | 10.40      | 12.10    | 13.40       | 15.10    | 16.40       | 18.10    |

15 juinArlon- Marloie 3 X  
Marloie- Arlon 3 X

|         |            |              |             |  |
|---------|------------|--------------|-------------|--|
| Arlon   | 9.20       | 12.05        | 14.57       |  |
| Marloie | 10.20/40   | 13.05/20     | 15.57/16.20 |  |
|         | (Libramont | 13.50/14.01) |             |  |
| Arlon   | 11.42      | 14.33        | 17.22       |  |

6 + 7 juilletBrugge- Heist- Knokke 5 X  
Knokke- Heist- Brugge 5 X

|        |          |          |          |          |          |
|--------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Brugge | 9.39     | 11.39    | 13.39    | 15.39    | 17.39    |
| Knokke | 10.02/41 | 12.02/41 | 14.02/41 | 16.02/41 | 18.02/41 |
| Brugge | 11.04    | 13.04    | 15.04    | 17.04    | 19.02    |

13 + 14 juilletBrugge- Blankenberge 9 X  
Blankenberge- Brugge 9 X

|          |         |          |          |          |          |          |
|----------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Brugge   | 9.19    | 10.19    | 11.19    | 12.19    | 13.19    | 14.19    |
| Blanken- | 9.32/42 | 10.32/42 | 11.32/42 | 12.32/42 | 13.32/42 | 14.32/42 |
| Brugge   | 9.55    | 10.55    | 11.55    | 12.55    | 13.55    | 14.55    |

↪ ne circule pas le 14/07

|          |          |          |          |  |
|----------|----------|----------|----------|--|
| Brugge   | 15.19    | 16.19    | 17.19    |  |
| Blanken- | 15.32/42 | 16.32/42 | 17.32/42 |  |
| Brugge   | 15.55    | 16.55    | 17.55    |  |

20 + 21 juilletBrugge- Oostende 6 X  
Oostende- Brugge 6 X

|          |            |          |             |          |             |          |
|----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|
| Brugge   | 9.30       | 11.00    | 12.25       | 14.00    | 15.25       | 17.00    |
| Oostende | 9.49/10.15 | 11.19/39 | 12.44/13.15 | 14.19/39 | 15.44/16.15 | 17.19/39 |
| Brugge   | 10.34      | 11.58    | 13.34       | 14.58    | 16.34       | 17.58    |

24 + 25 août- 14 septembre.Leuven- Aarschot 6 X  
Aarschot- Leuven 6 X

|          |          |             |          |             |          |             |
|----------|----------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|
| Leuven   | 9.45     | 11.15       | 12.45    | 14.15       | 15.45    | 17.15       |
| Aarschot | 10.00/30 | 11.30/12.05 | 13.00/30 | 14.30/15.05 | 16.00/30 | 17.30/18.20 |
| Leuven   | 10.45    | 12.20       | 13.45    | 15.20       | 16.45    | 18.20       |

15 septembreLeuven- Mechelen 7 X  
Mechelen- Leuven 7 X

|          |             |             |          |          |
|----------|-------------|-------------|----------|----------|
| Leuven   | 9.20        | 10.35       | 11.55    | 13.10    |
| Mechelen | 9.40/10.00  | 10.55/11.20 | 12.15/30 | 13.30/50 |
| Leuven   | 10.20       | 11.40       | 12.50    | 14.10    |
| Leuven   | 14.30       | 15.50       | 17.10    |          |
| Mechelen | 14.50/15.10 | 16.10/30    | 17.30/50 |          |
| Leuven   | 15.30       | 16.50       | 18.10    |          |

28 + 29 septembreMechelen- Dendermonde- Gent 3 X  
Gent- Dendermonde- Mechelen 3 X

|             |          |          |          |
|-------------|----------|----------|----------|
| Mechelen    | 9.45     | 12.45    | 15.45    |
| Dendermonde | 10.05/10 | 13.05/10 | 16.05/10 |
| Gent        | 10.35    | 13.35    | 16.35    |
| Gent        | 11.08    | 14.08    | 17.08    |
| Dendermonde | 11.33/38 | 14.33/38 | 17.33/38 |
| Mechelen    | 11.58    | 14.58    | 17.58    |

12 octobreArlon- Luxembourg 6 X  
Luxembourg- Arlon 6 X

|         |            |          |          |             |          |             |
|---------|------------|----------|----------|-------------|----------|-------------|
| Arlon   | 9.35       | 10.55    | 12.15    | 13.35       | 15.15    | 16.35       |
| Luxemb. | 9.58/10.15 | 11.18/35 | 12.38/55 | 13.58/14.35 | 15.38/55 | 16.58/17.38 |
| Arlon   | 10.38      | 11.58    | 13.18    | 14.58       | 16.18    | 17.38       |

19 + 20 octobreLiège- Verviers 5 X  
Verviers- Liège 5 X

|          |            |          |             |          |             |
|----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|
| Liège    | 9.30       | 10.45    | 12.20       | 13.40    | 15.30       |
| Verviers | 9.55/10.10 | 11.10/35 | 12.45/13.00 | 14.05/40 | 15.55/16.30 |
| Liège    | 10.35      | 12.00    | 13.25       | 15.05    | 17.00       |

Avez-vous votre calendrier ferroviaire GTF 1985 ?

Si vous ne disposez pas encore de ce calendrier mural contenant 12 splendides photos noir et blanc ferroviaires, il est encore possible de vous le procurer par versement d'une somme de 305FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, 4000 Liège 1.

|  |
|--|
| PREMIER BILAN DE LA RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER |
|--|

Quelques mois après l'entrée en vigueur du plan de restructuration de la S.N.C.B., un premier bilan peut être dressé sur le plan du trafic voyageurs. En effet, comme chaque année, la Direction de l'exploitation effectue un comptage des voyageurs dans toutes les gares. Ces relevés sont effectués dans la seconde quinzaine d'octobre durant neuf jours, soit cinq jours ouvrables entre deux week-ends. Les statistiques distinguent les jours ouvrables, les samedis et les dimanches; seuls les jours ouvrables sont pris en considération dans la présente étude, car ils concernent la grande majorité des usagers. Enfin, les statistiques sont disponibles pour la période de 1980 à 1984, soit avant et après la restructuration.

#### A. Le trafic au niveau national

---

En 1983, la S.N.C.B. recensait 781.864 voyageurs; en 1984, le nombre des voyageurs montés dans les gares belges n'était plus que 742.620. Sur l'ensemble du réseau, le trafic a diminué de 5 % du fait de la restructuration, avec une diminution de 39.244 voyageurs. Cette baisse constitue un solde car, d'une part, il est certain que la S.N.C.B. a récupéré des voyageurs, les nouveaux horaires s'avérant plus appropriés pour certains. Mais cet apport de nouveaux usagers, dont le nombre est incontrôlable sans une enquête personnelle auprès des voyageurs, n'est toutefois pas compensé par le nombre important d'anciens voyageurs qui n'empruntent plus les chemins de fer. Cette désaffection s'explique par plusieurs causes, lesquelles sont d'ailleurs connues par les responsables de la S.N.C.B. Parmi ces causes, on peut citer la suppression de quelques lignes et de nombreux points d'arrêt, qui oblige les usagers à recourir à d'autres modes de transport et à prendre des correspondances plus fréquentes, un cadencement horaire, valable dans son principe pour les lignes principales mais inefficace pour les lignes secondaires ou inadapté aux besoins de la clientèle, enfin, la suppression de nombreux services surtout le matin et le soir.

Que sont devenus les quelque 40.000 voyageurs ? Dans le cadre d'un service public de transport, la S.N.C.V. est censée avoir repris ces voyageurs. L'a-t-elle fait ?

## B. La répartition du trafic par région et province

De 1980 à 1984, le trafic par région a évolué de la manière suivante :

Nombre moyen de voyageurs montés  
Jour ouvrable moyen - Octobre

| Région    | 1980    | 1981    | 1982    | 1983    | 1984    |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Flandre   | 348.863 | 369.263 | 368.682 | 359.904 | 342.560 |
| Wallonie  | 237.873 | 239.058 | 232.688 | 235.882 | 219.245 |
| Bruxelles | 192.325 | 188.876 | 188.162 | 185.078 | 180.815 |
| Belgique  | 779.061 | 797.197 | 789.532 | 781.864 | 742.620 |

Entre 1983 et 1984, le trafic a baissé de 2,30 % à Bruxelles, de 4,82 % en Flandre, mais de 7,45 % en Wallonie.

| Province              | Chiffres absolûs |         | Diminution du trafic (en %) | Répartition proportionnelle en 1984 (en %) |
|-----------------------|------------------|---------|-----------------------------|--|
|                       | 1983             | 1984    |                             |  |
| Flandre Orientale     | 124.915          | 122.801 | 1,7                         | 16,5                                       |
| Limbourg              | 10.869           | 10.602  | 2,5                         | 1,4  |
| Brabant               | 302.388          | 292.727 | 3,2                         | 39,4                                       |
| Namur                 | 42.902           | 40.358  | 5,9                         | 5,4  |
| Flandre Occidentale   | 58.514           | 54.207  | 7,4                         | 7,3  |
| LIEGE                 | 43.744           | 40.382  | 7,7                         | 5,4  |
| Anvers                | 89.828           | 82.789  | 7,9                         | 11,2                                       |
| Hainaut               | 96.708           | 88.768  | 8,2                         | 12,0                                       |
| Luxembourg            | 11.996           | 9.986   | 16,8                        | 1,4  |
| 4 provinces flamandes | 284.126          | 270.399 | 4,83                        | 26,4                                       |
| 4 provinces wallonnes | 195.350          | 179.494 | 8,12                        | 24,2                                       |
| Belgique              | 781.864          | 742.620 | 5,02                        | 100,0                                      |

Si on considère la situation en regroupant séparément les provinces wallonnes et flamandes, le Brabant étant mis à part, l'écart entre le Nord et le Sud du pays apparaît de manière plus significative, la diminution est de 8,12% pour les 4 provinces wallonnes (de 7,45 % pour la Wallonie) et de 4,83 % pour les 4 provinces flamandes (4,82 % pour la Flandre).

Au niveau provincial, c'est en Flandre Orientale que le trafic a le moins baissé (1,7 % de voyageurs en moins). La province la plus affectée par la restructuration est la province de Luxembourg qui enregistre une baisse de 16,8 % de ses voyageurs. La province de Liège se situe en 6ème position avec 7,7 % de voyageurs en moins.

La S.N.C.B. ayant une mission de service public à remplir, cette notion de service public aurait-elle une signification différente et un autre contenu selon que l'on appartient à la Flandre ou à la Wallonie ?

### C. Le trafic dans la province de Liège

---

Au niveau de la province de Liège, la S.N.C.B. recensait 40.382 voyageurs montés en 1984 contre 43.744 en 1983, soit une baisse de 7,7 %. Cette diminution du trafic de 7,7 % est toutefois différente selon les lignes.

Ainsi, sur la ligne 31 Liège-Hasselt, le trafic a diminué de 16,9 %. Cette baisse de trafic est consécutive à la suppression des arrêts; on constate également que c'est dans la province de Liège que le trafic diminue principalement.

Sur le tronçon de la ligne 32 de Maestricht à Liège-Guillemins, le trafic a augmenté de près de moitié. Cette augmentation (exceptionnelle) est essentiellement due à un nombre de services sur la ligne plus important depuis la restructuration. Le fait que Visé soit relié directement à Bruxelles et la Côte a certainement une incidence, mais cette incidence doit être ramenée dans ses justes proportions. En effet, le trafic sur l'ensemble de la ligne 32 de Maestricht à Landen diminue de 2,8 % passant de 28.753 voyageurs en 1983 à 27.959 voyageurs en 1984.

L'ancienne ligne 36 est formée désormais de la ligne 33 Liège-Cologne/Welkenraedt/Eupen, du tronçon Liège-Landen et du tronçon Landen-Bruxelles de la ligne 16. Sur cette ligne 36, le trafic est passé de 73.744 en 1983 à 67.838 en 1984, soit une diminution de 8 %. Le trafic entre Aix-la-Chapelle, Eupen, Welkenraedt et Liège-Guillemins s'élève à 10.753 voyageurs en 1984 contre 10.931 en 1983, soit une diminution de 1,6 %. Cette faible diminution prouve que l'omnibus entre Liège et Welkenraedt est une nécessité. Par ailleurs, le déficit sur la ligne 33 serait très aisément résorbé si au moins l'arrêt de Chaudfontaine était rétabli.

Le quasi statu quo (1,3 % de baisse) que l'on constate sur la ligne 34 Verviers-Central-Spa-Géronstère prouve qu'il était vain de vouloir supprimer cette ligne. Le trafic sur cette ligne devrait encore être majoré si les horaires étaient mieux adaptés et si comme cette ligne est en bout de réseau, on renonçait au cadencement horaire.

C'est sur la ligne 35 Liège-Guillemins-Rivage-Marloie/Gouvy que le trafic a proportionnellement le plus baissé : la diminution est de 18,7 % sur la ligne vers Marloie et de 28,2 % sur la ligne vers Gouvy. Des horaires mieux adaptés à la clientèle devraient améliorer considérablement la situation.

La diminution du trafic sur la dorsale wallonne, ligne 36 Liège-Namur reflète celle de l'ensemble de la province de Liège. Une meilleure adaptation des horaires et quelques trains en supplément le soir et le matin devraient modifier cette situation déficitaire.

Enfin, pour mémoire, faut-il rappeler le trafic sur l'ancienne ligne 31 Ans-Liers qui représentait 239 voyageurs en 1983, Ans et Liers exceptés. Ce trafic était en constante augmentation.

#### D. Conclusions

---

1. Du fait de la restructuration, le trafic sur le réseau belge des chemins de fer a diminué de 5 %. Que sont devenus les 40.000 usagers qui n'empruntent plus le chemin de fer ? Par quel moyen de transport se rendent-ils à leur lieu de travail ?
2. La diminution du trafic se répartit différemment selon les régions : faible à Bruxelles (2,3 %) et en Flandre (4,8 %), la baisse est plus importante en Wallonie (7,5 %). L'écart entre la Flandre et la Wallonie est plus accentué encore si on ne considère que les 4 provinces flamandes d'un côté, les 4 provinces wallonnes de l'autre, la province du Brabant étant exceptée : la diminution du trafic est respectivement de 4,8 % dans les provinces flamandes et de 8,1 % dans les provinces wallonnes. Ces écarts tendent à prouver que la notion du service public est une notion très relative !

3. Au niveau provincial, les écarts sont plus prononcés, se situant à 1,7 % de voyageurs en moins en Flandre Orientale mais à 16,8 % de voyageurs en moins dans la province de Luxembourg. La province de Liège se place en 6ème position avec une baisse de trafic de 7,7 %.
4. L'évolution du trafic n'est pas identique sur toutes les lignes qui traversent la province de Liège. La situation la plus critique se constate sur la ligne de l'Ourthe où le trafic a baissé de quelque 29 % en direction de Gouvy.
5. La situation devrait pouvoir être améliorée, pour autant que la Direction des chemins de fer propose des modifications et que le Ministère des Communications décide de les appliquer. Certes, la tâche ne sera pas aisée, car il appartient à la S.N.C.B. d'examiner, notamment sur la base des statistiques, toutes les lignes du réseau, de s'interroger sur les causes de baisse du trafic et d'apporter, dans des limites budgétaires raisonnables, les modifications indispensables de manière à mieux rencontrer les besoins des usagers et de la population.
6. Le déficit en voyageurs peut être supprimé : il suffit pour chaque ligne d'assurer un nombre de services suffisants et dotés d'horaires adéquats, comme cela a été fait, semble-t-il, pour la ligne 13 Hasselt-Lier tronçon de l' "Intercity Anvers-Hasselt-Maastricht". Sur cette ligne 13, où aucune gare n'a été supprimée, le trafic a augmenté de 15 % de 1983 à 1984.

Extraits d'une étude de la Société Provinciale  
d'Industrialisation (Liège)

---

Le Ministre des Communications réplique

La publication de cette étude de la SPI dans la presse quotidienne a amené une mise au point du Ministre De Croo.

La Libre Belgique du 21 mars dernier a publié sa réaction. Ainsi, le Ministre conteste les chiffres avancés par la SPI. Tout en faisant observer qu'il est difficile de tirer des conclusions précises de l'activité IC/IR pour 1984, car la nouvelle formule n'a été appliquée que sur les 6 derniers mois de l'année, M. De Croo relève que la perte de trafic n'a été que de 3% selon les chiffres de la SNCB.

C'est un résultat positif, estime le Ministre, puisque la suppression de nombreuses petites haltes faisait craindre à elle seule cette perte de 3% de trafic, ce qui n'a pas été le cas, un certain nombre de voyageurs ayant continué à prendre le train à une autre station.

Le Ministre relève par ailleurs que 1% de la perte des voyageurs provient de la modification du trafic international et n'a donc rien à voir avec le plan IC/IR, tandis qu'un autre % est entraîné par une diminution des abonnements sociaux, dont le chômage est responsable.

Par contre, sur les lignes à moyenne et à longue distance, auxquelles la formule IC/IR est, selon lui, particulièrement adaptée, le nombre de voyageurs occasionnels payant plein tarif a nettement augmenté.

Le Ministre conclut que l'enquête réalisée auprès de 10.500 personnes et dont les résultats seront connus fin avril devrait permettre une première appréciation sérieuse du plan IC/IR.

Encore une belle bataille autour de l'interprétation des statistiques en vue, dont Trans-Per tâchera de faire la relation...

GTF asbl.

Une nouvelle relation  
électrifiée entre la Belgique et les Pays-Bas  
Visé - Maastricht - 29 sept. 1985

A partir du 29 septembre prochain, les quelque 13 km de voie ferrée double entre Visé et Maastricht seront électrifiés, établissant ainsi une seconde liaison internationale entre la Belgique et les Pays-Bas, 28 ans après l'électrification de la ligne Anvers-Roosendaal.

