

  
**LIEGE**  
MUSEUM DES BELGISCHE SPOORWEGEN  
Rue Roger Naiset, 1-3-5  
4000 LIEGE  
Tel. 041 / 52.52.95



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N°41	06/85	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 41

Juin 1985

Activités du GTF asbl	
Quatre nouvelles éditions de notre Association	3
GTF-Distribution	6
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	7
Matériel moteur	13
Décisions du Conseil d'administration SNCB	16
Timbres commémoratifs à la SNCB	19
Nouvelles de la SNCV	20
Musée du Transport urbain bruxellois	22
Expositions	25
Errata et Addenda à Trans-Fer	28
Questions et réponses parlementaires	31
Divers	40
Suppléments	
N°1 : bulletin de souscription au livre	
Les Tramways au Pays de Liège tome 2	
N°2 : bulletin de virement à utiliser exclusivement	
pour cette souscription (ne pas commander d'autre	
article à l'aide de ce bulletin)	
N°3 : médailles pour le jubilé de la SNCB	
N°4 : soutien à l'ASVi	

Le GTF asbl remercie chaleureusement 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, L. Mossay, J. Sauveur, E. Son, R. Stekke, Ch. Van de Voorde et autres collaborateurs

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Tirage : 1300 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 50F à votre demande ou la contre-valeur en timbres-poste.

Des presses de l'imprimerie Polyprint, rue Côte d'Or 286 à 4200 Liège. Imprimé en Belgique.

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

A nos lecteurs et membres,

Avec ce numéro, nous sommes déjà à la quatrième parution de cette année 1985, et théoriquement à la dernière de l'abonnement 85. Nous prévoyons encore des numéros d'ici la fin 85 : ils vous seront donc en fait "offerts" par le GTF asbl. En contre-partie, soutenez-nous en achetant nos nouvelles éditions (voir pages 3 et suivantes).

## ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

Quatre nouvelles éditions de notre Association



Oui, vous avez bien lu... Les activités de notre service éditions sont très intenses en cette année jubilaire. Nous vous proposons dans ce numéro non moins de 4 nouvelles éditions : un livre, un Trans-Fer hors série et deux nouvelles séries de cartes-vues, dont une intégralement en couleurs.

Les Tramways au Pays de Liège - tome 2  
les chemins de fer vicinaux

Voici enfin venu le moment tant attendu par certains du lancement de la souscription de cette édition originale. Il y a déjà 7 ans que le tome 1 est sorti de presse... Pourquoi un tel délai ? Le sujet était très vaste et méritait de nombreuses recherches et recoupements. Les réalisateurs du livre sont par ailleurs bénévoles, dans la grande tradition de notre Association, et deux des auteurs sont hélas décédés entretemps. C'est dire si la tâche était ardue. Quoi qu'il en soit, l'équipe qui a composé ce livre a tenu à ce que le résultat soit à la mesure de l'impatience de nos lecteurs.

Vous trouverez en encart un feuillet descriptif de cette nouvelle édition, qui comptera environ 380 pages, et au moins 650 photos dont plusieurs en quadrichromie. Le feuillet reprend également le bulletin de souscription que nous vous demandons de bien vouloir remplir méticuleusement afin de faciliter le travail de notre membre chargé de collationner vos commandes. Vous voudrez bien noter que le N° de compte financier indiqué sur le bulletin de souscription est particulier : il n'est exceptionnellement pas celui de GTF asbl-Editions.

Nous espérons que vous voudrez profiter des conditions exceptionnelles de souscription et que vous nous renverrez votre formulaire au plus tôt.

La parution est prévue pour la fin 1985. Trans-Fer vous tiendra au courant de la date exacte de parution.

Trans-Fer hors série "Musée des transports en commun du pays de Liège"

A l'occasion de l'ouverture de ce Musée à Liège, Trans-Fer publie un numéro hors série consacré à différents aspects de l'histoire des transports en commun de la région de Liège, et à la description historique et technique d'une série de véhicules présentés dans l'enceinte du Musée.

### Sommaire

- \*Préface, par le Président du GTF asbl
- \*Genèse et ouverture du Musée des Transports en commun du Pays de Liège
- \*Aperçu historique de l'évolution du transport en commun de personnes, urbain et vicinal en Belgique, par Henri Arden
- \*Les Railways Economiques de Liège-Seraing et extensions (RELSE), évocation historique, les dernières années.
- \*La motrice électrique n°1 des RELSE, par J.RENARD (tiré à part de Trans-Fer spécial n°3)

- \*Deux types de tramways vicinaux caractéristiques au Musée :  
la motrice type S 10063 et motrice à 2 essieux 10112 - histoire  
de ces matériels et de leur exploitation par Jean RENARD
- \*Aperçu des trolleybus au Pays de Liège ; description du trolley-  
bus T 54 de la STIL et du trolleybus réversible à 3 essieux 402  
des RELSE par Jacques BRAIVE
- \*Le noeud ferroviaire de Liège par Roland MARGANNE. Le "grand"  
chemin de fer ne pouvait être absent de cette brochure : histoire  
de l'établissement des lignes de chemin de fer dans la région  
liégeoise ; évolution de ce réseau au cours de ces trente  
dernières années.
- \*Et demain, le TAU... par Jean RENARD.

Cette brochure, de présentation similaire à Trans-Fer spécial  
n°3, comptera au moins 80 pages sur papier glacé, photocomposées  
par ordinateur, illustrées de 70 photos en noir et blanc souvent  
inédites, sous couverture 2 couleurs illustrée.

Prix de vente : 250FB + 15FB (frais d'envoi)\* = 265FB

(\*) pour Pays-Bas et Grand-Duché, frais  
d'envoi portés à 20FB, autres pays 50FB.

Les bénéfices de la vente de cet ouvrage, qui sort de presse  
fin juin 1985, alimenteront un fonds interne au GTF, finançant  
la restauration du matériel destiné à être exposé au Musée.

Pour souscrire à cet ouvrage, il suffit de verser la somme  
correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions  
BP 191, 4000 Liège 1. Nos membres étrangers (sauf luxembourgeois  
et néerlandais = régime belge) voudront bien commander selon  
la procédure indiquée en 3e page de couverture.

#### Conditions spéciales pour nos membres protecteurs

Nos membres protecteurs, qui nous ont versé au moins 400FB de  
cotisation pour 1985, et qui disposent d'une carte de membre  
protecteur, peuvent obtenir 20 % de réduction sur le prix de  
cet ouvrage. Il leur suffit donc de verser une somme de 200FB  
+ frais d'envoi en indiquant en communication sur leur versement  
leur numéro de carte de membre "protecteur".

#### Deux nouvelles séries de cartes-vues

##### Cartes-vues série 57 (9 cartes-vues en noir-et-blanc)

Sujets (matériel SNCB) : locomotive à vapeur type 12 à Schaerbeek  
vers 1962 ; locomotive à vapeur type 10 et électrique type 123  
à Bruxelles-Midi vers 1958 ; locomotive diesel type 201 à  
Bruxelles-Midi vers 1958 ; locomotive à vapeur type 15 à Haine-  
St-Pierre vers 1959 ; autorail 551 à Grand-Halleux ; autorail  
série 49 devant l'ancienne gare d'Eupen en 1972 ; automotrice  
double à Bruxelles-Nord vers 1958 ; train de voyageurs à Seraing  
en 1976 ; autorail série 42 à Tilff.

Prix : ENVOI COMPRIS : 1 série de cartes-vues : 105FB

2 séries : 190FB

3 séries : 270FB

(envoi à l'étranger : ajoutez 15FB aux prix indiqués)

Commande par versement de la somme correspondante au compte  
240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

**Cartes-vues série 59 (12 cartes-vues en COULEURS)**

Pour la première fois, notre Association publie une série de vraies cartes-vues couleurs. En voici les sujets, souvent "historiques".

Sujets SNCB

Locomotive électrique 121.002 à Bruxelles-Nord ; automotrice SABENA à Bruxelles (Nord) ; locomotive diesel 5540 en livrée verte et ceinture orange (chauffage électrique) à Barvaux ; autorail triple 4005 à Godarville ; autorail double 620.07 à Walcourt ; automotrice postale 958 à Liège Guill..

Sujet CFL

Locomotive 1602 à Luxembourg

Sujet NS

Autorail DE 1 n° 45 à Liège Guillemins

Tramways

STIC, Charleroi, motrice 423 ligne 2 ; STIV, Verviers, motrice 79 place Albert Ier ; STIL place du Théâtre à Liège, motrice B47 (service nocturne d'entretien) ; SNCV, Blaugies, motrice S 9987 ligne 8.

Sortie de presse : août 85

Prix : ENVOI compris : 1 série de cartes-vues : 225FB

2 séries : 430FB

3 séries : 530FB

(envoi à l'étranger : ajoutez 15FB aux prix indiqués)

vous pouvez dès à présent commander cette édition par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

Note : la série de cartes-vues n°58 sera ultérieurement annoncée.

Avis aux collectionneurs de cartes-vues du GTF asbl

Notre série de cartes-vues noir-et-blanc n° 54 est en voie d'épuisement. Elle compte 12 cartes-vues consacrées au rail (trains + tramways) dans la région du Centre.

Il est encore temps de commander cet article au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.

Prix ENVOI compris : 1 série cartes-vues 54 : 125FB

2 séries : 230FB

3 séries : 330FB

N'oubliez pas de préciser votre commande en communication sur votre bulletin de versement. Délai d'expédition : + 1 mois.

## Edition de 4 autocollants de soutien

- Le GTF asbl vient de publier une série de 4 autocollants :
- n°1 : autocollant de soutien au GTF asbl, avec physionomie d'une locomotive à vapeur (prix : 30FB pièce)
  - n°2 : autocollant de soutien au Musée des transports en commun du pays de Liège (prix : 30FB pièce)
  - n°3 : autocollant de soutien à la Vennbahn (en diachromie), prix : 50FB pièce
  - n°4 : autocollant de soutien au tramway touristique des grottes de Han (prix : 50FB pièce - diachromie).

Normalement, cette série de 4 autocollants est indivisible et se vend au prix de 160FB + un forfait de 20FB de frais de port. Néanmoins, si vous commandez nos autocollants en même temps qu'une autre édition signalée dans ce numéro de Trans-Fer, les frais de port des autocollants sont gratuits.

Toutefois, nous fournirons bien volontiers des autocollants supplémentaires à l'unité, pour vous permettre de soutenir l'une ou l'autre cause : nous insistons surtout sur le tram des grottes de Han et sur la Vennbahn, qui méritent le soutien d'un vaste courant d'opinion. Nous vous rappelons qu'à chaque commande d'autocollants, un forfait de frais de port de 20FB est demandé. Vous avez donc intérêt à grouper vos commandes.

Les commandes sont reçues par versement de la somme correspondante + frais de port au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.

## GTF - Distribution

pour obtenir un des 2 ouvrages ci-après, veuillez utiliser le compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, 4000 Liège.

- \* Railphoto n°3 : voici le troisième numéro de cette brochure, qui offre 28 photos noir et blanc et 2 quadrichromies d'actualités ferroviaires belges (trains et trams) et de sujets historiques.  
prix envoi compris : 160FB à verser avant le 15/7/85 au compte précité

- \* 100 Years of the Belgian Vicinal - SNCV 1885-1985 par W.J.K.DAVIES

Un livre A4 de 224 pages, 200 photos, 60 cartes et tableaux. Le sujet, traité en langue anglaise, couvre la totalité du réseau ferré vicinal belge. Nos amis anglais se sont beaucoup intéressés à la SNCV, et l'ont photographiée.. parfois avant les Belges.

Parution incertaine, probablement en septembre 1985.

Vous pouvez réserver votre exemplaire auprès de notre service "Distribution" par versement d'une somme de 1525FB + 150FB (port recommandé et emballage + TVA sur ces frais) = 1675FB à notre compte précité.

Si vous souhaitez éviter les frais de port, il suffit de ne nous verser que 1525FB. Vous retirerez alors votre ouvrage à un endroit de Liège qui vous sera communiqué en temps utile. Votre versement doit nous parvenir avant le 15/7/85. Pas de livraison en dehors de la Belgique et du Grand - Duché. Livraison sous réserve de stock disponible au prix de souscription.

## NOUVELLES DE LA SNCB

## La SNCB par ligne

Ligne 38 - Chênée - Battice

Nous l'avions annoncé dans trans-fer : nous pensions la ligne 38 définitivement condamnée : hors service le 30 avril dernier, mais en sursis pendant le mois de mai.

Voici une nouvelle péripétie, transmise par notre membre M. le Bussy. Depuis le 3 juin, la ligne 38 est classée dans les lignes industrielles. La desserte des fonderies Magottaux, de Wérister et d'Euro-Etilam à Beyne sont supprimées, le poste de block de Beyne mis hors service et les aiguillages de cette gare griffés. Seul, le raccordement à la firme Fiberglass à Battice sera encore desservi, par locomotives diesel série 55 (sic) de Kinkempois. Le choix de l'engin de desserte (au lieu du traditionnel type 73) serait motivé par la sévérité du profil de cette ligne, et par l'impossibilité d'alléger le train jusque Beyne par suite de la suppression du poste de block.

Début juin, le pont sur la Vesdre à Chênée était en cours de consolidation, tandis que l'on remplaçait un aiguillage défectueux à Chênée. Du ballast a été amené en divers points de la ligne pour renforcement de la voie. La section la plus abîmée de la ligne, soit Mélen - Battice, a vu sa vitesse de référence ramenée à 10 km/h.

La firme Fiberglass semble donc avoir provisoirement obtenu le maintien de son approvisionnement en kaolin par chemin de fer, provisoirement du moins, car ce régime nouveau de la ligne 38 est prévu jusqu'au 20 septembre prochain, date de l'expiration du contrat de cette firme avec la SNCB...

Un dernier détail : les palettes de signaux de la gare de Beyne, hors service depuis le 3 juin, ont été soigneusement graissées la semaine précédente...

Rappelons que Trans-Fer a consacré un numéro hors série à l'histoire de la ligne 38 Chênée - Battice - Plombières et au dossier de sa fermeture. Il est toujours disponible par versement de 165 FB port compris au compte 240-0380489-59 de GTF-asbl, Editions, 4000 Liège.

Ligne 48 - section Waimes - St-Vith

Par arrêté royal du 19 avril 1985 (MB du 23/5/85), la SNCB est autorisée à procéder au démontage de cette section de la ligne 48 Raeren - St-Vith.

Ligne 52 section Termonde - Puurs

Par arrêté royal du 23 avril 1985 (MB du 23/5/85), la SNCB est autorisée à mettre cette section de la ligne 52 Termonde - Anvers-Sud hors service.

Ligne 86

Par note E du 26.04.85, publication du 20.05.85 :

Leuze - Basècles est hors service pour les besoins de la SNCE  
Basècles - Y Basècles est ligne à exploitation simplifiée.

Ligne 40 section Visé - Maastricht

Contrairement à ce qui est annoncé dans Trans-Fer n°40, la section neutre 3000v/1500v ne serait pas installée à proximité de la frontière, mais à proximité de la gare de Maastricht.

LIGNE 131	BAULERS - FLEURUS
-----------	-------------------

En considérant la ligne 131 dans son intégralité, on distingue deux sections fort différentes l'une de l'autre :

- 1°) Baulers - Fleurus
- 2°) Fleurus - Châtelineau-Châtelet

La seconde, à vocation industrielle évidente, fait partie d'un complexe ferroviaire englobant trois lignes ( 119, 121 et 131 ) s'imbriquant l'une dans l'autre, et formant ainsi un ensemble à peine dissociable. Nous nous proposons de remettre l'étude simultanée de ces trois lignes à plus tard, et de nous préoccuper aujourd'hui de la seule section Baulers - Fleurus de cette ligne 1

A. CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE
---------------------------------

- 1°) Mise en service : -le 20.09.1876 de Bois-de-Nivelles à Chassart (la section Baulers - Nivelles Est - Bois-de-Nivelles étant commune à la ligne 124)  
-le 14.12.1876 de Chassart à Fleurus

- 2°) Balises kilométriques, comptées au départ de la gare de Nivelles Est (selon carte IGN) :

0	Nivelles (Est)
4,2	Bois-de-Nivelles
4,7	Commune
8,7	Rêves
11,7	Frasnes-lez-Gosselies
14,2	Villers-Perwin
16,2	Chassart
19,5	St-Amand-lez-Fleurus
22	Fleurus

- 3°) Service voyageurs : -ligne rurale au trafic assez faible  
-fréquence au 14.05.1950 :  
.sept aller-retour les jours ouvrable  
.cinq aller-retour les dimanche + fête
- gares et haltes toutes situées à certaine distance (1 à 2 km) du noyau d'habitat le plus proche
- suppression totale le 01.09.1952 - le P.A. de St-Amand-lez-Fleurus étant déjà abandonné depuis la dernière guerre - et remplacement par DEUX lignes d'autobus distinctes :
  - \*autobus SNCB 131 Nivelles(Est) - Fleurus, qui deviendra 131a, sera repris par la SNCV en 1979, et deviendra 571a aujourd'hui : ne dessert pas Chassart ni St-Amand, le trajet Villers-Perwin - Fleurus s'effectuant via Mellet;
  - \*autobus SNCV 568, exploité jusqu'à ce jour par Cardona-Deltenre à Houtain-le-Val : trajet Nivelles - Fleurus effectué par la N 49, avec desserte de Houtain-le-Val, Sart-Dame-Avelines et Marbais, Chassart, Wagnelée et St-Amand.

4°) Service marchandises :

- de certaine importance à l'époque du Grand Central Belge, la ligne 131, de l'Etat, étant concurrente de la liaison Ottignies - Fleurus - Lodelinsart - Châte-lineau pour l'acheminement de la production du bassin de la Basse-Sambre (charbonnages, sidérurgie, etc.) vers le centre du pays ; mise partielle à double voie au début du siècle ;
- trafic local essentiellement agricole, la ligne 131 traversant une région limoneuse très fertile, le plateau brabançon-hennuyer, où prédomine la betterave sucrière, avec sucrerie et raccordement vicinal à Wagnelée (Chassart) ;
- trafic de transit Nivelles - Fleurus suspendu à la même époque que la suppression du service voyageurs (1952), seul le trafic local "de cabotage" étant assuré une fois par jour ouvrable, l'après-midi, au départ de Fleurus ; fréquence qui diminuera progressivement pendant les années '60 et '70 ;
- abandon progressif des diverses sections de la ligne :
  - Bois-de-Nivelles - Commune, vers 1954 ;
  - Commune - Rêves, en 1956 ;
  - Rêves - Frasnes-lez-Gosselies, en 1964 ;
  - Frasnes-lez-Gosselies - Fleurus, en 1983.

**B. PHYSIONOMIE ET SITUATION ACTUELLE DE LA LIGNE** (début 1985)

Physionomie générale : ligne de plaine aux rares tranchées, aux remblais de dimensions assez modestes, et au tracé essentiellement rectiligne, avec ligne droite parfaite du Km 15,5 au Km 21 ; deux ouvrages d'art seulement.

1°) Section BOIS-DE-NIVELLES - REVES

- mise jadis à double voie (situation vers 1915), remise ultérieurement à voie unique, avant la dernière guerre ;
- trafic suspendu dès la suppression du service voyageurs, en septembre 1952, mise hors service peu de temps après.

\* BOIS-DE-NIVELLES (Km 4,2)

- ancien P.A. (point d'arrêt) sur la ligne 124 Charleroi - Bruxelles, ex-bifurcation des lignes 124 et 131 ;
- desserte rurale : hameau éloigné de Nivelles situé à la limite du Brabant, habitat dispersé ;
- P.A. abandonné en 1962, desserte actuelle par le seul autobus 571a (ex-131a) ;
- quais d'embarquement rasés vers la fin des années '60.

\* Section Bois-de-Nivelles - Commune extrêmement courte (à peine 500 m de gare à gare), mise hors service peu après l'arrêt du trafic, déferrée vers 1954 (d'après l'IGN).

\* COMMUNE (Km 4,7)

- halte située, elle aussi, à la limite provinciale, mais du côté hennuyer, pratiquement en vue du P.A. de Bois-de-Nivelles (conséquence de tergiversations provinciales
- desserte rurale : hameau de Commune, sur le territoire d'Obaix-Buzet, habitat aligné le long de la N 54;
- bâtiment-voyageurs vendu et habité, ainsi que la maison de garde du PN sur la N 54.

\* Section Commune - Rêves déclassée en 1956, démontée peu après2°) Section REVES - FRASNES-LEZ-GOSSELIES\* REVES (Km 8,7)

- gare de croisement (après la remise à voie unique)
- desserte du village de Rêves, dont le centre est éloigné de plus de 2 km !
- bâtiment-voyageurs vendu, puis remis en état sans trop gâcher l'architecture originelle ; marquise subsistante
- halle à marchandises en ruine, vers 1973, démolie quelque années plus tard.

\* section Rêves - Frasnès

- tronçon à voie unique ( plate-forme élargie sur toute la longueur, la seconde voie n'ayant probablement jamais été posée, les travaux étant vraisemblablement interrompus au début de la première guerre, sans être repris par après )
- abandonnée en 1964, démontée vers 1966-67 ;
- tracé aujourd'hui utilisé comme itinéraire touristique pédestre.

3°) Section FRASNES-LEZ-GOSSELIES - FLEURUS

- tronçon resté à voie unique ( plate-forme élargie entre Frasnès et Villers-Perwin ), les rares ouvrages d'art sont prévus pour la double voie ;
- trafic marchandises en déclin constant depuis l'abandon, début 1958, du transbordement vicinal à Chassart (bette-raves sucrières) : abandon respectif des cours de Chassart, Villers-Perwin (1972-73) et Frasnès-lez-Gosselies (1979-80) ;
- fermeture annoncée dès 1979, mise hors service officielle le 26.9.1983, malgré une légère reprise de trafic dès le début des années '80 ;
- vitesse maximum autorisée (dernières années d'exploitation) : 20 km/heure ;
- section actuellement en cul-de-sac et sans importance stratégique : déclassement et dépose de la voie semblent inévitables dans les années à venir;
- réutilisation éphémère de la voie en juin 1984 entre St-Amand et Fleurus pour le garage de wagons hors service.

\* FRASNES-LEZ-GOSSELIES (Km 11,7)

- P.N. sur la N 5 supprimé lors du démontage de la section vers Rêves; maison de garde habitée;
- gare de croisement; desserte du village (centre à 1,5 km, habitat étiré jusqu'aux abords de la gare);
- bâtiment-voyageurs vendu, utilisé comme débit de boissons;
- halle à marchandises transformée récemment, pour les besoins de la firme Cargas;
- cour à marchandises de moins en moins utilisée, abandonnée vers 1979-80, aiguilles déposées vers 1981-82 (rebroussement impossible depuis);
- raccordement agricole abandonné au début des années '70 ;
- espace ferroviaire en face de la gare (voies principales et de débord) enclos pour les besoins de la firme CARGAS (LPG), ultime client de la ligne : trafic nul dès 1974, puis légère reprise vers 1979 (0,28 wagons/jour en 1981), une seule voie en cul-de-sac étant maintenue depuis la suppression des aiguilles, les wagons étant donc poussés depuis Fleurus.

\* VILLERS-PERWIN (Km 14,2)

- halte desservant le village (centre à 1,25 km environ);
- bâtiment-voyageurs démoli (avant 1973);
- voie de chargement en impasse, desservant la cour, abandonnée vers 1972-73, démontée avant 1976;
- au Km 15 : PN et maison de garde apparemment habitée, amorce de la dernière courbe avant Fleurus - tracé rectiligne jusqu'au Km 21 - et limite visible des travaux entrepris jadis pour élargir la plate-forme (mise à double voie non réalisée).

\* CHASSART (Km 16,2)

- gare de croisement, desserte rurale du château de Chassart, et de la sucrerie, situés tous deux à proximité, ainsi que du village de Wagnelée, à 2,5 km de là:
- gare de correspondance pour le vicinal, la ligne Chastre - Tilly - Gosselies étant jadis raccordée pour le transbordement de produits agricoles (betteraves sucrières) à destination de la sucrerie toute proche, et ce jusqu' en 1957-58;
- subsistaient en 1973 :
  - .le bâtiment-voyageurs et quelques petits bâtiments de service, utilisés par un ferrailleur, puis abandonnés et démolis vers la fin des années '70 ;
  - .la voie B de croisement, devenue voie de passage pour les convois vers Frasnès ;
  - .la voie A principale, hors service, démontée vers 1976 ;
- toutes autres voies de débord, y compris le raccordement vicinal, avaient disparu auparavant;
- côté Fleurus, surplombant les voies A et B : passage supérieur routier et son homologue vicinal, côte à côte, ce dernier encore intact mais déferré depuis 1958.

\* SAINT-AMAND-LEZ-FLEURUS (Km 19,5)

-P.A. de campagne, situé à plus d' 1 km de toute forme d'habitation, uniquement accessible par un mauvais chemin agricole à travers champs, à 1,25 km du centre du village;

-abandonné depuis la dernière guerre;

-seul vestige : la masse cendrée de l'ancien quai d'embarquement, les pierres du quai étant enlevées depuis de longues années; aucun bâtiment, seul l'emplacement de ce qui a pu être un abri pour voyageurs, aujourd'hui disparu.

\* L'entrée en gare de FLEURUS (Km 22) est protégée par un signal lumineux remplaçant la signalisation mécanique à palettes depuis la fin des années '70.

