

STELLEN DE PIERON
Rue Roger Willest. 1-3-5



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°43 11/85 50FB

BULLETIN DU GTF 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 43

Novembre 1985

Editorial	3
Renouvellement des cotisations	5
Activités de notre Association	
Parution des deux grandes éditions 1985	7
Notre prochain voyage à l'étranger	8
Distribution	10
Nouvelles de la SNCB	
Matériel moteur	13
Exploitation - trains spéciaux	17
- incidents-accidents	20
- voitures à deux étages	22
- les "91"	24
La saison vapeur 1985 : bilan, perspectives	27
Moments à la vapeur	31
La SNCB par ligne : -nouvelles électrific.	34
Malines-St-Nicolas	
Visé-Maastricht	
-ligne 106	46
-ceinture ouest Bxl	47
-modification nomencl.	48
Décisions du conseil d'administration	49
Nouvelles de la SNCV	
Groupe du Hainaut	53
Questions et réponses parlementaires sur le transport par rail	55

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.

Cher Membre,

Sans conteste, 1985 restera dans les mémoires comme une année faste pour les "amis des chemins de fer". Le 150e anniversaire du rail belge et le 100e anniversaire de la SNCV ont été amplement célébrés, et chacun a pu participer à diverses manifestations de qualité : expositions, éditions, journées portes ouvertes, excursions en matériel ancien de tous types... on ne peut que féliciter les sociétés de transport en commun de l'effort qu'elles ont consenti tout au long de l'année.

Les différentes associations n'ont pas démerité non plus : il serait vain de dresser une liste de tout ce qu'elles ont organisé avec succès.

Modestement, et sans esprit de triomphalisme, nous voudrions, à l'heure des bilans, rappeler les initiatives prises par notre association pour commémorer à sa façon cette année jubilaire.

Pour nous, 1985 a été marqué par deux réalisations concrètes dans la région liégeoise. La création du Musée des Transports en commun du Pays de Liège, longtemps attendue, a mobilisé les énergies de bien des membres actifs. Les résultats de fréquentation de cette première saison sont très positifs : il faut maintenant continuer à rendre ce Musée vivant : dès à présent, nous faisons appel à toutes les bonnes volontés. Pendant la bonne saison, avec la collaboration du personnel de la SNCB, nous avons aussi organisé une grande exposition ferroviaire en gare de Liège-Guillemins. De très nombreux documents ferroviaires, le plus souvent prêtés par des membres du GTF asbl, ont retracé l'histoire ferroviaire de la province de Liège, tandis qu'un stand mettait plus de cinquante publications ferroviaires, dont les nôtres, à la disposition des visiteurs. Outre de nombreux membres, qui sont passés par "Les Guillemins", le grand public n'a pas manqué de s'y déplacer.

Du côté des éditions, notre trésorier a été particulièrement sollicité en 1985. Nous avons publié trois séries de cartes-vues (dont une en couleurs), quatre autocollants, mais aussi mis en souscription deux grands ouvrages ferroviaires ; le tome 2 de "50 ans du transport des voyageurs à la SNCB", et le tome 2 des "Tramways au Pays de Liège", consacré aux vicinaux de la province. Pour l'un et l'autre, nous touchons au but, ainsi que nous l'écrivons par ailleurs dans ce bulletin, et les souscripteurs pourront se rendre compte sous peu du résultat de plusieurs années de recherches.

Mais 1985 était aussi l'année de la célébration du 10ème anniversaire de la création du GTF asbl. Nous avons marqué l'événement par une copieuse édition spéciale de Trans-Fer, tandis que nous faisons paraître, sous forme d'un numéro hors série, un catalogue des engins exposés au Musée précité. Notre service Distribution continuait de son côté à proposer les nombreuses éditions ferroviaires nouvelles de l'année.

Quant au Trans-Fer quadriennal, il en est à sa sixième parution de l'année... Vous l'aurez sans doute remarqué, il s'est techniquement amélioré depuis le n° 39 au point de vue présentation et brochage. Nous comptons continuer dans cette voie en 1986, car vous n'avez pas manqué de nous y encourager, mais cette nouvelle formule est nettement plus onéreuse.