Comme les Nederlandse Spoorwegen utilisent du 1500 V continu, et la Belgique du 3000 V continu, le problème de la jonction entre les deux types de courant s'est posé : il sera résolu de la même manière que sur la ligne Anvers - Roosendaal. La caténaire sera sous tension "belge" (3000 V) de Visé jusqu'en territoire néerlandais, à quelques centaines de mètres de la frontière, peu avant l'entrée en gare d'Eijsden. Il y aura là bas une sorte d'"écluse", zone neutre à franchir pantographe baissé. Le reste de la ligne entre l'entrée d'Eijsden et Maastricht sera sous tension "hollandaise" de 1500 V.

Aucun engin bitension n'est en principe prévu sur cette nouvelle relation. En service voyageurs, le service sera assuré par des automotrices doubles SNCB série 03 (Ereack) assurant actuellement le service IC "P" Knokke-Visé. Elles mettront à profit leur temps actuel de stationnement à Visé pour rallier Maastricht en circulant à mi-puissance sur la portion de ligne électrifiée à 1500 V. La gare de Maastricht a dû subir des aménagements en vue de cette nouvelle desserte, car elle ne disposait que d'une seule voie à quai accessible pour les trains venant de Visé (le reste des voies à quai est en cul-de-sac côté Amsterdam). Un nouveau quai est en cours de construction, desservant deux voies pouvant accueillir un maximum de deux automotrices doubles de la SNCB.

Autre particularité : une douzaine de services Liège-Maastricht et retour seraient assurés par des conducteurs néerlandais, que l'on trouvera sans doute ainsi seuls au poste de conduite des automotrices belges. Un roulement de chefs-gardes des deux administrations similaire serait actuellement à l'étude...

On trouvera aussi des locomotives électriques monocourant de la SNCB entre Visé et Maastricht : le train international 296/297 Maastricht - Bâle et au-delà sera remorqué par un engin de ce type. 47 trains de marchandises par semaine entre Liège et Maastricht, et 35 en sens inverse seront remorqués par



les locomotives électriques de la SNCB. Celles-ci seront en principe conduites exclusivement par du personnel belge.

On ne verra donc plus à partir de fin septembre d'autorail diesel double DE 2 des NS à Visé, relevant la correspondance des IC Knokke - Visé. Avis aux photographes...

Au point de vue des horaires, le service cadencé quittera Visé à l'heure 05, pour arriver à Maastricht à l'heure 16. Un battement de 9 minutes seulement sera prévu pour la rame, qui repartira de Maastricht à l'heure 25 pour faire arrêt à Visé à l'heure 37. En fin de journée, une automotrice belge fera la navette Maastricht - Visé - Maastricht - Eijsden - Maastricht, où elle passera la nuit afin d'assurer le premier IC du lendemain.

Ces informations sont données sous réserve de modifications éventuelles, dont Trans-Per ne manquerait pas de se faire l'écho.

F.B.- P.L.-R.M.

### Où sont les économies ?

Certains services des directions continuent à préférer faire des économies sur le dos des voyageurs plutôt que de réaliser des économies simples et faciles à réaliser.

Voici deux exemples flagrants :

IC F Knokke - Visé : Une seule AM effectue le parcours Liège - Visé mais la (les) AM découplée(s) à Liège est réaccouplée avec sa consœur qui revient de Visé sans avoir subi la moindre opération de nettoyage ou d'entretien. Ces opérations nécessitent la présence simultanée et permanente de DEUX conducteurs à Liège G pour les opérations de garage et mise à quai. Cette situation a été prévue et sera reconduite aux prochains horaires parce que les NS ne veulent pas payer pour plus d'une AM lorsque ces trains iront à Maastricht au mois de septembre. Cela coûterait certainement moins cher de laisser aller une AM à Maastricht sans compensation que de prévoir tout ce personnel pour des opérations inutiles!

IC J Herstal - Mouscron : La plupart des trains de cette relation viennent de la formation de Liers où ils ont subi des opérations d'entretien, de nettoyage ou de modification de composition. A Herstal, ces trains passent en voie principale et respectent l'horaire prévu. Mais le matin et le soir, certains trains sont assurés par des AM qui viennent à vide de Liège G ou de Kinkempois et ces trains partent de la voie III en cul de sac et doivent respecter une vitesse de 20 Km/h pendant près de 800 mètres ce qui provoque un retard de 1 à 2 minutes. Pour porter remède à cette situation, à partir du 2 juin au lieu de faire partir tous les IC J 1 ou 2 minutes plus tôt de Herstal (avec temps régulateur à Liège palais pour ceux venant de la voie principale), on va devancer d'une demi-heure les prises de service du personnel et faire monter les rames à vide jusque Liers pour les faire redescendre immédiatement et toujours à vide jusque Herstal afin que tous les trains partent des principales.

P. Lemja  
16/3/85

|  |
|--|
| Y a-t-il encore un avenir pour Montzen ? |
|--|

Dans un numéro précédent, nous avons répercuté une information parue dans la presse quotidienne, selon laquelle la SNCB envisagerait, à terme, l'abandon des installations ferroviaires de Montzen, actuelle gare d'échange principale entre la Belgique et la République Fédérale Allemande pour le trafic des marchandises.

Les menaces de fermeture de cette importante installation ferroviaire ont évidemment ému les instances de toute la région. Dernièrement, le Comité Economique de la Région Verviétoise a pris l'initiative de la publication d'un "Livre Blanc sur la gare de Montzen".

Afin d'éclairer nos lecteurs sur les enjeux du problème, nous publions ci-après l'essentiel de ce document. A chacun de se faire un avis, à la lumière de l'exposé que voici... et éventuellement de réagir...

GTF asbl

### LIVRE BLANC SUR LA GARE DE MONTZEN

#### CHAPITRE I.

#### Historique.

Le triage de Montzen, situé sur la ligne 24 est la seule gare d'échange entre la D.B. (réseau allemand) et la S.N.C.B. (réseau belge).

Cette ligne de 18 Km., de Visé Haut à la frontière allemande, a été construite pour les besoins de l'armée allemande par les prisonniers russes durant la première guerre mondiale; ses particularités ? : aucun passage à niveau ne la traverse et avant Montzen, elle franchit le tunnel de Veurs, le plus long du réseau belge avec 2.061 mètres.

La gare de Montzen a été construite par la S.N.C.B. à partir de 1919; en raison de la situation politique fluctuante en Allemagne et des diverses crises, elle n'avait jamais été modifiée: elle comprenait 4 faisceaux étriqués et des cabines de signalisation pouvant faire face facilement au trafic de l'époque, que Montzen partageait avec Herbesthal sur la ligne voyageur Liège - Verviers - Aachen.

Le viaduc de Moresnet, entre Montzen et la frontière, détruit en 1944, fut reconstruit en 1947 et le triage de Montzen ne reprit ses activités qu'en octobre 1949. Mais la reprise des échanges avec l'Allemagne de l'Ouest, la C.E.C.A. et plus tard

la C.E.E., eurent tôt fait d'asphyxier Montzen. En 1951, le nombre de wagons échangés avec l'Allemagne s'est élevé à environ 342.000 pour l'année, atteignant 829.000 en 1968. A ce moment, la Direction de la S.N.C.B. a dû désengorger Montzen et mettre au point des solutions pratiques. A partir de 1969, les triages intérieurs belges ont formé des trains directs pour l'Allemagne, à destination de Aachen-West et Aachen-Rothe Erde selon la nature des transports sans remaniement à Montzen. A partir de la même époque, dans l'autre sens, quelques trains complets ou homogènes (de combustibles ou d'automobiles) transitent à Montzen sans arrêt et subissent à Visé les opérations du point frontière.

A partir de 1970, des trains de wagons vides ou à dédouaner à l'intérieur du pays ont été déviés via Welkenraedt.

## CHAPITRE II.

### Modernisation.

La S.N.C.B. a entrepris la modernisation du triage de Montzen en 1971. Fin 1977 il comptait 5 faisceaux, réception, voies de circulation, triage, attente et faisceaux locaux totalisant 96 voies réservées au service exploitation. A ces 5 faisceaux, il faut ajouter les voies du faisceau M dont une partie est destinée à l'atelier de traction (Diesel à l'époque, électrique en plus actuellement) et l'autre à l'atelier de réparation rapide des wagons.

## CHAPITRE III.

### Activités actuelles.

a) A la gare de Montzen, les trains de marchandises venant d'Allemagne peuvent être classés suivant deux catégories :

- 1) les trains du trafic diffus;
- 2) les trains complets.

Les trains du trafic diffus sont ceux qu'il faut trier, puis expédier vers leurs destinations. Les trains complets sont ceux dont tous les wagons ont même origine et même destination.

Certaines opérations que subissent ces trains dans la gare sont communes aux deux catégories. En effet, ces trains sont arrêtés en gare pour :

- 1) des opérations de dédouanement, c'est-à-dire vérifier si l'importation est possible, ainsi que la mise en consommation.
- 2) des opérations de visite technique (d'échange), c'est-à-dire vérifier si les organes vitaux des wagons sont en bon état et correspondent à des normes de sécurité; à défaut de quoi ils sont réparés en atelier.
- 3) des opérations de factage, c'est-à-dire introduire des renseignements relatifs aux wagons dans l'ordinateur de la S.N.C.B.

Ces opérations durent en moyenne deux heures.

Pour les trains du trafic diffus, l'ordinateur fournit les renseignements nécessaires à leur triage : à un numéro de voie correspond une opération ou une destination. Les trains formés sont alors expédiés vers d'autres gares, suivent des horaires déterminés. Pour ce type de train, il faut noter qu'il y a une seconde visite de matériel après la formation. En effet, le triage est effectué par gravité avec utilisation d'une bosse de triage, ce qui pourrait avoir pour effet de causer certaines avaries au matériel, d'où la seconde vérification.

- b) La gare de Montzen comporte également un dépôt de conducteurs de traction.

#### Dépôt de conducteurs de traction

|                     | <u>électrique</u> | <u>Diesel</u> |
|---------------------|-------------------|---------------|
| avant le 03.06.84 : | 0                 | 75            |
| après le 03.06.84 : | 28                | 48            |
| au 01.02.85 :       | 32                | 53            |

- c) Dépôt de conducteurs de manoeuvre : 23 personnes.

## CHAPITRE IV.

### Atouts de la gare de Montzen.

- a) Géographiques :

La commune de Plombières constitue actuellement l'unique couloir francophone entre le Limbourg (commune des Fourons) et la région germanophone (communes de La Calamine et de Lontzen). La commune de Plombières procure donc à la Wallonie le contact direct avec l'Allemagne et la Hollande.

Il faut noter que la gare de Montzen est située idéalement dans la région des TROIS PAYS dite "EUREGIO".

L'importance de la gare de Montzen réside également dans le fait qu'elle est avant tout une gare frontière et qui ne se situe pas en milieu urbain. Lorsqu'un train arrivant à Montzen est chargé de matières explosives, nocives ou radio-actives, pour lesquelles il existe des réglementations précises et sévères, la "gare" a la responsabilité d'informer, grâce à l'ordinateur, le reste du réseau des éventuels dangers résultant du passage des wagons à travers ce réseau.

Les Allemands n'ont pas la possibilité technique d'introduire les renseignements de prévention dans un ordinateur. Notons que durant tous ces contrôles, d'autres opérations peuvent être effectuées.

Déclasser Montzen signifierait l'abandon de ces mesures de sécurité. Les wagons qui sont arrêtés actuellement à Montzen pour reclassement et/ou en attente de visite matérielle par du personnel compétent et d'autorisations délivrées par les diverses directions après étude d'acheminement, le sont afin de respecter les mesures strictes de sécurité. Ces transports, s'ils ne s'arrêtent plus à Montzen, continueraient à circuler vers Kinkempois ou Hasselt, sans le respect de ces mesures avec la traversée de trois tunnels importants, et de plusieurs agglomérations à forte densité de population.

En résumé la suppression de ce service impliquerait que le quart du réseau S.N.C.B. ne serait plus protégé!

b) Techniques :

La S.N.C.B. a toujours disposé à Montzen d'un outil hautement performant au service de l'ensemble du réseau.

La modernisation entreprise a permis de faire de Montzen une gare de formation d'importance européenne. Les investissements très importants réalisés à Montzen l'ont doté d'équipements modernes et fiables. La gare de Montzen a d'ailleurs souvent été considérée comme "gare pilote".

c) Personnel :

Les différents services de la gare sont assumés par un personnel qualifié qui a fait preuve, dans le passé à plusieurs reprises, qu'il était apte à faire face à des situations difficiles (en cas d'interruption du trafic fluvial sur le Rhin notamment suite au gel, à la sécheresse, à des crues), ce qui prouve que la gare de Montzen peut jouer un rôle important dans l'organisation du trafic ferroviaire européen.

Ajoutons également que les communications entre le réseau belge et le réseau allemand, sont rendues plus faciles grâce au bilinguisme de fait de la presque totalité des agents de Montzen.

## CHAPITRE V.

### Le problème.

Le problème est né en fait du plan de restructuration du trafic marchandises de la S.N.C.B., dont l'un des axes consiste à ne laisser subsister qu'une seule gare de formation par groupe S.N.C.B. Ces groupes S.N.C.B. sont :

Bruxelles, Anvers, Gand, Hasselt, Mons, Charleroi, Namur et Liège.

Le groupe de Liège comprend deux gares de formation : une à Kinkempois et une à Montzen.

Suivant ce raisonnement, il semblerait bien que Montzen soit condamné à disparaître. En effet, les tendances actuelles de la Direction de la S.N.C.B. consistent à ne plus faire jouer à la gare de Montzen qu'un rôle secondaire et accessoire dans l'organisation générale du service des trains de marchandises. De nombreux éléments prouvent le début de réalisation de cette politique.

- a) Le dépôt de conducteurs de route de Montzen est de plus en plus réduit à des remorques locales sur l'axe Anvers-Allemagne. La gestion du trafic sur cet axe est en fait assuré par du personnel de Hasselt.
- b) Des projets d'organisation de trains de marchandises sans opération à Montzen sont dès à présent mis à l'étude.
- c) Des parcours "d'étude de lignes" entre Anvers et Aachen et vice-versa, passant par Montzen, ont été mis en service avec du personnel de l'atelier de traction d'Anvers.
- d) Des difficultés d'ordre technique (par exemple, le tunnel de Botselaer) sont avancées par la Direction de la S.N.C.B., qui aboutiraient à la nécessité de revoir l'organisation du service des trains de marchandises au niveau international en diminuant l'importance du point frontière de Montzen.

## CHAPITRE VI.

### Implications.

#### 1) Investissements

Des investissements très importants ont été consentis à la

gare de Montzen depuis près de 15 ans. Le montant investi pour rendre l'outil de Montzen apte à rencontrer d'importants courants de transports européens s'élève à 1 milliard de francs. Il comprend des travaux de modernisation, de triage et freinage automatique et d'électrification à 50% de la gare en service. L'atelier de traction est électrifié; les ponts, les tunnels et les routes d'accès sont rectifiés.

La dernière phase de la modernisation de la gare de Montzen consisterait à réaliser le faisceau 3 (ancien faisceau A). En effet, les voies de ce faisceau, réservé à la réception des trains à trier venant d'Allemagne, sont dans un état tellement vétuste que la vitesse maximum autorisée y est de 20 Km./heure afin de pouvoir garantir encore la sécurité. Une voie a été mise hors service pour une longue durée. Les aiguillages sont toujours du type "à boules" (manuels). Ces travaux de restauration du faisceau (voies, équipements du bloc 16 déjà construit et signalisation) demanderaient la libération de la part de la S.N.C.B. d'un crédit de 200 millions de Frs., crédit qui avait été octroyé initialement.

Démanteler Montzen impliquerait que les investissements réalisés ne seront jamais rentabilisés, causant ainsi le gaspillage aberrant de l'argent de la communauté. De plus, en période de crise conjoncturelle il importe de rentabiliser au maximum tout investissement.

## 2) Emploi.

Le personnel actuellement occupé à la gare de Montzen se répartit comme suit.

### Répartition du personnel par services:

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| - Personnel E (exploitation)              | : 205 personnes                  |
| - Personnel E.S. (électricité/signalisa.) | : 67 personnes                   |
| - Personnel V. (voie)                     | : 33 personnes                   |
| - Personnel M. (matériel)                 | ) 177 personnes                  |
| - Cour                                    |                                  |
| - Centre réparations wagons               |                                  |
| - Atelier                                 |                                  |
| - Poste de visite                         |                                  |
| - <u>Total général</u>                    | : 482 personnes                  |
| - Il faut également ajouter :             | - 4 rédacteurs intérimaires;     |
|   | - 3 signaleurs d'arrondissement; |

bien que ces personnes ne fassent pas réellement partie du cadre de Montzen.

Remarques :

- a) E : concerne la manutention des colis, la manoeuvre des wagons et le travail administratif.
- b) E.S. : ce sont les signaleurs et le personnel technique d'entretien
- c) V. : il y a deux brigades du service de la voie :
  - une brigade a la responsabilité de l'entretien des voies principales sur une longueur de 44 Km. entre Berneau et la frontière allemande; ce tronçon comportant 19 aiguillages;
  - une brigade a la responsabilité de l'entretien des voies à l'intérieur de la gare (190 aiguillages et près de 53 KM de voies).
- d) M. : ce sont les visiteurs de matériel, les ouvriers de réparation et d'entretien de locomotives, et les conducteurs.

Répartition du personnel en fonction du lieu d'habitation :

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| a) Région de Montzen : | 273 personnes |
| b) Région de Verviers: | 129 personnes |
| c) Autres régions :    | 61 personnes  |
| Total :                | 463 personnes |

N.B. : Parmi les 482 personnes (répartition par service), il y a des postes vacants, pour lesquels il n'existe pas en permanence de titulaires. Ce qui explique la différence entre les deux totaux.

La suppression de la formation à Montzen entraînerait une réduction progressive de l'effectif du personnel. Les pertes d'emplois affecteraient aussi bien la partie francophone que la partie germanophone.

3) Impact régional et communautaire.

Le démantèlement de Montzen impliquerait que dans un premier temps, le trafic soit "partagé" entre Hasselt (2/3 du trafic) et Kinkempois (1/3 du trafic).

Néanmoins, par la suite, il est à redouter que des modifications de plans de transports soient appliquées afin de diriger d'autres envois vers Hasselt au détriment de la gare de Kinkempois, qui ne recevra que le trafic en "transit" vers le Grand Duché de Luxembourg et du matériel vide pour le bassin liégeois.