**C. OBSERVATIONS**

-Bien qu'en 1979 la décision fut prise d'abandonner la ligne lors des travaux d'électrification de la ligne 140, des travaux de renouvellement et de consolidation des appareils de voie à Frasnes-lez-Gosselies furent entrepris vers 1980.

-Cargas étant le tout dernier client de la ligne 131, voilà encore un trafic de produits dangereux (du LPG) confié aux transports routiers; il est vrai que le gaz acheminé à Frasnes par le rail était ensuite distribué par la route; et puis, Cargas était un client peu sur (interruption de 1974 à 1979), et le trafic des dernières années était, convenons-en, très restreint!

-Comme on pouvait s'y attendre, la décision de démonter le dernier tronçon de la ligne, de Frasnes-lez-Gosselies à Fleurus, a été prise lors du Conseil d'Administration du 31-10-1984.

P.J.

**\*\* ENIGME FERROVIAIRE \*\***

A hauteur de l'ancienne bifurcation de Bois-de-Nivelles, sur la ligne 124, mais du côté ouest, se détache un tracé ferroviaire abandonné de 2,5 km environ, s'amorçant par une forte courbe décrivant près de 130°, puis se dirigeant vers le bois de Petit-Roeulx-lez-Nivelles, où tout vestige disparaît à hauteur du chemin reliant Nivelles à Petit-Roeulx, sur le territoire de cette dernière commune. Si jamais il y a eu une voie, celle-ci avait déjà disparu avant la fin de la dernière guerre.

Ancien raccordement - mais à quoi? Projet de ligne abandonné?

Dans ce dernier cas, il ne pourrait s'agir de l'amorce d'une ligne SNCV (comme celle de Nivelles à Soignies, voir T.F. n°19), aucun projet dans ce sens n'ayant, à notre connaissance, été prévu au sud de Nivelles!

Se pourrait-il qu'un lecteur puisse éclaircir ce mystère?

P.J.



Février 85		Mars 85	
N <sup>o</sup> HLE/ Km	N <sup>o</sup> AM/ Km	N <sup>o</sup> HLE/ Km	N <sup>o</sup> AM/ Km
1501 - 16 546	013 (50) - 10 382	1501 - 19 486	042 (53) - 11 825
1604 - 20 662	122 (54) - 11 638	1605 - 24 332	104 (54) - 11 275
1802 - 18 496	142 (56) - 9 828	1802 - 20 671	130 (56) - 9 898
2016 - 13 661	168 (62) - 14 117	2005 - 15 372	192 (62) - 15 372
2104 - 15 974	213 (63) - 10 851	2106 - 12 457	225 (63) - 11 639
2233 - 10 753	248 (65) - 10 625	2246 - 9 649	256 (65) - 11 021
2354 - 11 357	404 (83) - 22 143	2346 - 13 535	372 (83) - 25 603
2504 - 6 998	502 (55) - 9 694	2503 - 8 810	505 (55) - 11 182
2557 - 15 704	596 (SAB) - 10 077	2552 - 24 629	596 (SAB) - 10 703
2617 - 11 730	627 (66) - 15 045	2632 - 13 492	607 (66) - 13 185
2708 - 18 182	652 (70) - 17 676	2757 - 19 316	642 (70) - 19 505
2802 - 767	677 (73) - 15 122	2802 - 1 699	687 (73) - 12 870
	717 (74) - 14 506		717 (74) - 16 847
N <sup>o</sup> AR/ Km	748 (78) - 13 764	N <sup>o</sup> AR/ Km	749 (78) - 14 391
4310 - 5 888	775 (79) - 13 878	4310 - 5 453	772 (79) - 14 458
4407 - 5 764	827 QUAD - 17 029	4410 - 6 472	828 QUAD - 21 287
4509 - 11 855	902 BENEL - 5 725	4505 - 13 784	902 BENEL - 7 557
4903 - 0	952 POST - 11 521	4903 - 0	953 POST - 12 639
N <sup>o</sup> HLD/ Km	N <sup>o</sup> HLM/ Km	N <sup>o</sup> HLD/ Km	N <sup>o</sup> HLM/ Km
5142 - 13 319	7006 - 2 811	5151 - 17 140	7005 - 2 330
5204 - 8 689	7102 - 2 732	5202 - 9 309	7101 - 2 849
5316 - 11 767	7203 - 1 719	5319 - 13 289	7209 - 2 579
5408 - 14 792	7343 - 3 362	5404 - 8 846	7391 - 4 087
5509 - 10 493	7401 - 3 054	5501 - 11 757	7407 - 3 719
5933 - 9 040	7501 - 3 275	5940 - 10 268	7505 - 3 493
6040 - 3 997	8060 - 2 818	6019 - 4 675	8055 - 2 876
6115 - 4 968	8240 - 3 348	6114 - 4 802	8266 - 3 714
6281 - 14 692	8322 - 1 881	6240 - 13 929	8316 - 1 790
	8448 - 2 430		8448 - 2 653
	8525 - 2 744		8505 - 2 793
	9150 - 951		9150 - 1 035

Hit Computer 5/85

-----  
**Cartes postales: les Chemins de Fer de la Provence**  
 -----

L'APPEVA, en coopération avec M. Serge BALIZIAUX, propose une nouvelle série de 16 cartes en couleurs. Consacrée à la ligne métrique Digne - Nice des Chemins de Fer de la Provence, elle présente des vues du matériel des C.P. en différents points de la voie, et à différentes époques depuis 10 ans. Ainsi les locotracteurs et les autorails apparaissent aussi bien dans leurs couleurs actuelles que dans leur livrée précédente (rouge et gris Viv'rais pour les Billard, bleu et gris pour les Renault ABH, jaune pour les CFD SY 1 à 4). Une carte est consacrée au nouvel autorail double Soulé-Garnéro.

Notice d'accompagnement. Impression sur cartoline standard brillante.  
 La série indivisible: 36 FF franco, auprès de l'APPEVA, BP 106, F-80001 Amiens-Cedex.

<b>P A R C O U R S   M O Y E N S   D E S   E N G I N S   M O T E U R S</b>
--

- Janvier 1985 -

Jusqu'à présent, nous vous avons toujours communiqué les parcours mensuels RECORDS des engins moteurs, par mois- calendrier.

Aux fins de comparaison, nous avons cette fois calculé la MOYENNE des Km. parcourus par série d'engins, et ce pendant le mois de janvier 85.

Le chiffre entre parenthèses qui suit le n° de la série indique le nombre d'engins pris en considération, c-à-d. ceux qui ont roulé au moins UN jour au cours du mois considéré.

On comparera utilement avec les parcours records du même mois.

Certaines différences sont saisissantes...

<u>Série HLE(Nbre)/Km</u>	<u>Type AM(Nbre)/Km</u>	<u>Sér HLD (Nbre)/Km</u>	<u>Sér HLM (Nbre)/Km</u>
15 ( 5) - 13 991	50 (22) 7 669	51 (86) 7 850	70 ( 5) 2 044
<b>16 ( 7) - 17 746</b>	53 (15) 6 993	52 (17) 6 764	71 ( 3) 2 08
18 ( 6) - 12 064	54 (70) 8 304	53 (14) 9 678	72 ( 4) 1 829
20 (25) - 9 691	55 (35) 8 405	54 ( 6) 6 199	73 (93) 1 807
21 ( 9) - 6 362	56 (22) 8 519	55 (40) 7 476	74 ( 9) 2 188
22 (50) - 6 957	62 (59) 9 403	59 (46) 5 885	75 ( 6) 2 489
23 (83) - 7 594	63 (40) 8 557	60 (58) 2 262	80 (67) 1 708
25 (13) - 5 876	65 (20) 8 683	62 (128) 7 147	82 (74) 2 008
25-5 (8) - 10 301	66 (40) 9 966	61 ( 8) 3 581	83 (25) 1 080
26 (35) - 7 423	70 (33) 9 901		84 (69) 1 437
27 (60) - 10 782	73 (30) 10 478	<u>Sér AR (Nbre)/Km</u>	85 (25) 1 919
28 ( 3) - 798	74 (24) 10 414	43 (11) 2 519	91 (30) 158(!)
	78 (26) 9 890	44 (10) 5 007	
	79 (26) 10 183	45 (10) 10 257	
	80 (35) 12 107	46 (10) 3 491	
	82 (35) 13 957	49 ( 1) 352	
	83 (42) 15 305		
	QUAD (44) 11 835		
	SABENA (6) 7 738		
	BENELUX(4) 5 458		
	POSTALE(8) 7 183		

Hit Computer 5/85

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 28 mai 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 : les travaux de terrassement nécessaires à l'aménagement de deux faisceaux, côté Aix-la-Chapelle, à la gare de Montzen; divers travaux pour la mise au gabarit électrique des tunnels de Lustin et de Godinne, sur la ligne Namur - Givet; le renouvellement et l'isolation des toitures des halls 11 à 14, côté sud, à l'atelier central de Salzinnes ainsi que la construction d'un nouveau magasin aux huiles; la pose d'un câble téléphonique coaxial sur le tronçon Mons - St-Ghislain de la ligne Mons - Mouscron; l'installation d'un poste de commutation et de distribution 1 kV à Bruxelles Midi; la construction de trois nouveaux bâtiments techniques dans le cadre de la modernisation du chantier de régénération des rails usagés au dépôt central de la Voie à Schaerbeek; les travaux de terrassement à la hauteur de la tête de triage et à la hauteur de la sortie du faisceau C 2, le long du côté nord du faisceau C 2 et le long de la ceinture Ford, dans le cadre de la modernisation de la gare d'Anvers Nord; dans le cadre de l'électrification de la ligne Poperinge - Courtrai, la construction d'un nouveau poste de sectionnement à Wervik; divers travaux, dont l'enlèvement de pavements en béton et leur remplacement par des pavements équipés de voies ainsi que l'aménagement de fosses et de fondement pour des vérins pneumatiques, à l'atelier central de Gentbrugge; l'établissement d'appareillages pour la gestion par télécommande des installations fixes de traction électrique du groupe de Gand.

Le Conseil a également approuvé l'acquisition d'une deuxième série de 65 voitures à 2 niveaux, dont 5 de première classe, 52 de seconde classe et 8 de seconde classe avec fourgon, ladite acquisition procurant quelque 570.000 heures directes de travail aux secteurs industriels concernés.

A l'occasion du 150ème anniversaire des Chemins de Fer, et compte tenu des efforts déployés depuis plusieurs années par les cheminots pour améliorer le budget des chemins de fer, le Conseil d'Administration a décidé d'octroyer à titre exceptionnel un jour de congé supplémentaire à l'ensemble du personnel de la Société.

Complément au Conseil d'Administration du 21.12.84

Il a été décidé la suppression à brève échéance des CHV Schaerbeek, Ronet et St-Martin, et de l'ATD Bertrix. L'ATD Ath subsistera jusqu'en 1986.

Complément au Conseil d'Administration du 29.01.85

On y a approuvé la fermeture de la cour à marchandises de Kalterherberg (ligne 48 "Vennbahn") et le transfert des activités de messageries vers la gare de Sourbrodt.

Compléments d'information aux décisions prises par le Conseil d'Administration de la SNCB (voir Trans-Fer n°40)

(extraits du périodique "La Tribune")

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 26 FEVRIER 1985

### EVOLUTION DU TRAFIC

#### Voyageurs

En décembre 1984, le trafic était de 521 millions de voyageurs-km. Pour l'année 1984, on arrive à 6.419 millions de voyageurs-km, les écarts négatifs étant respectivement de 4,5% et de 3,2% par rapport à 1983.

#### Marchandises

En décembre 1984, le trafic était de 683 millions de t-km taxées, soit un écart négatif de 1,6% par rapport à décembre 83. Pour les douze mois de l'année 1984, on a atteint le chiffre de 7.905 millions, correspondant à une hausse de 15,1%.

#### Situation financière

Selon les premières estimations, provisoires, le compte d'exploitation 1984 ferait apparaître un solde positif de l'ordre de 150 millions, ce dans l'hypothèse où la S.N.C.B. ne serait pas contrainte de verser au Fonds d'Equilibre de la Sécurité Sociale la retenue de 2% prévue par les dispositions de l'A.R. n° 278.

Réorganisation du dispositif des gares pour le transport des envois de détail  
A l'issue d'un très large débat, le Conseil décide:

- de créer, dans 80 gares, soit 54 gares IC, 21 gares IR et 5 gares ordinaires, un service « Express IC-IR », 21 gares IC et 2 gares IR ne restant ouvertes qu'à ce seul trafic;
- d'organiser le trafic des colis postaux et des envois « grande vitesse » dans 80 gares;
- de fermer au 1<sup>er</sup> juin 1985 les gares de Ruisbroek, de Zventem, de Jette, de Grimde et de Seralng ainsi que 28 gares dont le trafic journalier moyen était inférieur à deux envois par jour en 1984.

Il décide également de poursuivre les études relatives, d'une part, à la fermeture éventuelle de 37 gares dont le trafic serait inférieur à 3 envois par jour au cours des trois premiers trimestres de 1985, à condition qu'une économie concrète d'au moins une demi-prestation d'agent puisse y être réalisée du fait de la fermeture ou par suite d'une réorganisation du travail, et, d'autre part, celles concernant l'examen, cas par cas, des 96 gares dont la réorganisation du travail permettrait de dégager des économies par prestation(s) complète(s) d'agent.

Réorganisation du service des marchandises par wagons complets aux Groupes de Charleroi, de Namur et de Mons

Le Conseil marque son accord pour procéder à la fermeture de la cour aux marchandises de Mignault au 1<sup>er</sup> avril 1985 et, dans un délai de 6 mois, des installations de Jumet, de Gosseilles et de Thiméon, la ligne 107, Ecaussinnes-Carrières Mignault étant mise hors service entre les kms 0.583 et 4.103 et la ligne 119, entre Thiméon et Gilly, bifurcation Noir-Dieu, du km 5.570 au km 15.840 tandis que la décision relative aux installations de Croix-Rouge et de Ste-Marie sera reportée jusqu'à fin 1986.

#### Réunion du 2 avril 1985

##### Evolution du trafic

En janvier 1985, le trafic des voyageurs a atteint 526 millions de voyageurs-km taxés, soit une baisse de 2,6%.

En janvier 1985, le trafic des marchandises a atteint 629 millions de t-km taxées, soit un statu quo par rapport à janvier 1984.

##### Réorganisation du service des marchandises.

Le dispositif comprendra les dispositions nouvelles suivantes :

- a) application d'un nouveau système tarifaire pour les wagons isolés comportant :
  - une tarification classique « poids-distance » d'une gare-centre à une autre ou d'un point-frontière à une gare-centre (et vice versa);
  - une redevance par wagon couvrant les frais de desserte;
- b) adaptation des montants mis en compte aux titulaires de raccordements en vue de mieux couvrir les frais réels d'amortissement et d'entretien desdites installations.
- c) instauration d'un système d'allocation d'embranchement consistant à accorder à la clientèle une bonification par tonne reçue ou envoyée dans le but de stimuler l'utilisation de ces raccordements; cette mesure permettrait de neutraliser la hausse des frais d'amortissement et d'entretien résultant de la mesure visée sous b) pour les clients fidèles;
- d) application d'un schéma programmé de desserte 5 fois par semaine à l'ensemble des installations dont le trafic moyen est supérieur à 0,2 wagon par jour (1 wagon par semaine). En intégrant, dans ce schéma des installations qui n'atteignent pas ce niveau de trafic, on risque de trop alourdir les frais directs de raccordement des autres installations reprises dans le circuit.

e) application aux installations à faible trafic (0,2 wagon par jour et moins) des dispositions particulières suivantes :

- pour les raccordements : maintien de l'installation à la double condition que le client accepte la prise en charge intégrale des frais d'amortissement et d'entretien des installations fixes et des coûts directs de la desserte à organiser, à la demande, au coup par coup;
- pour les cours autonomes : le maintien des installations dans tous les cas (même lorsque le trafic est inférieur à 0,2 wagon/jour) de manière à assurer une couverture régionale permanente minimale. Une réévaluation du régime de taxation des dites installations aura lieu tous les 3 ans sur base du trafic qu'elles confient et de leur situation stratégique;
- pour les cours contractuelles : la fermeture dans les 6 mois de 28 installations.

**Calendrier de mise en œuvre du nouveau dispositif global.**

La mise en œuvre du nouveau dispositif se ferait en trois phases selon le calendrier suivant :

a) première phase : du 1/7/85 au 31/12/1985.

Décision concernant le maintien ou la suppression des raccordements à très faible trafic (de 0 à 0,2 wagon/jour).

Détermination des charges et frais à supporter par le client en cas de maintien des installations.

Fermeture de 28 cours contractuelles.

b) deuxième phase : du 1/1/86 au 31/12/86.

Mise en application par circuit de desserte du nouveau système tarifaire pour les clients :

- des cours contractuelles et des raccordements dont le trafic se situe entre 0,2 et 1 wagon par jour.
- des cours autonomes dont le trafic se situe entre 0 et 1 wagon/jour.

c) troisième phase : du 1/1/87 au 31/5/87.

Généralisation du système à l'ensemble de la clientèle des cours contractuelles et autonomes et des raccordements.

**Considérations pratiques concernant l'application.**

Le calendrier visé ci-dessus sera mis en application compte tenu des considérations pratiques suivantes :

a) les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> phases seront, dans la mesure du possible, exécutées simultanément afin de traiter l'ensemble de la clientèle d'un circuit de desserte de façon équitable;

b) compte tenu de la complexité de la conception des nouveaux systèmes tarifaires, du volume des calculs préalables, de la nécessité de bien informer la clientèle et d'établir un contact personnalisé avec chaque client concerné, la mise en œuvre de la 2<sup>e</sup> phase pourra être retardée de 6 mois.

L'opération se présenterait alors comme suit :

- deuxième phase :

1/7/86-30/6/87

- troisième phase :

1/7/87-30/12/87.

c) les redevances par wagon subiront :

- une actualisation linéaire au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année et pour la première fois au 1<sup>er</sup> janvier 1987, sur base de paramètres représentatifs de l'évolution des charges;
- une révision en étant recalculées fondamentalement tous les 3 ans en fonction du trafic de l'année précédente;
- une adaptation à l'occasion de toute modification importante affectant l'organisation du circuit de desserte ou de la desserte de l'installation même.

- 
- Ligne 57 A : Grembergen - Hamme. Dépose des voies.
  - Ligne 54 : Malines - De Klinge; Dépose des voies du tronçon St. Nicolas - Waes - De Klinge.
-



## TIMBRES COMMEMORATIFS



## 1. EMISSION DE TIMBRES "CHEMIN DE FER".

La SNCB a émis à la date du 3 mai 1985, en commémoration du 150<sup>e</sup> anniversaire du rail belge, deux timbres "chemin de fer" aux valeurs faciales de 250 F et 500 F. Les timbres sont exécutés suivant le procédé héliogravure et ont comme sujet les tableaux suivants de P. DELVAUX:

- le timbre à 250 F: gare avec locomotive BB 150;
- le timbre à 500 F: gare avec locomotive BB 120.

Tirage: 90000 exemplaires de chaque timbre.

Ces timbres peuvent dès à présent être obtenus soit au guichet du Centre Philatélique de la SNCB, Putterie 21, 1000 Bruxelles (gare de Bruxelles-Central), ouvert du lundi au jeudi de 9 h 30 à 12 h et le vendredi de 9 h 30 à 13 h, soit par la voie postale en versant ou en virant au CCP 000-0020448-78 dudit Centre Philatélique le montant de la commande, augmenté:

- de 99 F pour l'envoi sous pli recommandé;
- de 24 F pour l'envoi sous pli ordinaire, sous la responsabilité du destinataire.

Ces timbres seront également en vente:

- à l'exposition ferroviaire au Palais des Beaux Arts à Bruxelles du 4 mai 1985 au 2 juin 1985;
- à la gare de Bruxelles-Nord, au musée ferroviaire, le 5 mai 1985;
- dans le train-expo qui visitera les gares importantes du 23 mai 1985 au 23 octobre 1985.

## 2. EMISSION DE FEUILLETS COMMEMORATIFS.

Des feuillets commémoratifs seront mis en vente par souscription. Ces feuillets commémoratifs seront imprimés à un tirage très limité. Les feuillets numérotés de 1 F à 3 N seront limités à 750 exemplaires, le feuillet numéro 4 à 6000 exemplaires.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 1 F:

carré de 4 timbres dentelés "gare la nuit - locomotive à vapeur" - d'après un tableau de P. Delvaux, d'une valeur faciale de 1000 F par timbre. Le feuillet est intitulé "150<sup>e</sup> anniversaire du rail belge - 1835-1985".

Prix: 4000 F.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 1 N:

identique au feuillet 1 F, mais avec texte néerlandais.

Prix: 4000 F.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 2 F:

carré de 4 timbres dentelés "gare avec locomotive BB 120" (P. Delvaux) d'une valeur faciale de 500 F par timbre. Le feuillet porte l'indication "150<sup>e</sup> anniversaire du rail belge - 1835-1985".

Prix: 2000 F.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 2 N:

identique au feuillet 2 F, mais avec texte néerlandais.

Prix: 2000 F.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 3 F:

carré de 4 timbres dentelés "gare avec locomotive BB 150" (P. Delvaux) d'une valeur faciale de 250 F par timbre. Le feuillet porte l'indication "150<sup>e</sup> anniversaire du rail belge - 1835-1985".

Prix: 1000 F.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 3 N:

identique au feuillet 3 F, mais avec texte néerlandais.

Prix: 1000 F.

## FEUILLET COMMEMORATIF N° 4:

reprend les 3 timbres (n°s 1, 2 et 3) dont le sujet est un tableau de P. Delvaux. Le feuillet porte l'indication "150<sup>e</sup> anniversaire du rail belge - 1835-1985" dans les trois langues nationales.

Prix: 1750 F.

Tous les feuillets commémoratifs sont gommés au verso.

Procédure d'achat: Par versement ou virement du montant des feuillets désirés, augmenté de 99 F pour envoi recommandé, au CCP 000-0020448-78 du Centre Philatélique SNCB, Putterie, Bruxelles. Le versement/virement vaut souscription. Prière d'indiquer très clairement sur le formulaire du versement ou du virement les feuillets désirés: 1 F, 1 N, 2 F, 2 N, 3 F, 3 N et/ou 4.

Livraison: Les feuillets seront envoyés par recommandé dans le courant des mois d'août ou septembre 1985. Le reversement du montant ou d'une partie du montant sur votre compte signifie que la liste d'inscription du feuillet concerné est déjà clôturée.

## NOUVELLES DE LA SNCV

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

\* MATERIEL

Arrivée de nouveau matériel :

Sont arrivées en Hainaut, en provenance de la Côte,  
les BN 6138 (le 19.03) et 6149 (le 27.03).

Trois autres BN bidirectionnelles devraient également être transférées avant les vacances: il s'agit des 6111, 6131 et 6137.

\* L'EXPLOITATION DES ANTENNES VERS GILLY ET CENTENAIRE

On sait enfin, grâce à la confection de nouveaux films pour les BN, sous quelle forme seront exploitées les antennes de métro léger vers Gilly et Centenaire, mises en principe en service le 25 septembre 1985.

Le 89 sera prolongé de Beaux-Arts à Centenaire, tandis que le parcours du 90 restera inchangé (il continuera donc à desservir Charleroi Sud).

D'autre part, deux nouvelles relations seront créées :

54 Charleroi (Sud) - Beaux-Arts - Gilly

et

84 Charleroi (Sud) - Beaux-Arts - Centenaire

Les nouveaux films reprennent, outre les mentions SPECIAL et DEPOT identiques aux actuelles, les mentions unicolores suivantes:

54 (jaune) - 62 (rouge) - 84 (vert) -

89 (bleu) - 90 (brun) - 93 (jaune)

C.L. 28.05.85.

SNCV - Cortège de la Côte du 16 juillet 1985
--

On escompte la composition suivante :

- HL 979 (locomotive à vapeur) - voiture 2e cl/bagages A 2107 - voiture 2e cl A 10782, voiture 1e/2e cl A 11751, voiture royale A 1625, voiture 2e cl/bagages A 2026.
- fourgon moteur électrique 9965, voitures A 11593 et A 8768
- motrice standard 9985 - remorques 9944 et 19211
- motrice SO 9014, remorque N 9458, remorque standard Destelberger 9538
- motrices articulées BN

Ces convois effectueront un seul trajet Ostende - Westende et retour au dépôt.

Le Couple Royal sera à bord du premier train entre Ostende et le Médiacenter de Mariakerke où se tient l'exposition "100 ans d'exploitation vicinale".

Les trains ci-dessus seront peut-être exposés en fin de journée le 16 juillet. Des circulations exceptionnelles sur courte distance sont envisagées à Ostende les 17, 18 et 19 juillet 85.

Nous tenons à rappeler qu'Ostende a été choisi pour ces manifestations car la première ligne vicinale mise en exploitation en Belgique est justement Ostende - Nieupoort, le 15 juillet 1885, et non Anvers Hoogstraten - Turnhout, comme certaines affiches le signalent à tort. On oublie trop souvent d'ailleurs que l'exploitation de la première ligne vicinale a été affermée par la SNCV à la SA des Railways Economiques de Liège - Seraing et Extensions (RELSE)

LA COLONNE MILLIAIRE.

GTF asbl

Lorsque la première ligne du futur réseau belge (Bruxelles-Allée-Verte - Malines) fut inaugurée le 5 mai 1835, S.M. le Roi Léopold I présida à la cérémonie. Trois trains amenèrent les 900 invités à Malines.