Si notre voyage à l'étranger (en Autriche en 1985) a connu son succès habituel, nous avons par contre réduit à sa plus simple expression notre programme traditionnel d'excursions ferroviaires d'un jour en Belgique. C'était là une option délibérée de notre part : le "marché" de ce type d'activité nous paraissait saturé par les initiatives prises en 1985 par la SNCB et la SNCV. D'autre part, avouons que les forces vives du GTF asbl étaient entièrement mobilisées par d'autres tâches. Que nos nombreux membres amateurs de ce type d'activités se rassurent : nous reprendrons cette activité traditionnelle en 1986 : un programme est déjà ébauché. Nous en dirons plus dans un prochain numéro... Dans le corps de celui-ci, nous vous proposons déjà notre déplacement à l'étranger de la prochaine année.

Toutes ces activités, nous avons pu les organiser grâce à la bonne volonté de l'équipe -élargie- des membres actifs de notre Association. Rendons ici hommage à leur dynamisme et à leur serviabilité. Respectant leur souci de discrétion, remercions-les collectivement au nom de tous, avec un salut particulier pour ceux de nos membres qui se consacrent aux travaux les plus ingrats et les moins spectaculaires d'intendance, d'administration, de comptabilité ou d'organisation...

Mais tout ce programme, cher Membre, n'a pu être rempli que grâce à votre soutien. Nous vous remercions aussi de votre participation à nos activités, de l'intérêt et de la confiance que vous nous manifestez en souscrivant à nos éditions, du soutien financier indispensable que vous nous apportez par une cotisation souvent majorée. Nous espérons avoir été, en 1985, dignes de votre attente.

Nous espérons, en 1986 encore, vous compter au nombre de nos membres et amis.

Déjà, pour vous et ceux qui vous sont chers, nous formons, malgré la crise qui s'éternise, des vœux sincères de bonheur, de paix, de bonne santé et de prospérité pour l'année nouvelle.

GTF asbl



RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Avec la fin de l'année vient le moment du renouvellement des cotisations au GTF asbl. Comme précédemment, nous avons voulu garder un taux de base des cotisations très modeste, afin de permettre à chacun de rester membre de notre Association.

Cependant, le taux minimum ne couvre pas les frais d'impression et d'expédition de notre revue Trans-Fer en totalité, surtout depuis la nouvelle formule d'impression et de présentation de la revue plus "appétissante", mais aussi plus onéreuse que jadis.

Aussi, nous sommes reconnaissants à tous ceux de nos membres qui marqueront leur soutien au GTF asbl en majorant leur cotisation à leur convenance. Vous pouvez aussi nous soutenir en devenant membre protecteur. Quelle que soit la solution que vous adopterez, nous vous remercions de votre fidélité et mettrons tout en œuvre pour que la saison 1986 soit à la hauteur de vos intérêts et espoirs.

Pour rappel, la qualité de membre du GTF asbl vous donne droit à l'envoi gratuit de notre périodique Trans-Fer, qui paraît au moins quatre fois par an, et à des réductions substantielles si vous achetez une de nos éditions en souscription, ou si vous participez à nos activités.

TAUX DE COTISATION POUR 1986 (en cas de réaffiliation avant le 15/1/86)

Membre adhérent habitant en Belgique : 140 FB minimum

 habitant au Grand-Duché : 160 FB minimum
 aux Pays-Bas

 habitant d'autres pays : 220 FB Minimum

Membre protecteur : 450 FB minimum quel que soit votre domicile

Rappel : les taux ci-dessus sont des taux minimaux, chacun étant libre de nous soutenir en versant un montant supérieur.

COMMENT VERSER VOTRE COTISATION ?

1. Vous étiez membre en 1985 et l'adresse figurant sur l'étiquette de ce numéro de Trans-Fer est exacte.

a) vous habitez la Belgique, le Grand-Duché ou les Pays-Bas : versez votre cotisation au compte 068-0885360-08 de GTF asbl-4000 Liège. Indiquez en communication "cotisation 1986 - membre n°" (votre n° de membre figure sur l'étiquette-adresse de ce Trans-Fer) et vos nom et prénom. Ces indications sont indispensables.