En d'autres termes on peut craindre que la communauté flamande s'efforcera de s'accaparer la plus grosse partie "du travail wallon" de la gare de Montzen, posant ainsi un jalon supplémentaire dans la création d'une liaison rapide IC Anvers - Köln, qui évitera la région wallonne, provoquant de nouvelles pertes d'emplois dans notre communauté.

Le trafic, devenant par la force des choses, de plus en plus important vers la gare de Hasselt, la région flamande jugera et décidera que la liaison Hasselt - Aachen devienne la dorsale flamande tant recherchée aussi bien pour le trafic marchandises que pour le trafic voyageurs: cette future dorsale flamande serait très préjudiciable pour la Wallonie.

La gare de Hasselt, dans son état actuel, ne pourrait en fait absorber du trafic de Montzen que les 50% à peine. Elle comporte 10 voies de triage (27 à Montzen), deux freins de voies automatiques (4 à Montzen), 14 voies de réception et 11 voies en cul de sac. Il n'y existe pas de liaison radio pour le factage comme c'est le cas à Montzen. Des terrains ont par ailleurs été expropriés en vue d'une perspective d'un agrandissement des installations.

On peut donc constater aisément que le plan de la S.N.C.B. serait totalement profitable à la gare de Hasselt, alors que les investissements qu'il faudrait y réaliser pour permettre la formation et absorber le trafic de Montzen seraient nettement supérieurs à ceux requis pour achever la modernisation de la gare de Montzen. La réorganisation à Montzen risquerait de plus d'entraver le fonctionnement de nombreuses firmes privées ou d'organismes publics dont les activités dépendent directement ou indirectement de celles de la gare de Montzen. L'emploi de tout le personnel qui gravite autour de Montzen est donc aussi fortement menacé.

#### 4) Aspect humain.

La remise en cause des activités de triage, de formation et de dédouanement seraient également déplorables si l'on prend en compte tout l'aspect humain du problème.

On peut réellement parler de "mort d'une région", compte tenu de la diminution plus que probable du volume de l'emploi que provoquerait pareille décision, dans une région déjà peu favorisée.

En effet, devant la stabilité d'emploi dans cette gare principale de nombreux agents sont devenus propriétaires de leur immeuble dans la région.

Le reclassement du personnel rendu disponible à Montzen poserait d'énormes problèmes de déplacement aux intéressés. Les déplacements sont en effet rendus difficiles dans la région du fait de mauvaises relations au niveau des transports - voyageurs (non-correspondances d'horaires SNCB-SNCV) et de l'absence de bons moyens de communication.

La gare de Montzen et ses activités annexes constituent le principal outil économique de la région; on pourrait donc craindre une véritable désertification industrielle, voire un dépeuplement.

On peut facilement imaginer les pertes indirectes qui en résulteraient pour les familles entières, les commerces, les entreprises dépendant des activités de la gare.

Pour les jeunes dont les parents devraient déménager se poserait également toute une série de problèmes que l'on ne peut négliger : changement d'école, acclimatation à d'autres régions, etc.

## CHAPITRE VII.

### Conclusions et propositions.

Il serait certainement plus équitable pour la Wallonie et la communauté belge, et plus rentable pour la S.N.C.B., tant du point de vue économique que commercial de maintenir toutes les activités actuelles à Montzen.

Il conviendrait donc tout d'abord de terminer la modernisation de la gare de Montzen qui demande la libération d'un crédit d'environ 200 millions de francs, montant qui serait insuffisant pour transformer la gare de Hasselt afin de la rendre apte à absorber le trafic de Montzen.

Ensuite, il faudrait électrifier la ligne 39 Montzen - Welkenraedt, qui a un caractère très important lors de détournements (déviation) de trains voyageurs circulant sur la ligne 36 Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins et en cas d'obstruction des voies de la ligne

Montzen - Aachen. Cela permettrait une meilleure rentabilité des engins de traction électriques, non utilisés pour leurs échanges entre Welkenraedt et Montzen.

Puis, il serait utile de mettre au gabarit U80 le tunnel de Botselaer; cela peut être réalisé par mise à simple voie ou par percement d'un nouveau tunnel à simple voie suivi de la réfection par chemisage de l'ancien et mise à simple voie de ce dernier. Le choix entre ces deux solutions résulte essentiellement d'un problème budgétaire.

Au moment de la formation de l'Europe, ne serait-il pas aberrant de ne pas profiter de l'occasion pour achever la construction et la modernisation d'une grande gare de formation déjà européenne.

#### Modifications à la nomenclature des lignes :

(note du 25.01.85)

L 29 section Turnhout - Weelde (3) devient hors inventaire.

L 98C devient Frameries - Flénu (2)

Flénu - St Ghislain (3) au lieu de (2)

L 108 section Binche - Peissant (2) devient hors inventaire.

L 109 devient Cuesmes - Harmignies (2)

Harmignies - Vellereille-le-sec (3)

Lobbes - Donstiennes (BK 23.620) (2)

Donstiennes (BK 23.620) - Strée (3)

L 266 section Estacade - BK 2790 (1) devient hors inventaire.

#### Modification à la vitesse de référence

L 54 Y Heike - Saint Nicolas passe de 90 à 120 Km/h.

#### Avis aux collectionneurs de Trans-Fer

Les numéros hors série suivants sont presque épuisés :

\*Histoire des Moyens de Transports dans la vallée de l'Ourthe  
(110FB port compris - étranger : ajoutez 10FB)

\*Promenade ferroviaire en Hainaut (80FB port compris - étranger : ajoutez 10FB).

Commande par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions, 4000 Liège.

|                               |
|-------------------------------|
| La SNCB élague son réseau ... |
|-------------------------------|

Divers arrêtés royaux viennent d'être promulgués pour autoriser la SNCB à démonter des tronçons de lignes ferrées. En voici une recension, à l'intention de ceux de nos membres qui tiennent un fichier de l'évolution du réseau ferré belge.

- \* AR du 14.11.84 - MB du 06.12.84  
ligne 266 tronçon Courcelles Centre entre les km 2,834 et 2,790
- \* AR du 30.10.84 - MB du 05.12.84  
ligne 29 tronçon Turnhout - Weelde grens
- \* AR du 11.12.84 - MB du 31.01.85  
ligne 242A 1.958 m de voie (démontage de la desserte de la Centrale de Quægnon au départ de la ligne 100)  
ligne 242B 518 m de voie (prolongement de la ligne jusqu'aux rivages du Canal à Jemappes). NDLR : déjà disparus depuis 15 ans
- \* AR du 08.02.85 - MB du 13.03.85  
ligne 18 tronçon Neerpelt - Achel
- \* AR du 28.10.82 - MB du 20.11.82  
ligne 112 tronçon Marchienne-au-Pont - Fontaine l'Evêque entre les km 1,973 et 7,070.  
ligne 267 : Y Martinet - Monceau-Fontaine Puits n°3  
ligne 268B : Y Goutroux - M-F Puits n°14 entre les km 3,021 et 5,435  
ligne 112 : mise à voie unique du tronçon Fontaine-l'Evêque - Piéton entre les km 7,070 et 10,025
- \* AR du 11.12.84 - MB du 25.01.85  
ligne 147 : tronçon Landen - Gembloux du km 1,370 au km 36,190 et tronçon Gembloux - Sombreffe du km 15,820 au km 23,550.
- \* AR du 24.01.85 - MB du 15.02.85  
ligne 109 Harmignies - Vellereille-le-Sec entre les km 10,700 et 13,100 et tronçon Donstiennes - Strée entre les km 23,620 et 25,185.
- \* AR du 24.01.85 - MB du 16.02.85  
ligne 115 Clabecq - Braine-l'Alleud entre les km 3,162 et 12,900
- \* AR du 07.02.85 - MB du 26.02.85  
ligne 131 Fleurus - Frasnes-lez-Gosselies entre km 21,460 et 11,770  
ligne 114 Soignies - Soignies Carrières entre km 11,350 et 12,800  
ligne 81 Blaton - Beloeil entre km 0,900 et 8,447  
ligne 141 tronçon Seneffe - Nivelles Nord entre km 2,986 et 12,910 et tronçon Baulers - Genappe entre km 15,600 et 21,000  
ligne 156 Momignies (frontière) - Chimay entre km 0 et 14,060  
ligne 136 Florennes Cal - Merlemont entre les km 23,000 et 33,47  
ligne 138 tronçon Acoz - Gerpennes entre les km 6,179 et 9,648.

**R E P A R T I T I O N d u M A T E R I E L d e T R A C T I O N E L E C T R I Q U E**

Le mutation intervenue au 30 septembre 84, consécutivement à la mise à disposition de la Poste de quelques AM "54", concernait les 4 AM type 55 n° 505, 506, 508 et 509, passés de Schaarbeek Electrique à Stockem, et non les AM 502, 503 et 504 qui s'y trouvaient déjà depuis le 3 juin, comme annoncé par erreur dans Trans-fer n° 39.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de la mise en service d'AM BREAK sur le dorsale wallonne, la mutation de ces engins d'Ostende vers Kinkempois s'est poursuivie et terminée comme suit, avec un total de 19 engins :

- Au 4.1.85 : les 4 AM 342, 343, 344 et 345 ;
- 1.2.85 : les 4 AM 346, 347, 348 et 349 ;
- 25.2.85 : les 4 AM 350, 351, 352 et 353 ;
- 25.3.85 : 1' AM 354.

Voici un tableau récapitulatif de la répartition du matériel électrique, au 1.3.85.  
Mac' Machine.

| N°   | MUE | Stockem | Ronet | KKpos | Bras<br>Midi | Marelbeke |
|------|-----|---------|-------|-------|--------------|-----------|
| 11   |     |         |       |       |              |           |
| 12   |     |         |       |       |              |           |
| 15   |     |         |       |       | 01-05        |           |
| 16   |     |         |       |       | 01-08        |           |
| 18   |     |         | 01-08 |       |              |           |
| 25.5 |     |         |       | 51-58 |              |           |
| 20   |     |         | 01-25 |       |              |           |
| 21   |     |         |       |       | 01-12        |           |
| 22   |     |         |       |       | 01-25        | 28-30     |
| 23   |     |         | 01-03 | 84-83 |              |           |
| 25   |     |         |       |       | 01-14        |           |
| 26   |     |         | 01-35 |       |              |           |
| 27   |     |         |       |       | 01-00        |           |
| 28   |     |         |       |       | 01-03        |           |

| Type RM                  | Atelier d'entretien | Schaerbeek AE. Electrique                | Schaerbeek AE. Diesel                    | Ostende | Marelbeke          | Hasselb | Malne St. Pierre | Ronet          | Stockem                       | Kinkempois |
|--------------------------|---------------------|--|--|---------|--------------------|---------|------------------|----------------|-------------------------------|------------|
| 1950-53                  |                     |  | 019-011<br>013-020<br>022-077<br>028-048 |         |                    |         |                  |                |                               |            |
| 1954                     |                     |  |  |         |                    |         |                  | 035<br>068-114 | 128-128<br>502-508<br>508-508 |            |
| 1955                     |                     | 510-528<br>527-537<br>534-538            |  |         |                    |         |                  |                |                               |            |
| 1956                     |                     |  |  |         |                    |         |                  |                | 129-150                       |            |
| 1962-63-65               |                     |  |  |         | 151-153<br>208     | 307-263 |                  |                |                               | 244-270    |
| 1966-1970 JH             |                     | 614-610<br>643-644<br>685-678<br>721-720 | 588-600                                  |         | 641-655<br>657-662 |         | 601-629          |                |                               |            |
| 1970-73-74 TH            |                     |  |  | 677-708 |                    |         |                  |                |                               | 710-720    |
| 1975-76-77 (Quadr)       |                     | 601-644                                  |  |         |                    |         |                  |                |                               |            |
| 1978-79                  |                     | 731-738                                  |  |         |                    | 737-782 |                  |                |                               |            |
| 1980 (BREAK)<br>Postales |                     |  | 801-838                                  | 184-417 |                    |         |                  |                | 301-310<br>312-325            | 338-353    |

LES MISES HORS SERVICE FUTURES DU MATERIEL ROULANT

Vcici le point sur les mises hors service prévues d'ici à 1990, pour tout le matériel roulant sauf pour les engins de la traction électrique, ceux-ci étant tous maintenus en service au moins jusqu'à cette date.

### 1. Locomotives Diesel de route

Les mises hors service seront dues principalement : -aux électrifications réalisées;  
-à la mise en service des nouveaux engins moteurs électriques (MLE 27 et AM 03).

Par conséquent, toute locomotive diesel gravement avariée, soit par accident, soit par incident technologique, ne sera plus réparée.

D'autre part, les locomotives diesel des séries condamnées (54, 60 et 61) seront retirées du service lorsqu'elles auront atteint la limite de la date de révision.

Remarquons que ces deux règles sont déjà d'application depuis quelques années, puisqu'entre le 1er janvier 81 et le 1er novembre 84, pas moins de 55 locomotives diesel de ligne de tous types ont ainsi été retirées du service.

Compte non tenu des avaries susceptibles d'entraîner des radiations supplémentaires, voici les prévisions des mises hors service futures de ces engins :

| Série                | Effectif au 1.1.85 | Mises hors service en : |           |                |           |           |           |
|----------------------|--------------------|-------------------------|-----------|----------------|-----------|-----------|-----------|
|                      |                    | 85                      | 86        | 87             | 88        | 89        | 90        |
| 51                   | 89                 | -                       | -         | -              | 5         | 5         | 5         |
| 52-53                | 32                 | -                       | -         | 7 <sup>a</sup> | -         | -         | -         |
| 54                   | 6                  | -                       | 3         | 3              |           |           |           |
| 55                   | 40                 | -                       | -         | -              | -         | -         | 10        |
| 59                   | 48                 | -                       | 18        | 15             | -         | -         | -         |
| 60                   | 58                 | 31                      | 22        | -              | 5         |           |           |
| 61                   | 8                  | 8                       |           |                |           |           |           |
| 62-63                | 130                | -                       | -         | 30             | 15        | 16        | 6         |
| <b>Total</b>         |                    | <b>39</b>               | <b>43</b> | <b>55</b>      | <b>25</b> | <b>21</b> | <b>21</b> |
| Restant à l'effectif | 411                | 372                     | 329       | 274            | 249       | 228       | 207       |

<sup>a</sup> C-à-d. toutes celles qui n'auront pas été équipées de cabines flottantes à cette date.

Le matériel retiré du service est vendu comme mitraille après que l'on en ait retiré les appareils pouvant servir comme pièces de rechange, à moins que des offres plus intéressantes soient introduites. Actuellement, la Société est en pourparlers avec une société privée qui envisage d'acquérir un minimum de 50 locomotives radiées de la série 60, dans un délai de 3ans, aux fins de les réviser et de les vendre à des pays en voie de développement.

### 2. Locomotives diesel de manœuvre

N'étant pas influencé directement par les électrifications, l'effectif nécessaire variera uniquement en fonction des rationalisations (fermetures de triages, de cours à marchandises, etc ...).

- Ce sont les locomotives les moins fiables qui seront retirées par priorité du service.

| Série                       | Effectif<br>au 1.1.85 | Mises hors service en : |     |     |     |     |     |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
|                             |                       | 85                      | 86  | 87  | 88  | 89  | 90  |
| 70                          | 6                     |                         |     |     |     |     |     |
| 71                          | 3                     |                         |     |     |     |     |     |
| 72                          | 4                     | 4                       |     |     |     |     |     |
| 73                          | 95                    |                         |     |     |     |     |     |
| 74                          | 10                    |                         |     |     |     |     |     |
| 75                          | 6                     |                         |     |     |     |     |     |
| 80                          | 68                    | -                       | -   | 5   | -   | -   | -   |
| 82                          | 75                    |                         |     |     |     |     |     |
| 83                          | 25                    | -                       | -   | -   | 5   | -   | -   |
| 84                          | 70                    |                         |     |     |     |     |     |
| 85                          | 25                    |                         |     |     |     |     |     |
| <b>Total</b>                |                       | 4                       | -   | 5   | 5   | -   | -   |
| <b>Restant à l'effectif</b> | 387                   | 383                     | 383 | 378 | 373 | 373 | 373 |

### 3. Autorails

L'effectif a été fortement influencé par la restructuration, et le sera encore par les électrifications prochaines.

Ici, le tableau est fort sombre :

| Série                       | Effectif<br>au 1.1.85 | Mises hors service en : |                 |    |    |    |    |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------|----|----|----|----|
|                             |                       | 85                      | 86              | 87 | 88 | 89 | 90 |
| 43                          | 25                    | -                       | 25 <sup>a</sup> |    |    |    |    |
| 44                          | 10                    | 1                       | -               | -  | -  | -  | -  |
| 45                          | 10                    | -                       | -               | -  | -  | -  | -  |
| 46                          | 20                    | 1                       | 9               | -  | -  | -  | -  |
| 49                          | 1                     | 1                       |                 |    |    |    |    |
| <b>Total</b>                |                       | 3                       | 34              | -  | -  | -  | -  |
| <b>Restant à l'effectif</b> | 66                    | 63                      | 29              | 29 | 29 | 29 | 29 |

« dont une vingtaine d'engins éventuellement transformés en AR 400 (ES caténaïres)

### 4. Voitures à voyageurs

La mise en service des 580 voitures du type M4 et d'une partie des 140 automotrices break a d'ores et déjà permis le déclassement de :

- 186 voitures L
- 166 voitures K1
- 158 voitures M1
- ainsi que les 17 voitures R.