A l'arrivée à Malines, il y eut une cérémonie grandiose. Pour marquer l'évènement, un monument fut inauguré par le Ministre de Theux de Meyland. Il s'agissait d'une colonne milliaire haute de 7m50 qui marquait à la fois l'origine du premier kilomètre et le centre du réseau dont la construction était décidée. Sous la colonne fut déposé un coffret contenant la médaille de l'inauguration, des pièces de monnaie et le procès-verbal de la cérémonie. Ce coffret et son contenu sont conservés aux musée des chemins de fer à Bruxelles-Nord.

La colonne fut déplacée six fois, la gare prenant toujours de plus en plus d'extension.

A l'initiative de l'association des pensionnés de l'atelier Central de Malines "DE MIJLPAAL" et avec l'accord de la ville, la colonne a été placée en 1980 en face de la gare, à quelques mètres à peine de son emplacement original. Un nouveau coffret fut placé dans les fondations. Il contient le procès-verbal de la cérémonie, signé par les témoins et les pièces de monnaie à l'effigie de S.M. le Roi Baudouin.

*Musée  
du  
Transport Urbain  
Bruxellois  
A.S.B.L.*

Avenue de Tervuren 364B  
1150 BRUXELLES



*Museum  
voor  
het Stedelijk Vervoer  
te Brussel  
V.Z.W.*

A l'occasion de l'année des Transports en Commun, notre association a décidé d'organiser une double cavalcade historique le 21 juillet 1985, en collaboration avec la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.) et avec l'appui du Service de Promotion des Transports Urbains du Ministère des Communications.

Il s'agira d'un grandiose défilé de véhicules de transports en commun bruxellois de 1869 à nos jours, qui comprendra 6 voitures chevalines, 1 train à vapeur vicinal présenté sur camion, 17 tramways électriques, 1 trolleybus, 6 autobus, 6 autres véhicules de service.

Ce cortège circulera deux fois sur le même itinéraire :

- formation du cortège chaussée de Haecht et rue Royale;
- défilé rue Royale, place des Palais, rue Ducale, place du Trône, rue du Luxembourg, place du Luxembourg et retour par le même itinéraire.

Le premier cortège se formera vers 16h00 pour défiler place des Palais vers 17h00-17h30 en direction de la place du Luxembourg et vers 18h00 en direction de Schaerbeek.

Le second cortège se formera vers 20h00 pour circuler vers 21h00 en direction de la place du Luxembourg et vers 21h30 au retour.

Les horaires sont encore approximatifs.

Les véhicules actuellement prévus pour le défilé, et qui sont presque tous remis en état de marche à ce jour, figurent également en annexe.

L'accès aux véhicules ne sera pas autorisé. L'accès le long du parcours sera gratuit. Un programme détaillé sera vendu sur place.

Le musée sera exceptionnellement fermé le week-end du 20-21 juillet, mais un stand de vente des publications sera organisé dans l'infobus de la S.T.I.B. qui sera garé près de la place du Trône.

Tout renseignement complémentaire peut être obtenu en écrivant au secrétariat de l'association c/o M. et Mme. Grieten Marc, avenue des Meuniers 67, B - 1160 Bruxelles, ou en téléphonant à M. Leprince Michel au 02/731.34.23 après 20h00.

---

**Véhicules prévus pour le cortège historique du 21 juillet 1985**


---

- 6 voitures à traction chevaline:
  - Compagnie Morris n° 7 à impériale (1869)
  - Saint-Michel n° 31 de la "Brésilienne" (1873)
  - Tramways Bruxellois 240 (1884) : NDLR; voir remarque importante ci-après.
  - Déraillable 6 des Chemins de Fer Economiques (1892)
  - Tram-Car Nord-Midi 2 (1891)
  - Vicinaux Belges 1
- 1 train à vapeur de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux sur camions:
  - locomotive type 19 n° 979
  - voitures 10782 et 11751
- 17 tramways électriques:
  - Motrice ouverte 830 avec 2 balladeuses ex Ixelles-Boondael (1902)
  - Chemins de Fer Economiques mixte 346 à plate-formes ouvertes (1903)
  - Chemins de Fer Economiques fermée 410 (1905)
  - Tramways Bruxellois 984 et balladeuse 301 (1906)
  - Tramways Bruxellois 1291 et remorque 671 (1910)
  - Tramways Bruxellois 1348 et remorque convertible 244 (1914)
  - Tramways Bruxellois 1753 et wagon à haussette (1914)
  - Tramways Bruxellois 1763 et balladeuse 29 (1930)
  - Tramways Bruxellois à bogies 5025 dans son état d'origine (1935)
  - Motrice Standard 1002 et remorque Standard 102 (1948)
  - Motrice prototype 5018 (1949)
  - Motrice P.C.C. 7104 (1958)
  - Motrice métallique à 2 essieux 9079 (1960)
  - Motrice articulée à 4 essieux 4032 (1965)
  - Motrice Standard modernisée pour service à 1 agent 1505 (1967)
  - Motrice articulée bidirectionnelle à 2 éléments "7700" (1975)
  - Motrice articulée bidirectionnelle à 3 éléments "7900" (1977)
- 1 trolleybus: 6023 (1939 à 1957)
- 6 autobus:
  - Brossel AB6DS 515 (1944)
  - Brossel A96DAR 8024 (1956)
  - Brossel A98DAR 8303 (1961)
  - VanHool - Fiat 8441 (1969)
  - Minibus pour handicapés "8900"
  - Autobus articulé "8800" (1985)

- Véhicules de service:

- Tramway de service avec wagon porte rails 143
- Voiture-échelle rail-route 423
- Dépanneur Krupp
- Dépanneur Unimog
- Voiture Dispatching
- Voiture radio de contrôleur

Note complémentaire de Trans-Fer

Nous faisons volontiers écho à cette importante manifestation organisée par l'Association Musée du Transport en Commun Bruxellois. Nous lui souhaitons bon succès sous le soleil.

Nous relevons néanmoins une grave anomalie dans le libellé des véhicules prévus pour le cortège.

La voiture 240 des tramways bruxellois (?) figurant à la rubrique "6 voitures à traction chevaline" n'est pas et n'a jamais été un véhicule des tramways bruxellois. Le tome 1 des Tramways au Pays de Liège nous apprend (page 240, n°6) que cette voiture provient des Tramways Communaux de Liège, où elle portait le n° 132. Elle appartenait à la série 121 à 134 "petites baladeuses". Elles ont été rachetées aux "Tramways Liégeois" pour qui elles avaient été construites en 1886. Ses caractéristiques : longueur 5,800 m ; largeur 2,050 m ; empattement : 1,525 m ; 20 places assises, 20 places debout.

A la création des TULE, elles ont été numérotées 587 à 600. La voiture 132 a été préservée et exposée pendant plusieurs années au Musée de Schepdaal. L'AMUTRA l'a fait repeindre ultérieurement en tram russe n° 37 pour l'exposer au salon des techniques du transport au Bourget à Paris.

Une deuxième fois repeinte en bleu foncé sous le n° 240, elle REPRESENTE une baladeuse des tramways bruxellois. C'est sous cet aspect que nous la verrons lors du défilé du 21 juillet. Pour cette raison, elle n'a pu prendre place au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

L'Histoire a ses droits que personne ne peut nier. Nous sommes étonnés de constater que notre consoeur du MTUB, qui utilise cette voiture à ses fins propres, ne juge pas utile de préciser dans son communiqué l'origine précise de cette voiture. On peut espérer que le programme détaillé vendu le 21 juillet réparera cet oubli : la vérité grandit toujours...

Ajoutons qu'il est primordial que cette voiture retrouve sa livrée d'origine après cette manifestation et prenne place au Musée de Liège.

GTF asbl

Petite annonce

Cherche pour la rédaction d'un ouvrage historique tout document (texte, photo, anecdote, carte postale...) se rapportant à la ligne 126 Statte - Ciney. Prendre contact avec J.P. Hamblenne, Boîte Postale 1446, 1420 Braine-l'Alleud. Documents reçus en achat, prêt, location.

### Médiacenter Ostende

**UBTCUR : Transport Public - facteur de développement social (du 15.07 au 18.08)**

Dans ce stand, aux côtés de l'UBTCUR (SNCV et toutes les S.T.I.), la SNCB et la RTM seront également présentes.

Le stand se compose d'une tour-info, une rotonde, un centre d'accueil et divers autres espaces présentant toutes les activités dépendant du Ministère des Communications et des P.T.T.

On y verra un montage audio-visuel intitulé "La SNCV en mouvement" et une exposition des hobbies des membres du personnel de la SNCV.

Le bus-info de la SNCV sera présent afin de donner aux visiteurs tous les renseignements qu'ils pourront souhaiter en matière d'horaires, de tarifs et des possibilités touristiques des transports publics offertes par le titre de transport commun SNCB-SNCV.

**SNCB : 150 Ans d'Evolution Technique au service de la communauté (du 15.07 au 18.08)**

L'exposition du mois de mai à Bruxelles Central vous est également proposée au Média Center d'Ostende - Mariakerke du 15 juillet au 18 août.

### Palais des Expositions à Namur

**UBTCUR : Transport public - facteur de développement social**

L'exposition présentée par l'UBTCUR à Ostende en juillet est également proposée à Namur du 04 au 14 septembre 1985.

**SNCB : 150 Ans d'Evolution Technique au service de la communauté**

L'exposition de Bruxelles Central du mois de mai voyage toujours. Du 04 au 14 septembre vous pourrez la visiter au Palais des expositions de Namur.

### - Corso fleuri - Blankenberge - 25 août 1985

Le corso fleuri se déroulera entièrement sous le signe des 150 ans de chemin de fer en Belgique. La décoration florale des chars évoquera certains aspects du chemin de fer d'hier et d'aujourd'hui. Une fanfare chemin de fer sera également de la fête. Blankenberge sera, ce jour là, une vraie ville ferroviaire. D'importantes réductions (jusqu'à 50%) seront accordées sur le prix du trajet en train jusque Blankenberge.

### Médaille commémorative

#### "150 ans chemins de fer en Belgique"

A l'occasion des 150 ans d'existence du chemin de fer en Belgique, la SNCB a fait frapper une médaille officielle en bronze (32 mm Ø) à un tirage limité de 7.500 exemplaires.

Cette pièce de collection, présentée sous écrin portant l'emblème du cent cinquantième, sera mise en vente au prix de 300 F (jusqu'à épuisement du stock) dans le stand de vente de la SNCB aux Palais des Beaux-Arts à Bruxelles.

Les Chemins de fer Belges organisent dans le Palais, du 4 mai au 2 juin, une exposition unique "aspects d'une réalité quotidienne" (ouverte au public tous les jours à partir de 10 h, fermé le lundi).

La médaille présente sur une face, en arrière-plan de la borne millaire "Mijlpaal", le point central du réseau en construction, la silhouette de "La Flèche", la première locomotive en service sur le territoire belge. Sur l'autre face est reproduit l'emblème officiel de l'année jubilaire. La médaille a été dessinée par A. Pasture.

Cette médaille officielle sera également frappée en or et en argent :

- médaille en argent : 30 mm Ø, 950/1000, 11,5 g

- médaille en or : 21 mm Ø, 750/1000, 18 carats, 6,45 g

La firme Monument a été chargée de l'émission de ces deux médailles qui seront vendues dans les banques et par les bureaux de change des gares à partir du 29 avril 1985.

### Bruxelles Central : 150 ans d'évolution technique

La Belgique fut, après la Grande Bretagne, le deuxième pays, et sur le continent européen le premier, à se doter d'un réseau ferroviaire public en traction "vapeur". Cette histoire remonte à 150 ans, lorsque fut inaugurée notre première ligne de chemin de fer de Bruxelles à Malines. Ainsi débuta une époque du rail qui fut déterminante dans le domaine du développement économique et industriel de notre pays.

Sur base de documents, dessins, images, photos, objets, les points culminants de l'histoire des chemins de fer belges sont mis en évidence. L'exposition est surtout axée sur le plan technique sans négliger pour autant d'autres aspects de notre histoire ferroviaire.

De nombreuses réalisations techniques trouvèrent un champ d'application aux chemins de fer. Certaines furent d'ailleurs développées par le personnel du rail lui-même. Toute une gamme d'aspects intéressants est présentée dans cette exposition : les premières lignes ferrées, l'historique des locomotives à vapeur, le développement de la traction électrique, de la signalisation, de la construction et de l'entretien de la voie, de la conception des horaires et tout naturellement de l'évolution du confort dans les trains et de l'intégration des différents modes de transport dans les gares modernes.

- Les articles commémoratifs mentionnés ci-après seront mis en vente dans les "Expo-shop" des trains-expositions et du Palais des Beaux-Arts.

Médaille commémorative en bronze "150 ans de chemins de fer en Belgique"	300 F
Porte-clefs en métal avec emblème "150 ans de chemins de fer"	150 F
Porte-clefs coloré en plexi avec emblème "150 ans de chemins de fer"	90 F
"Gares d'antan" - Livre de P. Pastiels édition spéciale "150 ans de chemins de fer"	300 F
Pochette avec 20 reproductions d'art "Cheminots d'époque"	500 F
Pochette avec 16 cartes postales "Locomotives à vapeur"	350 F
Calendrier SNCB 1985 "Anciennes affiches"	200 F
"Des bâtons dans les roues" livre de C. Lokker	2.500 F
Puzzle, 500 pièces "Le premier départ"	220 F
Pochette avec 20 à 25 timbres-poste à thème ferroviaire et timbres chemins de fer	100 F
2 timbres chemins de fer "150 ans de chemins de fer en Belgique"	250 F
tableaux de P. Delvaux	500 F
Reproduction d'affiches ferroviaires d'époque	
- les plages belges - Bruges	la pièce : 250 F
- Spa - Lissewege	la série de 5 : 1.000 F
- Tournai	
Catalogue "Aspects d'une réalité quotidienne"	600 F
5 reproductions d'art, grand format, signées "P. Funken"	700 F/pièce 3.000 F par série de 5
Brochure "150 Ans d'Evolution Technique aux Chemins de Fer Belges"	50 F

\* Uniquement vendus dans l'Expo-Shop du Palais des Beaux Arts

Tous les prix TVA incluse.

BibliographieTram Magazine édité par l'AMUTRA

Le numéro 37 est consacré dans son entièreté à un article : Les tramways urbains d'Oostende, rédigé par R. Hausman, expert bien connu. Un article de 32 pages, fouillé et illustré, qui intéressera l'amateur des chemins de fer vicinaux.

Prix : 175 F - Amutra, avenue des Buissonnets, 42, 1020 Bruxelles.

Versement au compte 000-0044980-69 en vous signalant du GTF.

Célébration du Centenaire de la S.N.C.V.

08 juin : Tram 1900 La Louvière - Houdeng, avec visite du canal et des ascenseurs en bateau

15 au 18 août : Tram à vapeur sur la ligne Lobbes Thuin, exposition sur bateau, ...

29 septembre : Les années 1930 : Fontaine - Binche en tram standart.

Renseignements : Asvi, asbl, 91, rue Belliard, 1040 Bruxelles en joignant une enveloppe timbrée pour la réponse.

Les points de départ de ces excursions sont accessibles au départ de toutes gares belges, en bénéficiant d'une réduction de 50 %.

Le 16.07.85 : journée nationale de commémoration du 100e anniversaire de la SNCV en présence du Roi à Oostende. Cortège de véhicules vicinaux ferrés de diverses époques. Train vapeur.

Musée de Natalis : Liège

ouvert les samedi, dimanche et jours fériés de 14 à 18 h jusqu'au 31.10.85.

Véhicules TULE, REISE, SNCV et services.

Gare de Liège Guillemins

importante exposition dans le hall de la gare, le restaurant et le couloir sous voies : jusqu'au 31.10.85.

Châlet d'accueil et de vente des publications du GTF (une façon d'économiser les frais postaux ...).

## Jolie médaille pour un centenaire

Le Société nationale des chemins de fer vicinaux fête son centenaire. A cette occasion, elle a fait graver cette médaille commémorative en bronze patiné. Elle symbolise, à l'avant, la vocation nationale de la S.N.C.V., représentée par un maillage de bus et de trams sur fond de carte de Belgique apparaissant par une astuce de platine. Le blason de la S.N.C.V. apparaît sur le revers.

La médaille a été conçue par M. Andy Jacobs, designer et professeur d'Industrial design à l'école de la Cambre, à Bruxelles.

Deux médailles de formats différents sont mises en vente :

— une de 70 mm de dia-

mètre, présentée en écrin, vendue au prix de 1.300 F; — une de 35 mm de diamètre sous étui au prix de 300 F.

Dès le mardi 28 mai, ces médailles seront en vente dans les bureaux du Service commercial de la S.N.C.V., rue de la Science, 14, 1040 Bruxelles, ou en versant au numéro de C.C.P. 000-0003227-26 la somme de 1.350 F ou 350 F selon le type de médaille.

(SIGNALER ! GTF)

Centenaire de la SNCV (suite):

Musée de pleinair BOKRIJK: des véhicules SNCV (rails et route) sont exposés:

HL 1000 (locomotive à vapeur),

wagon fermé AI769I

wagon ouvert A4833

remorque vapeur 2e cl AI209

ART 40 (autorail)

motrice électrique Eugies I0284

autobus AB 955 (AMN), retiré du musée de Natalis,

AB 1842, AB 3560, AB 599I, AB 5I78,

autobus articulé du dépôt de Bassenge motrice articulée de la côte.



27

COMMUNIQUE  
DE PRESSE  
\*\*\*\*\*



EXPOSITION FERROVIAIRE A CERFONTAINE

---

A l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de la construction des premiers chemins de fer dans notre pays, le Cercle d'Animation AUX SOURCES DE L'EAU D'HEURE organisera à Cerfontaine du 13 au 21 juillet 1985 une exposition sur la ligne 132 (Charleroi-Vireux).

Seront exposées des photos de toutes les gares actuelles ou disparues de cette ligne; des photos des employés et des ouvriers qui ont servi le chemin de fer; enfin, tous les documents se rapportant de près ou de loin à cette ligne terminée en novembre 1854 par une compagnie anglaise.

A l'époque, il s'agissait d'ailleurs du chemin de fer de l'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.



AS.MO.CO

association sans but lucratif — rue de l'Yser, 6, 4070 Aywaille

organisation pendant une semaine d'une exposition ferroviaire

Nous avons l'honneur de vous informer que nous organisons entre le 20 et le 28 juillet 1985 une exposition de modèles réduits (trains et autos), de réseaux ferroviaires O-HO-N-Z et de diverses collections de matériel belge et étranger.

Celle-ci aura lieu à la salle du Cercle, avenue Fr. Cornesse à 4070 AYWAILLE.

Errata et Addenda à Trans-Fer spécial N°3
---

Beaucoup de nos membres nous ont écrit à propos de ce numéro spécial jubilaire de Trans-Fer, pour nous encourager ou nous faire part de leurs remarques sur son contenu. Nous les en remercions et faisons écho à leurs considérations ci-après.

\*article "Vennbahn"

M. Paul Bleus nous signale que la photo 16 page 26 est dotée d'une légende erronée. La photo représente en fait une locomotive-tender type 96, mais les trois premières voitures du train sont des GCI et non des voitures allemandes cédées à titre de réparation de guerre. Par contre, la quatrième voiture, dont on ne voit qu'une partie, est bien une allemande avec poste de vigie.

M. R. Radermecker nous signale qu'il trouve l'orthographe "Hemmeres" pour un nom de localité allemand que nous avons écrit "Hemmers". Il y a en fait hésitation pour l'orthographe de ce lieu-dit, probablement parce que la graphie a évolué avec le temps.

\*article "Clabecq"

M. P. Pastiels nous transmet d'intéressantes considérations sur la dénomination "Ecaussinnes".

- Jusqu'au 20/5/1884, date d'ouverture du tronçon Ecaussinnes - Virginal de la ligne 106, il n'y avait qu'une seule gare, dénommée Ecaussines (actuellement Ecaussinnes-Carières).

- A partir du 20/5/1884, il y a deux gares à Ecaussinnes : elles sont dénommées Ecaussines (Nord) sur la ligne 106, et Ecaussines (Sud) (ex-Ecaussines).

- Avril 1895 : changement de dénomination :  
Ecaussines - Sud devient Ecaussines - Carières  
Ecaussines - Nord devient Ecaussines

- En 1911, on adapte l'orthographe et on met 2 "n" au nom de la localité.

\*article "standard littoral belge"

M. P. Dehon nous signale une erreur d'addition qui a entraîné une donnée inexacte au renvoi (2) page 180. Il convient de lire dès lors : "De 1930 à 1933, il sera construit 155 unités de cette série, soit 93 motrices et 62 remorques dont 59 seront modernisées, ou encore 35 larges, dont 14 remorques motorisées et 120 étroites (72 motrices, 45 remorques motorisées, 3 remorques non motorisées).

M. Dehon précise en outre qu'il y eut en tout 400 motrices standard, dont 152 à caisse bois et 248 à caisse métallique.

M. P. Tordeur signale une ultime et très petite transformation subie par les motrices S, SO, standard VT et remorques NO et St : l'ajout de nombreux catadioptres oranges sur les faces latérales.

\*article "la motrice électrique n°1 des RELSE"

page 224, 4e ligne : il est écrit "La motrice Liège-Seraing n°1 quitte la chaussée d'Ixelles". En fait, il s'agit bien sûr du dépôt d'Ixelles, mais situé avenue de l'Hippodrome.

\*article "Tramways du Namurois"

M. Paul Bleus nous apporte une série de précisions, dont nos lecteurs trouveront le détail ci-après.

- Traquays du Namurois, page 242.

Une splendide photo, tout en sa faveur, de la Std Bois 9768, de la ligne 4, Malonne-Namur-Wépion-Profondeville indique bien que cette motrice fut namuroise de 1930 à 1936, de même que sa soeur 9769; or, il n'en est pas question dans la Liste du Matériel ayant circulé à Namur, due à des informateurs cependant très qualifiés.

- Idea page 243.

- Liste des "ex-benzo-électriques" : n'a-t-on pas oublié la 9407 ?

- Idea page 244. L'astérisque= incendiées au dépôt de Salzinnes 22/23 nov 1940.

C'est fort possible, mais, ce qui est certain, (car j'y étais), c'est que le dit dépôt rempli de matériel roulant brûlait d'un gros incendie le 13 mai 1940 à 5 heures du matin, quand je suis passé en voiture, fuyant Namur qui avait été bombardé le 12 vers 18 heures et qui était à nouveau attaqué par une geschwader de Heinkel III, cinq minutes après mon passage.

Il n'est fait nulle part allusion aux destructions de matériel subies ce jour-là, et il doit y en avoir eu. Quand je suis passé il n'y avait plus de toiture, les corniches brûlaient encore et des flammes et de la fumée s'élevaient de l'intérieur qui, je le répète était plein de voitures (aucun tram ne roulait, les lignes <sup>déviées</sup> étaient arrachées dans tout le quartier de la gare et jusqu'à la traversée de la Sambre). Les Heinkel menaçants ne m'ont pas incité à voir de plus près... je roulais à 120 km/h vers Floreffe, où nous nous sommes abrités contre les éclats de la DTCA qui tirait avec ardeur, mais, dans toutes les directions!

## Agenda

Blankenberge - fin août 1985 : traditionnel corso fleuri dont le thème est cette fois l'histoire des chemins de fer.

### Installations ferroviaires à Schaerbeek

Les 23, 24, 25 et 26 octobre 1985, le public aura accès aux installations de Schaerbeek, place Elisabeth à 1030 Bruxelles. Service de bus (sic) entre la gare et les laboratoires : laboratoire du service des Achats, voitures de mesures (Directions M, V et ES), et train école de la signalisation. Programme détaillé : demandez le fascicule dans les gares.

### A propos des circulations spéciales de l'automotrice 1935

Les inscriptions du public à ces circulations spéciales sont à ce jour assez clairsemées. Il y a à notre avis au moins deux raisons à cela : la première est la campagne publicitaire peu agressive et qui ne touche qu'un public restreint. La seconde est le coût démesuré (nous pesons nos mots) des parcours proposés : 250F... La limitation du prix à 100 ou 150F serait de bon aloi. Il n'est pas trop tard : la Direction Commerciale de la SNCB devrait réagir rapidement. Mais en aura-t-on la volonté ???

p.7. Réparations en A.C.

Les machines de manoeuvres citées, à l'exception de celle de la série 70, sont bien sûr des HLRDH, et non des HLDH. Cette dernière abréviation désignerait une machine de ligne à transmission mécanique.

p.8. Radiations

HLRDH. Il manque la 7207 FNDM, radiée le 01-11-84

HLE. Il manque la HLE 2909, qui figure au même PV 101

p.22. Voitures postales. 4ème alinéa.

En me limitant aux véhicules d'origine belge, j'ai connu les voitures porteuses des numéros 70001 à 028, sans blancs. Je suppose que l'étude M.Thiry/G.Close fait le point comme il se doit. Le chiffre de dix n'est pas, en tout état de cause, l'"effectif initial".

Bruxelles Midi La simple consultation des affiches blanches (arrivées) et jaunes (départs) de cette gare montre qu'aucune voie n'est sans affectation voyageurs un jour ouvrable. Il reste que le quai des voies III/IV est affecté à certaines heures au seul trafic postal.

p.32. infrastructure

La vitesse permise au franchissement de la courbe de Béclers - située entre Barry BK 69,700 et Havinnes Village EK 77,000 - est normalement de 120 km/h, vitesse de référence actuelle de la ligne 94. Les réductions permanentes de vitesse à 90 km/h

- en voie A de la BK 69,660 à la BK 73,600

- en voie B de la BK 74,628 à la BK 69,660

ont remplacé le 16 janvier dernier des ralentissements temporaires à cette même vitesse qui avaient été instaurés respectivement les 19 juillet 1982 et 17 décembre 1982 en raison du mauvais état des voies. Ils sont totalement étrangers au tracé. L'éventuel nouveau tracé aurait une longueur de 5,600 km seulement.

p.37. Remises à locomotives

Il y avait exactement 63 Atlv pour le seul E.B. au 1er juin 1922, et 56 Atlv de la SNCB au 7 octobre 1945.