- Ne versez pas votre cotisation sur un autre compte du GTF asbl. Le N° de compte indiqué est spécialisé aux cotisations.
- Nos membres hollandais n'utiliseront le compte indiqué que s'ils versent par l'intermédiaire d'un compte tenu à la Rijkspaarbank. Dans le cas contraire, voyez c)

b) vous habitez la France. Le paiement est à effectuer chez Monsieur Jacques Bazin, rue J.A. Chévrier 13, Veneux-lès-Sablons, F-77250 MCRET-sur-LOING soit par chèque barré à son ordre, soit par chèque postal 3 volets barré à son ordre, à expédier directement à M. Bazin (ne pas le transmettre via les CCP)

somme à verser : nombre adhérent : 33 FF, protecteur : 68 FF.

c) vous habitez un autre pays. Rédigez un mandat postal international ou envoyez un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre chèque) à GTF asbl c/o M. Jean Laterre

rue de Marchienne 68

F - 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

2. Vous étiez membre en 1985, mais l'adresse de ex Trans-Fer est inexacte, ou vous vous affiliez pour la première fois

*Ecrivez à GTF asbl c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Demandez une nouvelle fiche d'affiliation. Joignez à votre demande une enveloppe timbrée au tarif lettre (ou un coupon-international) rédigée à vos nom et adresse.

*Renvoyez la fiche une fois reçue, complétée, à M. Jean Laterre, et joignez-y obligatoirement le montant de votre cotisation en billets de banque, timbres-poste ou chèque bancaire garanti si vous habitez en Belgique ou au Grand-Duché. Pour les autres pays, voir § 1 c) ci-dessus.

ATTENTION : fiche d'affiliation et paiement dans la même enveloppe.

3. Si vous renouvez votre cotisation après le 15/1/86

Le Taux de cotisation est porté à :

Belgique	}	300 FB
Luxembourg		
Pays-Bas		

autres pays : 350 FB

Cette majoration couvre les frais administratifs causés par votre retard.

Affiliez-vous donc avant le 15/1/86 et veuillez respecter les indications ci-avant. Elles sont conçues pour faciliter la tâche de notre membre bénévole qui accepte de nous rendre le service du secrétariat. Nous vous en remercions déjà.

EDITIONS

Une nouvelle édition :

maxi-autocollants sur les chemins de fer vicinaux de Liège

Le tome 2 des "Tramways au Pays de Liège" relatif aux chemins de fer vicinaux contiendra 8 pages de photos et dessins en quadrichromie. Sur ces pages, 20 photos couleurs de divers formats (vapeur à voir métrique et normale, standard électrique et type S) et une double page de dessins originaux de plaques et films de direction.

Nous avons eu l'idée de procéder à un tiré à part de ces 8 pages sur papier blanc entra-fort autocollant. Les amateurs pourront les utiliser à de multiples usages.

Notre service édition peut vous fournir ces 8 pages (lot indivisible) sur papier autocollant au prix de 150FB + 25FB (envoi) = 175FB,

(envoi à l'étranger : frais de port portés à 50FB)

Commande au compte 240-0380489-59 de GTF asbl éditions, BP 191, 4000 Liège 1 avant le 15/1/86. Envoi courant février 86.

ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

Parution des deux grandes éditions 1985
du GTF asbl

50 ans de transport voyageurs à la SNCB
(tome 2)

Les Tramways au Pays de Liège
tome 2 : les trams vicinaux de la
province de Liège.

Le GTF asbl est animé par des membres bénévoles. Les deux grands ouvrages qui vont paraître sont l'oeuvre des mêmes bénévoles. C'est dire que chacun de ceux-ci, malgré toute sa bonne volonté, ne peut laisser de côté ses activités professionnelles et sa vie familiale.

Lorsque nous avons annoncé les dates de parution des deux ouvrages, nous avons été trop optimistes et nous avons sous-estimé les aléas de la vie de chacun et les difficultés techniques de l'édition.