La poursuite des livraisons des AM BREAK, la construction en cours de 65 voitures M5 à 2 niveaux, ainsi que la commande de 95 voitures internationales I6 et I10 permettra la réalisation prochaine du planning de radiation suivant :

| Type                            | Effectif<br>au 1.11.94 | Mises hors service en : |          |            |            |          |          |
|---------------------------------|------------------------|-------------------------|----------|------------|------------|----------|----------|
|                                 |                        | 85                      | 86       | 87         | 88         | 89       | 90       |
| <b>1/ Service intérieur</b>     |                        |                         |          |            |            |          |          |
| K 1                             | 211                    | -                       | -        | 95         | -          | -        | -        |
| K 2                             | 135                    | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| K 3                             | 58                     | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| M 1                             | 287                    | 147                     | -        | 140        | -          | -        | -        |
| M 2                             | 615                    | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| M 3                             | 45                     | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| M 4                             | 580                    | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| <b>total :</b>                  | <b>1971</b>            | <b>147</b>              | <b>-</b> | <b>235</b> | <b>-</b>   | <b>-</b> | <b>-</b> |
| <b>2/ Service international</b> |                        |                         |          |            |            |          |          |
| I 1                             | 73                     | -                       | -        | -          | 73         | -        | -        |
| I 2                             | 38                     | -                       | -        | -          | 38         | -        | -        |
| I 4                             | 42                     | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| I 6                             | 79                     | -                       | -        | -          | -          | -        | -        |
| <b>Total :</b>                  | <b>232</b>             | <b>-</b>                | <b>-</b> | <b>-</b>   | <b>111</b> | <b>-</b> | <b>-</b> |

### 5. Wagons à marchandises.

Compte tenu de la construction en cours ou déjà achevée de :

- 750 Eaos
- 750 Hbis
- 180 Ka
- 20 Kps

ainsi que les commandes prévues en 1985 de :

- 100 Samps
- 100 Fals
- 100 Rils
- 100 Habis
- 100 Sgs

On peut estimer le nombre de wagons à mettre hors service prochainement comme suit :

| Type         | Effectif<br>au 1.1.85 | Mises hors service en : |            |            |            |             |            | TOTAL       |
|--------------|-----------------------|-------------------------|------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|
|              |                       | 85                      | 86         | 87         | 88         | 89          | 90         |             |
| Tombeaux     | 14.783                | 705                     | 128        | 100        | 100        | 549         | 217        | 1429        |
| Fermés       | 9.010                 | 821                     | 525        | 436        | 451        | 203         | 102        | 2256        |
| Plats 2 ess  | 5.007                 | 104                     | 123        | 100        | 110        | 636         | 383        | 1456        |
| Plats à bog. | 8.841                 | 60                      | 32         | -          | -          | -           | -          | 92          |
| <b>Total</b> | <b>37.621</b>         | <b>1690</b>             | <b>808</b> | <b>636</b> | <b>661</b> | <b>1388</b> | <b>702</b> | <b>5233</b> |

A noter que les wagons mis hors service ne seront probablement pas tous ferrillés : l'industrie privée en rachètera une partie pour ses besoins propres ou en vue de leur revente après reconditionnement.

Actuellement, plus de 800 wagons tombeaux à 2 essieux font l'objet d'un marché entre la SNCB et les entreprises CFM (ex-BN), ces dernières les révisant complètement dans leurs installations de Manage, avant de les revendre aux chemins de fer de l'Allemagne de l'Est (DR).

Du "seconde main" en matière ferroviaire, en quelque sorte...



L'INFLUENCE DES ELECTRIFICATIONS PROCHAINES SUR LE NOMBRE DES AUTOMOTRICES

1/ Au 2 juin 85, la situation des automotrices s'établira de la manière suivante :

|                   | Nécessaires / | Effectif | Bilan |
|-------------------|---------------|----------|-------|
| AM 03 BREAK       | 120           | 124      | + 4   |
| 08 QUADR          | 44            | 44       | 0     |
| 06 "140 km/h"     | 152           | 181      | + 29  |
| 00 "130 km/h"     | 260           | 254      | - 6   |
| 50-53 Quais hauts | 37            | 37       | 0     |
| SABENA            | 4             | 6        | + 2   |
|                   | 617           | 646      | + 29  |

A cette date, il y aura donc 23 AM doubles classiques en "excédent".  
Celles-ci seront affectées à la desserte des trains P entre Zottegem et Bruxelles en remplacement des rames de voitures M4 qui y circulent actuellement.

2/ Au 1er juin 86, les électrifications nouvellement réalisées à cette date exigeront l'engagement supplémentaire de :

- 6 AM pour Ottignies - Charleroi;
- 17 AM pour Hal - Tournai;
- 9 AM pour Denderleeuw - Grammont;
- 5 AM pour Jurbise - Ath - Grammont;
- 4 AM pour Zottegem - Audenaerde;
- 17 AM pour Courtrai - Bruges, soit un total de 58 AM.

La situation des AM s'établira dès lors comme suit au 1.6.86 :

|          |     |     |      |
|----------|-----|-----|------|
| AM 03    | 138 | 140 | + 2  |
| AM 08    | 44  | 44  | 0    |
| AM 06    | 149 | 181 | + 32 |
| AM 00    | 324 | 254 | - 70 |
| AM 00 QM | 37  | 37  | 0    |
| AM SAB   | 4   | 6   | + 2  |
|          | 696 | 662 | - 34 |

A cette date, il y aura donc un déficit de 38 AM doubles classiques, qui sera compensé par la remise en service des rames tractées en réserve depuis le 2.06.85 et surtout par l'arrivée des M5, les voitures à deux niveaux. Le nombre d'AM 00 nécessaires sera ainsi ramené de 324 à 286 unités.

3/ Après 1987, la situation évoluera à nouveau suite aux électrifications qui nécessiteront l'engagement de :

- 2 AM 06 pour Courtrai - Poperinge;
- 2 AM 03 pour Namur - Dinant;
- 5 am 00 pour St-Ghislain - Quiévrain;
- 8 AM 00 pour Herentals - Neerpelt, soit un total de 17 AM.

A cette date, la situation des AM s'établira de la façon suivante :

|       |     |     |     |
|-------|-----|-----|-----|
| AM 03 | 140 | 140 | 0   |
| 08    | 44  | 44  | 0   |
| 06    | 151 | 181 | +30 |
| 00    | 299 | 254 | -45 |
| 00 QM | 37  | 37  | 0   |
| SAB   | 4   | 6   | +2  |
|       | 675 | 662 | +13 |

4/ Remarques

1<sup>o</sup> ces bilans ne tiennent pas compte d'éventuelles radiations conséquentes d'accidents;

2<sup>o</sup> On constatera sans peine que l'effectif des AM 06 est chaque fois excédentaire par rapport aux besoins; par contre, celui des AM 00 accuse un déficit systématique. On peut donc s'attendre logiquement à une intervention d'AM 06 dans les roulements des AM 00 (séries hybrides).

Or d'autre part, en application des dispositions récemment prises concernant la nouvelle présentation du matériel roulant, notamment l'application de la livrée bordeaux aux AM intervenant sur les relations IC et IR, la direction aurait non seulement décidé le repeinturage progressif dans cette teinte de toutes les AM 06 (aptas à 140 km/h), mais également d'une partie des AM 00 (à savoir les tranches 62, 63 et 65), alors qu'au vu des chiffres ci-dessus, c'est plutôt une petite partie des AM 06 qui devrait rester en livrée verte, puisque n'intervenant que sur des trains L ou P !

Un signe de plus de l'incohérence qui règne dans certains milieux ...

Mec'Machine 4/85

|   |
|---|
| <p>A propos des démontages des installations des cours à<br/>marchandises fermées au trafic</p> |
|---|

Nous avons parfois déploré dans Trans-Fer (voir p.ex. n°34 page 9) la précipitation avec laquelle la SNCB démonte certaines installations ferrées au trafic.

Un lecteur de Braine-l'Alleud nous écrit afin d'expliquer pourquoi la SNCB est amenée à agir de la sorte.

Un appareil de voie placé en voie principale exige en moyenne 200 heures (sic) d'entretien par an. S'il s'agit d'une traversée-jonction double, on peut facilement augmenter les prestations de 20 % et prévoir 3 à 4 révisions par an si ces appareils sont pris à 140 km/h en voie directe. Il faut aussi ajouter que, "dans le temps", on n'avait pas de raison de simplifier les liaisons des cours aux marchandises aux voies principales : on trouve dès lors souvent sur le réseau 4 appareils de voie pour desservir une cour à marchandises.

Aussi, le service Voie ou le Service Electricité et Signalisation est amené à demander la suppression d'une cour où bon an, mal an, on voit circuler entre 3 et 5 wagons... Après plusieurs années de cet état de choses, et en se demandant s'il existe encore un service commercial s'occupant de la promotion du transport ferroviaire, les services techniques demandent alors la suppression d'une cour dont la charge d'entretien est devenue trop lourde pour des budgets s'amenuisant d'année en année. Pourtant, il arrive que des cours soient maintenues à la demande des mêmes services techniques, qui veulent maintenir des possibilités de garage intéressantes entre deux plus grandes gares, pour des trains de chantier, des engins de travaux ou d'entretien.

Nous remercions notre membre pour ces utiles précisions.

|  |
|--|
| <b>LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR</b><br>Période de janvier à mars 1985 |
|--|

**1/ SORTIES DE GRANDE REVISION****De l'AC Malines (HLE + AM + AR)**

|                   |                 |                   |                   |
|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| 2248 - FKR - 11.1 | 261 - NK - 21.2 | 2345 - FEO - 13.3 | 681 - FSD - 22.3  |
| 672 - FSR - 12.2  | 233 - FHS - 4.3 | 676 - FSR - 18.3  | 4506 - MBX - 28.3 |
| 270 - NK - 14.2   |                 |                   |                   |

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

|                    |                   |                   |                    |
|--------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 5163 - FNOM - 25.1 | 6265 - FKR - 11.2 | 5170 - LNC - 28.2 | 7408 - FNOM - 21.3 |
| 7304 - LNC - 25.1  | 7360 - FKR - 11.2 | 5310 - MUT - 5.3  | 7315 - LNC - 26.3  |
| 7405 - FNOM - 6.2  | 8065 - FSR - 21.2 | 7339 - NK - 11.3  | 8442 - NK - 28.3   |
| 8238 - NK - 6.2    | 8455 - FHS - 22.2 | 6309 - LK - 15.3  | 6271 - GT - 29.3   |

**2/ RADIATIONS**

**HLDM 7207** - Anvers Dam (1956) - déstandardisation de la série  
 PV AC Salzinnes n° 96 du 1.10.84, approuvé : 15.10 - H-Ecrit : 1.11.84

**HLE 2909** - Ronet ('49) - déstandardisation de la série  
 PV ATSE Ronet n° 101 du 23.10.84, approuvé : 12.11 - H-Ecrit : 1.12.84

■ Omisses lors du recensement précédent.

**HLD 5920** - Haine S P ('55) - suite tamponnement à la Y. Otterbeek en nov. 84  
 PV AC Salzinnes n° 101 du 2.1.85 - Hors-écritures : 1.2.85

**HLD 5948** - Haine S P ('55) - idem hld 5920  
 PV AC Salzinnes n° 102 du 2.1 - Hors-écrit : 1.2.85

**HLD 6025** - St Ghislain ('64) - frais de réparation trop élevés  
 PV AC Salzinnes n° 104 du 18.1 - Hors-écrit : 1.3.85

**HLD 6078** - Merelbeke ('65) - avarie au moteur diesel  
 PV AC Salzinnes n° 105 du 18.1 - Hors-écrit : 1.3.85

**HLD 5161** - Anvers Dam ('62) - idem hld 5920 et 5948  
 PV AC Salzinnes n° 106 du 22.1 - Hors-écrit : 1.3.85

**AR 4325** - Courtrai ('55) - garé précédemment en parc  
 PV AC Malines n° 85-01 du 4.2 - Approuvé : 12.2 - H/E : 1.3.85  
 A été cédé le 3.1 à ES Mons pour transformation en autorail caténaires

N.B: A partir de 1985, la date d'approbation des PV par le Directeur M. ne sont plus systématiquement renseignés sur ces documents.

**3/ MUTATIONS**

|           |                            |                      |                         |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------------------|
| HLDM 8433 | mutés de Montzen à Hasselt | -                    | Date écritures : 9.2.85 |
| 7357      | >                          | Monceau à Hasselt    | - " : "                 |
| 8467      | "                          | Hasselt à Anvers Dam | - " : "                 |
| 8469      | "                          | " " " "              | - " : "                 |

Ces mutations ont été rendues nécessaires par une hausse du trafic marchandises dans la région portuaire anversoise.

#### 4/ SORTIES DU PARC

Suite à la collision des 4408 et 4409 avec un camion (voir rubrique Accidents-Incid), le retrait du service de deux AR 44 a contraint l'ATD Courtrai de sortir l'AR 4328 du parc de réserve au 1.2.85.

Depuis lors, il roule conjointement avec les 9 AR 44 (le 4409 n'étant plus réparé) et avec le 4302, seul engin de cette série à avoir été maintenu en service actif à Courtrai au 3 juin 84.

#### 5/ UTILISATION DU MATERIEL

##### ■ Trains P remorqués en diesel par manque d'engins électriques.

Ces trains dont nous avons par ailleurs publié la liste dans le Trans-fer n° 37 p 28 ont progressivement été rétablis en traction électrique au cours du mois de mars, la livraison régulière des nouvelles "21" régularisant peu à peu le manque chronique de locomotives électriques.

##### ■ MLE 27

Ces engins sont à nouveau autorisée à 160 km/h, la limitation à 120 destinée à éviter l'apparition des mouvements de lacet des boggies ayant pu être levés le 28 mai 84, toutes les locomotives de cette série ayant été entretemps équipées d'amortisseurs anti-lacet.

La leçon semble avoir porté ses fruits, puisque les "21" en sont maintenant équipées d'origine...

#### 6/ LE MATERIEL "MUSEE" RESTAURÉ POUR LE 150 NAIRE

■ L'automotrice quadruple de 1935 a effectué son premier parcours d'essai le jeudi 31 janvier, entre l'AC Malines et Louvain.

Depuis lors, elle réalisait invariablement un Malines - Londen et retour chaque jeudi, affublée d'une livrée non-définitive, la couche de finition n'ayant pas encore été appliquée.

En prévision de ses parcours jubilaires futurs, elle se hasarde toutefois vers Arlon le jeudi 28 mars, afin de tester le comportement d'un matériel très peu conçu pour affronter les longues rampes de 16% du Luxembourg.

Début avril, elle a de nouveau regagné Malines où elle reçoit sa robe définitive, soit caisse bleu roi avec bandeau crème à hauteur des fenêtres.

■ La locomotive à vapeur 29.013 a quant à elle été mise pour la première fois à feu le lundi 4 mars, lorsqu'elle accomplit quelques tours de roues sur la cour de l'ABMT Louvain. Après les dernières mises au point, elle effectue le jeudi 14 mars le tout premier parcours vapeur de la saison entre Louvain et Aerschot, d'où elle revint après avoir été virer au triangle.

Elle réitérait cette escapade l'après-midi en présence de la presse.

■ Quant à la 12.004, on s'y activait fébrilement début avril, plus d'une centaine de tubes à fumée ayant dû être remplacés en dernière minute, les essais hydrauliques ayant fait apparaître d'importantes fuites dans la chaudière.

Cela n'a fait que reviver la polémique autour du choix de la deuxième "vapeur" à restaurer, le 1.002 (type 1 PACIFIC) qui aurait certainement mieux convenu ayant précisément été écartés pour un nombre trop important de tubes à remplacer !

Toujours au sujet des circulations vapeur de la saison prochaine, il a été décidé que la 29.013 servirait de "réserve allumée" à la 12.004 lorsque celle-ci circulerait, afin de pouvoir pallier immédiatement à toute défection.

Cette décision est pleine de bon sens, lorsque l'on sait qu'il faut environ six heures pour amener une de ces locos au timbre.

Ce n'est donc pas au moment où la machine-planton se serait révélée utile qu'il aurait fallu commencer à l'allumer : la SNCB renoue ainsi avec la rigueur caractéristique de l'exploitation par traction vapeur...

Ainsi donc, pendant que la 12.004 assurera les parcours prévus, la 29.013 -en ordre de marche- sera exposée au public dans les gares de :

- Malines : les W-end des 11/12, 18/19 et 25/26 mai
- Diest : le 1er juin
- Namur : le 9 juin
- Liège-G : le 22 juin
- Menin : le 10 août
- Courtrai : le 11 août
- Dinant : les 24 et 25 août
- Gand S P : les 28 et 29 septembre.

Il n'est par contre pas prévu que la 12.004 joue ce rôle de planton pour la 29.013 lorsque celle-ci assurera les circulations, puisque celles-ci se dérouleront sur les tronçons accidentés pour lesquels l'utilisation de la type 12 avait été exclue dès l'origine.

Mais si l'on avait pu disposer de la Type 1...!

Mac' Machine 4/85

## ACCIDENTS - INCIDENTS

Période de janvier à mars 85

Rectificatif : le déraillement du parcours d'essai le 30 octobre 84 dont nous faisons état dans le n° 39 de Trans-fer n'affectait pas la locomotive, mais la nouvelle grue de secours de Ronet elle-même !

C'est le dispositif de compensation du dévers dont est équipé cet engin qui se bloquant en courbe, fit dérailler un des bogies. L'information n'en est finalement que plus salée encore...

### Accident mortel à Charleroi-Sud - Vendredi 4 janvier vers 23 h.

Alors qu'ils dégagèrent des aiguillages bloqués par la neige, deux poseurs de voie sont happés en plein grill par la Z 57911 Châtelet - Merelbeke, remorqué par la 5172 de Monceau, dont le conducteur poursuivra sa route sans rien avoir remarqué.

Une des victimes ne souffre que de blessures légères, l'autre décèdera lors de son admission à l'hôpital.

Ce terrible accident nous rappelle cruellement que la neige exige chaque année son tribut parmi le personnel chargé du déblaiement des voies.

Collision à un PN à Anzegem - L. 89 - Lundi 14 janvier à 11 h 29.

La MZ 5610 Courtrai - Audenaerde (AR 4409 et 4408 de Courtrai) entre en collision avec un camion franchissant le PN 81 malgré les feux rouges et semi-barrières abaissées. Le verglas pourrait être en cause, le camion n'ayant vraisemblablement pas pu s'arrêter devant le PN.

Le conducteur est éjecté de son véhicule et tué sur le coup. On ne déplore pas de victimes dans le convoi sur rails, celui-ci circulant à vide.

Sous le choc, le butoir avant du 4409 s'est encastré dans la cabine du camion, qui devra être dégagée au chalumeau. La face avant de l'autorail est enfoncée, ainsi que les longs-pans. Sa radiation est d'ores et déjà annoncée. Le second autorail subira également des dégâts au flanc gauche.