## Demande de renseignements

Locomotives électriques 110 DB

A l'occasion du voyage de l'ascension du GTF, j'ai été amené à noter les machines

110054, dans la zone de Stuttgart

110086 München, à Ulm

110093 München, à Innsbruck

D'après ma documentation, peut-être un peu vieillie, les numéros 110005 à 110100 seraient blancs, car en effet,

110001 à 110005 ont désigné les prototypes de 1952-53

les machines de série ont été numérotées à partir de 110101.

Trois cas successifs de berlué paraissent peu vraisemblables.

Un gentil membre du GTF pourrait-il éclairer ma lanterne? Qu'il en soit d'avance chaleureusement remercié.

Tout renseignement peut être communiqué à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191 à 4000 Liège 1 qui transmettra.

**QUESTIONS ET REPONSES PARLEMENTAIRES  
SUR LE TRANSPORT PAR RAIL**

**Question de M. Daems du 31 janvier 1985 (N.) :**  
**S.N.C.B. — Nouveaux trains « break ».**

Les conditions climatologiques défavorables ont fait apparaître de sérieux défauts dans l'attelage des automotrices du type « break ». Ces problèmes sont probablement dus à la haute technicité de ce matériel.

1. Quelles mesures envisage-t-on pour remédier aux défauts constatés et quel en sera le coût?

2. A combien s'élèvent les dépenses pour les études portant sur les trains du type « break » effectuées par les services spécialisés de la S.N.C.B.? Combien d'hommes/heures, par niveau, a-t-il fallu pour cette réalisation?

3. N'y a-t-il pas lieu de croire que les bureaux d'études qui élaborent le matériel de la S.N.C.B. partent de conceptions fondamentalement erronées?

4. Les activités des bureaux d'étude de la S.N.C.B. sont-elles suffisamment axées sur les conditions d'exploitation réelles, ou sont-elles inspirées par le souci de mettre au point d'ingénieux dispositifs techniques, qui augmentent généralement le coût de production et d'utilisation du matériel dans une mesure considérable?

5. Les responsabilités des erreurs de conception peuvent-elles être établies? Dans l'affirmative, quelles ont été les conséquences pour les ingénieurs responsables?

● Réponse : (26.2.85)

1. La S.N.C.B. envisage de chauffer électriquement la partie mécanique de la tête de l'attelage automatique ainsi que le couvercle du coupleur électrique en position d'accouplement.

Un montage d'essai a été fait entre-temps sur une automotrice.

Le prix estimé par automotrice est de 75.000 F, soit 10 millions F au total pour 140 automotrices si le coût reste dans les limites de l'estimation.

2. L'étude de l'automotrice a été exécutée par le constructeur en collaboration avec un bureau de design industriel sur la base des exigences de la S.N.C.B.

a) Les frais d'étude fixés dans le contrat avec le constructeur (BN-ACEC) et le bureau de design (Neerman) sur base des prix 1977 s'élèvent à :

Etudes BN .....	69.177.500	
Etudes ACEC .....	38.625.825	
Etudes BN-Neerman .....	7.000.000	(BN)
	9.488.240	(Neerman)
Maquette générale.....	4.000.000	(BN)
Montages d'essai.....	3.500.000	(BN)
	9.528.505	(ACEC)
<b>Total.....</b>	<b>141.320.070</b>	

b) Le nombre homme/heures consacrées par les services d'étude de S.N.C.B. sont :

Ingénieurs (niveaux 1 et 2)	11.000 h
Bureaux de dessins	32.000 h
estimé au montant total de quelque 30 millions F aux taux actuels.	

3. La S.N.C.B. me fait savoir que les bureaux d'étude du matériel S.N.C.B. ont dû concilier les propositions du constructeur et du designer avec les exigences techniques du cahier des charges et mettre en œuvre les moyens qui sauvegardent la sécurité du personnel en exploitation.

4. Lors de l'établissement des conditions techniques pour l'attelage intégral il a été tenu compte des conditions voulues d'exploitation (accouplement simultané des parties : mécanique, pneumatique et électrique, sécurité, commande à partir du poste de conduite, sans intervention de manœuvres).

5. La Direction S.N.C.B. est d'avis qu'en dehors des difficultés normales du rodage l'attelage automatique n'a pas présenté de défaut de conception.

Elle me communique que tenant compte des conditions climatiques hivernales normales en Belgique et sur base des assurances données par le constructeur suisse de l'attelage la décision a été prise, lors de la mise en service, de ne pas prévoir d'éléments chauffants. La possibilité d'un montage ultérieur était toutefois prévue.

**Question de M. Taelman du 31 janvier 1985 (N.) :**

**S.N.C.B. — Nouveaux trains « break ». — Nuisances.**

Lors de la mise en service des nouveaux automoteurs électriques du type « break », il est apparu qu'au moment où l'on forme un train composé de plus d'une rame, il est impossible de passer d'une rame à l'autre. En outre, les bogies sophistiqués provoqueraient de fortes vibrations, et certains quotidiens ont déjà fait état de dégâts causés à des habitations situées le long du chemin de fer.

1. Combien d'agents sont chargés de la sécurité et du contrôle dans ces trains? En d'autres termes, quel est le nombre de contrôleurs supplémentaires qui doivent être engagés par suite de cette erreur de conception et quelle est la charge annuelle supplémentaire qui en résulte pour la S.N.C.B.?

2. Envisage-t-on de procéder au remplacement des bogies qui occasionnent les vibrations incriminées? Dans l'affirmative, quel serait le coût global de cette opération, compte tenu des travaux à effectuer et des pertes de recettes?

3. Quel sort réservera-t-on aux bogies remplacés et partant déclassés?

4. Quel serait le coût d'une solution qui consisterait à faire rouler ces trains à une vitesse réduite pour diminuer les nuisances causées par les vibrations?

5. Peut-on dès à présent se faire une idée de l'importance des dégâts causés à des tiers? Combien de dossiers ont déjà été introduits?

6. A-t-on procédé à une étude concernant ce phénomène de vibrations, et quel en a été le coût?

● Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (5.3.85)

1. Dans les trains formés d'automotrices un second agent d'accompagnement est désigné lorsque la composition atteint 5 automotrices classiques ou dès la 3<sup>e</sup> en automotrices « break ».

Peut donc être considéré comme agent complémentaire, dans le sens de la question, le 2<sup>e</sup> agent des parcours de trains composés de 3 ou plus d'automotrices « break ».

Il s'agit souvent de prestations partielles et imbriquées dans le système des séries; elles peuvent être estimées à 33 agents pour l'ensemble des services, ce qui représente une charge financière annuelle de ± 36 millions.

2. Il a été décidé de modifier la suspension primaire des bogies moteurs des automotrices de sorte que la fréquence de la suspension primaire devienne « sous-critique » par rapport à la fréquence propre de la caisse. A cette fin les bogies moteurs seront équipés de ressorts hélicoïdaux en acier et d'amortisseurs hydrauliques en remplacement des ressorts d'origine en caoutchouc.

Les bogies porteurs restent inchangés.

La dépense globale est estimée à 55 millions de francs. Le remplacement des bogies concernés par un autre type de bogie n'est pas envisagé dans un proche avenir.

3. Vu que le remplacement des bogies n'est pas envisagé, le problème de leur réutilisation ne se pose pas actuellement.

4. Les services assurés par les « breaks » constituent une part importante de l'épine dorsale du nouveau IC-IR.

Imposer une réduction de la vitesse des trains serait de nature à déséquilibrer le système et à compromettre l'organisation des correspondances; en bref, le service voyageurs complet (tous les trains sur tout le réseau) devrait faire l'objet d'une nouvelle étude.

Une réduction de la vitesse des automotrices n'aurait aucune influence sur les frais d'exploitation.

5. Jusqu'à présent on ne peut se faire une idée du volume des dommages causés aux tiers; rien d'ailleurs ne prouve que ces dommages soient produits par les vibrations causées par les nouvelles automotrices.

Deux plaintes ont été déposées auprès de la Justice.

6. Des essais ont été réalisés avec 4 automotrices dont les bogies moteurs ont été modifiés à titre de prototype. La dépense totale de cette modification s'élève à 1.251.359 F.

Question de M. Daems du 31 janvier 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Nouveaux trains électriques « breaks ».

La S.N.C.B. a acheté une série d'automoteurs électriques appelés « breaks ». Lors des premières livraisons, d'importantes déficiences ont été constatées et les trains ont dû être renvoyés au constructeur. Il semblerait que des erreurs ont été commises au niveau de la conception.

1. Combien de trains de ce type ont été commandés? Quel est leur prix, pièces de rechange comprises?

2. Combien de places assises y a-t-il dans ces trains? Quel est le prix moyen par place assise, compte tenu des investissements?

3. Combien de trains ont dû être renvoyés au constructeur ou retirés de la circulation?

4. Combien l'immobilisation de ce matériel a-t-elle coûté à la S.N.C.B.? Par qui ce coût est-il supporté?

5. Quelle sont les parts respectives de l'Etat et de la S.N.C.B. dans l'achat des trains en question?

● Réponse : La S.N.C.B. me répond :

1. 140 automotrices doubles « break » ont été commandées en 3 tranches séparées. Le détail des quantités fournies et des prix — y compris les pièces de rechange — est repris ci-dessous :

Commandes	Date de base	Prix révisable unitaire
<b>35 Automotrices doubles type 1980</b>		
Caisse .....	01.08.77	65.955.635
Garnitures de bogies .....	01.08.80	5.726.402
		71.682.037
Pièces de rechange pour caisses .....	01.08.77	118.634.185 (1)
Pièces de rechange pour les bogies .....	01.08.80	11.593.600 (1)
<b>35 Automotrices doubles type 1982</b>		
Caisse .....	01.07.79	66.852.604
Garnitures de bogies .....	01.01.81	5.964.041
		72.816.645
Pièces de rechange pour caisses .....	01.07.79	67.965.171 (1)
Pièces de rechange pour les bogies .....	01.01.81	32.365.200 (1)
<b>70 Automotrices doubles type 1983</b>		
Caisse .....	01.10.80	70.590.482
Garnitures de bogies .....	01.08.81	6.077.722
		76.668.204
Pièces de rechange pour caisses .....	01.10.80	108.792.243 (1)
Pièces de rechange pour les bogies .....	01.08.81	24.381.150 (1)

(1) Prix total de la commande.

2. Le nombre de places assises par automotrice double s'élève à 32 places de 1<sup>re</sup> classe et 139 de 2<sup>e</sup> classe. Le prix moyen par place assise, basé sur le prix des 70 dernières automotrices, est de 448.352 F.

3. Deux automotrices ont dû retourner pendant quelques jours dans les ateliers du constructeur pour défauts de peinture.

4. Toutes les automotrices ont été fournies jusqu'à présent dans les délais contractuels. Les deux automotrices visées au point 3 n'ont provoqué pour la S.N.C.B. aucune charge financière supplémentaire significative.

5. Les participations de l'Etat et de la S.N.C.B. pour chaque commande sont reprises ci-après :

Commandes	Part de l'Etat	Part de la S.N.C.B.
<b>35 Automotrices doubles type 1980</b>		
Caisse .....	100 %	
Garnitures de bogies .....	100 %	
Pièces de rechange .....		100 %
<b>35 Automotrices doubles type 1982</b>		
Caisse .....	77,1 % (27/35)	22,9 % (8/35)
Garnitures de bogies .....	77,1 % (27/35)	22,9 % (8/35)
Pièces de rechange .....		100 %
<b>70 Automotrices doubles type 1983</b>		
Caisses .....	84,3 % (59/70)	15,7 % (11/70)
Garnitures de bogies .....	84,3 % (59/70)	15,7 % (11/70)
		100 %

Question de M. Geyselings du 14 février 1985 (N.) :

*S.N.C.B. — Nouveaux trains « break ». — Nuisances.*

Dans plusieurs régions du pays, les riverains de certaines lignes ferroviaires se plaignent des nuisances causées par les trains du type « break », en particulier du bruit et des vibrations, sans parler des dégâts subis par les maisons et le mobilier. Le mécontentement est grand du fait qu'aucune solution ne semble se présenter dans l'immédiat.

1. Quel type d'améliorations techniques la S.N.C.B. prévoit-elle pour remédier aux nuisances incriminées?

2. Quand ces travaux d'amélioration commenceront-ils et quelle sera leur durée?

3. Sur quels trajets les trains et/ou les voies seront-ils adaptés en premier lieu? Des priorités ont-elles été fixées à cet égard? Dans l'affirmative, lesquelles?

4. Sur le tronçon Hasselt-Genk, les rails courts seront remplacés en 1985 par des rails d'un type plus long et tous les trains du type « break » effectuant ce trajet seront équipés d'un système de suspension amélioré. Monsieur le Ministre pourrait-il confirmer ces projets et me dire s'ils visent à remédier aux nuisances signalées?

● Réponse : (12.3.85)

1. Il a été décidé de modifier la suspension primaire des bogies moteurs des automotrices de sorte que la fréquence de la suspension primaire devienne « sous critique » par rapport à la fréquence propre de la caisse. A cette fin, les bogies moteurs seront équipés de ressorts hélicoïdaux en acier et d'amortisseurs hydrauliques en remplacement des ressorts d'origine en caoutchouc.

Les bogies porteurs restent inchangés. Un montage d'essai sur quatre automotrices a donné satisfaction.

2. Les travaux d'amélioration débuteront début juin 1985 à une cadence d'une automotrice par jour ouvrable.

La fin des travaux est prévue en janvier/février 1986.

3. La cause du bruit et des vibrations ne provient pas des voies. Aucune amélioration de celles-ci n'est envisagée sous cet aspect.

4. La S.N.C.B. remplacera en 1985 des rails courts par des longs rails soudés sur un tronçon de 6.250 m dans la voie vers Genk de la ligne Hasselt-Genk.

Ce remplacement s'intègre dans la politique générale qu'elle suit en matière d'infrastructure.

Question de M. Mundeleer du 8 février 1985 (Fr.) :

*S.N.C.B. — Atelier d'entretien à Schaerbeek.*

Il me revient que la S.N.C.B. vient de décider la suppression de l'atelier d'entretien des voitures de Schaerbeek. Cette installation est cependant particulièrement bien située au centre du réseau, où aboutissent journalièrement plus de la moitié des voitures à voyageurs après l'heure de pointe du matin. Cet atelier, une fois supprimé, ne manquera pas, en effet, de léser non pas les Bruxellois eux-mêmes, mais une grosse majorité du personnel venu notamment d'Alost, de Termonde, de Malines et de Louvain. Ces cheminots risquent à l'avenir, pour leur réutilisation, de devoir effectuer des trajets bien plus longs que ceux qui les amenaient à Schaerbeek.

Pourquoi le Ministre a-t-il pris cette mesure qui va à l'encontre des intérêts économiques et fonciers de la région bruxelloise et importune inutilement le personnel de l'atelier d'entretien de Schaerbeek?

(5.3.85)

● Réponse : Lors de l'étude théorique effectuée par un groupe de travail S.N.C.B. au sujet de l'implantation des ateliers il a été, uniquement, tenu compte de critères d'efficacité, de bonne gestion et de rentabilité économique. Les conclusions de cette étude ont fait l'objet d'une concertation avec les organisations syndicales reconnues afin de résoudre, dans les meilleures conditions, la retombée sociale.

Sur base de ces données le Conseil d'administration de la S.N.C.B., en séance du 21 décembre 1984, a pris une série de décisions, parmi lesquelles :

— la suppression de l'atelier des voitures de Schaerbeek et le transfert des charges correspondantes à l'atelier d'Ostende en ce qui concerne les voitures internationales et à l'atelier central de Cuesmes pour les voitures du service intérieur;

— les visites complètes des voitures faites actuellement dans ledit atelier seront transférées à l'atelier des wagons de Schaerbeek.

La S.N.C.B. m'assure que le personnel qui deviendra disponible sera réutilisé au mieux des intérêts de la société et des intéressés tout en respectant la réglementation sur les mutations, de rigueur pour des cas de l'espèce.

Question de M. Detremmerie du 8 mars 1985 (N.) :

*S.N.C.B. — Gare de Mouscron. — Suppression de services.*

De nouvelles mesures de rationalisation sont actuellement projetées à la S.N.C.B. Selon certaines rumeurs, deux services importants seraient retirés en gare de Mouscron.

1. Le dédouanement des wagons marchandises avec ses opérations annexes serait distrait de Mouscron. Le trafic frontière serait ainsi amené à la gare de formation de Merelbeke et située loin de la frontière. Cette décision occasionnerait une réduction du personnel des Finances (douanes) qui irait de pair, dans une même proportion, avec celle du personnel de la S.N.C.B., soit environ 50 agents. Au-delà de toute considération linguistique, ce transfert se ferait injustement au détriment de la région de Mouscron.

2. L'activité du centre routier de Mouscron serait fusionnée avec un autre centre routier. La prise et la remise à domicile s'effectueraient à partir d'une autre gare, tout au moins si ce centre n'est pas privatisé, comme le craignent d'aucuns. La suppression de ce service priverait encore la gare d'une cinquantaine d'emplois, presque tous occupés par des personnes de Mouscron. Le centre routier de Mouscron est sans conteste le plus rentable de Wallonie. La productivité y est excellente et les coûts sont réduits au minimum, de telle sorte que sa justification ne peut nullement être mise en doute.

Plairait-il au Ministre de démentir ces rumeurs?

● Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (2.4.85)

1. Dans le cadre des recherches permanentes menées en vue d'accélérer le trafic international, d'en réduire les coûts d'acheminement et d'améliorer ainsi la position concurrentielle du transport ferroviaire, la S.N.C.B. s'efforce de réduire et, si possible, de supprimer les arrêts en frontière et de concentrer l'ensemble des opérations (visite d'échange, de dédouanement, triage et autres formalités) en un point où elles peuvent être effectuées simultanément, c'est-à-dire dans une gare de triage.

En ce qui concerne Mouscron, dont 96 % du trafic d'importation est destiné au nord du pays, ces opérations devraient avoir lieu à Merelbeke.

Aucune négociation n'ayant à ce jour été entamée avec le service des douanes, il ne s'agit encore que d'un objectif à moyen terme et il apparaît prématuré de préjuger des mesures définitives qui seront adoptées.

2. Tout en maintenant ses activités sur l'ensemble du pays, la S.N.C.B. est à la recherche de toute mesure propre à réduire les coûts d'exploitation de son service « colis ».

Dans cet ordre d'idées, la S.N.C.B. étudie la possibilité de transférer les activités de certains centres vers d'autres susceptibles de les accueillir. Chaque étude tient toutefois compte non seulement des économies réalisables mais également des répercussions sur le service à la clientèle et des problèmes de reclassement du personnel.

Le bilan complet de l'opération est soumis au Conseil d'administration qui apprécie et décide en dernier ressort.

Aucune étude n'est actuellement en cours en ce qui concerne Mouscron.

Question de M. Daras du 25 janvier 1985 (Fr.) :

S.N.C.B. — Conditions hivernales. — Aiguillages préchauffés.

Evoquant les difficultés de la S.N.C.B. lors de l'hiver 1963, la R.T.B.F. rappela qu'à cette époque déjà, un certain nombre d'aiguillages étaient préchauffés, en prévision des fortes gelées. Il semble bien qu'on tienne aujourd'hui le même discours : en prévision des fortes gelées, un certain nombre d'aiguillages sont préchauffés.

1. Quelle est la proportion d'aiguillages préchauffés lors des grands froids?

2. Comment cette proportion a évolué depuis l'année 1963?

● Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (5.3.85)

1. La S.N.C.B. dispose, pour l'ensemble de ses installations, de 50.000 lames d'aiguillages.

La moitié de ces lames sont commandées électriquement (25.000).

Le programme d'équipement de préchauffage des lames d'aiguillages ne vise que les lames commandées électriquement.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1985, 17.180 lames d'aiguillages sont équipées du préchauffage électrique soit 68,7 % des lames commandées électriquement.

2. En 1963, le nombre de lames d'aiguillages équipées du préchauffage s'élevait à 5.000.

Le programme d'équipement a, en moyenne, permis le préchauffage de 600 lames supplémentaires chaque année.

Depuis 1983, le programme d'équipement de nouvelles lames d'aiguillages a été ralenti de manière à donner priorité à un renforcement de la puissance de préchauffage (qui passe de 200 watts par mètre à 600 watts par mètre) des aiguillages dont le fonctionnement doit être garanti même en cas d'intempéries graves (plan de secours).

A ce jour environ un tiers de ce programme de renforcement (qui vise deux mille lames) a été réalisé.

Le programme complet de renforcement est prévu être achevé pour 1988.

Il y a lieu d'autre part d'observer que les équipements de préchauffage nouvellement installés (ce qui ne vise pas les aiguillages repris au plan de secours) offrent une puissance de chauffage (400 watts-m) double de celle dont bénéficient les aiguillages équipés entre 1963 et 1982.

Question de M. Gabriels du 31 janvier 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Conditions hivernales. — Aiguillages préchauffés.

Une fois de plus, les usagers de la S.N.C.B. ont subi les conséquences d'un hiver rigoureux. Le problème des aiguillages gelés s'était déjà posé il y a trois ans, et la situation s'est reproduite cette année. Peut-être s'agit-il d'un problème technique insurmontable. Mais on se demande alors comment font les pays qui connaissent un hiver rude chaque année?

- Comment expliquer que les transports en communs, comme la S.N.C.B., soient totalement perturbés dès la première manifestation hivernale? Quelles mesures ont été prises et quels investissements ont été faits pour remédier au gel des aiguillages? Comment est conçu l'accueil des usagers victimes de la désorganisation? Y a-t-il une amélioration sur ce plan?
- Comment des pays comme le Danemark, la Norvège et la Suède s'organisent-ils face à la neige et au gel? Quelles mesures y prend-on pour réduire au mieux les désagréments pour les usagers?

● Réponse : A votre question la S.N.C.B. me répond ce qui suit : (5.3.85)

a) Lors de fortes chutes de neige par basses températures, des problèmes se posent lors de la manœuvre des aiguillages pendant le tracé des itinéraires.

Ces difficultés perturbent systématiquement le trafic, spécialement pendant les heures de pointe, périodes pendant lesquelles sa densité est telle que même en circonstances normales le moindre dérangement a déjà souvent d'importantes conséquences.

Pour éviter qu'un blocage n'en résulte, un plan de secours a été élaboré, avec un service des trains adapté permettant :

- en phase 1 une réduction du nombre de trains en heures de pointe;
- en phase 2, une adaptation du service des trains permettant l'immobilisation d'un certain nombre d'itinéraires à Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord et dès lors la réduction sensible du nombre d'aiguillages à manœuvrer.

Pour ces aiguillages dont la manœuvre doit rester possible, même en cas de circonstances atmosphériques extrêmes, il est prévu un équipement de chauffage très puissant (600 watts par mètre courant).

Un tiers environ des 2.000 lames d'aiguillages concernées sont actuellement pourvues de cet équipement.

Le solde sera équipé en cours des années 1986 et 1987.

Les aiguillages déjà équipés ont répondu à l'attente et ils ont bien résisté aux intempéries de l'hiver 1985.

Accessoirement on utilise avec beaucoup de précaution (pour ne pas endommager les appareils de voie) :

- des brûleurs portatifs au gaz;
- des locomotives avec jet de vapeur;
- des épandeurs portatifs de produits chimiques destinés à faire fondre la neige lorsque la température n'est pas trop basse.

A signaler également qu'à Bruxelles-Midi 94 lames d'aiguillages bénéficient d'un chauffage au gaz naturel et que dans d'autres installations 182 lames disposent d'un chauffage d'appoint au gaz propane.

Ces équipements ont donné entière satisfaction.

Les investissements pour l'équipement de chauffage des aiguillages pendant les années 1982, 1983 et 1984 s'élèvent à 103,5 millions de F.

Les budgets suivants sont prévus pour les années futures :

- 1985 : 95 millions de F;
- 1986 : 118 millions de F;
- 1987 : 100 millions de F.

Les diverses mesures adoptées depuis 1982 ont permis de maintenir une qualité de service acceptable.

80 % des trains prévus ont, en effet, pu être assurés au cours de la période d'intempéries de janvier 1985.

Tout a été mis en œuvre pour assurer le service des trains afin d'éviter que des voyageurs ne restent bloqués en un point intermédiaire de leur parcours.

Lorsque, exceptionnellement, le cas s'est présenté, le personnel des gares et des centres de régulation a pris les mesures nécessaires :

- mise en marche de trains spéciaux;
- prescription d'arrêts supplémentaires, appel à des autobus, etc.

b) Les pays tels que le Danemark, la Norvège et la Suède ne disposent pas, à ma connaissance de moyens différents de ceux utilisés par les autres réseaux. Ils enregistrent aussi, comme d'ailleurs la Suisse cet hiver, d'importants retards.

Les réseaux Scandinaves disposent en général :

- de chasse-neige plus ou moins perfectionnés pour libérer la pleine voie lorsque des chutes de neige très importantes se produisent ou lorsqu'il y a formation de congères;
- de chauffage des aiguillages soit au gaz soit électrique.