Nous avons pris, pour chacun des deux ouvrages, un retard certain. Nous prions nos membres et souscripteurs de bien vouloir nous en excuser et nous les remercions de leur patience et de leur confiance à notre égard. Nous leur garantissons en contrepartie une édition de la plus grande qualité et plus riche encore qu'annoncé : ainsi, pour le tome 2 des Tramways au Pays de Liège, le nombre de photos noir-et-blanc prévues a été sensiblement augmenté et le nombre de pages en couleurs est passé de 4 à 8 !

50 Ans de transport voyageurs à la SNCB

Le Tome 2 (plus de 400 pages, 500 photos, 220 plans), encyclopédie iconographique et descriptive de tout le matériel métallique SNCB est édité par le GTF asbl. Sauf contretemps de dernière minute, la sortie de presse de cet ouvrage aura lieu fin décembre 1985. Si vous avez demandé de pouvoir retirer l'ouvrage à une adresse que nous devons vous indiquer à Liège ou Enghien, nous prendrons contact avec vous dès que le livre sera disponible. Pour ceux qui ont demandé l'expédition par voie postale, les moments d'expédition par nos soins seront indiqués dans le prochain Trans-Fer.

Nous donnerons les indications utiles pour le tome 1 dès que l'ARBAC nous les aura transmises.

Les Tramways au Pays de Liège tome 2 (Tramways Vicinaux)

Il est malheureusement impossible de disposer de ce livre pour les fêtes de fin d'année. Le décès de deux des auteurs a provoqué en effet un surcroît de travail chez les autres membres de l'équipe. Nous espérons que l'ouvrage sera fin prêt fin janvier 1986. Nous prendrons contact avec vous si vous avez souhaité retirer l'ouvrage à Liège. En cas d'expédition postale, vous serez tenus au courant par Trans-Fer.

Notre prochain voyage à l'étranger

Comme depuis plusieurs années, nous pensons organiser, l'année prochaine encore, un voyage à l'étranger. En 1986, il consistera en une excursion ferroviaire de cinq jours dans le sud-est de la France (avec une courte incursion en Italie).

Pour ceux de nos membres qui ont déjà participé à nos voyages à l'étranger, l'excursion de 1986 comporte deux innovations : d'abord un changement de dates : nous profiterons cette fois du pont du 1er mai. Ensuite, tous nos déplacements auront lieu pendant la journée (pas de train de nuit), à des heures "raisonnables".

Afin de permettre à chacun de se décider à son aise et éventuellement de "bloquer dès à présent les dates", voici, dans ses grandes lignes et sous réserves, l'itinéraire projeté.

* Départ de Namur le mercredi 30 avril dans la matinée. Parcours en train IC jusqu'à Dinant, puis emprunt de l'autorail SNCF de la liaison Dinant - Givet - Mézières-Charleville par la vallée de la Haute-Meuse. De Mézières-Charleville, parcours en train régulier vers Reims et Dijon où aura lieu la première étape à l'hôtel.

*Le jeudi 1er mai sera entièrement consacré à parcourir en train régulier les lignes secondaires de la pittoresque région du Jura français. La journée débutera par un court trajet de 46 km de Dijon à Dole à bord du TGV de la liaison Paris - Lausanne. A Dole, nous emprunterons un autorail SNCF qui nous conduira via Andelot, Morez et St-Claude, à La Cluse, sur une ligne à voie unique de 117 km. Le trajet La Cluse - Bellegarde (30 km) aura lieu par autocar, à la suite de l'absence de liaison ferroviaire entre les deux villes à l'heure où nous nous présenterons. A Bellegarde, nous rattraperons la ligne Genève - Valence, dont nous parcourrons la section de 130 km Culoz - Chambéry - Grenoble, en train corail. Nous ferons étape dans l'ancienne ville olympique.