Déraillement d'un international à Bruges - Lundi 21 janvier à 14 h 57.

Par suite d'une rupture d'un bandage d'essieu, la 6e. voiture de l'INT 314 Cologne-Ostende dérailla du dernier bogie en pleine voie.

Il n'y a pas de blessés, l'incident s'étant produit à la sortie de la gare à vitesses réduites.

Enfoncement du heurtoir par un voyageurs à Blankenberge - Mardi 22 janvier .

Lors de l'entrée voie 3 de l'IC 5682 Bruges - Blankenberge, les 2 AM BREAK n° 389 et 410 du train glissent sur les voies totalement verglacées et percutent pratiquement à 40 km/h le heurtoir du bout de quai.

La première voiture vient ainsi échouer sur l'avant-quai sur une longueur de  $\pm$  6 m. Il n'y a pas de blessés, les voyageurs ayant été prévenus - selon la presse locale - de l'imminence du choc par le chef-garde via la sonorisation intérieure...

Nous vous laissons juge !

Tamponnement de locomotives à St Nicolas Dueset - L.59 - Mercredi 30 janvier à 18h45.

Lors d'une évolution sur une voie occupée du faisceau, les deux locomotives 6209 et 6286 accouplées heurtent violemment une rame voyageurs vide qui y était garée, loco 6232 en tête. Le conducteur du convoi tamponné est légèrement blessé.

Les châssis des 6209 et 6232 étant pliés sous le choc, la radiation prochaine de ces engins ne fait déjà plus de doute.

La cause du tamponnement résiderait dans la mauvaise compréhension des ordres donnés par le personnel du mouvement au conducteur des deux locos.

Scission d'une automotrice en pleine voie à Kwatrecht - L.50 - Merccr.30 janv. à 12h34.

Accident rarissime touchant le L 5261 Gand SP - Malines composé de l'unique AM 084 dont les deux éléments se sont découplés en pleine voie, sans raison apparente : l'attelage qui unit les voitures d'une même AM est uniquement dissociable en atelier.

La reconstitution des 2 parties s'avèrent impossible sur place, ceux-ci seront évacués par le train de secours de Merelbeke.

Déraillement d'un international à Anvers EST - L.12 - Lundi 4 février à 23 h 53.

Par suite du mauvais état de la voie, l'INT 288 Amsterdam - Paris Nd (7 voitures remorquées par la 1504) dérailla du premier bogie de la locomotive en pleine voie entre Anvers-Est et Central.

Il n'y a pas de blessés. La circulation reste possible moyennant détournements locaux. Le relevage est terminé le lendemain à 4 h 35.

Déraillement d'un voyageurs à Ath - L.90 - Mercredi 6 février à 17 h 37.

Croyant à la non-libération de l'itinéraire et trompé par une illusion d'optique, le signaleur trace un nouvel itinéraire sous le L 8667 Ath - Mons qui s'éloignait, remorqué par le 6040 de St Ghislain.

La dernière voiture du train dérailla d'un bogie sur l'aiguillage manœuvré intempestivement.

Il n'y a pas de blessés. Le relevage est terminé à 23 h 05.

Destruction de la gare d'Eisden Mines par incendie - L.21 B - Mercredi 27 février.

Vers 4 h 45, la Gendarmerie informe la SNCB que la gare d'Eisden-Mines est en feu. Vers 6 h 40, l'incendie a complètement détruit le bâtiment construit en bois, rendant de plus toute circulation impossible sur la ligne, la poste de block attendant à la construction étant inutilisable par la même occasion.

L'acte criminel est pratiquement certain, les événements ultérieurs allaient largement le démontrer...

Déraillement d'un marchandises au Δ d'Aerschot - L.35 - Samedi 16 mars à 3 h 18.

Un bandage d'essai ayant lâché à la 5952 qui remorquait le Z 47054 Montzen - Anvers BE, celui-ci dérailla à la Bif. Est d'Aerschot. La locomotive et les 4 premiers wagons obstruent ainsi les deux voies de la ligne 35 ainsi que celles de la courbe de raccord entre les L. 16 et 35.

Le convoi avait pourtant été garé à deux reprises (à Schulan et Diest) pour "frein calé", mais le conducteur avait poursuivi sa route après réparation de fortune. Les freins restent calés, l'échauffement ainsi produit désolidarisa le bandage de sa roue, provoquant sa rupture.

Le relevage sera terminé le 17 à 2 h 20.

Destruction de la gare de Beringen-Mines par incendie - L.15 - Mardi 26 mars.

Vers 2 h, la Gendarmerie informe la SNCB que la gare de Beringen-Mines est en feu. Comme à Eisden, l'incendie détruit complètement le bâtiment.

L'acte criminel ne fait cette fois plus aucun doute, puisqu'un autre foyer d'incendie - qui s'est heureusement éteint de lui-même - est constaté dans la cabine de signalisation pourtant totalement séparée du bâtiment.

Rappelons en passant qu'une de ces cabines avait déjà été ravagée par le feu dans de semblables circonstances en août 80 (voir Trans-fer n°18 d'avril 1981).

Comme à l'époque, la vague d'incendies criminels sévissant dans la région limbourgeoise s'était subitement terminée sans que leur auteur soit découvert, se pourrait-il qu'ils'agisse encore du même ?

Toujours est-il qu'au Limbourg, les gares typiques en bois ont vécu...

N.B. Au moment d'écrire ces lignes (mi-avril), nous apprenons que l'auteur présumé de ces incendies aurait été arrêté. Nous espérons revenir avec plus de détails dans le prochain numéro sur ce sujet d'une actualité... brûlante.

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

|                              |
|------------------------------|
| Période de janvier à mars 85 |
|------------------------------|

Début janvier

Par suite d'un arrêt de travail dans les ports français, le trafic maritime entre la France et la Grande-Bretagne a totalement été interrompu. Le trafic voyageurs a été détourné par Ostende et Zeebrugge.

Dès le 4 janvier, un service de navettes ferroviaires était instauré entre Boulogne, Dunkerque et Ostende, pour acheminer la clientèle bloquée dans les ports français.

Composées soit d'une rame de 12 voitures AK SNCB, soit d'une rame de 14 voitures corail SNCF, ces trains circulaient via Tourcoing, Courtrai, Gand-SP et Bruges, remorqués par une locomotive électrique.

Les deux premiers jours cependant, les acheminements se firent par l'itinéraire plus direct Courtrai - Roulers - Lichtervelde de la ligne 66, avec remorque de la rame française en double traction par les locomotives 6005 et 6215, ces 2 engins fournissant ainsi l'énergie électrique nécessaire à la climatisation de la rame.

Les rudes conditions climatiques régnant à ce moment entraînèrent des avaries diverses aux 2 locomotives, nécessitant le détournement du trafic en électrique via Gand St-Pierre.

Du jeudi 10 au dimanche 20 janvier

La phase 2 du plan de secours (MPS) de la SNCB fut d'application pendant toute cette période, eu égard aux conditions climatiques sévères qui perturbaient le trafic, principalement autour de Bruxelles.

C'est le matériel électrique, et principalement les automotrices, qui eurent le plus à souffrir du gel persistant : après quelques jours seulement, 50 % de l'effectif des AM quadruples, soit 22 sur 44, était hors-service pour avaries diverses.

Quant aux AM BREAK dont les attelages et compresseurs gelaient systématiquement, la situation était plus catastrophique encore.

Cela contraignit très rapidement la SNCB à prendre des mesures exceptionnelles pour pallier au manque criant d'automotrices; nous n'en citerons que les plus spectaculaires à notre connaissance soit : le remplacement des AM BREAK sur les IC Bruxelles-Arlon par des rames de voitures K4 encadrées de "série 20" - dont il convient en passant de souligner le comportement très correct lors de ces intempéries -; l'engagement de l'autorail 4620 d' Haine-St-Pierre sur des navettes Brains-le-Comte - Binche, en lieu et place des AM assurant normalement cette partie de relation IR; enfin l'apparition régulière d'AM SABENA bleues sur la relation L Hal - Vilvorde, propre à l'application de la phase 2 du MPS.

Egalement particulier à l'MPS 2, certains trains de la relation vers l'aéroport étaient assurés avec 2 AM SABENA au lieu d'une, la fréquence tombant à 1 train par heure, avec demi-tour à Bruxelles-Nord.

Dimanche 27 janvier

Circulation du train d'avant-saison désormais traditionnel organisé par le GAR, entre Luxembourg et Blankenberge.

Composé de 5 voitures CFL et renforcé d'une I4 SNCB, il fut remorqué de bout en bout par la diesel 1802 des CFL, baptisée aux armoiries de la cité côtière en 1979.



Mardi 19 février

A l'occasion du carnaval de Binche, l'AR 4620 (dernier exemplaire de cette série maintenu en service actif à Haine St-P) a circulé en navette entre La Louvière et Binche, instaurant ainsi une desserte à la demi-heure sur ce tronçon. Cette mesure avait d'ailleurs déjà été appliquée le dimanche 17.

De plus, un train spécial composé de 8 voitures ni normalement garées en réserve inactive à Muizen a amené les "chauds" participants du carnaval de Bruxelles à Binche, en ... faisant l'heure à l'arrivée ! Les traditions se perdent...

Du 8 au 25 mars

Campagne annuelle de vérification dynamique des caténaires, effectuée par une rame d'essais constituée de la 2014 remorquant la voiture de mesure ES 601 et de quatre voitures de charge (des AK RIC).

Toutes les lignes principales électrifiées à vitesse de référence supérieure à 90 km/h furent ainsi parcourues.

Pointons particulièrement la venue le 6 de la rame à Aachen Hbf, fait exceptionnel depuis l'interdiction des "série 20" sur ce tronçon frontière.

Mardi 19 mars

Inauguration officielle de la traction électrique sur la ligne 54 Malines-Saint-Nicolas, déjà exploitée par ce mode de traction depuis début février.

Originalité pour la circonstance, la rame inaugurale était réversible, puisque constituée d'une voiture-pilote ADx parée des drapeaux, de 3 voitures B du type M4 et de la locomotive 2716.

Le Nouvel Obs' 4/85.

|   |
|---|
| REORGANISATION DU TRAFIC POSTAL (suite) |
|---|

Nous avons donné un large écho à la nouvelle organisation du trafic postal par voie ferrée, telle qu'elle a pris cours fin septembre 84. (Voir Trans-fer n° 37 et 39)

Cette organisation est à peine rodée que déjà de nouveaux plans s'échaffaudent, sous l'inspiration d'un groupe de travail commun constitué de la Régie des Postes, de TC TEAM Consult (l'audit de la Régie !) et de la SNCB.

Intitulé : "Transport de dépêches postales par conteneurs", ce plan est destiné à terme à réorganiser une nouvelle fois COMPLETEMENT le trafic postal ferré, en mettant cette fois l'accent sur l'utilisation de trains autonomes postaux, (comme déjà pratiqué depuis septembre dernier) et de conteneurs, ce qui est nouveau.

Un vent favorable nous a permis de consulter cette étude dont nous avons détaillé les principes de base ci-dessous à votre intention.

1. Relations concernées

- |                                      |                                 |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| - Anvers - Mons (via Bruxelles-Midi) | } à l'exclusion de toute autre. |
| - Gand - Liège (via " " " " )        |                                 |
| - Bruxelles - Libramont              |                                 |

2. Programme de transport

Quatre fois par jour, 4 rames en provenance des centres de tri de Gand, Liège, Anvers et Mons convergent simultanément vers Bruxelles-Midi, véritable plaque tournante où ont lieu les échanges des conteneurs de dépêches postales.

Après un délai de 45 min, chaque rame poursuit sa relation avec sa nouvelle cargaison.

Un cinquième cycle journalier voit la même organisation complétée par la venue d'une rame en provenance et à destination de Libramont.

### 3. Matériel utilisé

- 1/ Les 8 AM TAP actuelles (951 - 958) qui seront modifiées pour y charger des conteneurs : portes de 2 m. de large avec passerelle de liaison intégrée.  
Capacité prévue par rame : 75 conteneurs, soit 22 t.
- 2/ 4 AM type 54 (probablement choisies parmi celles qui assurent déjà actuellement des prestations pour la Régie des Postes).  
Elles subiront également un aménagement spécial : démontage des banquettes et installation de passerelles de liaison.  
Elles seront donc cette fois RESERVEES exclusivement à l'usage postal, ce qui n'est pas le cas présentement.  
Ces véhicules seront donc probablement peints en livrée postale (rouge).  
Capacité prévue : 88 conteneurs, soit 26 t.
- 3/ 2 AM doubles (du roulement régulier) qui ne seront pas modifiées, sur la relation Bruxelles - Libramont.  
Capacité : 15 conteneurs, soit 6 t.

### 4. Organisation du trafic

- 6 TAP assureront - 5 allers-retours Gand - Liège  
- 1 aller-retour Anvers- Mons
- 4 AM 54 assureront 4 allers-retours Anvers - Mons
- 2 AM 2 assureront l'une l'aller, l'autre le retour Bxl - Libramont
- toutes ces circulations auront la caractéristique N67 (sauf samedis et dimanches)
- un service réduit est toutefois prévu pour la nuit du dimanche au lundi.

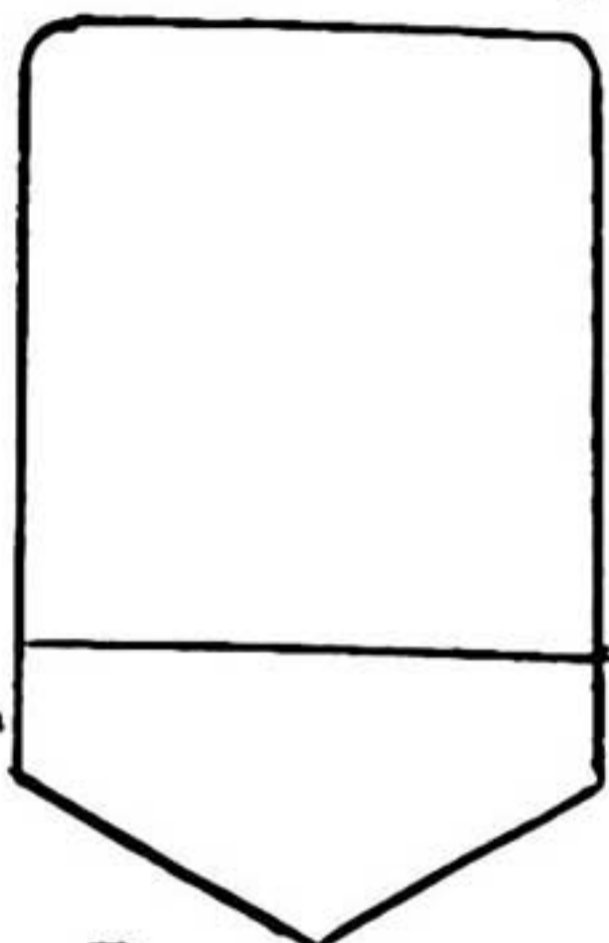
### 5. Aménagement des gares desservies

1. Anvers-Est : un quai surélevé de 50 m de long sera établi dans la cour à marchandises. Quai bi-mode : fer/route.
  2. Mons : nouveau quai surélevé de 45 m dans la cour à marchandises .  
Egalement bi-mode : fer/route.
  3. Bruxelles-Midi : Le quai desservant les voies 1 et 2 en cul-de-sac sera surélevé pour permettre l'accès de plein-pied dans les véhicules et sera dès lors exclusivement réservé à l'usage de la Poste.  
La longueur des voies à quai permet la réception simultanée de toutes les rames qui s'y rencontreront à chaque cycle.  
N.B. Les parcours de et vers Anvers, Liège et Libramont transiteront via la ligne 28 (ceinture Ouest) pour accéder directement aux voies 1 et 2 de Bruxelles-Midi.
  4. Gand St-<sup>2</sup> : Etablissement d'un quai surélevé de 56 m le long de la voie 1, face au bureau de poste de Gand X.
  5. Liège-G. : le quai de la voie en cul-de-sac qui longe le bâtiment des Postes sera surélevé sur une longueur de 45 m.
6. La SNCB ne réalisera les travaux nécessaires (infrastructure, matériel roulant) que si la Poste garantit une durée raisonnable à cette nouvelle organisation, afin d'amortir les frais engagés.  
Cette durée minimale serait de 10 ans.  
Une décision de principe est attendue pour bientôt.

## Uniformes SNCB .

Dans le TF n° 2 (avril 1978), nous avons annoncé la fourniture d'un insigne amovible à fixer à la poche du veston ou de la chemise des agents de l'exploitation astreints au port de l'uniforme. A part les chefs gardes contrôleurs des brigades de la direction E qui avaient reçu un très bel insigne jaune avec le monogramme B, l'idée semblait abandonnée pour les autres agents mais à partir du 1/5/85, ils devront porter un nouvel insigne.

Au lieu d'utiliser l'ancien insigne dont les couleurs auraient éventuellement pu varier en fonction de la filière administrative, on a choisi la solution la plus complexe donc la plus onéreuse en même temps que la plus ridicule.



Le bas de l'insigne est complètement coloré en rose pour les agents du mouvement, en vert pour les agents des trains et en gris foncé pour le personnel de police éventuellement complété par des lignes en fonction du grade selon le tableau ci-dessous.  
(Les lignes sont données en commençant par le bas).

|  | lignes :                    |
|--|-----------------------------|
| s/chst 2 <sup>e</sup> classe, chst 4 <sup>e</sup> classe | 0                           |
| commis du mouvement                                      | 0                           |
| s/chst 1 <sup>e</sup> classe, chst 3 <sup>e</sup> classe | 1 dorée                     |
| chst adjoint, chst 2 <sup>e</sup> classe                 | 1 dorée + 1 rose            |
| 1 <sup>er</sup> chst adjoint, chst 1 <sup>e</sup> classe | 2 dorées + 1 rose           |
| chst principal   | 3 dorées + 1 rose           |
| garde  | 0                           |
| chef garde   | 1 dorée                     |
| chef garde contrôleur                                    | 1 dorée + 1 verte           |
| officier de police                                       | 0                           |
| sous commissaire   | 1 gris clair                |
| chef de police   | 1 gris clair + 1 gris foncé |

Cet insigne est parfaitement inutile car il double le képi sur lequel figurent déjà les insignes du grade et surtout ne porte aucun signe d'appartenance à la société (monogramme B ou roue ailée).