Au Danemark, en Norvège et en Suède, le chauffage électrique des aiguillages situés dans les zones météorologiques favorables dispose d'une puissance de 300 à 350 watts par mètre courant. Dans les zones météorologiques moins favorables, ce chauffage d'aiguillages est rendu plus puissant, par exemple par un chauffage des coussinets et/ou des éléments chauffants dans le ballast en-dessous du contre-rail;

- d'une main-d'œuvre de dégagement plus ou moins abondante.

Je demande des renseignements supplémentaires à la S.N.C.B. au sujet :

- du facteur humain;
- du fait que, pour ainsi dire, uniquement les aiguillages des gares bruxelloises ont provoqué de graves incidents;
- du fait que la réponse de la S.N.C.B. ignore totalement le problème du matériel dont le grand nombre des rames en panne ont alourdi grandement les désagréments dont les navetteurs avaient à souffrir.

Question de M. Van Grembergen du 25 janvier 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Gel et neige.

Les usagers des transports en commun (dont « l'Année » vient justement d'être proclamée!) se posent de nombreuses questions :

1. Le Ministre a déclaré fin décembre à la B.R.T. que le chauffage électrique des aiguillages avait permis d'éliminer complètement le risque de gel, entre autres à Bruxelles-Midi. Le 5 janvier, le réseau ferroviaire, hypercentralisé à Bruxelles, était presque entièrement paralysé; les jours suivants également, des milliers de navetteurs ont, sans aucune information, été exposés durant des heures au grand froid.

Qu'en est-il exactement des mesures destinées à prévenir les perturbations du réseau en cas de gel ou de neige? Qu'a-t-on fait ou omis de faire? Qui a pris les décisions dans ce domaine? Qui est responsable de cet échec flagrant?

2. Est-il exact que l'étude de la S.O.B.E.M.A.P. sur la S.N.C.B. considérait les frais de prévention du gel comme non productifs? Quelle était la formulation exacte de cet avis? Quelles conclusions faut-il en tirer à propos de la compétence des soi-disant « consultants »?

3. A combien sont évaluées les pertes dues au gel, tant pour la S.N.C.B. que pour les usagers durant le mois de janvier 1985 (en millions de francs) :

- a) dégâts en tous genres qui avaient pu être évités;
- b) perte de recettes;
- c) jours de chômage pour les entreprises;
- d) coût des phases I et II.

4. Les délégués des organisations syndicales au Conseil d'administration de la S.N.C.B. reçoivent-ils encore en 1985, outre un abonnement permanent de première classe, une voiture de service avec chauffeur?

● Réponse : (19.3.85)

1. Ce que le Membre estime être un réseau « ultra centralisé », sur Bruxelles est un fait économique, social, technique et statistique connu depuis longtemps. Un fait étant plus respectable qu'un lord-maire, la S.N.C.B. a dû nécessairement y adapter son exploitation de transports de voyageurs. L'on ne peut en effet remédier à ce genre de réalités par des réglementations.

En 1982 les ingénieurs de la Direction de la S.N.C.B. ont, à l'occasion d'un profond dérèglement des services de trains, provoqué par les mêmes raisons météorologiques qu'en 1985, estimé que le remède était un investissement de 2 milliards dans un surchauffage de plusieurs milliers d'aiguillages.

L'Etat, soucieux d'assurer la régularité du service des trains et surtout de celui des innombrables navetteurs convergeant vers Bruxelles a consacré :

- en 1982 : 7,2 millions;
- en 1983 : 11,- millions;
- en 1984 : 1,2 millions;
- en 1985 : 5,5 millions au surchauffage de ces aiguillages sur la recommandation des techniciens de la S.N.C.B.

Il s'avère que l'opinion de la Direction de la S.N.C.B. a été plus influencée par des éléments strictement techniques que par des éléments d'exploitation avec les conséquences que l'on connaît.

La question posée est de savoir qui est responsable pour les erreurs flagrantes.

La réponse est que :

1. le législateur de 1926 a laissé aux organes de la S.N.C.B. une très large autonomie de gestion à son tour sérieusement déléguée à la Direction Générale;

2. il faut bien constater, ces dernières années, que à trois reprises, la S.N.C.B. s'est retrouvée dans un grand désordre chaque fois que les conditions climatologiques un peu excessives — qui finissent par être prévisibles — ont affecté le réseau;

3. interrogée sur les responsabilités la S.N.C.B. me répond que :

1. Confrontée avec des intempéries de caractère exceptionnel pour nos régions, la S.N.C.B. s'efforce, avec tous les moyens dont elle dispose, de maintenir un service à la clientèle aussi proche que possible de celui offert en situation normale.

La S.N.C.B. n'échappe pas, pas plus que les autres moyens de transport aux perturbations que provoquent les intempéries sévères dans le fonctionnement des installations fixes et du matériel roulant.

En prévision de ces difficultés et afin d'éviter une désorganisation complète du trafic, la S.N.C.B. a conçu un plan de secours comportant deux phases :

La phase 1 prévoit la suppression de 90 trains de pointe circulant sur les lignes axiales vers Bruxelles.

Le plan 2 impose l'immobilisation d'un certain nombre d'itinéraires dans les gares de Bruxelles-Midi et Nord afin de réduire sensiblement le nombre d'aiguillages à manœuvrer.

Cette mesure implique une réduction supplémentaire du nombre de trains et la limitation d'un certain nombre de trains dans des gares d'approche de Bruxelles-Midi et Nord, où les voyageurs sont invités à changer de train.

Les moyens d'action pour assurer le maintien du fonctionnement normal des aiguillages consistent essentiellement en :

- l'intervention des équipes de déneigement;
- le chauffage des lames d'aiguillages.

Au cours des intempéries du mois de janvier 1985, selon la S.N.C.B. tout le personnel disponible a été affecté jour et nuit aux travaux de déneigement.

En ce qui concerne le chauffage des aiguillages, il y a lieu de souligner que le programme d'équipement en cours depuis 1960 a permis d'assurer le chauffage de 17.500 lames d'aiguillages sur un total de 25.000 lames à commande électrique.

Suite à l'expérience acquise lors des graves intempéries de 1981, un programme d'augmentation de la puissance de chauffage par mètre courant a été engagé.

Ce programme vise spécialement 2.000 lames d'aiguillages dont le fonctionnement doit être garanti en toutes circonstances pour permettre l'application du plan de secours phase 2.

Pour ces lames, la puissance de chauffage est portée à 600 Watts par mètre courant.

Ce programme dont un tiers est actuellement réalisé, sera achevé pour 1988.

Pour les autres aiguillages, la puissance de chauffage par mètre courant sera progressivement portée de 200 à 400 Watts.

A signaler également qu'à Bruxelles-Midi 92 lames d'aiguillages bénéficient d'un chauffage d'appoint au gaz.

2. Dans le rapport de la S.O.B.E.M.A.P. il est estimé que

l'investissement nécessaire pour la phase 2 du plan de secours n'est pas en rapport avec le but à atteindre ni à la fréquence de son utilisation.

3. La S.N.C.B. me dit ne pas disposer d'éléments suffisants pour estimer les coûts évoqués par les questions 3a) et 3c).

Les renseignements relatifs aux recettes du mois de janvier ne sont pas encore disponibles.

Ils pourront être fournis ultérieurement.

Quant au coût des phases 1 et 2 du plan de secours, la S.N.C.B. fait observer en premier lieu que les moyens en matériel mis en œuvre sont moins importants qu'en situation normale et qu'en second lieu le recours au chauffage des aiguillages est lié aux circonstances atmosphériques et non à l'application du plan.

4. Une voiture de service avec chauffeur est mis à la disposition des administrateurs représentant le personnel.

Je souhaite ajouter à cette réponse ce qui suit :

Cette réponse ne me satisfait pas puisque entre autre elle n'explique pas pourquoi ce fût pour ainsi dire uniquement à Bruxelles que de grandes difficultés ont été rencontrées dans le fonctionnement des aiguillages, que la réponse ne fait aucune mention de la situation lamentable dans laquelle se trouvait très rapidement le matériel affecté au service des voyageurs ni du manque, le plus souvent intolérable, d'information aux voyageurs.

2. L'étude de la Sobemap mentionne ce qui suit :

« a) Chauffage des aiguillages :

Suite au dérangement du trafic, causé pendant 24 h par des conditions atmosphériques, se présentant une fois tout les dix ans et les critiques des médias par rapport aux circonstances imprévisibles dans lesquelles se trouvait la S.N.C.B., deux mesures ont été prises :

- la première est la mise au point d'un plan de secours pour l'exploitation; c'est une mesure assez peu coûteuse, qui sera sans doute efficace;
- la deuxième est le renforcement du chauffage électrique des aiguillages. Cette deuxième mesure est totalement disproportionnée au but à atteindre. Le planning des travaux pour 1984 prévoit 117 millions F à cette fin ce qui amènera chaque année des frais d'exploitation supplémentaires, quelles que soient les conditions atmosphériques, vu qu'un seul jour de grève sera plus néfaste à l'image de marque de la S.N.C.B. qu'un seul jour de perturbations occasionnées par le climat pour lequel aucun client raisonnable ne rendra responsable la société ».

Je puis partager ce point de vue dans une certaine mesure. Je suis, en effet, convaincu que les ennuis provenant de chutes de neige et dans lesquels la S.N.C.B. a été, jusqu'ici, mêlée à trois reprises au cours des dernières années ne peuvent être solutionnés uniquement par des investissements en moyens techniques.

Le problème présente également d'importants aspects en matière d'organisation et de personnel auxquels, à mon avis, les ingénieurs de la S.N.C.B. n'ont pas attaché assez d'attention.

Question de M. Anselme du 8 février 1985 (Fr.) :  
S.N.C.B. — Analyse financière.

Le Ministre a désigné la Sobemap pour analyser la situation financière de la S.N.C.B.

N'existait-il pas, en Belgique, des universités capables de mener à bien une telle étude?

Si oui, le Ministre n'y a-t-il pas eu recours afin d'établir un rapport dont l'objectivité n'eût pas soulevé de contestation?

(5.3.85)

- Réponse : Pour apprécier l'objectivité d'une étude portant sur la situation financière d'une grande entreprise, chacun ne dispose que de sa propre subjectivité. Je doute sérieusement qu'une étude pareille, quelles que soient la qualité du consultant et les conclusions auxquelles il aboutit puisse ne pas soulever de contestation.

Il n'est en tout cas pas d'usage de confier dans notre pays, des études de cette nature à des universités, pour lesquelles j'ai, par ailleurs, la plus haute estime.

Question de M. Anselme du 8 février 1985 (Fr.) :  
Rapport d'audit.

Le rapport d'audit remis par le consultant Sobemap au Ministre se base sur des statistiques arrêtées à fin 1982. Or, les statistiques 1983 étaient disponibles et avaient été fournies au consultant.

Elles auraient sans doute prouvé que la situation s'était inversée en 1983 sous la pression des décisions prises par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. présidé par le Ministre.

Une telle omission oblige à douter de la valeur scientifique du rapport.

Quelles explications le Ministre a-t-il reçues du consultant et que compte-t-il faire pour modifier, en conséquence, les conclusions de ce rapport?

(5.3.85)

- Réponse : Il est exact que, depuis 1982, un certain redressement s'est opéré dans la gestion de la S.N.C.B., et que les tendances constatées jusqu'alors se sont inversées dans de nombreux domaines.

En ce qui concerne la prise en compte des statistiques de 1983 dans le rapport du consultant, il convient d'attirer l'attention sur les éléments suivants :

— l'étude proprement dite s'est déroulée durant les mois de février à juillet 1984; le consultant ne pouvait attendre la publication de toutes les données de 1983 pour commencer son analyse, ou recommencer celle-ci lorsque lui ont été communiquées les données relatives à 1983;

— une étude telle que celle qui a été demandée constitue un tout; les données nécessaires ne sont pas uniquement des statistiques officielles publiées, mais un ensemble d'autres informations qui n'étaient pas toutes disponibles pour 1983 au moment où les analyses ont eu lieu;

— dans ces conditions, l'on ne peut reprocher au consultant de s'être basé sur les données de 1982, seules disponibles au début de l'étude; le mélange d'informations relatives à des exercices différents aurait précisément été de nature à entacher la valeur scientifique de l'étude.

En tout état de cause, le Comité d'Action que j'ai chargé d'examiner les recommandations du consultant, tient compte, pour l'appréciation de celles-ci, de ce qui s'est déjà réalisé depuis 1982.

Question de M. Anselme du 8 février 1985 (Fr.) :  
S.N.C.B. — Analyse financière. — Experts canadiens.

La Sobemap, chargée par le Ministre d'analyser la situation financière de la S.N.C.B., s'est adjointe des experts de Canadian Pacific Railways.

Or, ce réseau n'est, en pratique, parcouru que par des trains lourds à marchandises remorqués sur de très grandes distances par des engins moteurs à multiple traction, ce qui est différent de la S.N.C.B.

La désignation de ces experts a-t-elle été soumise au Ministre? Si oui, sur quels critères s'est-il appuyé pour donner accord?

(5.3.85)

- Réponse : Le recours à des experts canadiens était effectivement prévu dans l'offre remise par le consultant belge et donc connu lorsque j'ai opéré mon choix.

Personne n'a jamais prétendu que le réseau de la Canadian Pacific Railways n'était pas très différent, à de nombreux points de vue, de celui de la S.N.C.B. Tout consultant sérieux tient compte des spécificités propres du secteur ou de l'entreprise pour lequel une étude lui est confiée.

Il est à noter par ailleurs que c'est à la « Société d'Etude Canadian Pacific » qu'a eu recours le consultant belge pour seconder dans les domaines plus spécifiquement ferroviaires, que cette société fait appel à des experts qui possèdent une très large expérience dans le monde entier et pas seulement au Canada.

Question de M. Vanvelthoven du 28 février 1985 (N.)

S.N.C.B. — Transport ferroviaire en 1984. — Evolution.

1. La récente restructuration des chemins de fer a-t-elle influencé le trafic voyageurs?

2. Comment cette répercussion s'explique-t-elle?

3. Comment le trafic des marchandises a-t-il évolué en 1984?

- Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (26.3.85)

1. Si l'on compare 1984 avec 1983, on constate qu'en ce qui concerne les mois de mars à mai inclusivement (donc avant l'application du plan I.C./I.R.), 1984 accusait une baisse du nombre de voyageurs par rapport à 1983.

Il semble que la diminution du trafic voyageurs, constatée au cours des mois qui ont précédé la réorganisation soit freinée par celle-ci, malgré la perte (limitée) du trafic pour la S.N.C.B. ou le transfert en faveur de la S.N.C.V. qui ont résulté de la fermeture de 232 petites gares.

D'autre part, il semble que la régression du transport des abonnés, enregistrée depuis la mi-1982, ait cessé depuis juin 1984.

Aussi bien pour les voyageurs avec billets que pour les abonnés, la distance moyenne parcourue est en augmentation. Cette tendance qui existait déjà avant la restructuration voyageurs a été accentuée par la réorganisation.

Dans les mois de septembre à novembre inclusivement, les chiffres de 1984 apparaissent globalement plus élevés que ceux de 1983.

Il y a toutefois lieu de remarquer que la grève de septembre 1983 a influencé les résultats.

Il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions définitives. L'évolution peut néanmoins être considérée comme ouvrant de bonnes perspectives.

2. On constate également, en ce qui concerne les billets du service intérieur un glissement en faveur des relations entre gares I.C./I.R. au détriment des relations avec les petites gares.

La diminution du trafic international pendant l'année 1984 n'a été que très peu influencée par la restructuration voyageurs.

Elle est imputable essentiellement à la crise économique.

3. Par suite de la conjoncture favorable, le trafic marchandises, par charges complètes est en augmentation de 15,1 % en 1984 (en tonne/km).

Question de M. Dierickx du 11 février 1985 (N.) :

M.I.V.G. — Ligne de tramway 10.

L'annexe à l'arrêté royal n° 175 du 30 décembre 1982 relatif au plan d'assainissement de la « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent » prévoit notamment le remplacement de la ligne de tramway 10 par des autobus. Depuis l'entrée en vigueur de cet arrêté royal, un certain nombre de modifications ont été réalisées :

- la structure du réseau de la M.I.V.G. a été modifiée : les lignes 4 et 1 ont été échangées;
- certaines gares de la S.N.C.B., comme la gare « Muide », ont été fermées.

La ligne 10 reste par conséquent la seule liaison directe entre « Muide » et la gare Saint-Pierre :

- au cours de sa conférence de presse du 8 septembre 1984, l'Administrateur-Directeur général a communiqué que la ligne de tramway 10 n'était plus une ligne marginale;
- certaines propositions de revalorisation de la ligne 10 ont suscité beaucoup de réactions, notamment dans la presse;
- dans un avis unanime du 20 décembre 1984 le conseil communal de Gand plaide en faveur :
  - du maintien de la ligne 10 en tant que ligne de tramway;
  - du retracement le long de « Eindhoven » et « Nieuwe Wandeling »;
  - de la création d'un arrêt commun pour les lignes de tramway 1 et 10 au « Rabot ».

1. Quels furent en 1982 les arguments qui justifiaient le remplacement de la ligne de tramway 10 par une ligne d'autobus?

2. Ces arguments sont-ils toujours valables?

3. Dans quelle mesure la M.I.V.G. tient-elle compte des desiderata de la population de Gand, exprimés dans l'avis unanime du conseil communal de Gand?

Réponse :

1. Le plan d'assainissement établi pour la M.I.V.G. visait la réalisation d'économies dans tous les secteurs d'activités de la Société, et notamment dans le domaine de l'exploitation par tramway. Il a ainsi été envisagé de convertir en ligne d'autobus la ligne de tramway n° 10 du fait qu'une diminution de 40 % du coût d'exploitation pouvait être escomptée.

Cette ligne de tramway avait été choisie, parce qu'elle présentait un taux d'occupation très bas.

2. Actuellement la ligne de tramway 10, qui va de « Gent-Sint-Pieters » à « Muide » via le « Rabot », a vu le nombre de

ses voyageurs augmenter depuis l'instauration d'un axe nord-sud entre « Gent-Sint-Pieters » et « Wondelgem » via le « Koornmarkt » (ligne de tramway 1) et que la modification du trajet de la ligne de tramway 4, qui maintenant va de « Muide » au quartier « Moskou » via le « Koornmarkt » a été effectuée.

De plus, il convient de signaler que la M.I.V.G. est parvenue à réaliser l'assainissement imposé par la prise d'autres mesures.

3. Avant tout, il faut remarquer que le Conseil communal de la ville de Gand n'a pas émis un avis unanime à l'endroit de la proposition prévoyant la modification du parcours de la ligne de tramway via le « Nieuwe Wandeling » et le ring.

Cette proposition soulève trois difficultés :

- son tracé est difficile à réaliser;
- le tronçon de la ligne de tramway le long de la « Coupure » ne peut être abandonné;
- ce tracé ferait double emploi avec des lignes d'autobus existantes.

Cependant, la M.I.V.G. étudie les possibilités de rationaliser l'exploitation des lignes 4 et 10 en vue de mieux utiliser le matériel roulant en service.

Question de M. Dierickx du 14 février 1985 (N.) :

M.I.V.G. — Tarifs.

Depuis le 14 janvier 1985, le règlement relatif au tarif zonal de la « Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent » (M.I.V.G.) a été modifié. La durée de validité maximale des billets et des cartes 2-zones a été réduite à 45 minutes après l'oblitération (au lieu de soixante minutes auparavant), ce qui a pour résultat que certains déplacements dans les zones urbaines 01-02-03-04 sont impossibles à effectuer dans le délai imparti. Selon la M.I.V.G., le voyageur doit dans ces cas acheter un second billet ou oblitérer sa carte une seconde fois.

1. Existe-t-il d'autres réseaux belges ou étrangers où la durée de validité des billets est aussi brève?

2. N'est-il pas contraire au principe même du tarif zonal qu'un voyageur doive, pour un seul déplacement dans les zones urbaines 01-02-03-04, payer une seconde fois s'il dépasse involontairement la limite des 45 minutes?

3. Pourquoi le Ministère des Communications a-t-il autorisé la M.I.V.G. à réduire de 25 % la durée de validité des billets ou des cartes à partir du 14 janvier 1985?

4. Lorsqu'un voyageur utilise un véhicule de la S.N.C.V., le billet ou la carte pour le réseau urbain de la ville de Gand (ou carte Z) reste valable durant soixante minutes après l'oblitération. Comment se fait-il que, dans une même zone urbaine, la S.N.C.V. et la M.I.V.G. appliquent des règlements différents?

5. Comment pouvez-vous expliquer que le nouveau règlement de la M.I.V.G. ait été accepté alors que l'on tente d'aboutir à une intégration du transport urbain et régional?

6. Depuis le 14 janvier 1985, l'application du nouveau règlement pose quotidiennement des problèmes aux voyageurs. Les directives données aux conducteurs (45 minutes) sont beaucoup plus sévères que celles données aux contrôleurs (la durée maximale du voyage peut atteindre 60 minutes). Que faites-vous pour mettre un terme à l'insécurité juridique des voyageurs?

● Réponse : (12.3.85)

1. Pour autant qu'ils appliquent le système de « durée du voyage » au lieu de « distance du déplacement », plusieurs

réseaux urbains prévoient une heure comme durée autorisée du déplacement; c'est entre autres le cas à Anvers. A Gand, la durée de voyage est de 60 minutes.

2. Le paiement supplémentaire ne peut être exigé, dans la zone urbaine 01/04, que si la durée totale du déplacement dépasse ces 60 minutes. Toutefois, la dernière correspondance peut être refusée après 45 minutes.

3. La M.I.V.G. applique depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1981 le tarif horaire; le 14 janvier 1985 deux dispositions complémentaires ont été prévues :

- à l'intérieur de la zone tarifaire urbaine, le voyageur n'est plus obligé de prendre la correspondance avec le premier véhicule qui se présente, ni au même arrêt;
- la dernière correspondance doit être prise au plus tard 45 minutes après la première oblitération du billet ou de la carte, afin d'éviter le risque de dépassement de la durée autorisée du voyage, soit 60 minutes.

4. Les règlements sont en principe appliqués de la même façon. Toutefois, il peut y avoir un problème du fait que les véhicules de la M.I.V.G. sont équipés d'oblitérateurs automati-

ques qui indiquent l'heure exacte de l'oblitération sur le ticket ou la carte, tandis qu'à la S.N.C.V., l'oblitération est (encore) faite manuellement au moyen d'un cachet, qui ne mentionne que l'heure approximative.

5. Le règlement appliqué par la M.I.V.G. n'est pas contraire au principe d'intégration des transports urbains et régionaux. Le premier essai d'intégration a d'ailleurs débuté en septembre 1981 à Gand et à Charleroi.

6. Il n'existe, pour les voyageurs, aucune incertitude quant à leurs droits. A l'intérieur des zones urbaines 01/04, la durée maximum du déplacement est de 60 minutes; il appartient en premier lieu aux contrôleurs de veiller à l'application de cette règle. Toutefois, étant donné que la dernière correspondance doit être prise au plus tard 45 minutes après l'oblitération du ticket ou de la carte, seul le conducteur du véhicule peut signaler au voyageur (en correspondance) s'il a, ou n'a pas, dépassé le temps limite de correspondance et, le cas échéant, lui refuser la dernière correspondance.

# paris-bruxelles-cologne en tgv?

La CEMT (conférence européenne des ministres des transports), est une institution fonctionnant au sein de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique). Dans ses divers programmes de recherches, elle s'est penchée notamment sur les perspectives qu'offrent les lignes ferrées à grande vitesse. Perspectives qui sont aujourd'hui mises en lumière par les recherches françaises, allemandes ou britanniques. Chaque réalisateur y est allé de ses propres concepts technologiques ou formules d'exploitation.

L'étude sur laquelle nous nous penchons aujourd'hui a été réalisée par M. De Waele, économiste belge spécialisé en la matière. Elle se propose d'analyser les coûts et les avantages des diverses solutions proposées. Sans oublier d'adapter la réflexion aux particularités du réseau belge. Autrement dit: les distances courtes et les fortes concentrations des mouvements des voyageurs dans le temps et l'espace.

Considéré par rapport à l'avion, le train peut desservir efficacement les destinations internationales, à condition de bien combiner deux ingrédients: la vitesse et le nombre d'escales. Il est évident que plus les escales seront rapprochées, plus les gains de la grande vitesse s'amenuiseront. Par ailleurs, il faut bien constater que plus les vitesses sont élevées, moins les gains de temps sont significatifs. Dès lors l'option de la vitesse pure basée sur une technologie entièrement nouvelle, pose des problèmes de rentabilité... et on en revient alors à la conception ferroviaire classique.

Un TGV classique s'intègre dans une technique et une infrastructure éprouvées. Il permet toutes les correspondances utiles avec le réseau existant, tout en assurant la pénétration des centres-villes à moindre coût. D'autre part cette approche autorise la construction par étapes successives des lignes ferrées, la continuité au-delà des terminus provisoires étant toujours assurée par le réseau existant. C'est d'ailleurs une facilité qui est offerte sur la ligne Paris-Bruxelles-Cologne et Amsterdam. Le coût de construction d'une telle infrastructure peut être, notablement réduit en adoptant des pentes supérieures aux montées actuelles. Cependant cette option interdirait sur de telles sections, les convois ferroviaires classiques.