*Le vendredi 2 et le samedi 3 mai, les excursions seront articulées autour de deux "points forts" : le parcours complet de la ligne à voie métrique Digne - Nice, et celui de la ligne internationale récemment rénovée de la vallée de la Roya. Le 2 donc, nous commencerons la journée par le parcours ferré Grenoble - Veynes (110 km). De Veynes, nous devons prendre l'autocar jusqu'à Digne, à la suite de l'absence de train sur cette relation à ce moment. De Digne, nous emprunterons l'autorail des chemins de fer de Provence jusqu'à Nice, où l'hôtel nous attendra. Le samedi 3, nous parcourrons les lignes Nice - Breil - Limone (Italie) avec retour à la gare frontière bitension de Ventimiglia. De là, nous parcourrons de bout en bout la célèbre ligne de la Riviera Ventimiglia - Nice - Marseille, d'où nous arriverons à Nîmes, par Arles et Tarascon, où nous ferons une dernière fois étape.

*Le dimanche 4 mai enfin, nous remonterons à Paris par le chemin des écoliers et le Massif Central (trajet de 300 km en autorail Nîmes - Alès - Brioude - Clermont-Ferrand, et parcours en train tracté Clermont - Riom - Vichy - St-Germain-des-Fossés - Paris - Lyon). De Paris, nous prendrons le train de Bruxelles, où des correspondances seront assurées dans toutes les directions.

Les prix et autres détails pratiques de ce voyage figureront dans notre prochaine livraison de Trans-Fer ; le bulletin d'inscription y figurera aussi.

Néanmoins, notre membre chargé de l'organisation aimerait dès à présent se rendre compte du nombre de personnes intéressées par cette proposition. Aussi, si vous envisagez de participer à ce voyage, nous vous prions de renvoyer le talon ci-après (ou de le recopier) à l'adresse qui y est indiquée. Cette démarche ne vous engage pas, mais nous permet une plus grande aisance dans l'organisation. Nous vous en remercions déjà.

GTF asbl

Voyage à l'étranger - 30/4 - 4/5/86
sud-est français

Je soussigné NOM _____ PRENOM _____
RUE _____ N° _____
CODE POSTAL _____ LOCALITE _____

marque mon intérêt pour le voyage annoncé dans Trans-Fer n° 43 et compte y participer avec personne(s). Je recevrai toute information supplémentaire dans Trans-Fer n°44. Cette démarche se fait sans engagement de ma part.

Date _____ Signature _____

Ce talon peut être renvoyé si possible avant le 31/12/85 à
GTF asbl c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne 68,
6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

DIVERS

Petite annonce

A vendre, collection COMPLETE de la revue mensuelle de la SNCB "Le Rail" de 1956 à 1985, soit environ 350 numéros. Pour tous renseignements, tél. 067/22 45 54.

Calendrier ferroviaire 1986 de Club Ferroviaire du Centre (CFC)

Le CFC vient de publier un calendrier ferroviaire 1986, comportant 12 photos noir et blanc à sujet ferroviaire. Il s'agit d'un calendrier de soutien dont le bénéfice servira à mettre en place le premier réseau permanent de vapeur vive en Wallonie. Les membres du GTF asbl peuvent se procurer cette édition au prix de 250FB (port inclus) par versement au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre à Houdeng-Goegnies, en indiquant lisiblement leur nom, adresse, et qualité de membre du GTF asbl.

DISTRIBUTION

Notre service Distribution met à votre disposition des articles ferroviaires diffusés par d'autres Associations ou Maisons d'éditions. Les articles suivants peuvent être commandés au compte N° 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, B.P. 191 4000 LIEGE 1. Membres étrangers : voir 3e page de couverture.

.. Il nous reste quelques exemplaires des publications suivantes :

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

Ouvrage au format A4 de 224 pages, 200 photos, 60 cartes et tableaux en langue anglaise. (il couvre la totalité du réseau vicinal belge et en vaut la peine.)

Prix : 2.050 F.B. + 150 F.B. port recommandé et emballage. (livraison en Belgique et Grand Duché de Luxembourg uniquement.)