La couleur choisie pour les agents du mouvement fait penser à une réclame pour bonbons acidulés!!

## Ecolage du personnel NS sur les AM Break.

Le 27/4/85, une AM Break<sup>(\*)</sup> sera remorquée par un diesel NS entre Visé et Maastricht où elle permettra d'assurer l'écolage des conducteurs NS qui viendront à Liège G sur ce matériel à partir du mois de septembre.

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 26 février 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 et propositions, notamment : la création, à partir du 1er mai 1985, en service international et en service intérieur, d'une carte Rail Europe Famille (REF) qui pourra être délivrée au prix d'environ 300 F aux familles comptant au moins 3 personnes vivant sous le même toit, et qui permettra d'obtenir 50 % de réduction sur le prix des billets, un adulte payant le tarif plein, pour des voyages entrepris en commun d'une même gare de départ à une même gare d'arrivée, par le même itinéraire; l'aménagement des abords du bâtiment des voyageurs à Antoing, comportant la construction d'une aire de parcage pour 35 voitures, de 30 râteliers pour vélos ainsi que l'achèvement d'un couloir sous voies et l'aménagement des quais et des trottoirs; le renouvellement des 3 ascenseurs du bâtiment des voyageurs à Verviers; la fourniture et le montage de l'équipement électrique des sous-stations d'Enghien, de Jurbise et d'Ath, dans le cadre de l'électrification des lignes Ath - Jurbise et Tournai - Bruxelles; divers travaux de signalisation, d'alimentation de ces installations et la pose d'un câble téléphonique pupinisé sur le tronçon Ath - Enghien de la ligne Bruxelles - Tournai; la fourniture et le montage de 69 disjoncteurs ultra-rapides 3 kV dans 12 sous-stations de traction et postes de sectionnement du réseau; la suppression du passage à niveau n° 50 à la "Zoutleeuwstraat" à Landen (Ezemaal), sur la ligne Liège - Bruxelles, et l'établissement d'une voirie latérale; dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruges - Courtrai, l'installation de 2 groupes de transformateurs-redresseurs ainsi que l'équipement électrique de la sous-station de traction de Lichtervelde; l'équipement électrique de la nouvelle cabine de signalisation nodale de Gand-St-Pierre; l'installation de signaux, d'armoires de signalisation et divers travaux de câblage à Bruges.

Le Conseil a aussi approuvé la commande de 125 000 traverses en béton et l'achat de 75 000 traverses en bois, tout en maîtrisant les stocks en la matière.

## 1985 - Année des Transports Publics

| Valeurs | Sujets                                      | Trages            |
|---------|---|-------------------|
| 9 F     | Locomotive de tram à vapeur type 18 de 1896 | 4 900 000 exempl. |
| 12 F    | Locomotive + tender "Elephant" de 1835      | 8 100 000 exempl. |
| 23 F    | Loco-tender type 23 de 1904                 | 2.700 000 exempl. |
| 24 F    | Locomotive "Pacific" type 1 de 1935         | 2.700 000 exempl. |

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Dessins                          | : M. Paul Funken  |
| Format (images)                  | : 35,4 mm x 24,5 mm.  |
| Couleurs                         | : polychromie.  |
| Procédé d'impression             | : héliogravure.   |
| Gravure (cylindres héliogravure) | : Ets De Schutter.  |
| Réalisation                      | : Atelier général du timbre à Malines.  |
| Nombre de planches               | : deux  |
| Composition des feuilles         | : 30 unités (6x5).  |
| Dentelure                        | : type II 1/2.  |
| Papier                           | : 9F - polyvalent non-phosphorescent.<br>12F, 23F et 24F - polyvalent phosphorescent. |
| Gommage                          | : gomme à base d'alcool polyvinylique.  |
| Vente                            | : à partir du 6 mai 1985 dans tous les bureaux de poste du Royaume.                   |



La Régie des Postes émettra le 6 mai 1985, une série de quatre timbres-poste spéciaux dans le cadre de l' "Année des transports publics".

## SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 2 avril 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 et propositions, notamment : l'harmonisation du système de paiement des abonnements scolaires valables tous les jours, ou pour un déplacement aller et retour par semaine; la fourniture, le montage et la mise en service d'un réseau de transmission de données sur les groupes de Liège et de Namur; l'aménagement de l'assiette des voies du tronçon Angleur - Bomal de la ligne Angleur - Marloie; la construction d'une sous-station de traction à Sart-Bernard; des travaux de peinture pour la protection anti-corrosion des structures métalliques des installations fixes de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation réparties sur le réseau; la construction d'un passage inférieur au-dessus de la route nationale 62, à Zottegem, sur la ligne Gand St-Pierre - Grammont; l'aménagement de l'assiette de la voie du tronçon Hasselt - Diest de la ligne Hasselt - Louvain; la construction d'un nouveau bâtiment de service à Hasselt, à côté du nouveau faisceau de garage pour le matériel voyageurs; le remplacement d'un aqueduc en maçonnerie par des tuyaux en béton armé, à Kontich, sur la ligne Bruxelles Nord - Anvers Central; des travaux extérieurs de signalisation, à Audenarde, dans le cadre de l'électrification de la ligne bifurcation Zandberg - Den-derleeuw.

De nouvelles décisions du Conseil d'Administration de la SNCB en ce qui concerne le démontage de section de lignes ferrées

En sa séance du 29 janvier 1985, le Conseil d'Administration a décidé le démontage de :

- ligne 48 : tronçon Walmes (exclu) - Saint-Vith (inclus) entre les bornes kilométriques 71.850 et 89.770.
- bifurcation Serpont - bifurcation Recogne (ligne 162/1) à savoir la courbe à double voie de raccord entre les lignes 162 Namur - Arlon et 165 Libramont - Bertrix.
- ligne 69 Kortemark - Ypres : tronçon Langemark (exclu) à Ypres (exclu) entre les bornes kilométriques 47.350 et 55.881.

En sa séance du 26 février 1985, le conseil d'Administration a décidé le démontage de :

- ligne 256 tronçon Masses-Diarbois - Ransart (exclu) entre les bornes kilométriques 3.030 et 5.300.

Ces démontages doivent encore être sanctionnés par arrêté royal.

GTF asbl.

**TRANSPORTS URBAINS****METRO DE BRUXELLES**

Inauguration de la station **HERMANN-DEBROUX**

le 23.3.1985

La station **HERMANN-DEBROUX** (du nom du bourgmestre d'Auderghem de 1912 à 1921, Carl **HERMANN** et de son épouse Jeanne **DEBROUX**) est implantée en travers de la vallée de la Woluwé.

Les voies se situent au niveau -2 (à 12,5 m sous le niveau de la voirie); le niveau -1 est réservé à une mezzanine reliée à la surface par deux accès situés de part et d'autre de l'avenue **Herrmann-Debroux**.

Le niveau -1 comporte en outre le collecteur de crues de la vallée et celui réservé à la rivière proprement dite, ainsi qu'un tronçon du tunnel routier dans l'axe du Boulevard du Souverain pour le cas où le trafic routier futur justifierait la construction d'un tel tunnel.

En surface, l'aménagement des abords a été réalisé en accord avec les Autorités communales : un terminus-bus en liaison directe avec la station a été prévu.

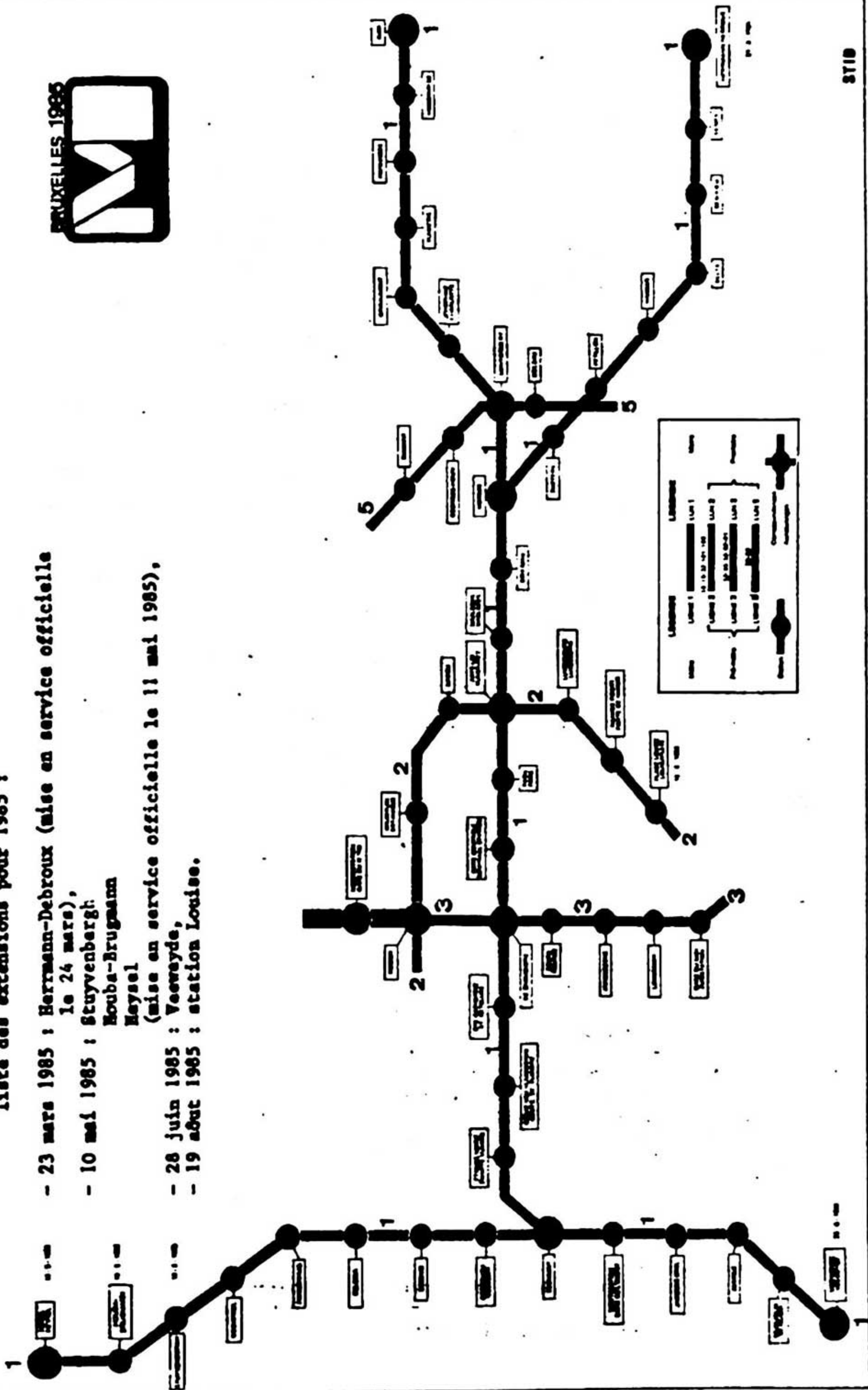
Il faut ajouter que la station abrite trois oeuvres d'art : une statue équestre de Rik **POOT**, l'"Aviateur" de Roel **D'HAESE** et la peinture "La chute de Troie" de Jean **COX**, transférée de la station Rogier et, incontestablement beaucoup mieux mise en valeur à son nouvel emplacement.

Le tronçon de tunnel encadrant la station est long de 535 m - Les travaux ont été entamés en 1978; ils ont été exécutés par C.F.E. pour le génie civil (575 MF) et **DEWAELE** pour les parachèvements (50 MF) -

Les travaux ont été effectués en très mauvais terrain, selon la méthode habituelle : murs emboués, dalle de couverture et terrassements à l'abri de celle-ci. Le volume total de ces derniers dépasse 70.000 m<sup>3</sup>.

liste des extensions pour 1985 :

- 23 mars 1985 : Herrmann-Debroux (mise en service officielle le 24 mars),
- 10 mai 1985 : Stuyvenbergh  
Houba-Brugmann  
Kaysel
- 26 juin 1985 : Veevayde,
- 19 août 1985 : station Louise.



La mise en service de la station s'accompagne d'une restructuration du réseau de surface; elle concerne les lignes de bus 42, 96, 51 (supprimée et reprise par 96) et 71 (raccourcie).

Outre la desserte du quartier qui l'entoure, cette station, située à un point névralgique à l'intersection de l'autoroute de Namur et du Boulevard du Souverain, est susceptible de devenir une station de dissuasion ou de "persuasion" importante.

La mise en service de la station Herrmann-Debroux sur la branche Sud-est du métro, sera suivie, en mai, de l'inauguration de trois stations sur la branche Nord-ouest (Stuyvenberg - Brugmann-Houba - Heysel) et en juin, d'une station sur la branche Sud-ouest (Veewijde).

Fin de ce mois de mars, aura lieu l'adjudication de la station Bornival sur la branche Est, vers Stockel, et la délivrance du permis de bâtir de Bizet, à Anderlecht, est annoncée comme imminente.

Il s'agit là de la réalisation d'un programme arrêté de longue date et qui est d'ailleurs considéré comme prioritaire par le rapport de la Conférence des Bourgmestres sur l'avenir des Transports en commun bruxellois.

**Extension du réseau métro à la station Herrmann-Debroux le samedi**  
**23 mars à 15 h 00**

Cette station, implantée boulevard du Souverain, sous le viaduc Herrmann-Debroux, desservira un nouveau quartier à forte densité de population et facilitera les liaisons avec la chaussée de Wavre, la maison communale et le centre culturel d'Anderghem.

Les automobilistes venant de Sud-Est via l'autoroute de Namur trouveront sous le viaduc Debroux de nombreux emplacements de stationnement, ce qui améliorera le transit entre la voiture privée et le transport urbain.

De plus, la correspondance entre la ligne d'autobus n° 42 et la ligne de métro n° 1 est cette fois assurée à la station Herrmann-Debroux, ce qui n'était pas le cas précédemment lorsque le terminus de la ligne de métro était situé à la station Demey.

D'autre part, la station Herrmann-Debroux assurera le transit direct avec les lignes d'autobus n° 36 - 42 - 96 de la S.T.I.B. ainsi qu'avec les lignes 89 - WA de la S.N.C.V.

Par rapport à la situation actuelle (terminus à la station Demey), les conditions de transit seront améliorées et les voyageurs seront mieux protégés contre les rigueurs de l'hiver étant donné que la station Herrmann-Debroux est située en souterrain.



### Les données techniques de la station Herrmann-Debroux

Celle-ci se trouve sur le prolongement sud-est de la ligne STIB métro n° 1A et sera le terminus à moyen terme de celle-ci. Ce tronçon nouveau assure le passage du métro sous le boulevard du Souverain, en direction des quartiers résidentiels bordant la forêt de Soignes. Cette nouvelle station est implantée à côté du viaduc de l'autoroute de Namur. Une zone de stationnement pour autobus a été implantée à proximité.

Outre la station, l'ouvrage comporte 440 m de tunnels, construits de part et d'autre de cette dernière, et situés sous les avenues Demey et Chaudron. Les accès sont situés de part et d'autre de l'avenue Herrmann-Debroux, à proximité immédiate du boulevard du Souverain.

Les murs latéraux ont été exécutés selon la méthode des parois moulées. Il faut souligner que le calcul de la structure a permis de réduire sensiblement la section des poutres préfléchies grâce à leur encastrement dans les murs emboués.

Aux ouvrages métro proprement dits, il faut ajouter la construction d'un nouveau collecteur de la Woluwe qui a été intégré à la toiture de la station et d'un passage permettant à la rivière Woluwe de continuer son cours en franchissant la station. Le maintien de l'écoulement des eaux de la rivière et du collecteur constituait une des difficultés de l'entreprise.

On a dû tenir compte des contraintes du trafic automobile, particulièrement dense au carrefour du boulevard du Souverain : il a dû être maintenu pendant toute la durée des travaux. On a aussi rencontré de très graves difficultés techniques, dues à la très mauvaise qualité des terrains rencontrés et au niveau élevé de la nappe aquifère. Ces problèmes ont été surmontés grâce à la mise en oeuvre de moyens très sophistiqués : mise en place d'un dispositif de réalimentation de la nappe aquifère au moyen de puits forés avenue Chaudron, réalisation d'un écran de 25 m de longueur par mise en place d'une série de congélateurs, pour pouvoir exécuter une partie de la paroi sud du puits en face des immeubles de l'avenue Chaudron, réalisation d'une campagne d'injection du sous-sol à l'aide d'une solution de ciment et de bétonite pour réduire le tassement des immeubles.

Le parachèvement de la station fait appel, pour le revêtement des murs, à des marbres belges à dominante rouge (région de Philippeville) et italiens à dominante blanche (Carrare). Les faux-plafonds sont constitués de lattes en aluminium émaillé au four entre lesquelles l'éclairage est placé. Le sol est recouvert d'un revêtement en caoutchouc industriel à pastilles. Les deux accès sont équipés chacun d'un escalier fixe et de deux escaliers mécaniques de la nouvelle génération. Enfin, la décoration artistique de la station comprend trois oeuvres d'art : "The fall of Troy" de Jan Cox, "Ode aan een bergrivier" de Rik Poot et "l'aviateur" de Roel D'Haese.

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

La SJ 9183, issue de la transformation de la 9045, est sortie des ateliers de Jumet le 18 février 1985 et est en service passagers depuis le 18 mars. Elle est attachée au dépôt de La Louvière.

\* EXPLOITATION- Lignes 30-31-88

L'interruption de trafic à Morlanwelz, mentionnée dans le précédent Trans-Fer, a pris fin le 30 janvier 1985. Dès le lendemain, l'ultime service à remorque (pour l'instant assuré invariablement par la rame 9072 + rem 9316) et les renforts scolaires 88 étaient rétablis.

- Lignes 41-43

C'est à présent officiel: le 2 juin prochain, le tram 41 disparaîtra pour être remplacé par le tram 43 entre Charleroi (Sud) et Roux (Marais) via Jumet (Gohyssart) et par un bus 41 Trazegnies (Ecoles) - Souvret (Forrières) - Roux (Marais) - Marchienne (Place), qui serait éventuellement prolongé jusqu'à Charleroi (Sud) en remplacement du bus 172.