## LE CHOIX DE L'ESCALE

Il est pratiquement acquis que les futurs TGV effectueront d'une seule traite Paris-Bruxelles. Mais au-delà, vers Cologne ou Amsterdam, ce ne sera plus le cas. En effet Liège et Aix-la-Chapelle ou, dans l'autre direction, Anvers, Rotterdam et La Haye fournissent un potentiel d'usagers qu'il s'agit de ne pas négliger en sautant les escales.

Un arrêt implanté sur une ligne à grande vitesse (LGV) se trouverait forcément éloigné du centre à desservir. Ce qui imposerait la construction de nouvelles voies d'accès et la création d'un nouveau transport en commun. De plus cette nouvelle gare n'assurerait pas nécessairement les correspondances avec le réseau existant. Il y a là de nouveaux besoins à prendre en compte. Un avantage à ne pas négliger sur un nouveau tracé: le temps d'arrêt réduit à 6 minutes pour un TGV lancé à pleine vitesse.

Une gare centrale existante a pour sa part l'avantage d'être déjà desservie pour tout un réseau de lignes de transport public. Par contre l'arrêt et le passage dans une structure existante allonge les délais de passage d'un TGV.

Le choix de l'escale n'est pas évident. Une alternative pourrait être Liège-Guillemin, tandis que la gare d'Anvers Central est trop exiguë exigeant de remonter jusqu'à Berchem où les trains de correspondance sont assurés. Bruxelles, et plus spécialement la jonction Nord-Midi, soulève un épineux problème de saturation aux heures de pointe. Un TGV viendrait perturber la régularité d'une circulation déjà très dense. Par ailleurs cette traversée ajouterait dix minutes au moins aux trajets Paris-Cologne ou Paris-Amsterdam.

Mais pour la capitale on peut prévoir plus de souplesse. Tout d'abord en pensant à l'escale de Schaerbeek et en utilisant la ligne passant par Jette (qui devrait être mise à quatre voies). Schaerbeek est bien située vis-à-vis des correspondances Nord-Midi et quartier Léopold. On peut ensuite imaginer que les TGV Paris-Bruxelles, pourraient avoir leur terminus au Midi. Il s'agirait en l'occurrence de trains de renfort desservant la clientèle d'affaires aux heures d'affluence. Enfin des rames découpables faciliteraient la desserte d'escales diversifiées.

## COMBINER TGV-TVI

Un argument souvent invoqué contre une ligne à grande vitesse en Belgique est que celle-ci ne servirait qu'aux trains internationaux. Ces seuls trains ne justifieraient pas les lourds investissements consentis. D'autre part les distances séparant Bruxelles de Paris, Cologne ou Amsterdam ne seraient pas de nature à favoriser des vitesses très élevées.

Le vérité est en fait beaucoup plus nuancée. Bruxelles et ses abords souffrent d'une souscapacité importante, surtout aux heures de pointe. Dès lors une nouvelle ligne rapide pourrait également être utilisée pour le service intérieur. Cependant il faut bien se dire que l'utilisation d'un TGV avec un service intérieur serait une absurdité en raison du coût d'exploitation de ce matériel. On peut alors penser à une matériel de conception plus classique et meilleur marché pouvant atteindre des pointes de 200 km/h et des moyennes de 160. Bref, des trains à vitesse intermédiaire (TVI).

En fait il s'agit de savoir si sur une ligne rapide il est possible de combiner des TGV et des TVI. C'est possible en termes de capacité, à condition toutefois de grouper les trains en batterie. Dans la pratique le TVI offrirait quelques points positifs: l'augmentation appréciable du rendement d'une LGV (ligne à grande vitesse), le délestage des lignes du réseau existant, l'évitement éventuel de coûteux travaux d'extension de capacité, l'accélération des dessertes interville et, en conséquence, l'appoint d'une nouvelle clientèle.

De toute évidence, l'introduction de TVI aurait des répercussions sur l'exploitation de certaines parties du réseau existant. Ces effets pourraient être optimisés par le choix judicieux du tracé. En fait une LGV possède en substance des fonctions de complément et de correction dans certaines parties de l'infrastructure existante.

## PARIS-LILLE-COURTRAI

Le prolongement jusqu'à Courtrai de certains TGV Paris-Lille-Tourcoing mettrait Courtrai approximativement à 1 h 40 de parcours de Paris. A Courtrai d'étroites correspondances pourraient être aménagées, notamment en direction de Gand et de Bruges-Ostende. Par

rapport à l'itinéraire via Bruxelles, l'itinéraire via Lille-Courtrai n'implique pratiquement pas de gain de temps, mais offre un raccourcissement de parcours qui est de 60 km sur Paris-Gand et de 90 km sur Paris-Bruges-Ostende. Ce raccourcissement se traduirait par une réduction correspondante du prix de transport. Enfin, la mise au point de bonnes correspondances à Courtrai éviterait une surcharge inutile de mouvements au nœud de Bruxelles.

## PARIS-BRUXELLES

La durée de parcours prévue pour un TGV Paris-Bruxelles est de 1 h 30, soit un gain de 55 minutes par rapport aux TEE et de 80 minutes par rapport aux actuels rapides ordinaires. Ces gains profiteraient également aux trains continuant au-delà de Bruxelles, même si la LGV s'arrête provisoirement à Bruxelles. De surcroît, l'attelage automatique permet de gagner 5 à 10 minutes sur le stationnement à Bruxelles. Enfin, le choix de Schaerbeek comme escale procurerait un autre gain de minutes aux trains à destination Cologne et d'Amsterdam.

En France les études de tracé définitives situent une bonne partie de la LGV parallèlement à l'autoroute du Nord, une telle option étant susceptible de réduire les nuisances produites par l'infrastructure et par la circulation. En Belgique, le tissu urbain est cependant plus dense. Aussi le tracé traversant le Payottenland, initialement prévu, a soulevé de vives résistances et obligé de rechercher un tracé qui entame moins les paysages.

Une première solution consiste à suivre de plus près l'actuelle ligne Bruxelles-Tournai et à entrer dans Bruxelles par le tronçon commun des lignes de Mons et de Tournai. Mais il y a des inconvénients. La pénétration dans Bruxelles se fait par un moyen d'une section relativement longue et saturée aux heures de pointe. De plus elle aboutit inévitablement à Bruxelles-Midi et écarte donc une entrée directe à Schaerbeek sans passer par la Jonction. Toutefois l'inconvénient majeur est de n'offrir que peu de possibilités de TVI. Longeant la ligne existante, une LGV pourrait tout au plus en améliorer les dessertes actuelles par des raccordements aux abords d'Ath de Tournai.

Dès lors il est préférable de tourner vers d'autres solutions. Celles-ci se trouvent d'ailleurs plus au Nord. On peut distinguer trois, toutes ont un tronçon commun entre Schaerbeek et Schepdaal.

La section Schaerbeek-Grand-Bigard se trouve sur une ligne déjà existante. A Grand-Bigard s'amorcerait la ligne LGV qui à Schepdaal croiserait la ligne Bruxelles-Gand. Sur la section Midi-Schepdaal cette dernière serait à quadrupler et un raccordement avec la LGV s'établirait à Schepdaal. Partant de Schepdaal, ces trois variantes rejoignent toutes le tracé fixé en France.

• Variante 1: Passant au Nord de Ninove, de Zottegem et d'Oudenaarde pour s'infléchir ensuite vers la France; ce tracé permettrait la circulation des TVI suivants: Bruxelles-Ninove-Grammont-Lossines-Ath; Bruxelles-Zottegem-Oudenaarde-Renaix; Bruxelles-Courtrai-Bruges ou Mouscron ou Ypres.

• Variante 2: Passant au Nord de Grammont, au sud de Renaix et à l'Est de Tournai, avec les débranchements pour les TVI: Bruxelles-Grammont-Lossines-Ath; Bruxelles-Renaix-Tournai-Lille ou Mouscron; Bruxelles-Renaix-Courtrai-Ypres ou Bruges; (cette liaison nécessiterait la construction d'une ligne Renaix-Courtrai). Les correspondances pour Oudenaarde et Leuze pourraient également se faire à Renaix.

• Variante 3: Combine les deux précédents en passant au Nord de Ninove, au Sud de Renaix et à l'Est de Tournai. Les TVI sont sensiblement identiques à ceux indiqués pour la deuxième variante, à cette différence près que le premier s'arrête également à Ninove.

Les variantes 2 et 3 offrent un optimum de TVI qui peut atteindre huit TVI par heure et par sens. Elles réforment l'exploitation d'une importante partie du réseau et dégagent en conséquence des gains de temps et des économies de matériel. Enfin, elles permettent de supprimer totalement ou partiellement les actuelles sections Enghien-Tournai et Zottegem-Courtrai dont les dessertes essentielles seraient reprises par la LGV. Il va sans dire que la perspective d'une telle LGV met en cause les travaux ou projets d'électrification sur les sections en question.

Les économies de matériel résultant des variantes 2 ou 3 se situent dans une marge comprise entre 15 et 20%. Quant aux gains de temps de parcours TVI, ils se situent dans une fourchette de 0 à 28 minutes par rapport aux prévisions du réseau en juin 84. Partant de Grammont: vers Ath pas de gain, vers Tournai 18', vers Mouscron et Courtrai 22', vers Ypres et Roulers 28'.

Ces TVI amélioreraient donc sensiblement les communications entre la capitale et toute une série de centres de la vallée de la Dendre, de l'Ouest du Hainaut et du Sud de la Flandre occidentale, soit près d'un million d'habitants au total. Il vaut donc la peine de consacrer à ces

perspectives les enquêtes de marché destinées à identifier plus précisément les besoins. A première vue, il apparaît que le TVI rend le train compétitif face à la voiture, notamment par de bonnes applications des formules « park and ride ».

Ces différentes variantes concernant la construction des longueurs suivantes de lignes nouvelles en territoire belge: variante Sud: ± 70 km, variante Nord 1: ± 80 km, variante Nord 2: ± 90 km, variante Nord 3: ± 94 km. Aux variantes Nord 2 et 3 s'ajouterait éventuellement la construction de Renaix-Courtrai (± 25 km). En se basant sur les évaluations des TGV français, on peut estimer le coût de construction d'une LGV dans une région pas trop accidentée et pas trop peuplée à 200-250 millions par km de ligne.

#### BRUXELLES-COLOGNE

Dans son état actuel, cette liaison comporte un important goulot de ralentissement entre Liège et Aix. Une LGV franchissant d'assez fortes pentes pourrait apporter ici une très sensible amélioration. L'actuelle durée de parcours la plus courte est de 38 minutes sur Liège-Aix. Une LGV pourrait la réduire à 16 minutes.

L'option retenant les fortes pentes réduirait sérieusement les coûts de construction dans cette région accidentée. Elle n'imposerait pas de sujétions à la circulation des trains qui sur cette section sont par définition tous des internationaux et donc des TGV.

Pour la section Cologne-Aix, la DB (chemins de fer fédéraux allemands) prévoit des travaux d'aménagement qui permettraient d'effectuer en 30 minutes le parcours sur la ligne existante. Il est donc improbable qu'une LGV soit construite sur cette section où elle apporterait au maximum un gain additionnel de 10 minutes.

Cumulée à la LGV Liège-Aix, la ligne Aix-Cologne améliorée réduirait la durée actuelle la plus rapide sur Cologne-Liège de 78 à 48 minutes. Quant au tronçon Bruxelles-Liège, celui-ci est particulièrement chargé sur certaines sections aux heures de pointe. Des TVI Bruxelles-Liège et Bruxelles-Hasselt empruntant la LGV entre Bruxelles et Landen délésteraient de façon appréciable l'actuelle ligne sur sa section la plus chargée.

Un autre débranchement peut être prévu entre la LGV et la ligne Wavre-Louvain; il permettrait sans rebroussement à Louvain de créer une relation Bruxelles-Louvain-Aarschot-Diest-Hasselt. Pour ce qui est du tracé, il est en principe recommandable de se rapprocher le plus possible de l'autoroute, proposition qui avait déjà été faite il y a vingt ans dans le cadre des plans d'aménagement mais accueillie naguère par une indifférence générale. Gains prévus: Cologne-Paris: 140 minutes, Cologne-Bruxelles-Nord: 43', Cologne-Ostende: 40'.

Une variante à la solution qui suit partiellement l'autoroute Bruxelles-Liège consiste à sortir de Bruxelles par la gare du Midi et à rejoindre Liège en passant au Nord d'Ottignies et au sud de Landen. Cette option permet de déléster la section Bruxelles-Ottignies et d'accélérer substantiellement les relations entre les Flandres et les Ardennes. Cependant, ce tracé constitue un allongement et éloigne de Landen les possibilités de débranchement pour des TVI. Par ailleurs, la fiabilité de ce tracé est conditionnée par l'existence de vastes aires résidentielles entre Bruxelles et Ottignies. Si cette dernière évite aux TGV Paris-Cologne d'avoir à traverser la Jonction, elle l'impose toujours aux TGV Paris-Amsterdam. Au demeurant, l'usage de rames découpables offrirait une solution assez satisfaisante qui ne résoudrait toutefois pas les inconvénients inhérents à la traversée de la Jonction par les TGV Paris-Amsterdam.

Les LGV entre Bruxelles et Aix auraient une longueur de: ± 75 km sur Nossegem-Awans, ± 95 km sur Forest-Awans (variante par Ottignies), ± 35 km sur Chênée-Aix Sud.

#### BRUXELLES-AMSTERDAM

Le tissu urbain très dense ne permet pratiquement plus de construire une LGV entre Bruxelles et Anvers et entre Rotterdam et Amsterdam. Par contre, certains aménagements des lignes existantes sur ces sections (redressements, quadruplements partiels) pourraient donner des gains de temps assez substantiels en remontant la vitesse commerciale à 120 km/h.

En revanche, il reste possible de reconstruire partiellement la ligne entre Anvers et Rotterdam en la redressant et en adoptant un nouveau tracé qui coupe certains coudes de la ligne actuelle. Tout d'abord, le remplacement de l'actuel pont-levis sur la Meuse à Rotterdam par un tunnel à quatre voies est désormais officiellement acquis. Il en résultera une amélioration importante du débit de la ligne, actuellement périodiquement coupée par l'ouverture du pont. Cependant, une situation analogue subsiste à Dordrecht. Le simple relèvement du pont-levis ne peut pas y être considéré comme une solution satisfaisante pour une ligne de cette importance qui dessert trois relations primordiales au départ du Randstad Holland: la Zélande, le Brabant septentrional et Cologne, et enfin la Belgique. Seule la suppression du coude Dordrecht peut donner à cette ligne des débits et des vitesses suffisantes. A cet effet, il serait nécessaire de construire une nouvelle ligne droite qui franchirait le fleuve par un tunnel et qui rejoindrait directement Barendrecht au Moerdijk. La troisième correction consisterait à éviter le coude de Roosendaal par la construction

d'une ligne nouvelle plus droite qui, partant près de Kalmthout, rejoindrait la ligne Rotterdam-Breda. Si cette jonction peut se faire assez près de Breda, elle profiterait également aux relations d'Anvers vers Breda, Tilburg et au-delà et, notamment aux relations Anvers-Eindhoven-Cologne. L'actuel tracé de la ligne Anvers-Roosendaal-Dordrecht-Rotterdam est un défi à la géographie des transports. Enfin, il n'est pas interdit de prévoir la réalisation à terme d'une voie ferrée nouvelle reliant Breda à Utrecht relation déjà desservie par une autoroute au trafic intense.

L'ensemble de ces améliorations donnerait sur Anvers-Rotterdam un gain d'un peu plus de 20 minutes. En y ajoutant les gains réalisables sur les autres sections, il est possible d'obtenir les durées suivantes: Amsterdam-Bruxelles-Nord: 2 h 33 (tee), 2 h 50 (rapide), 2.00 (tgv); Amsterdam-Paris 5 h 17 (tee), 6 h 15 (rapide), 3 h 35 (tgv).

L'offre actuelle étant largement sous-optimale au point de vue de la vitesse, il conviendrait d'examiner dans quelle mesure le train peut conquérir un taux suffisant de compétitivité sans pour autant requérir des investissements infrastructurels démesurés. Enfin, le problème

d'une percée directe à Anvers de la gare centrale vers le Nord a été laissé hors considération. Ce très important travail ferait gagner quelques 5 minutes aux trains Bruxelles-Pays Bas, rétablirait à Anvers une escale mieux située par rapport aux voies de desserte urbaines mais ne fournirait pas d'avantage considérable en tant que point de correspondances ferroviaires par rapport à Berchem.

Un problème plus urgent est le remaniement d'une partie de la ligne Bruxelles-Anvers afin d'y dissocier les circulations lentes des circulations rapides et de permettre ainsi un relèvement de la vitesse en ligne pour les trains rapides. Dans sa forme actuelle, l'exploitation est parvenue à la limite des possibilités de la ligne.

#### INVESTISSEMENTS DANS LE MATERIEL ROULANT

La SNCB ayant relativement peu investi dans son parc de voitures internationales, une option importante s'impose dans un avenir assez rapproché. Le renouvellement d'une partie de ce parc par du matériel classique avant 1990 n'est pas souhaitable si l'éventualité d'une LGV prend consistance.

Les besoins en matériel TGV peuvent être évalués à une enveloppe de 20 à 25 milliards FB. En déduisant de ce montant les remplacements qui deviendraient de cette façon inutiles, il resterait un investissement pur de l'ordre de 10 milliards pour les TGV. Si la LGV se construit en étapes successives, les com-

mandes s'en trouveraient échelonnées d'autant. Par ailleurs, si un tunnel sous la Manche se réalisait par la suite, il faudrait prévoir un supplément équivalent à un tiers du parc qui existerait déjà.

L'introduction de TGV sur les axes Paris-Cologne et Londres-Cologne aurait également des répercussions sur la circulation de trains Internationaux à long parcours qui circulent en partie la nuit. Ces parcours seraient réduits et partiellement remplacés par des parcours de TGV circulant en début ou en fin de journée. Par contre, de nouvelles relations de nuit nettement plus longues que les actuelles pourraient voir le jour, si une part conséquente des itinéraires en question devient accessible aux grandes vitesses. Sans doute en résulterait-il une réorientation dans les investissements destinés au matériel roulant à long parcours.

Pour ce qui est des TVI, ce rapport a déjà établi que ce matériel n'entraînerait pas d'investissements majorés, étant donnée la productivité qui s'accroît en conséquence. En escomptant la durée de vie d'une automotrice double à 30 ans, 360 caisses incorporées dans des automotrices seraient à remplacer avant 1930. La consistance requise pour l'ensemble des TVI peut être évaluée à un maximum de 300 caisses. Ce besoin cadrerait donc assez correctement dans les besoins de renouvellement.

A l'évidence, une telle politique d'investissements suppose une réorientation fondamentale par rap-

port à un passé où ont prédominé les exigences d'un transport migratoire et peu confortable. A l'avenir, il importera de s'équiper également en fonction des demandes plus exigeantes que sont le trafic international et le trafic interville. Sur des distances moyennes, ceci ne se conçoit guère sans une innovation substantielle dans l'offre.

## INVESTISSEMENTS INFRASTRUCTURELS

Ceux-ci porteraient sur un kilométrage total de lignes nouvelles en territoire belge, compris entre 210 et 245 km. La dépense se situe dans une marge allant de 42 à 61 Milliards FB 1983, accès compris. De ce total il faut déduire les investissements devenant superflus par suite de la construction des LGV. Ce sont les travaux d'extension de capacité, de correction de tracés, d'électrification et divers autres travaux qui perdent tout ou partie de leur raison d'être.

Ces montants à déduire auraient pu être nettement plus élevés si les investissements actuellement en cours d'exécution avaient davantage tenu compte de l'éventualité d'une LGV et de ses impacts possibles sur la modernisation du réseau. Inversement, lesdits investissements ne pourraient valablement être opposés à la réalisation d'une LGV s'il apparaît que celle-ci est susceptible d'améliorer le bilan global d'exploitation. Il importe de considérer que, en matière ferroviaire, les coûts d'exploitation sont un multiple d'un niveau normal d'investissement. Enfin, on ne peut obérer l'avenir d'un outil de transport par des décisions antérieures qui ont insuffisamment tenu compte de l'avenir et qui ne contribuent ainsi que partiellement à réaliser une productivité optimale.

Finalement, il convient de prendre en compte l'impact des investissements sur l'emploi. Chaque milliard investi pouvant garantir dans ce secteur de 750 à 1000 emplois/an, c'est pendant dix ans un volume d'emploi de 3.500 à 6.000 unités que comprendrait l'investissement mentionné en début de cette section. Cet aspect est à évaluer dans un bilan social de rentabilité d'un projet. Il peut également servir à compenser de façon productive des

compressions de personnel qui interviendraient par ailleurs au niveau de l'exploitation et de l'intendance des chemins de fer. L'importance de cette constatation apparaît pleinement en rappelant que, en valeurs de

1982, 3500 à 6000 cheminots représentent une dépense annuelle de 2,1 à 3,6 milliards FB, soit 21 à 36 milliards sur dix ans.

## CONCLUSIONS

La rentabilité économique d'une LGV est positive si elle parvient à améliorer le bilan global d'exploitation. Un bilan limité uniquement à la ligne proprement dite ne reflète que partiellement l'économie d'un tel projet intervenant sur le réseau belge.

Cette rentabilité peut être fortement accrue si la LGV est également utilisée par des trains rapides du service intérieur. L'occupation de certaines sections pourrait ainsi être triplée par rapport à une circulation exclusive de trains Internationaux. La création de ces rapides à vitesse intermédiaire apporterait de substantielles améliorations dans l'offre sans en alourdir pour autant le coût.

Les investissements en matériel peuvent intervenir à une époque où, de toute manière, un important parc sera parvenu à la limite de son utilisation économique et devra donc être remplacé. Les investissements infrastructurels sont à apprécier dans un bilan global de rentabilité sociale où intervient notamment l'aspect emploi. Le projet d'une LGV aura donc des répercussions importantes sur les projets actuels de modernisation et mettra en cause certaines options pour l'équipement des lignes et pour les commandes de matériel roulant.

Les prévisions de trafic devront se baser sur une connaissance suffisante des marchés à desservir et des effets concurrentiels engendrés par de substantiels gains de temps, l'actuel niveau de l'offre étant souvent peu satisfaisant à cet égard.

Enfin, la réalisation d'une LGV peut s'effectuer par tranches successives, puisqu'une première tranche Bruxelles-Paris apporterait déjà des améliorations substantielles dans l'offre des relations visées par le projet. Cependant, seules les dernières tranches peuvent donner aux circulations des TGV et surtout des TVI leur pleine productivité. ■

(D'après une note de A. De Waele, chef de la division recherches et documentation de la CEMT).

N° 27 — 6 juillet 1984

**La Construction**

### Petite Annonce.

Le membre du GTF qui a perdu un film AGFA CT 18 pendant le voyage du 26/5/84 (Chimay-Couvin) peut se mettre en rapport avec VANWETSWINKEL R. d'Overschielaan, 29/a 1850 Grimbergen (Tel. 02/269.45.79 après 18h.)

Vanwetswinkel R., d'Overschielaan, 29/a 1850 Grimbergen cherche à entrer en contact avec toute personne qui lui peut procurer des timbres à date des gares SNCB (ou copy) et des anciens billets.

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.