*** Série de 18 cartes-vues couleurs des éditions du Cabri

Sommaire : loco à vapeur 29013 à Mariembourg en 1980; 12004 à Aarschot en 1985; double traction 29013 et 12004 à Schaerbeek en 1985; loco à vapeur 16042 à Philippeville en 1983; automotrice 1935 à Edegem en 1985; Automotrice Break à Schaerbeek et "Maroc" à Uccle Calvoet; Loco électrique 2702 à Gand en 1985; diesel 5408 à Tailfer en 1982; diesel 6044 à Enghien en 1984; diesel 6028 à Ath en 1985; diesel 5215 et autorail SNCF à Dinant en 1984; couplage autorails série 43 à Anseremme en 1984 et autorail SNCF en 1985: autorails 4603 et 4306 à Lessines en 1984; 4336 à Bourcy en 1984; 4614 à Oisquercq en 1983; AR 159 à Han; motrice SJ 9170 à Courcelles Trieux en 1984; Motrice S métro 9140 à Forchies.

Série indivisible de 18 cartes : 240 F.B. envoi compris. (livraison en Belgique et Grand Duché de Luxembourg uniquement.)

*** Calendrier LOCO 1986

12 Photos : Loco pacific type 1 à Bruxelles Midi (*); loco vapeur Then Wheel type 61; AR 606.01; loco vapeur Columbia type 12; AM quadruple type 1935 (*); loco vapeur type 44; loco vapeur type 17; loco diesel type 60 et TTZ (*); loco vapeur Ten Coupler N° 5104 des CFL; Loco type 101, 7, 10, 38 et 40; loco vapeur type 34; AR type 45 (*);

(*) reproductions 29 x 21,5 cm en couleurs.

Prix: 360 F.B. + 55 F.B. (envoi) = 415 F.B.
Etranger : frais d'envoi portés à 110 F.B.

Nouvelles éditions disponibles auprès de notre service
GTF - Distribution (compte 001-0643004-67)

- Chemins de Fer en Belgique/ Spoorwegen in België/ Railways in Belgium, éd. Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie, Gand, 1985, 310 pages.

Ce livre comprend deux parties. La première est rédigée par A. LINTERS en langue néerlandaise (68 pages) : il s'agit d'une synthèse du développement du chemin de fer en Belgique depuis 1835. La seconde partie, couvrant 230 pages, est en fait la réimpression du livre de A. DE LAVELEYE, Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges. En langue française, l'auteur passe en revue la construction des lignes de chemin de fer de l'Etat, et la constitution de toutes les compagnies privées entre 1835 et 1862. Cet ouvrage, introuvable avant sa réimpression, est la seule base valable de connaissance de l'histoire ferroviaire belge du XIXe siècle, avec les annuaires de F. Loisel.

Nous recommandons cet ouvrage à tous ceux qui s'intéressent à l'histoire des lignes ferrées belges.

Le GTF peut vous procurer cet ouvrage au prix de 550FB + 45FB* (port et emballage) = 595FB. Commande avant le 15/1/1986. Livraison à partir de février.

(*commande à expédier à l'étranger : frais de port portés à 140FB).

- Jaak Nijssen, De Spoorlijn Tongeren - Aken in oorlogstijd aangelegd, Opbouwwerk Voeren 1985. 106 pages format A5, 14 photos prises entre 1916 et 1918, 20 autres illustrations. En langue néerlandaise.

Cet ouvrage relate les raisons pour lesquelles l'occupant prussien décida de faire construire, pendant la première guerre mondiale, l'actuelle ligne 24 de la SNCB Tongres - Visé - Montzen - Aix-la-Chapelle; il précise les étapes de la construction, et étudie son exploitation entre 1917 et 1918. L'auteur a consulté de nombreuses archives inédites de l'armée allemande, et des entreprises prussiennes qui ont participé à la construction de cette ligne, où l'on fit usage, semble-t-il pour la première fois en Belgique, de la technique du béton armé. Un ouvrage très original et intéressant.

Le GTF peut vous procurer cet ouvrage au prix de 125FB + 20FB* (port et emballage) = 145FB. Commande avant le 15/1/1986. Livraison à partir de février.

(*commande à expédier à l'étranger : frais de port portés à 50FB).

- RAIL PHOTO N° 4 et 5

Brochures de 30 pages ne comprenant que des photos noir et blanc pleine page avec légendes bilingues, (plusieurs photos en quadrichromie dans les N° 4 et 5.) sur des sujets d'actualités ferroviaires belges (trains et trams) et des sujets historiques.