Le même jour verra la disparition du dépôt de Trazegnies, le matériel (trams et bus) et le personnel étant mutés à Jumet.

- Lignes 57-63-80-82

Suite à un incendie avec risque d'effondrement à Gosselies, le service a été totalement interrompu du 30 janvier au 8 février entre Gosselies (Calvaire) et Courcelles (Pont du Canal en semaine; Trioux le week-end), une navette bus étant mise en place entre ces deux terminus provisoires.

- Ligne 90

A l'occasion du Carnaval de Binche les 17 et 19 février, le service a été scindé à Binche; les navettes La Louvière - Binche étaient assurées par des types S et S métro, les articulées continuant de leur côté à circuler entre Charleroi et Binche.

C.L. 30/03/85

F.S. : lors du prochain changement d'horaires, le 80 ne sera plus scindé le week-end et en période de vacances scolaires en 57 + 82. Cela signifie la disparition du 82, la raréfaction du 57, et un beau mélange de matériel et de personnel entre Jumet et La Louvière. Ce mélange est déjà bien entamé par ailleurs : on voit souvent des motrices de La Louvière sur le 63 !!!

## Le TAU (transport automatique urbain) à Liège

Lors de l'inauguration du Musée des Transports en Commun du Pays de Liège le 25 avril dernier, M. De Croo, Ministre des Communications, a annoncé sa décision de doter Liège d'un système TAU. Voici quelques réactions de la presse (27/4-La Meuse) à propos de cette décision.

Ouf! Les Liégeois respirent. Ils viennent d'apprendre, de la bouche du ministre des Communications, M. Herman De Croo, venu inaugurer le musée des transports en commun du pays de Liège, qu'ils auraient, aussi, le T.A.U. (Transport automatisé urbain).

La ville de Liège était en concurrence avec celle de Mons pour l'installation de ce transport en commun, fonctionnant sans conducteur. Devant de nombreuses personnalités, parmi lesquelles Jean-Maurice Dehousse, président de l'Exécutif wallon; le bourgmestre de Liège Edouard Close; le gouverneur Gilbert Mottard et Georges Goldine, président du conseil d'administration du musée, M. De Croo a justifié ce choix par une plus grande densité de population permettant une meilleure rentabilité et d'autres paramètres qu'il rendra public dans les prochains jours. En compensation, la ville de Mons pourrait obtenir un réseau de métro léger sur pneumatique, projet également conçu en Belgique, comme le T.A.U.

L'affaire est, toutefois, excellente pour la région de Charleroi. En ayant choisi Liège pour réaliser le T.A.U., ville de plus grande dimension, il faudra nécessairement plus de rames de traction, capables d'absorber des charges de 10.500 voyageurs par heure et par sens. L'emploi y trouvera son compte aux A.C.E.C., maître d'œuvre, allié à la Brugoise et Nivelles (B.N.).

Les travaux de creusement (en principe sans soutènement à la surface du sol) d'une liaison de 11 km, allant de la place Licour (Herstal) jusqu'au pont de Seraing (Jemeppe) et qui comportera vingt-six stations, entraîneront, aussi, des retombées de l'ordre de vingt milliards pour l'économie liégeoise. Le T.A.U. à Liège, ce n'est toutefois pas pour demain. On estime qu'il faudra encore un an d'études avant d'entamer les travaux et au moins sept ans (1993) pour que cette ligne soit opérationnelle. Comme devait le souligner M. De Croo, le gouvernement devra dégager, dès 1986, les options budgétaires nécessaires à cette réalisation en harmonie avec ce qui doit être entrepris pour les transports en commun à Bruxelles et à Anvers.

La réalisation du T.A.U. à Liège présentera, en outre, un intérêt national dans la mesure où des pays en voie de développement sont prêts à accueillir notre savoir-faire technologique.

## Le T.A.U.: comme un ascenseur qui se déplacerait horizontalement

Le principe de fonctionnement du T.A.U. est comparable à celui d'un ascenseur qui se déplacerait horizontalement. Entièrement automatique, le T.A.U. sera piloté depuis un centre de contrôle; il n'y aura pas de conducteur à bord. Mais que les passagers se rassurent. Un équipement audiovisuel leur permettra d'entrer en communication avec le dispatching au moindre problème. Testé pendant de longs mois, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, à Jumet, le T.A.U. offre toutes les garanties de sécurité: ouverture des portes en même temps que les portes palières installées dans chaque station, freinage automatique en cas d'excès de vitesse...

Comme le T.A.U. ne nécessitera plus de personnel navigant, coûteux, surtout, lorsque la rame circule aux heures creuses, la fréquence du trafic sera maintenue même lorsque peu de passagers l'emprunteront. La composition des convois, également automatique, pourra être adaptée en quelques instants, en fonction de la demande.

Autres avantages du T.A.U., le fait qu'il nécessite des tunnels nettement moins volumineux que le métro traditionnel. Le tunnel peut, donc, être placé sans grands travaux à ciel ouvert, d'autant plus qu'il sera constitué d'éléments préfabriqués, qui s'emboî-

teront comme un jeu de construction.

Le T.A.U. sera composé d'une, deux ou trois paires de voitures, chaque section pouvant emporter cent quatorze personnes dont vingt-quatre assises. Sa vitesse sera de 63 km/h (maximum: 72 km/h). L'électricité sera fournie par un troisième rail, entièrement isolé. Les intervalles entre les rames varieront d'une à trois minutes. Vingt mille passagers pourront être transportés par heure et par sens.

Conçu par le Centre de recherches technologiques du Flémant, en collaboration avec la Brugoise et Nivelles, les A.C.E.C. et l'Office de promotion industrielle, le T.A.U. est une nouvelle preuve de la maîtrise belge en matière de transports. Installé à Liège, il sera une vitrine de choix pour les amateurs étrangers. Rien qu'en Europe, une centaine de villes répondent aux conditions d'exploitation d'un tel métro léger.

Quant à la Ville de Mons, qui espérait se voir doter du T.A.U., elle devra se contenter du M.L.P. (métro léger sur pneu). Il pourra circuler sur rail ou sur une route ordinaire et sera doté d'un moteur à explosion. D'ici trois semaines, selon M. De Croo, cette nouvelle machine commencera ses essais sur un circuit installé au Heynal, à Bruxelles.

S. R.

**ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION****Voyages**

Vu l'abondance des activités organisées par la SNCB et la SNCV à l'occasion de leur jubilé respectif, nous avons décidé d'alléger cette année nos activités voyages, afin de ne pas "surmener" nos membres, d'autant plus que nous les invitons (voir pages 3 et 4) à visiter l'exposition ferroviaire en gare de Liège Guillemins et le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

**Editions**

Rappel : pour commander une de nos éditions, veuillez utiliser notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 LIEGE 1.

**\*Trans-Fer spécial N°3**

Notre édition jubilaire de 248 pages sous couverture en quadrichromie a été envoyée fin mars à tous nos souscripteurs. Elle est toujours disponible par versement de 425FB (+ 20FB d'envoi pour la Belgique, 30FB pour le Benelux, 50FB pour les autres pays).

**\*Cartes-vues série 56**

Cette autre nouvelle édition est en cours d'expédition vers ses souscripteurs. Pour rappel, il s'agit d'une série de 9 cartes-vues en noir et blanc sur les transports en commun au pays de Liège : Liège, gare des Guillemins avec tram communal ligne 3 ; Trds-Ponts en 1957, deux locomotives à vapeur type 64 ; Verviers Central en 1959, locomotive à vapeur ligne 37 type 29 ; Liège rue St-Léonard, motrice 184 de la STIL en 1964 ; Liège Place St-Lambert motrice 189 de la STIL en 1964 ; Pont de Seraing, motrices D et C de la STIL en 1964 ; Seraing - Béguines motrice type D STIL en 1964 ; Liège place St-Lambert, motrice type S de la SNCV en 1957 ; Sprimont, locomotive vicinale à voie normale 801 en 1965.

Prix frais d'envoi compris : 1 série : 95FB (commande simultanée-  
2 séries:170FB étranger : ajouter 20FB,  
3 séries:230FB sauf Gd-Duché = tarif  
belge)

**\*Autres éditions annoncées dans un prochain Trans-Fer (1985)**

- Les tramways au Pays de Liège tome 2 (Vicinaux province de Liège)
- nouvelles séries de cartes-vues noir et blanc et couleurs
- un Trans-Fer hors série consacré au nouveau Musée des Transports en commun du pays de Liège.

Surveillez bien nos prochains numéros

**Distribution****Railphoto n°2**

Le n°2 de cette nouvelle édition vient de sortir de presse. Il se présente au format A5 et présente une trentaine de photos pleine page consacrées à l'actualité immédiate de la SNCB et de la SNCV, en insistant particulièrement sur des sujets à caractère historique ou insolite, mais aussi des sujets plus anciens, appartenant depuis longtemps au domaine de l'histoire. Nouveauté par rapport au n°1 : la couverture et la photo centrale de cette revue sont en couleurs. De plus, les légendes bilingues des photos sont beaucoup plus explicites que dans le N°1. Un petit addendum en fin de brochure précise les légendes parues dans le n°1.

Notre service "Distribution" peut vous procurer Rail Photo n°2. Il suffit de verser une somme de 160FB envoi compris au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution à 4000 Liège, en précisant bien en communication "Railphoto n°2".  
Clôture des commandes le 15 juin 1985.

--- Il nous reste quelques exemplaires de Railphoto n°1, que l'on peut obtenir par versement de 159FB envoi compris au compte précité.

### Bibliographie

(le GTF asbl ne distribue pas ces articles)

Een nieuw mobiel met tram en bus - Honderd jaar Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen par Eric KEUTGENS, éd. DE VLIJT, Nationalestraat 58, 2000 Antwerpen.

Un livre de 110 pages au format 22 x 27,5 cm, couverture plastifiée, très nombreuses photos noir et blanc de bonne qualité.

Eric Keutgens est bien connu dans le monde des spécialistes des tramways pour la qualité de ses publications et de sa documentation. Ce nouvel ouvrage, en langue néerlandaise, lui fait à nouveau honneur : il s'agit d'un bref aperçu - par le texte - de l'histoire des Vicinaux de la Province d'Anvers. Une iconographie abondante, variée et de qualité rend cet ouvrage très attrayant.

Prix : 590FB. Disponible au Musée du tram à Edegem, Fort V, Fort V straat à 2520 Edegem (Anvers).

Par correspondance : 590FB + 35FB (port) au CCP 000-0077814-20 de NV DE VLIJT - Antwerpen. Mentionnez bien l'objet de la commande en vous réclamant du GTF asbl.

Publications du Ministère de la région wallonne (service de la politique générale de l'aménagement du territoire)

\*Atlas de la Wallonie (1:300.000) carte 11: infrastructures de communication - avril 1983 - 45 pages - 150FB

\*Cahiers de l'aménagement du territoire wallon

- n°3 : proposition de réseau ferroviaire (trafic voyageurs) mai 1981 - 100FB
- n°4 : les transports alternatifs - 100FB

\*Série "tirés à part"

- n°3 : transport et aménagement du territoire. Actes de la journée d'études d'Interenvironnement-Wallonie 08.11.80 prix : 30FB

\*ouvrage hors série

Réactions au programme d'action de la direction générale SNCB. Dossier de presse janvier 79 - juillet 80 - 150FB

Ces ouvrages peuvent être obtenus par versement de la somme correspondante au compte 000-2001818-29 du Ministère de la Région Wallonne, square Frère-Orban 10, 8e étage à 1040 Bruxelles en vous recommandant du GTF asbl.

#### Le passé

Construite entre 1887 et 1907, la ligne vicinale Poulseur-Trooz fut l'une des rares à être établies à grand écartement.

Destiné à relier les vallées de l'Ourthe et de la Vesdre, via Sprimont et Louveigné, ce chemin de fer de 23 km de longueur comportait en fait deux sections bien marquées et à vocations propres.

La première construite, de Poulseur à Sprimont, était la ligne industrielle par excellence. Les carrières embranchées lui conféraient effectivement un trafic important. La section restante par contre pouvait facilement être rangée sous le vocable de ligne champêtre. Celle-ci irrigait une région à faible densité de population et son trafic marchandises était dérisoire. Aucune industrie importante ne se situait d'ailleurs à proximité de son parcours. Il fut donc décidé de la supprimer en 1937 et son démontage intervint en 1938.

Néanmoins, la section Poulseur - Sprimont, presque exclusivement dévolue au transport des pierres, était conservée jusqu'au 30 avril 1965. A cette date disparaissait - le fait mérite d'être souligné - la dernière ligne vicinale exploitée, par la Société Nationale, avec la seule traction à vapeur.

#### Le présent

Sous l'impulsion de quelques nostalgiques du chemin de fer disparu, une ébauche de ce qui devrait devenir un musée d'archéologie industrielle axé sur l'industrie d'extraction est née.

A cette fin, une A.S.B.L. a été créée - Le chemin de fer de Sprimont -, tandis que 1,5 km de l'assiette de l'ex-ligne vicinale étaient concédés à l'Association entre DAMRÉ et l'autoroute E 9.

En 1982, une voie à écartement de 60 cm a été posée sur la moitié du tronçon concerné et un début d'exploitation a été entrepris en 1983.

Contrairement à la plupart des chemins de fer touristiques, le C.F.S. est un chemin de fer qui se veut industriel. A ce titre, il utilise un matériel spécifique tel qu'on le rencontrait naguère dans l'industrie charbonnière. Le gabarit très réduit de ce matériel confère par ailleurs une allure sympathique aux trains, susceptible de plaire aux petits comme aux grands.

Actuellement la situation du matériel roulant se présente comme suit :

a) locotracteurs :

- 1° une "boîte à sel" de marque O. DEMAG à motorisation essence - pétrole "Amstro-Daimler" 4 cylindres à refroidissement par air;
- 2° une locomotive de mine de marque MÖes, à motorisation diesel de 15 cv, d'un poids de 4 T;
- 3° idem que ci-dessus, mais transformée en loco bicabine par l'Association;
- 4° une locomotive de mine de marque MÖes, à motorisation diesel de 30 cv, d'un poids de 6 T;
- 5° un locotracteur de marque O & K, 2 cylindres en V diesel, de 7 T;
- 6° un locotracteur MÖes de chantier, à motorisation diesel 2 temps de 15 cv;
- 7° un lorry motorisé ( diesel Deutz de 6 cv ).

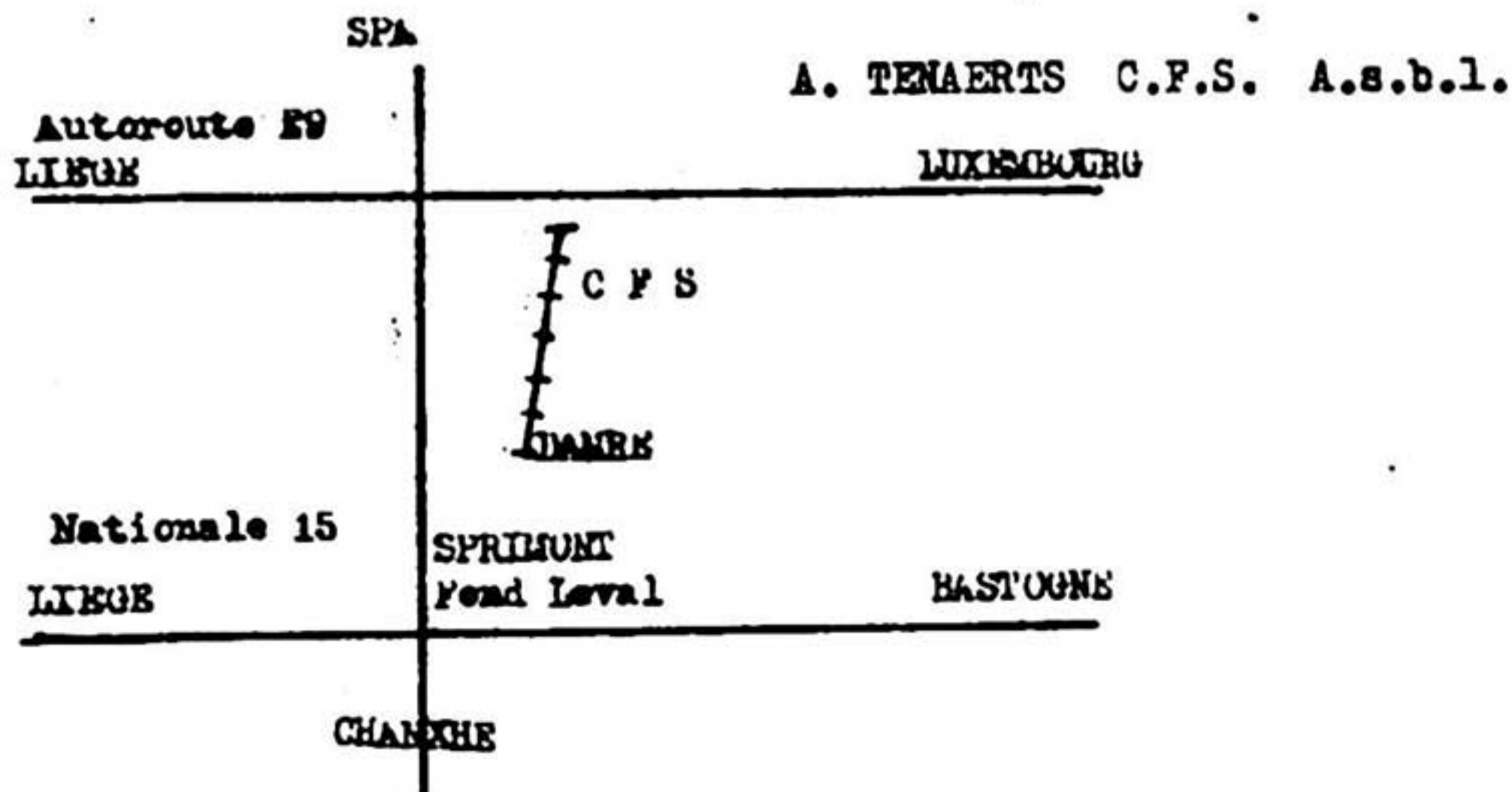
B) matériel remorqué :

cinq wagonnets, dont un à bogies, aménagés par l'Association pour le transport des voyageurs et 4 wagonnets divers de service.