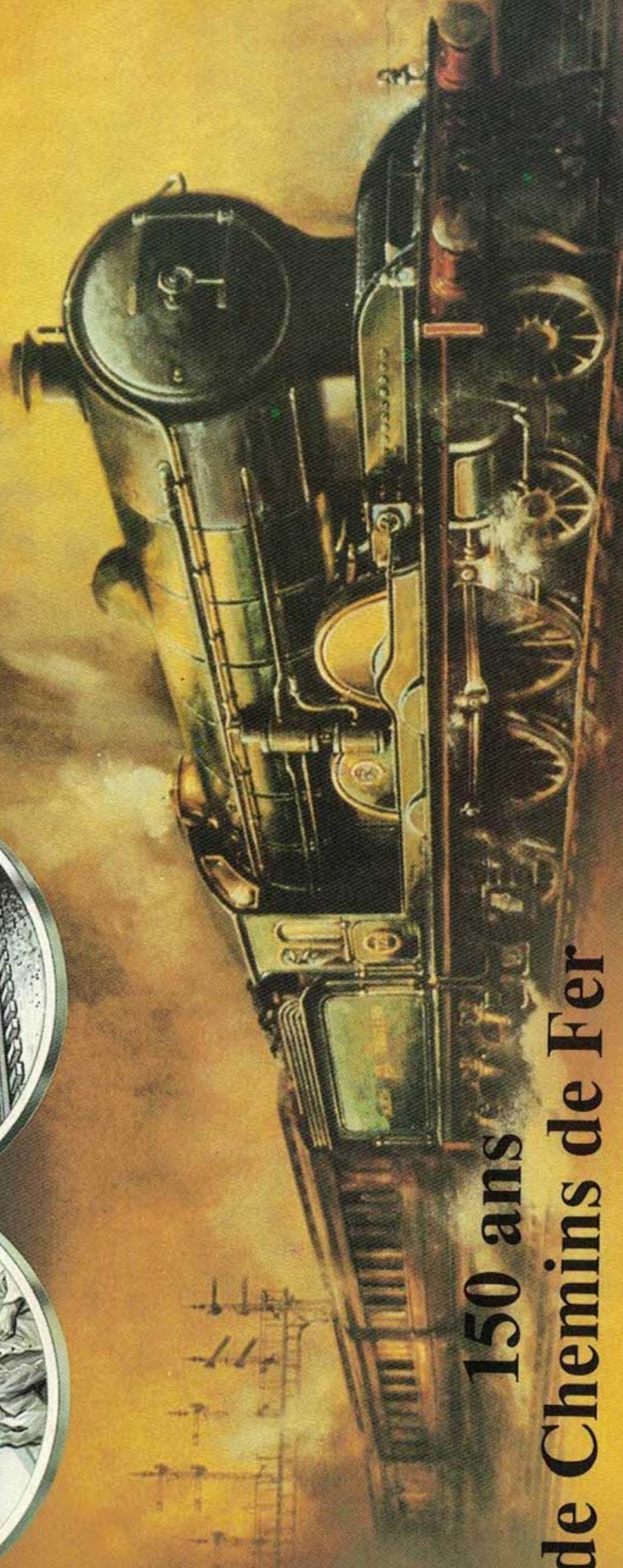
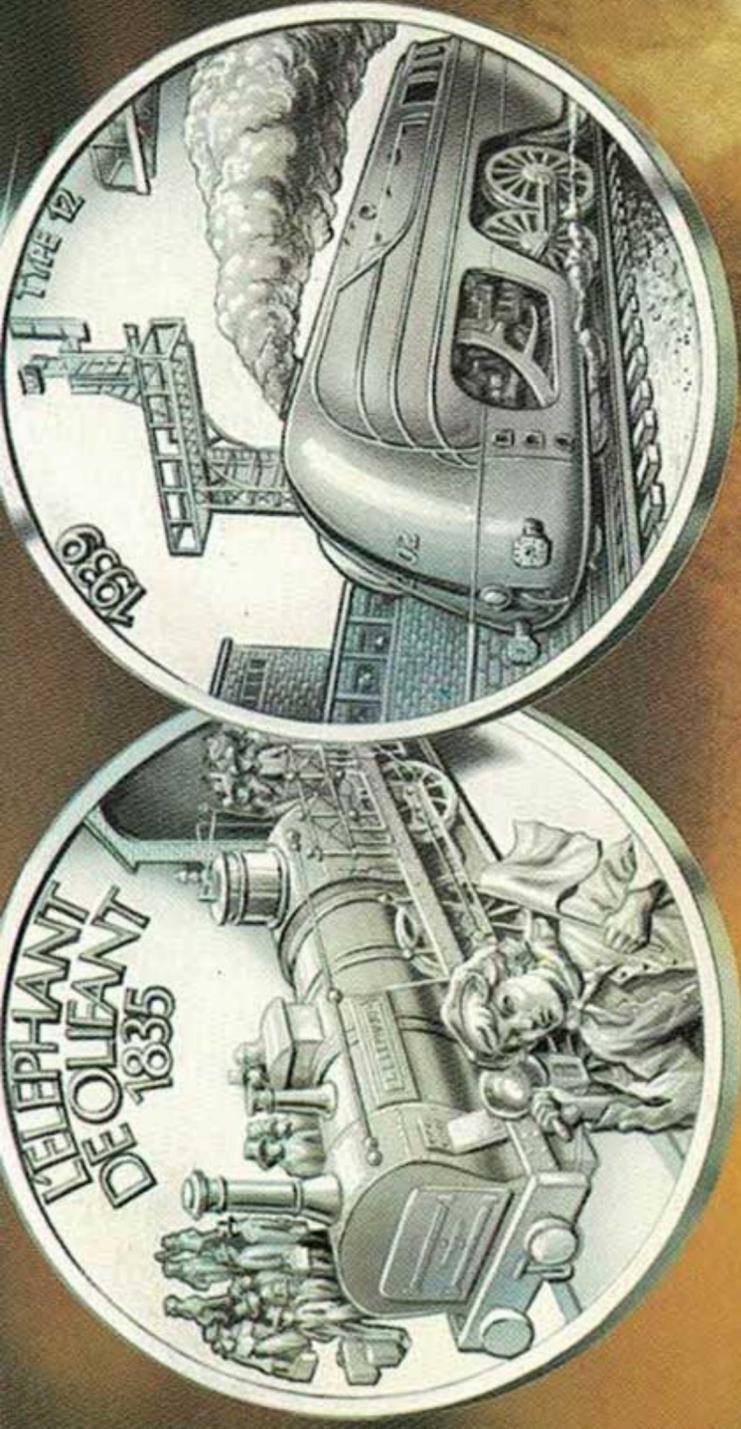
#### Changements d'adresse

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



A.S.B.L.





**150 ans  
de Chemins de Fer  
en  
Belgique**

**1835 - 1985**

# Le visage de l'Europe industrielle porte l'empreinte indélébile de l'évolution du trafic ferroviaire.

Les chemins de fer belges ont joué un rôle primordial dans le développement industriel et économique de l'Europe en général et de la Belgique en particulier.

En 1985, nous commémorons avec fierté l'inauguration en 1835 de la première ligne ferroviaire belge. C'est précisément le 5 mai de cette année-là qu'un train parcourait le premier tronçon du continent européen, de Bruxelles (Allée Verte) à Malines. Un voyage historique!

Très rapidement, notre pays en vint à posséder le réseau ferroviaire le plus dense au monde. Depuis lors, il en a toujours été ainsi.

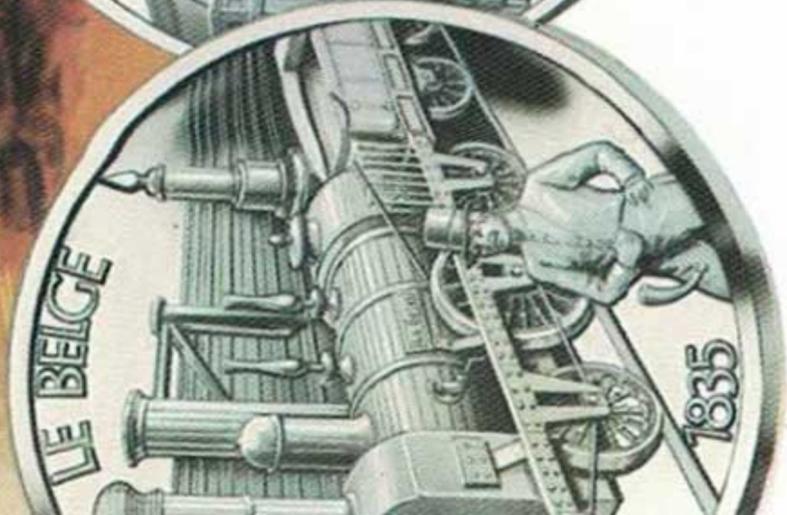
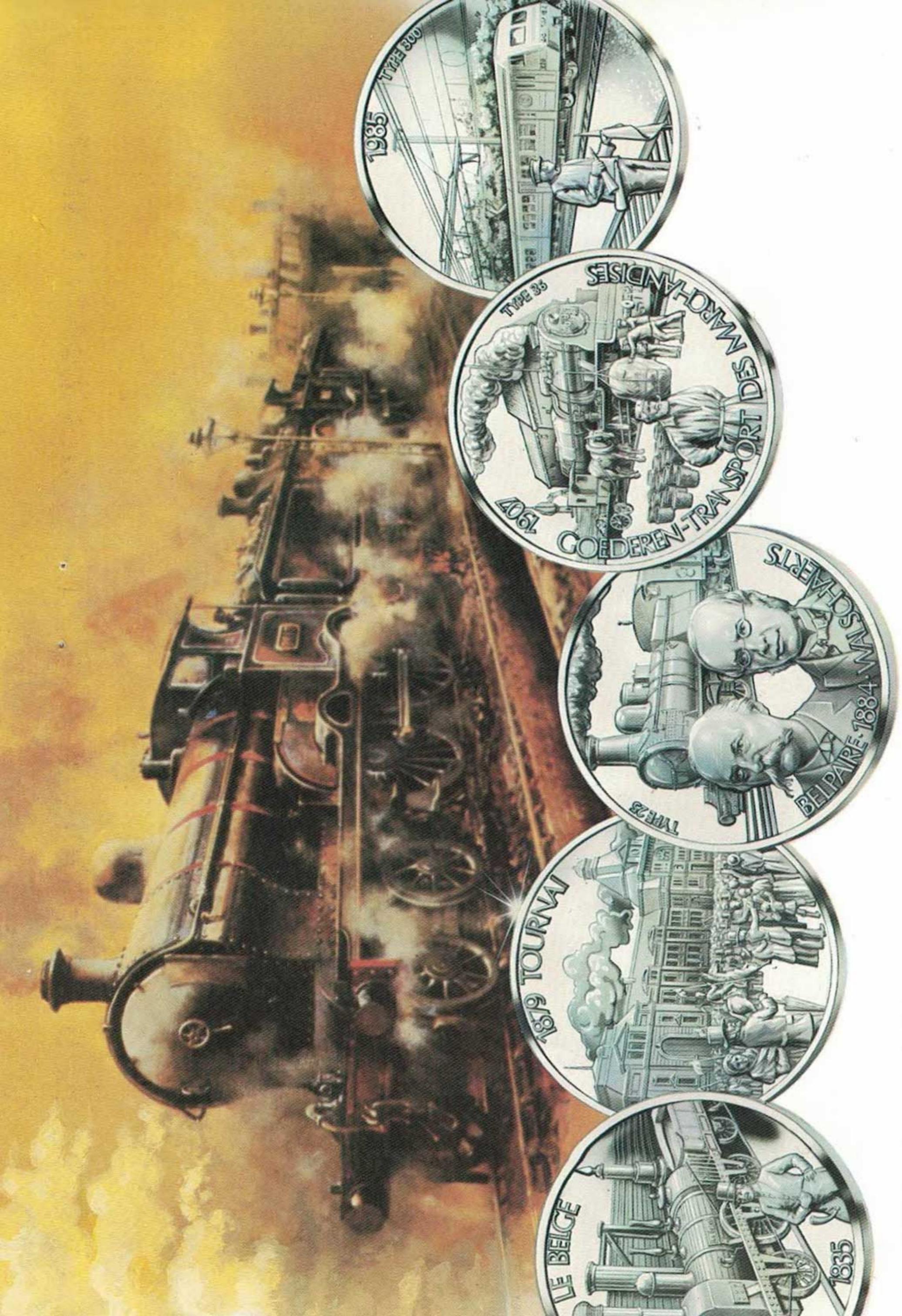
Malgré le progrès technologique, du train à

vapeur idyllique au futurisme des motrices électriques ultra-rapides, les voyages en train conservent un piment romantique indéniable.

Afin de commémorer dignement cette épopée héroïque, **Intermint** présente une magnifique série de médailles en argent, créées par l'artiste belge Hugo Meersman, dont la renommée est internationale.

Chacune de ces médailles constituée à elle seule une véritable œuvre d'art. Il ne sera frappé que 1.985 séries... un nombre symbolique!





# BON DE SOUSCRIPTION

Par la présente, je commande les 6 médailles artistiques, en argent pur, de la collection :

**«150 ANS DE CHEMINS DE FER EN BELGIQUE»**

Je commande ..... collection(s).

Je désire recevoir mes médailles à la fréquence de :

1 médaille par mois (6 échéances mensuelles de 5.900 FB) T.V.A. 19 % incluse.

Après réception de ma commande, vous m'enverrez un formulaire de virement de 5.900 FB. Je m'engage à effectuer ce paiement par retour du courrier.

Vous m'enverrez chaque médaille dans les 3 semaines qui suivent la réception de mon virement de 5.900 FB par médaille.

Je recevrai chaque médaille par envoi recommandé et ce jusqu'à la livraison de toutes les pièces de ma collection.  
Un écrin présentoir transparent sera mis gratuitement à ma disposition.

Je me réserve le droit de renoncer à ma commande par simple notification écrite, et cela à n'importe quel moment, moyennant préavis de 30 jours.

Mme/Mlle/M:.....

Tél.: .....

Rue et n°: .....

Date: .....

Code postal: ..... Commune: .....

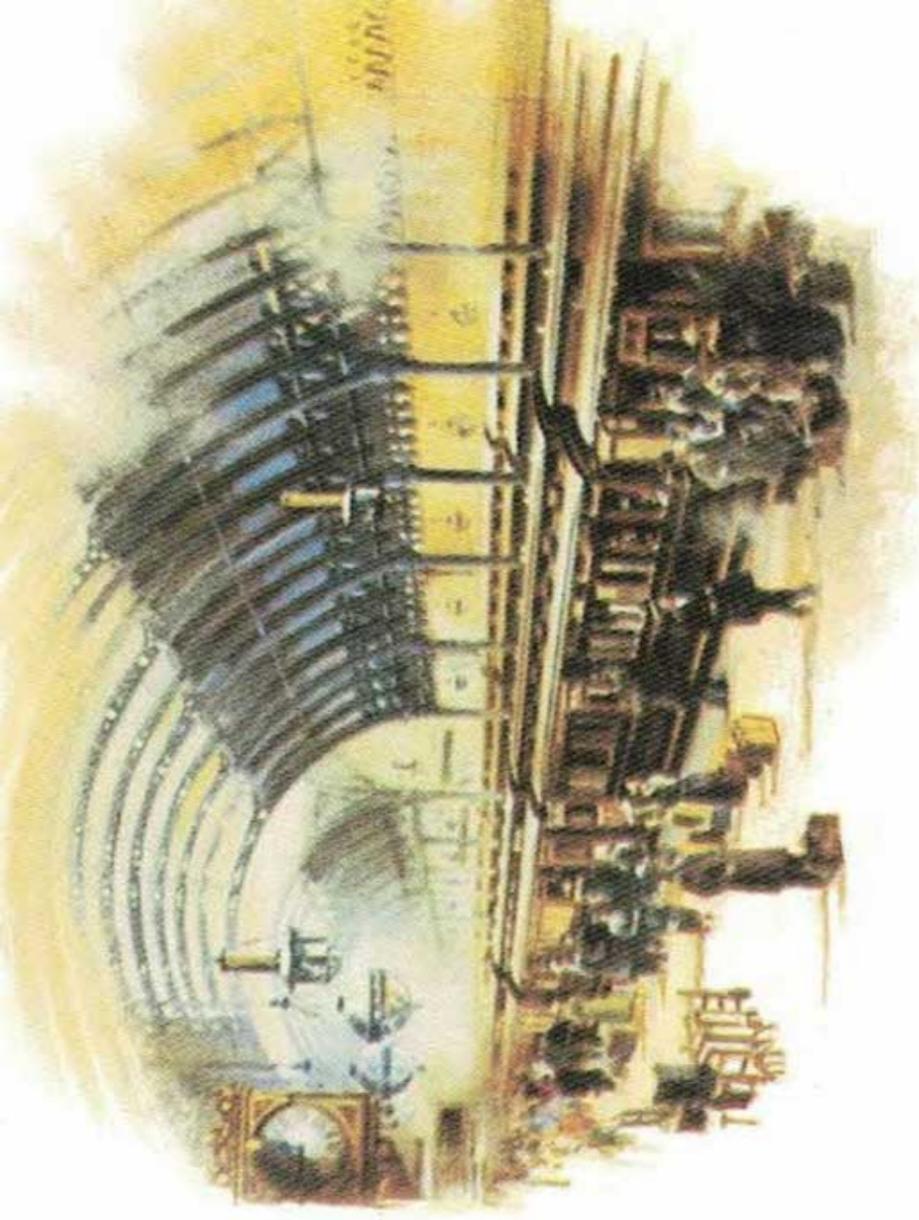
Signature: .....

Bon de souscription à envoyer à:

**INTERMINT**  
Frilinglei 82  
2130 BRASSCHAAT

Une émission Intermint.

Tél.: 03/651.54.01.



# Une série unique pour le collectionneur.

Cette série de médailles commémoratives en argent n'attirera pas que les collectionneurs mais — surtout — les innombrables personnes fascinées par le phénomène du train et de son histoire.

La série complète se compose de 6 magnifiques médailles artistiques, frappées dans l'argent le plus pur (999/1000). Chaque médaille aura droit à l'appellation «flan bruni». C'est à dire: la plus haute qualité numismatique; le relief mat de l'image est spécialement accentué par le poli extraordinaire de l'arrière-plan. La qualité artistique au sens le plus pur!

Chaque médaille pèse  $\pm$  40 grammes et son diamètre est de 50 mm.

En tant que souscripteur de la série complète, un écrin présentoir transparent (l 17,5 cm x L 25 cm x H 2,5 cm) vous sera livré gratuitement à la livraison de la dernière médaille. Il vous permettra de conserver aussi bien le recto que le verso des médailles qui seront ainsi parfaitement protégées.

## **Tirage strictement limité.**

Le nombre maximum des collections frappées a été fixé à 1.985 et la série ne sera jamais rééditée. Les matrices seront immédiatement détruites, sous le contrôle d'un huissier, dès que ce nombre sera atteint.

## **Certificat de garantie.**

La série complète sera accompagnée d'un certificat de garantie. Celui-ci portera le numéro correspondant à l'ordre dans lequel votre commande nous est parvenue. Il vous garantit le tirage limité et la qualité des médailles. Au dos du certificat figurent les caractéristiques des médailles (une description des tableaux repris sur les deux faces de chaque pièce).

## **Réservation immédiate.**

Il ne fait aucun doute que de nombreuses demandes nous parviendront, mais le nombre des commandes acceptées sera limité à 1.985. Il y va donc de votre intérêt de réserver au plus vite. D'ailleurs: au plus tôt vous réservez, au plus bas sera votre numéro.

# Voici comment commander cette série unique...

Il vous suffit de remplir complètement le bon de souscription et de le renvoyer sous enveloppe à:

**INTERMINT**

Frilinglei 82 - 2130 BRASSCHAAT

Ainsi vous réservez dès à présent la série complète, à la condition bien sûr que le tirage maximum de 1.985 collections n'ait pas encore été atteint.

## **Garanties.**

- \* Lorsque le nombre maximum de 1.985 séries sera atteint, les matrices seront détruites sous le contrôle d'un huissier.
- \* Le montant lors de la souscription est fixé dès à présent et n'est d'aucune façon lié à de possibles augmentations du prix de l'argent.
- \* Sécurité absolue de livraison après la clôture des inscriptions.
- \* Votre certificat de garantie portera le numéro qui correspond à l'ordre d'arrivée de votre souscription.
- \* Chaque collection sera complétée gratuitement par un écrin présentoir transparent.

**INTERMINT**

Frilinglei 82

2130 BRASSCHAAT

Tél.: 03/651.54.01.



## **Spécifications techniques :**

Tirage limité	1.985 collections
Nombre de pièces	6
Titre	argent fin 999/1000
Diamètre	50 mm
Poids	± 40 g par pièce
Qualité	flan bruni

A

# APPEL DE FONDS

## POUR LE

# RAPATRIEMENT

## EN HAINAUT D'UNE

# PCC VICINALE

**AU TERME DE LONGS POURPARLERS** avec la compagnie des tramways de Belgrade, menés notamment grâce à la collaboration de l'Ambassade de Belgique en Yougoslavie, et après plusieurs voyages sur place, l'ASVi vient de se voir attribuer l'une des dernières PCC vicinales encore en service là-bas. Pas n'importe laquelle, toutefois: nous avons pu la choisir nous-mêmes... nous ramènerons donc

**LA MEILLEURE PCC, EN ORDRE DE MARCHÉ** et remplie de toutes les pièces détachées disponibles sur place pour permettre rapidement sa restauration en état vicinal. En effet, toutes les PCC subsistantes ont subi diverses modifications; nous avons donc sélectionné non seulement la plus intacte de toutes, mais nous allons également faire prélever sur les autres voitures les éléments manquants. Cette opération ne pourra se faire que

**MAINTENANT OU JAMAIS** En effet, nos valeureuses PCC vicinales disparaissent rapidement de la scène des transports de Belgrade, succombant devant un flot continu de motrices articulées tchèques. L'année prochaine, il sera sans doute déjà trop tard et nous n'aurons en tous cas plus la faculté de récupérer les pièces qui nous manquent, ou même de choisir une voiture.

## NOUS DEMANDONS VOTRE AIDE FINANCIERE

Le rachat d'une PCC vicinale et son transport sur près de 1500 kilomètres représente un budget de plusieurs centaines de milliers de francs. Soyons clairs: l'ASVi ne négligera aucun sponsor, mais sans une réponse massive de tous les destinataires de cette circulaire, elle ne pourrait pas mettre ce projet unique à exécution.

N'oublions pas que les PCC vicinales, premières PCC construites en Belgique, ont permis non seulement la survie de l'industrie tramviaire en Belgique, mais aussi celle de nombreux réseaux de tramways en Belgique et à l'étranger, grâce aux nombreuses générations de PCC qui suivirent les PCC 10395 à 10418.

VERSEZ VOTRE CONTRIBUTION AU COMPTE ASVi

**310-0811064-36**

AVEC LA COMMUNICATION "SAUVONS UNE PCC!"

LES SOMMES VERSEES SERONT EXCLUSIVEMENT  
AFFECTEES AU SAUVETAGE DE LA PCC, ET  
REMBOURSEES EN CAS D'ECHEC DE L'OPERATION

(ASVi -rue Belliard, 187- 1040 Bruxelles)

## L'ASVI REMERCIERA LES DONATEURS

en distribuant diverses pièces de collection: une plaque bois STIB pour les dix donateurs des plus grosses donations dépassant 10.000 FB, des films SNCV frontaux et latéraux pour les plus grosses donations suivant les 10 premières (avec des minimums respectifs de 3.000 et 2.000 FB), des séries de billets des Tramways Bruxellois réellement utilisés entre 1908 et 1918 (min.1000FB) S'il n'est pas possible de garantir à chacun l'une de ces pièces, l'ASVi s'engage à inviter en priorité les donateurs aux premières circulations de la PCC dans le Hainaut!

Les PCC vicinales 10395-10418: construites en 1950 par Nicaise & Delcuve et les ACEC, en service sur Bruxelles-Louvain et dans le Hainaut. Premières PCC construites en Belgique, elles sont aussi les seules à avoir présenté en Belgique un design américain (hormis le prototype 10419). Vendues en 1960 par la SNCV aux trams de Belgrade, elles y furent renumérotées 117 à 140.

Le GTF asbl tient à soutenir et à saluer l'opération lancée par l'ASVI et décrite ci-avant. Il la félicite de cette initiative et formule des vœux de plein succès. Il engage ses membres à soutenir cette action de préservation de notre patrimoine archéologique industriel.

En ce qui concerne le programme de circulation ASVi, rappelons que la SNCB offre 50 % de réduction (distance minimale 40 km) à ceux qui rejoignent la gare de Lobbes par train régulier au départ de toute gare belge. Il vous suffit de demander au guichetier SNCB ou au chef-garde du train de se référer à la circulaire A59 du 30 avril 85 (télex) de la direction commerciale SNCB 63-23. Cette disposition est aussi valable pour rejoindre les gares d'accès du voyage spécial du 29/9/85.



# FESTIVAL<sup>D</sup> DU TRAM VICINAL

HORAIRE  
PROVISOIRE

LES 15 16 17 ET 18 AOUT  
ENTRE ANDERLUES, LOBBES ET THUIN!

		HORAIRE			
		Ensuite aux heures		Ensuite aux heures	
ELECTRIQUE	}	10h00 00 18h00	ANDERLUES (J) dép. arr.	↑	12h40 40 20h40
		10h15 15 18h15	LOBBES ECOLES arr. dép.		12h25 25 20h25
VAPEUR	}	10h30 30 18h30	LOBBES ECOLES dép. arr.	↑	12h20 20 20h20
		10h50 50 18h50	LOBBES P.NORD arr. dép.		12h00 00 20h00
ELECTRIQUE	}	11h00 00 19h00	LOBBES P.NORD dép. arr.	↑	11h45 45 19h45
		11h10 10 19h10	THUIN V.BASSE arr. dép.		11h35 35 19h35

LE TRAM A VAPEUR: entre Lobbes (Ecoles) et Lobbes (Pont du Nord)  
(HL 979 + A 11751 + A 10782 + A 2026)

LE TRAM ELECTRIQUE A BOGIES: entre Anderlues et Lobbes (Ecoles)  
(10308 + 19405)

LE TRAM A MAZCUT ET LE TRAM ELECTRIQUE A 2 ESSIEUX: de Thuin à  
Lobbes (Nord)

REMISE EN SERVICE DE: -LA MOTRICE 9924 (1931) restaurées par les  
-LA REMORQUE 1936(1908) bénévoles de l'ASVi

EXPOSITION FERROVIAIRE FLOTTANTE A THUIN, avec la collaboration du  
Club Ferroviaire du Centre

PRESENTATION A THUIN DU PREMIER TRAM ELECTRIQUE ENTIEREMENT CONS-  
TRUIT EN BELGIQUE, EN 1901 PAR LES ETS ELECTRICITE & HYDRAULIQUE

LOBBES: EXPOSITIONS -D'ARMES A L'HOTEL DE VILLE  
-D'AFFICHES A LA GARE SNCB (à confirmer)

LE 17 : FEU D'ARTIFICE ET BAL POPULAIRE A LOBBES

Renseignements: ASVi asbl, rue Belliard 187 à 1040 Bruxelles



## XXXIIe Congrès MOROP à Bruxelles, 15 au 21 septembre 1985

Après 1958 et 1968, la Belgique aura une troisième fois, en 1985, l'honneur et la joie d'accueillir un congrès MOROP. Comme précédemment, Bruxelles a été choisie comme siège du congrès en raison de sa situation au centre du pays et du réseau ferroviaire et de point de rencontre des deux principales communautés nationales. De plus, son réseau de transports urbains a subi depuis quelques années, une profonde évolution caractérisée par la construction d'un réseau de métro et de pré-métro.