Par ailleurs, un dépôt de 2 voies avec fosse de visite est en cours d'achèvement et le prolongement de la ligne en direction de l'autoroute E 9 sera entrepris incessamment grâce au concours d'un cadre spécial temporaire.

Le C.F.S. roule tous les premiers et troisièmes dimanches de chaque mois, à partir de 14 H., entre le 1er mai et le 15 septembre, ou encore à la demande.

Adresse de contact : C.F.S. A.s.b.l.,  
route d'Aywaille 92 4170 Comblain-au-Pont  
Téléphones : 041 - 82.22.27 et 69.26.49



Question de M. Galle du 21 novembre 1984 (N. : S.N.C.B. — Ligne n° 57 Alost-Termonde. — Analyse coûts-bénéfices.

Les arrêtés royaux du 22 septembre 1966 et du 25 mars 1969 ont respectivement entraîné la suppression des sections Oudegem-Hofstade et Hofstade-Alost de la ligne de chemin de fer n° 57 Alost-Termonde.

Les transports publics entre deux importantes villes de Flandre orientale en ont été gravement affectés. Entre-temps, la suppression de la liaison, longue de 8 kilomètres, entre Alost-Nord et Oudegem s'est avérée une grave erreur. D'une part, la S.N.C.B. a perdu une ligne importante au niveau structurel et fonctionnel. En effet, la voie ferrée Alost-Termonde, et notamment les deux sections précitées, offraient la possibilité de dévier les trains par Alost, en cas d'incident technique ou autre, sur les lignes Termonde-Gand ou Termonde-Bruxelles. D'autre part, les navetteurs et autres voyageurs en provenance d'Alost se sont vus privés d'une liaison directe qui leur permettait de rejoindre aisément Lokeren, Malines et Termonde. De surcroît, le service d'autobus Alost-Termonde n'a pu remplacer valablement la ligne de chemin de fer supprimée. Une certaine évolution s'est faite entre-temps. La décennie écoulée nous a apporté la crise économique, qui a très durement touché l'arrondissement d'Alost. La navette et le chômage constituent les deux plus importantes facettes de la situation socio-économique de l'arrondissement précité, qui a un besoin impérieux de transports publics modernes et confortables. Un autre élément est constitué par le fait qu'Alost fait partie de l'arrondissement judiciaire de Termonde et dépend dès lors du Tribunal de première instance de cette ville. Cette situation entraîne pour quantité d'habitants de la seconde ville de Flandre orientale un déplacement quotidien qu'ils sont tenus d'effectuer par leurs propres moyens en raison des lacunes des chemins de fer. En outre, à proximité des gares de Hofstade et de Gijzegem, de nouveaux quartiers d'habitat ont été construits, qui comportent sans aucun doute un nouveau potentiel de clients. Au vu des raisons précitées, la réouverture des anciennes sections semble parfaitement défendable.

Monsieur le Ministre peut-il marquer son accord avec les idées énoncées ci-avant et est-il disposé à faire effectuer par la S.N.C.B. une analyse des coûts et profits comprenant une évaluation du nombre de voyageurs en cas de réouverture de la ligne n° 57 Alost-Termonde?

Réponse <sup>du 18/12/84</sup> : Dans le courant des années 60, alors que la position de la S.N.C.B. dans le domaine des transports était encore plus forte, la ligne n° 57, Alost-Termonde, était déjà déficitaire, à tel point que l'on a passé d'abord à la suppression du service voyageurs et ensuite à la fermeture complète de cette ligne.

Son infrastructure a été entièrement déposée et l'assiette a été transférée à l'Administration des Domaines.

L'attrait réciproque de ces villes ne s'est pas développé au cours des 20 dernières années; par contre la concurrence des transports routiers s'est entre-temps fortement accentuée. D'autre part, les transports publics sur le trajet concerné sont assurés par la ligne d'autobus n° 57a, qui offre un service cadencé à l'heure et relie en 26 minutes les gares d'Alost et de Termonde.

Dès lors, il y a lieu de conclure que le réaménagement et la réouverture de la ligne ferrée Alost-Termonde ne peut se justifier socio-économiquement.

Question de M. Cardoen du 22 novembre 1984 (N. :

S.N.C.B. — Ligne Bruxelles-Grammont. — Travaux d'électrification.

Il m'a été confirmé à plusieurs reprises qu'à l'occasion des travaux d'électrification de la ligne Bruxelles-Hal-Grammont ou Bruxelles-Tournai, les trains IR s'arrêteraient aux différentes gares intermédiaires. Les navetteurs de ma région et moi-même attendons avec impatience la position de la S.N.C.B. en la matière.

Quand débiteront les travaux d'électrification en question?

Quelles seront les conséquences de ces travaux pour les usagers de la ligne Grammont-Enghien-Hal-Bruxelles?

Quand les nouveaux horaires entrèrent-ils en vigueur?

Réponse <sup>du 18/12/84</sup> : La S.N.C.B. me communique ce qui suit :

— Les travaux préparatoires à l'électrification sont en cours d'exécution.

Pour permettre l'exécution des travaux d'électrification de la ligne et leur achèvement le plus rapidement possible en tenant compte d'un minimum de désagrément pour les voyageurs, il est nécessaire de circuler à voie unique de ± 8 h 30 à 16 heures. Pour ce motif, les trains omnibus doivent être supprimés pendant cette période, la desserte des points d'arrêt étant reprise par les IR.

Il en résulte que tous les trains subsistent aux heures de pointe et suivent sensiblement leur horaire actuel, mais que tous les trains s'arrêteront partout. Aux heures creuses, seuls circuleront les trains IR, qui desserviront tous les points d'arrêt (l'omnibus est supprimé).

— Cette situation prendra cours au 2 juin 1985 et permettra de mettre en service la traction électrique aux environs du 1<sup>er</sup> juin 1986.

— Après achèvement des travaux d'électrification, la situation prévue au plan de restructuration sera rétablie, c'est-à-dire :

— trains IR Grammont-Enghien-Hal-Bruxelles-Anvers;

— et un train cadencé omnibus entre Grammont et Enghien (éventuellement prolongé jusqu'à Hal).

Question de M. Theo Kelchtermans du 23 novembre 1984 (N. :

S.N.C.B. — Gare de Lanaken. — Construction.

D'après un article paru récemment dans un quotidien, un certain nombre de communes néerlandaises, allemandes et belges ont adressé aux ministres des Communications une lettre dans laquelle ils insistent pour que soit effectuée une analyse des pertes et profits concernant la liaison ferroviaire internationale qui relierait Anvers à Cologne, via Hasselt et Maastricht. Dans le cadre de cette liaison, il aurait été suggéré de construire une gare de voyageurs à Lanaken. La réalisation de ce projet ouvrirait d'importantes perspectives de désenclavement pour le Maasland. Je crois savoir que, par le passé, des discussions ont déjà eu lieu à ce propos entre les différentes compagnies de chemin de fer.

1. Où en est actuellement ce dossier?

2. Quels problèmes concrets se posent encore?

3. Existe-t-il déjà une planification pour la réalisation de cette liaison? Dans l'affirmative, pourrait-on me la communiquer?

4. Quels travaux devront être réalisés? Quel sera leur coût?



5. Est-il exact que, dans le cadre de ce projet, il est question de la construction d'une gare de marchandises à Lanaken? Dans la négative, où cette gare serait-elle construite?

Réponse : <sup>du 18/12/84</sup> En ce qui concerne la création d'une relation par fer pour trafic voyageurs entre Anvers et l'Allemagne je puis fournir les renseignements suivants à l'honorable Membre :

1. Les possibilités techniques de réalisation du projet, en ce compris l'étude d'éventuelles variantes ainsi que les implications économiques et financières sont étudiées par un groupe de travail conjoint N.S., D.B. et S.N.C.B.

2. En ce moment, une certaine réticence des chemins de fer allemand retarde l'élaboration du projet. En effet, les investissements importants en territoire belge ne peuvent être décidés à défaut d'un accord trilatéral.

3. Cet état de choses explique pourquoi le planning prévu à l'origine (mise en service en 1987) ne peut être respecté.

4. Les investissements nécessaires en territoire belge comprennent pour l'essentiel :

- la modernisation du tronçon Bilzen-Lanaken frontière (environ 600 millions).
- la pose d'une courbe de raccord entre les lignes vers Maastricht et Montzen à Fouron (150 millions);
- le rétablissement de la liaison Montzen-Aachen-Sud (environ 180 millions).

5. La gare de Lanaken a toujours été une gare marchandises disposant d'une cour à marchandises, assurant les dessertes de raccordements et ayant en plus la fonction de gare frontière pour le trafic avec les Pays-Bas via le tronçon Lanaken-Maastricht.

Lors de l'étude de la restructuration des cours à marchandises du groupe de Hasselt il a été décidé de maintenir la cour à marchandises de Lanaken comme cour autonome.

Question de M. Van Elewycck du 28 septembre 1984 (N.) :

*Trains à grande vitesse. — Gain de temps.*

Pour ce qui concerne l'éventuel aménagement des lignes Paris-Bruxelles-Amsterdam ou Paris-Bruxelles-Cologne pour les trains à grande vitesse, j'aimerais connaître le gain de temps en minutes :

- sur le trajet frontière franco-belge-Bruxelles;
- sur le trajet Bruxelles-frontière belgo-néerlandaise;
- sur le trajet Bruxelles-frontière belgo-allemande.

Réponse :

1. En ce qui concerne le trajet Paris-Bruxelles, l'itinéraire probable d'une ligne à grande vitesse passerait à l'est de Lille, de manière à mieux rentabiliser l'infrastructure à construire entre les deux capitales. Dès lors, la comparaison des temps de parcours n'a de sens que d'une ville à l'autre; cette comparaison est la suivante :

- temps actuel Paris-Nord-Bruxelles-Midi : 148 minutes;
- ligne rapide en technique « Roue-Rail » (T.G.V.) : 90 minutes.

2. La relation entre la Belgique et les Pays-Bas par ligne à grande vitesse fait actuellement l'objet d'études portant sur :

- la technique à utiliser;
- le tracé et les villes à desservir;
- le potentiel de voyageurs;
- les coûts d'investissement;
- la rentabilité financière et socio-économique du projet.

Il serait prématuré de formuler dès à présent une réponse à la question de l'honorable Membre, au stade actuel de l'étude.

3. Entre la Belgique et l'Allemagne, la construction d'une ligne rapide est également à l'étude. Le choix du tracé et de la technique d'exploitation dépendra principalement des effets prévisibles sur le trafic et sur les résultats financiers.

L'une des hypothèses envisagées consiste bien en une infrastructure nouvelle et directe entre Bruxelles et Cologne, qui permettrait de gagner une heure environ sur le temps actuel.

Toutefois, le coût d'un tel investissement paraît trop important au regard du trafic escompté, de sorte que d'autres solutions devront être examinées en détail (passage par Liège-Aix-la-Chapelle; liaison triangulaire Bruxelles-Amsterdam-Cologne par une infrastructure commune, etc.).

Avant toute prise de position quant aux solutions envisageables, j'estime qu'il convient d'attendre les résultats du groupe de travail chargé d'examiner ce projet, résultats qui ne peuvent être attendus avant début 1986.

Question de M. Vanhorenbeek du 10 octobre 1984 (N.) :

*S.N.C.B. — Ligne T.G.V. — Tracé.*

Il me revient que la ligne T.G.V. suivrait le tracé ferroviaire existant de Tirlemont (Tienen) en passant par Hakendover-Goetsenhoven. Récemment, des mesurages ont d'ailleurs été effectués sur place. De plus, il serait question d'un échangeur ferroviaire en direction de Visé.

Monsieur le Ministre pourrait-il m'informer des décisions les plus récentes en la matière?

Réponse : <sup>du 6/10/84</sup> Le groupe de travail international qui étudie les relations à très grande vitesse examine plusieurs tracés possibles, tant du point de vue technique qu'économique. «

Aucune conclusion n'a donc encore été arrêtée.

Question de M. Vervaeck du 9 octobre 1984 (N.) :

*S.N.C.B. — T.G.V.*

Lorsque je vous ai interrogé en août de l'an dernier sur la liaison ferroviaire rapide Paris-Bruxelles-Cologne (T.G.V.), vous m'avez répondu qu'un groupe de travail se réunirait en septembre 1983 pour examiner les questions techniques, économiques, sociales, financières et juridiques inhérentes à la réalisation de cette ligne.

J'apprends par ailleurs qu'il existerait un projet prévoyant l'extension de la ligne en territoire néerlandais. Toutefois, les Pays-Bas ne seraient pas intéressés par le projet T.G.V., étant donné le coût trop élevé, la nature du sol et la limitation de la vitesse à 140 km/h.

1. A combien de reprises le groupe de travail précité s'est-il réuni depuis sa constitution et quels ont été les résultats de ces réunions?

2. Existe-t-il un projet d'extension du tracé du T.G.V. en territoire néerlandais?

3. N'estimez-vous pas que les ministres communautaires de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement devraient être consultés dès le début des discussions et non seulement après que toutes les questions de principe ont été réglées?

Réponse : <sup>du 13/10/84</sup>

1. Ce groupe de travail s'est réuni à trois reprises et chaque sous-groupe respectivement 9, 10 et 11 fois. Un rapport a été soumis aux trois ministres des transports. A la suite de ce

premier rapport il a été décidé, à l'unanimité, de charger ce groupe de travail de l'élaboration d'un nouveau rapport détaillé. Celui-ci devrait être déposé avant la Noël de 1985. Il a aussi été décidé, à l'unanimité, de demander au gouvernement néerlandais de participer aux travaux de ce groupe.

Le gouvernement néerlandais a marqué son accord en ce sens.

2. L'étude concernant la faisabilité de l'extension vient de commencer. Je ne puis devancer les conclusions du groupe de travail et des conclusions subséquentes des différents gouvernements.

3. La Belgique étant un état de droit, les institutions concernées seront appelées en temps opportun à donner les avis et les décisions de leur ressort.

Question de M. Vanderheyden du 2 novembre 1984 (N.) :

*Liaison-T.G.V. — Territoire de Hal.*

Depuis quelque temps, les projets d'infrastructure de grande envergure prévus à Hal provoquent un vif émoi parmi la population. Il ne manque plus qu'un maillon à la liaison Bruxelles-Enghien-Tournai par l'A8 : la route nationale n° 203 sur le territoire de Hal.

Les plans font apparaître que toute une partie de la ville risque d'être complètement isolée en raison du gabarit démesuré de la route, dont le tracé tient nullement compte des centres d'habitation.

A en juger d'après certaines informations de presse et d'après les réservations sur le plan de secteur, la liaison T.G.V. Paris-Cologne, qui devrait traverser notre pays en 1990, passerait également par Hal.

Petit à petit, les pièces du puzzle s'assemblent à Hal : afin de faciliter la réalisation de la liaison T.G.V., la route nationale n° 203 doit éliminer un certain nombre d'entraves à la circulation.

Les usagers de la route et la population de Hal, qui se plaignent à juste titre de l'absence de toute espèce de participation, voire d'information à ce propos, ont de plus en plus l'impression que Hal fait office « d'échantillon sans valeur » devant servir les intérêts d'autres régions, et particulièrement ceux de Bruxelles et de la Wallonie.

La possibilité d'un tracé alternatif passant par Mons et Charleroi ne semble même pas avoir été envisagée.

Le projet de la route nationale n° 203 pourrait d'ailleurs être ramené à des proportions plus modestes, si cette alternative était retenue.

Le Ministre pourrait-il me répondre aux questions suivantes :

1. Existe-t-il des accords au niveau belge et/ou européen sur la réalisation de cette liaison T.G.V.?

2. Existe-t-il des plans détaillés du tracé de la liaison T.G.V. au sud de Bruxelles?

3. Quelle sera l'incidence budgétaire de ce projet au cours des années à venir?

Réponse du 4/12/84

1. Une étude est effectivement en cours, ayant pour objet de déterminer l'opportunité de réaliser une liaison rapide sur l'axe Paris-Bruxelles-Cologne.

2. Au stade actuel des travaux, il n'existe pas encore de plans détaillés, car différentes possibilités sont examinées simultanément, et ce n'est qu'au cas où l'étude amènerait les gouvernements des trois pays à marquer leur accord de principe sur la réalisation d'un tel projet que ces plans seront mis au point.

3. Les premiers travaux du groupe d'étude ont permis de démontrer qu'un tel projet pourrait être réalisé avec un objectif de rentabilité financière, de sorte que le budget du secteur ferroviaire s'en trouverait amélioré.

Concernant le financement du projet et la période d'exécution aucune disposition concrète n'a encore été prise.

## Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB

Nous remercions tous ceux de nos membres qui nous ont fait confiance en souscrivant à cette édition monumentale consistant en une encyclopédie exhaustive de la voiture à voyageurs de l'ère moderne de 1930 à nos jours. Pour rappel, l'ouvrage se compose de deux volumes que l'on ne peut acquérir séparément. Chacun de ceux-ci comportera respectivement 320 et 450 pages au format A4, avec en tout un millier d'illustrations...

Toutes les souscriptions reçues ont été scrupuleusement enregistrées. La publication d'un ouvrage de cet envergure étant une tâche de longue haleine, la parution aura lieu plus tard que prévu. Trans-Fer vous tiendra au courant des dates de parution.

Si vous n'avez pas encore souscrit à cet ouvrage en deux volumes, ce n'est pas trop tard. Vous pouvez encore vous inscrire : depuis le 1er février 1985, le prix de la souscription est porté à 1990FB + éventuellement frais d'envoi. Le prix de vente à la sortie de presse sera, lui, sensiblement plus élevé, car de nombreuses hausses de coût sont intervenues dans l'imprimerie entretemps.

Le prix de 1990FB est donc valable jusqu'à la sortie de presse de l'ouvrage.

Si vous souhaitez souscrire, vous pouvez utiliser le bulletin de souscription encarté dans Trans-Fer n° 37, en modifiant le prix de base. Si vous avez perdu ce bulletin, vous pouvez nous en réclamer un : il suffit de nous écrire.

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.