L'année 1985, baptisée en Belgique "L'Année des transports en commun", verra la commémoration de plusieurs événements particulièrement significatifs:

- le 150e anniversaire des chemins de fer belges,
- le centenaire des chemins de fer vicinaux, de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer et de l'Union internationale des transports publics,
- le cinquantenaire de la traction électrique à la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB).

### Exposition de modélisme ferroviaire

En complément du programme ci-dessus, une exposition de modélisme ferroviaire sera organisée dans le Centre des Relations Publiques de la STIB, à la station de métro ANNEESSENS du 8 septembre à fin octobre 1985. Cette exposition sera ouverte aux écoles et au public, voir visite guidée prévue le 16 septembre à 20H.

### PROGRAMME PROVISOIRE

=====

#### SAMEDI 14, DIMANCHE 15 et LUNDI 16 SEPTEMBRE:

Accueil des congressistes en gare de Bruxelles-Nord.

#### DIMANCHE 15 SEPTEMBRE:

1. A la station de métro ANNEESSENS [Centre des relations publiques de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)]:
  - de 9 à 12H: Session du Comité directeur,
  - de 9 à 12H et de 14 à 17H: Session du Comité technique,
  - de 14 à 17H: Assemblée des délégués des associations membres,
  - de 20 à 22H: Assemblée de FERPRESS
2. Pour les autres congressistes: à 14H: Visite guidée de Bruxelles.

#### LUNDI 16 SEPTEMBRE: Bruxelles

- de 9 à 12H: Session du Comité technique à la station de métro ANNEESSENS
- de 9 à 12H: Visite guidée de Bruxelles
- à 9H: Visite de la nouvelle cabine de signalisation de Bruxelles-Midi (SNCB)
- à 15H: Ouverture solennelle du XXXIIe Congrès MOROP à l'Hôtel de Ville de Bruxelles
- à 20H: Visite organisée de l'exposition de modélisme ferroviaire à la station de métro ANNEESSENS

#### MARDI 17 SEPTEMBRE: Malines et Louvain

- de Bruxelles à Malines en rame automotrice historique type 1935
- à Malines, point central du réseau des chemins de fer de l'Etat Belge, créé en 1835, résidence de Marguerite d'Autriche et centre administratif de l'ancien Duché de Bourgogne:
  - visite de l'Atelier Central de la SNCB et du réseau HO du club "De Pijl" ou visite guidée de la ville,
  - repas de midi pris en commun
- de Malines à Louvain en train
- à Louvain: visite du matériel de la SNCB, préservé et partiellement restauré, destiné au futur musée des chemins de fer
- de Louvain à Ottignies en train à vapeur avec arrêts-photos
- d'Ottignies à Bruxelles en train Intercités (IC)

#### MERCREDI 18 SEPTEMBRE: Bruges et la Côte

- de Bruxelles à Bruges en train IC
- à Bruges, la "Venise du Nord", visite des ateliers de fabrication de matériel roulant de BN-Constructions ferroviaires et métalliques, SA ou visite de la ville
- de Bruges à Ostende en autobus
- à Ostende, la "Reine des Plages":
  - repas de midi pris en commun
  - parcours sur la ligne électrique à voie métrique de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV), en matériel de 1930 restauré et en matériel moderne
- d'Ostende à Bruxelles en train IC

JEUDI 19 SEPTEMBRE: Mariembourg et vallée de la Meuse

- de Bruxelles à **LEUVEN** en train IC et de **LEUVEN** à Mariembourg en train à traction **VAPEUR**
- à Mariembourg, visite du dépôt de locomotives du Chemin de fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V)
- de Mariembourg à Treignes, parcours touristique en train à vapeur du CFV3V avec arrêts-photos
- de Treignes à Heer-Agimont en autobus
- de Heer-Agimont à Dinant, descente de la Meuse en "bateau-mouche", le repas sera servi à bord
- de Dinant à Bruxelles en train IC, avec traction diesel de Dinant à Namur.

VENDREDI 20 SEPTEMBRE: La Louvière, Thuin et Charleroi

- de Bruxelles à La Louvière en train interrégional (IR)
- au départ de La Louvière, parcours sur le réseau électrifié à voie métrique de la SNCV:
  - vers Houdeng et Strépy et retour en matériel type S, avec visite aux ascenseurs hydrauliques pour bateaux du canal du Centre (curiosités d'archéologie industrielle du début du siècle)
  - vers Anderlues en matériel moderne type BN
- au départ d'Anderlues vers Thuin et retour en matériel historique préservé par l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi), le repas de midi sera pris en cours de route à Lobbes
- d'Anderlues à Charleroi, en matériel SNCV type BN, par la ligne nouvelle et le métro léger de Charleroi
- de Charleroi à Bruxelles par train IC
- à 20H: dîner de clôture du XXXI<sup>e</sup> Congrès MOROP

SAMEDI 21 SEPTEMBRE: Bruxelles

- visite du réseau de métro de Bruxelles: dispatching, école des conducteurs, atelier du matériel roulant
- repas de midi au dépôt DELTA de la STIB
- transport en autobus vers le dépôt de WOLUWE de la STIB
- visite du Musée du Transport Urbain Bruxellois (MTUB)
- parcours en tramways historiques de Woluwe à Tervuren et retour à travers la forêt de Soignes

## RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS (BULLETIN DE PARTICIPATION)

Sécrétariat du congrès MOROP: c/o Wouter JANSSENS  
rue des Palmiers, 12,  
B. 1150 BRUXELLES.

La participation à l'entièreté des manifestations du congrès (repas compris) du 15 au 21 septembre 1985, s'élève à 9500 BEF

En outre, conformément aux décisions prises en assemblée "FEBELRAIL" il sera donné aux membres des associations affiliées la possibilité de participer par jour à certaines activités du congrès MOROP 1985. A cet effet, les membres intéressés renverront leur bulletin d'inscription mentionnant leur numéro de carte de membre 1985 et accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée à FEBELRAIL- Secrétariat du Congrès MOROP 1985- C/O W.Janssens, rue des Palmiers, 12- 1150. Bruxelles.

Leur participation sera payée par versement uniquement, avant le 31/8/85 au compte n° 068-2032471-57 du congrès MOROP 1985-c/o W.Janssens, rue des Palmiers, 12- 1150. Bruxelles. La vérification de la validité des bulletins d'inscription sera effectuée dès réception.

Il est bien entendu que:

- 1° Les inscriptions seront prises sous réserve du nombre de places disponibles
- 2° Le nombre cumulé de journées "à la carte" sera limité à deux.

## 1. MARDI 17 SEPTEMBRE:

- 1A) VARIANTE A: - Bruxelles, départ vers 8h- Malines en rame électrique historique 1935.  
 - Visite Atelier Central SNCB  
 - Visite réseau HO " De Pyl"  
 - Repas de midi  
 - Malines- Louvain en train  
 - Visite matériel futur musée  
 - Louvain- Bruxelles en train, retour vers 18h15.

- BEF 715-  
 1B) VARIANTE B: Au lieu de la visite à l'atelier central SNCB, visite guidée de Malines.

BEF 715-

## 2. MERCREDI 18 SEPTEMBRE:

- 2A) VARIANTE A: - Bruxelles, départ vers 7h45- Bruges en train  
 - Visite ateliers de construction BN  
 - Bruges- Ostende en autobus  
 - Repas de midi  
 - Parcours SNCV au littoral (matériel historique et moderne)  
 - Ostende- Bruxelles en train, retour vers 19h.

- BEF 1315-  
 2B) VARIANTE B: Au lieu de la visite aux ateliers de construction BN, visite guidée de la ville de Bruges.

BEF 1315-

## 3. JEUDI 19 SEPTEMBRE:

- 3A) VARIANTE A: - Louvain, départ vers 8h- Couvin- Mariembourg en rame vapeur spéciale MOROP 85.  
 - Parcours touristique vapeur CFV 3 V, Mariembourg- Treignes et retour.  
 - Mariembourg- Charleroi en rame vapeur.

- BEF 1340-  
 3B) VARIANTE B: - Mariembourg, départ vers 12h- Couvin- Mariembourg en rame vapeur spéciale MOROP 85.  
 - Parcours touristique vapeur CFV 3 V- Mariembourg- Treignes et retour.  
 - Mariembourg- Charleroi en rame vapeur.

BEF 375-

## 4. VENDREDI 20 SEPTEMBRE:

- 4A) VARIANTE A: - Bruxelles, départ vers 8h- La Louvière en train.  
 - Parcours en matériel SNCV historique La Louvière-Houdeng.  
 - Visite des ascenseurs pour bateaux sur le canal du Centre à Houdeng  
 - La Louvière- Anderlues en tramway vicinal.  
 - Anderlues- Thuin en matériel SNCV historique: ASVI.  
 - Repas de midi.  
 - Thuin- Anderlues en matériel ASVI.  
 - Anderlues- Charleroi en tramway vicinal et métro léger de Charleroi.  
 - Charleroi- Bruxelles en train, retour vers 18h.

- BEF 1.030-  
 4B) VARIANTE B: - Le matin même programme que pour la variante A.  
 - Après le repas de midi, THUIN- Strépy- Thieu en autobus.  
 - Visite du chantier du nouvel ascenseur pour bateaux sur le canal du Centre à Strépy-Thieu  
 - Visite du plan incliné de Ronquières.  
 - Ronquières- Nivelles en autobus.  
 - Nivelles- Bruxelles en train.

BEF 1.380-

- Visite du réseau du métro STIB avec dispatching, école des conducteurs et atelier.
- Repas de midi.
- Dépôt DELTA- Dépôt WOLUWE en autobus.
- Visite MTUB ( animations)
- Visite réseau vapeur vive au 1/8e.
- Parcours en tramway historique en forêt de Soignes.

BEF 680-

Un programme précis sera remis à chaque inscrit. Il s'agit sans aucun doute d'une organisation prenant place en semaine. Toutefois les activités proposées en sont d'autant plus intéressantes. Il sera ainsi possible de visiter des ateliers en pleine activité. Au niveau des voyages spéciaux, le GTF tient à attirer particulièrement l'attention sur la journée du jeudi 19 septembre: le voyage vapeur présente un caractère inédit; par l'arrivée de la locomotive à vapeur en gare de Couvin, par l'atmosphère régnant sur le chemin de fer à vapeur des 3 vallées. Des arrêts photos seront prévus et la HL 29013 pourra être photographiée aisément par les voyageurs. Enfin des dispositions tarifaires permettront à tous les participants de rejoindre le point de départ des excursions et de rentrer chez eux ( même si les points d'arrivée et de départ sont différents) par trains réguliers à des conditions avantageuses.

BULLETIN D'INSCRIPTION

TRANS - FER

A renvoyer, dûment complété, avant le 31/8/85, à l'adresse suivante:

Congrès MOROP 85  
c/o. W.JANSSENS  
rue des Palmiers, 12  
1150. BRUXELLES.

Je soussigné

NOM .....  
PRENOM .....  
ADRESSE .....

MEMBRE DU CLUB .....  
N° DE MEMBRE POUR L'EXERCICE 1985.....

m'inscris par la présente de façon ferme et définitive aux activités du congrès MOROP 85 indiquées ci-dessous ( indiquer d'une croix).

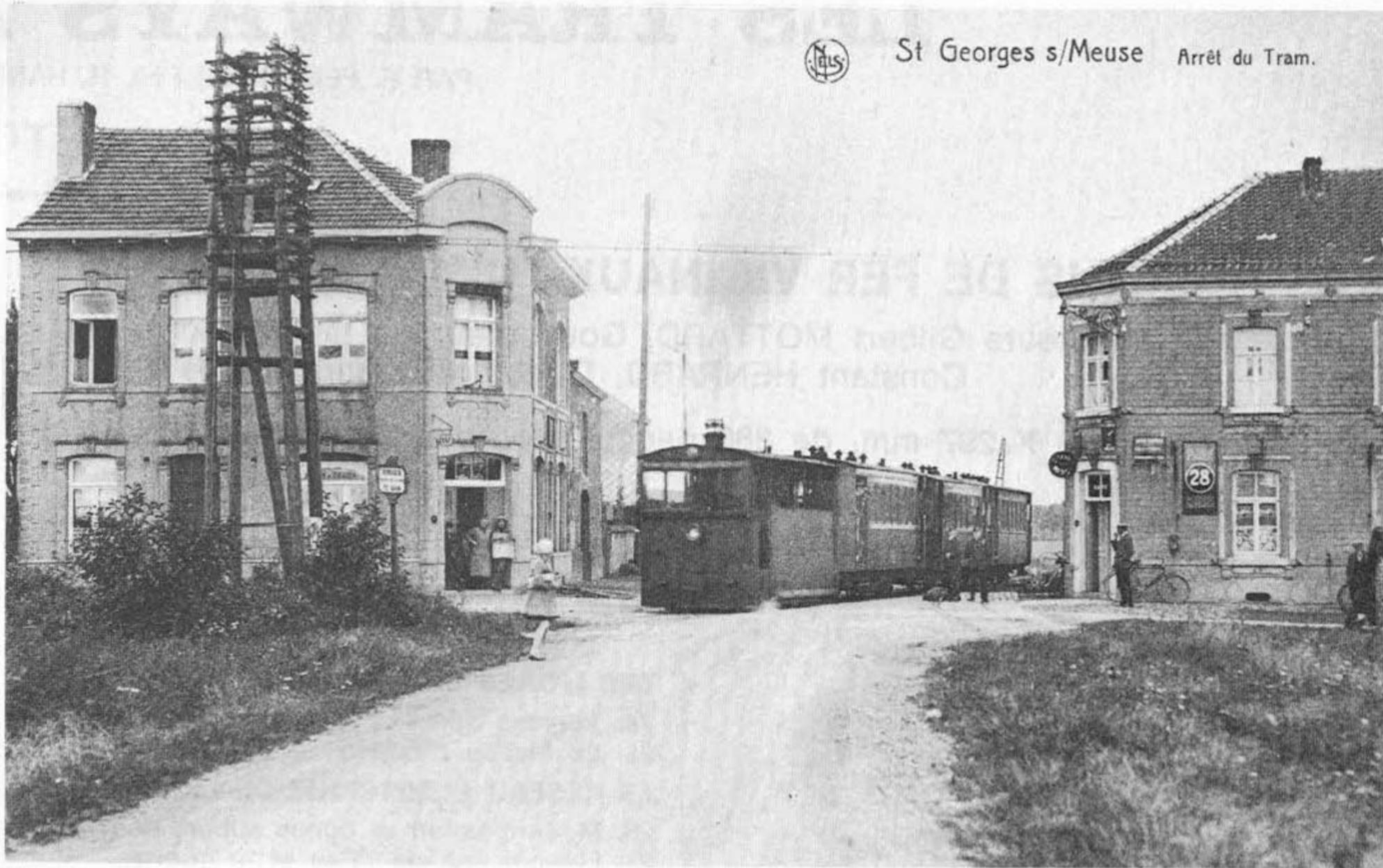
17/9:	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 1A	ou	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 1B	
18/9:	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 2A	ou	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 2B	
19/9:	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 3A	ou	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 3B	( 2 activités au maximum)
20/9:	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 4A	ou	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 4B	
21/9:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Nombre de personnes: .....  
Je verse ce jour la somme de .....BEF au compte n° 068-2032471-57 du congrès MOROP 85- compte ouvert. W.JANSSENS, rue des Palmiers, 12. 1150. Bruxelles. ( attention pas de chèques)

Date: ..... Signature.....



St Georges s/Meuse Arrêt du Tram.



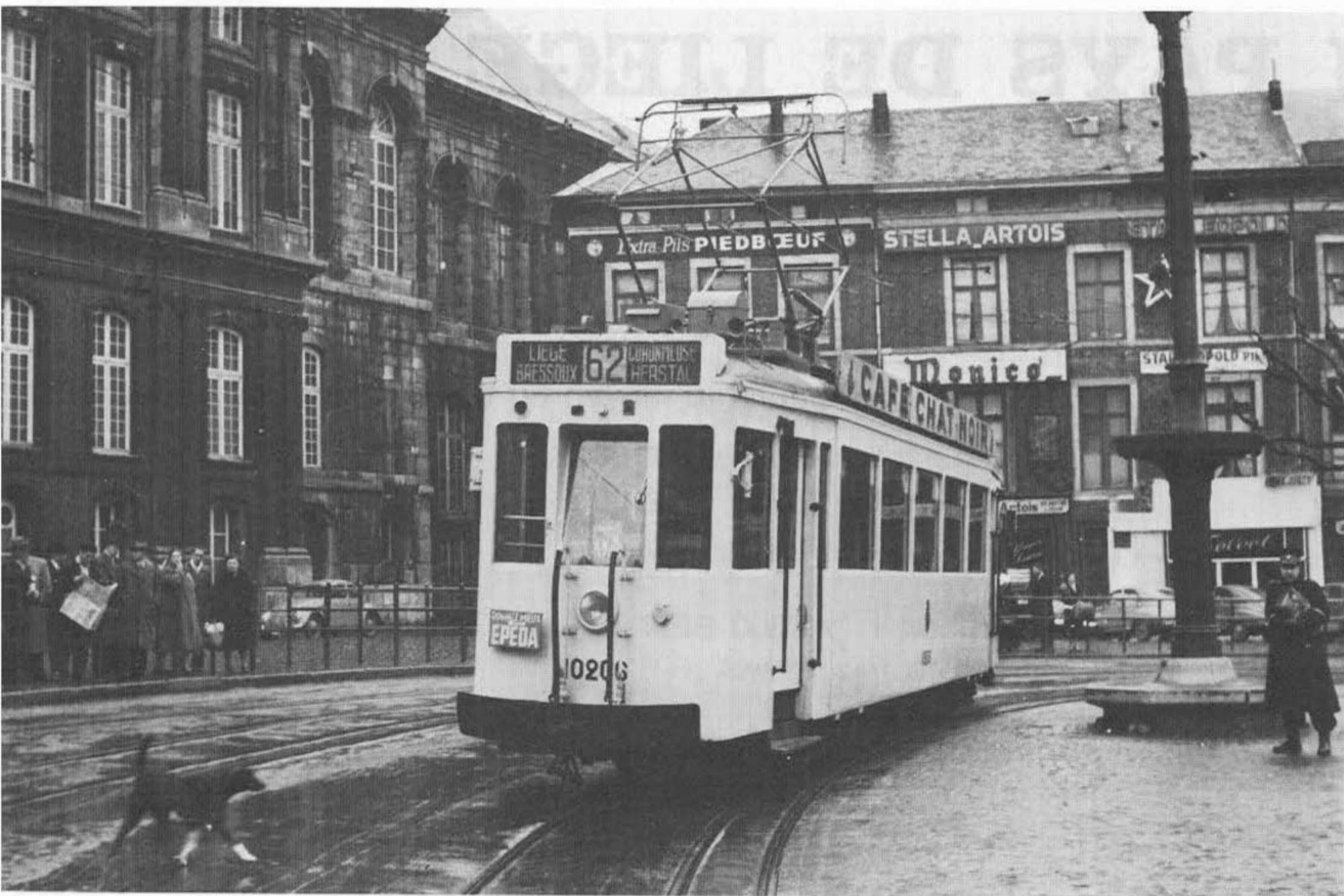
# LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE

## Tome 2

G.T.F. a.s.b.l.



**CGER**   
nous sommes à vos côtés



Notre pays compte de nombreux amateurs qui s'attachent non seulement à la promotion du transport ferroviaire moderne, mais qui recherchent également avec ardeur tous les souvenirs liés aux nombreuses exploitations qui se sont succédées depuis plus d'un siècle.

Le tome 1 relatif aux tramways urbains les a comblés.

Le tome 2 est consacré aux chemins de fer vicinaux dont on célèbre cette année le 100<sup>e</sup> anniversaire. Outre la genèse de cette société unique en Europe, on y découvrira l'histoire spécifique dans le pays de Liège, par les

dates, les caractéristiques techniques, les photos, les schémas.

Mais les « Tramways au Pays de Liège », c'est aussi l'évocation d'une page de l'histoire de la région, contée à travers ses transports en commun ferrés. C'est à chaque page, un retour dans le temps, la vision retrouvée des coins de rues ou de la campagne aujourd'hui disparus, le souvenir de ces tramways qui de 1886 à 1965 contribuèrent au développement économique de la province. De nombreuses photos, dont certaines inédites, sont témoins de sites aujourd'hui profondément transformés.

# LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE

PAR E. FELLINGUE (+), R. HANSEN (+), M. LAMBOU ET J. RENARD

## TOME 2

### LES CHEMINS DE FER VICINAUX (1886 - 30-4-1965)

Préfaces de Messieurs Gilbert MOTTARD, Gouverneur de la province,  
Constant HENRARD, Directeur général de la S.N.C.V.

Un volume de 210 X 297 mm, de 380 pages, avec plans, schémas et plus de  
650 photos.

Plusieurs quadrichromies.

Reliure pleine toile sous jaquette illustrée.

### SOMMAIRE

INTRODUCTION  
A S.N.C.V. EN GENERAL

#### PREMIERE PARTIE

LES LIGNES A VOIE NORMALE

1. Poulseur-Sprimont-Trooz
2. Dolhain-Goé-Eupen

#### LES PREMIERES LIGNES DE HESBAYE

3. Le Chemin de Fer Zaman et le Noville-Taviers - Embresin
4. Huy-Waremme
5. Ans-Oreye
6. Le tamponnement d'Odeur
7. Waremme-Oreye et Oreye-St-Trond
8. Hasselt-Oreye
9. Tongres-Fexhe-le-Haut-Clocher
10. Glons-Canne-Maastricht

#### LE RESEAU DU CONDROZ

10. Clavier-Val-St-Lambert
11. Clavier-Comblain-au-Pont
12. Ougrée-Warzee

#### LE VICINAL A LIEGE

13. Le tram de Barchon
14. Le Liège-Wihogne et le funiculaire de Ste-Walburge
15. Les débuts du réseau électrique urbain
16. Le Liège-Genk et la « section » Houtain-Vottem

#### LES LIGNES DU NAMUROIS ET DES ARDENNES

17. Le réseau d'Andenne
18. Vielsalm-Lierneux
19. Comblain-la-Tour-Manhay

#### LES AUTRES LIGNES DE HESBAYE

20. Entre Huy et Hannut
21. Jemeppe-sur-Meuse-Hannut
22. Les extensions du Jemeppe-Hannut
23. St-Trond-Rosoux-Hannut

Sortie de presse prévue en novembre/décembre 1985 - (Tirage limité);

Conditions spéciales de souscription (au moyen du bulletin imprimé ci-dessous).

Paiement avant le 10 juillet 1985 (1) : 2100 BEF  
le 01 octobre 1985 : 2300 BEF

(1) pour pays hors Belgique et Luxembourg : jusqu'au 01-10-85.

Prix de vente à la parution : > 2500 BEF

Prix T.V.A. incluse, non compris frais d'envoi.

Le tome 1 (tramways urbains) est toujours disponible

EDITEUR(\*) : GTF, a.s.b.l., BP 191, B-4000 LIEGE 1

Détacher ici 



### BULLETIN DE SOUSCRIPTION à détacher et à renvoyer à (\*)

Je soussigné, désire recevoir  exemplaire(s) du tome 2 de l'ouvrage « les Tramways au Pays de Liège » au prix de souscription de ..... BEF l'exemplaire plus frais d'envoi (néant si enlèvement) : 140 BEF (Belgique et Luxembourg); 220 BEF recommandé (Belgique et Luxembourg); 270 BEF recommandé (autres pays). L'expédition a lieu sous la responsabilité du destinataire.

- Je désire retirer le volume à Liège à une époque qui me sera communiquée.  
 Je verse la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF, a.s.b.l., Liège.  
 Je joins un chèque garanti barré au nom de GTF, a.s.b.l.  
 Je paie au départ de l'étranger (hors Belgique et Luxembourg), tous frais bancaires à ma charge par :  mandat postal à l'adresse (\*) (de préférence)  virement au compte postal 000-0896641-70 de GTF, a.s.b.l.

Je note qu'il ne me sera pas envoyé un accusé de réception. Date + Signature

### LIVRE

Destinataire n°

Expéditeur :  
**G.T.F., a.s.b.l.**

BP 191  
B-4000 LIEGE 1  
BELGIQUE

M. .... n° ..... bte .....  
rue ..... à .....  
C. post. ....  
Pays .....

#### LES LIGNES DE L'EST

24. Verviers-Spa
25. Le réseau d'Eupen

#### LE RESEAU ELECTRIQUE DE LIEGE

26. Modernisation et lignes suburbaines
27. L'exposition de l'Eau et la guerre
28. La décadence
29. Li Trimbleu

#### DEUXIEME PARTIE

##### AVANT-PROPOS

##### L'INFRASTRUCTURE ET L'ENERGIE

30. La voie et ses accessoires
31. Production et distribution d'énergie
32. La ligne aérienne
33. La sécurité en ligne

##### LE MATERIEL ROULANT A TRACTION THERMIQUE

34. Les locomotives à vapeur
35. Les autorails
36. Les voitures et les fourgons
37. Les wagons
38. Quelques systèmes spéciaux

##### LE MATERIEL ROULANT ELECTRIQUE

39. Les motrices A 3
40. Les premières motrices vicinales
41. Les motrices Standard
42. Les motrices modernes à deux essieux
43. Les motrices du type S
44. Les remorques
45. Le matériel de service

##### DE TOUT UN PEU HOMMAGE AUX « AGENTS DU TRAM » POUR CONCLURE

#### TROISIEME PARTIE

SCHEMAS, PLANS, LISTES