Prix envoi compris : N° 4 : 160 F.B.
 N° 5 : 180 F.B.

Rail Photo N° 2 et N° 3 sont toujours disponibles au prix de 160 F.B. chacun.

● Séries de photos inédites de Jacques BAZIN

Nous pouvons mettre à la disposition de nos membres quatre séries de photos inédites (sauf quelques retirages indiqués dans la liste ci-après par une parenthèse) que notre ami Jacques Bazin a eu la bonne fortune de pouvoir réaliser dans les années cinquante.

Format : 10 x 15 cm ex. noir et blanc

Prix : 250FB par série envoi compris (étranger : 370FB)

Vos commandes sont reçues par notre service Distribution avant le 15/1/86. Livraison à partir de février.

Série Liège (I 1)

10 photos

Gare de Liège Guillemins

- 1 - HL 40.038 le 18.06.1957
- 2 - HL 7.054 le 20.06.1952 (B.35/2)
- 3 - AM le 18.07.1957
- 4 - HL 29.212 le 06.06.1952 (B109/2)
- 5 - HLE t. 23 le 22.12.1957
- 6 - AM avec cabine côté Bruxelles le 13.07.1957
- 7 - HL côté Bruxelles le 13/07/1957 (B.100/1)
- 8 - Automoteur le 05.06.1953
- 9 - Autorail Bugatti SNCF le 19.06.52 (B72/1)
- 10 - Diesel 201045 le 07.07.61

Série inédite SNCV/autorail SNCB : I 2

10 photos

- 1 - Bicabine SNCV : Dolhain 17.09.1959
- 2 - Bicabine SNCV + aut. 2 essieux SNCB Dolhain le 17.09.59
- 3 - Bicabine SNCV Dolhain Place le 17.09.59
- 4 - Type S-SNCV-n° 10003 (act. Musée Liège) au Carrefour de St Gilles (Liège) 28.06.1959
- 5 - Autorail 55331 à Statte le 14.07.1957
- 6 - Autorail 55114 à Stavelot le 13.07.1957
- 7 - Autorail 55140 à Trois Ponts le 13.07.57
- 8 - Autorail 60802 à St Truiden le 11.08.52
- 9 - Autorail T 551 à Trois Ponts le 13.07.57
- 10 - HL 64130 à Trois Ponts le 13.07.57 (B.71/2)

Série inédite I 3

10 photos

- Diesel T 205 à Verviers Cal le 05.08.1961
- AM le 13.07.1957 à Landen
- AM + HL 64003 à Landen le 13.07.1957 (B50/7)
- AM à Landen (anc.raccord 21) le 13.07.1957
- HL t.64 à Trois Ponts le 13.07.1957
- Diesel à Trois Ponts le 13.07.1957
- Remise HL à Trois Ponts le 14.07.1957
- Diesel t. 202 à Jemeppe S/M le 28.06.59
- HL t. 26 à Jemeppe le 12.11.1955(B71/6)
- Diesel 20201 à Huy Nord le 28.06.1959

Série inédite I 4

8 photos

- 1 - Diesel t.201 à Gouvy le 28.06.1959
- 2 - Diesel t. 201 + aut. à Gouvy le 28.06.59
- 3 - HL 64096 à Trois Ponts le 14.07.1957 (B.100/2)
- 4 - HL t.29 à Verviers Central le 17.09.1959 (B 109/3)
- 5 - HL 10013 à Hasselt le 11.08.1952 (B44/1)
- 6 - HL 97018 à Sart lez Spa le 13.07.57 (B35/10)
- 6 - HL 29125 à Trooz le 13.07.57 (B71/3)
- 7 - HL 29125 à Trooz le 13.07.57 (B71/3)
- 8 - Liège Longue, le 29.12.1956 - HL.t.40

● J.P. SCHENKEL, De eerste elektrische treinen in België, tome 1, de belgische staatsspoorwegen en de elektrische tractie, 1881-1926.

Une étude très fouillée sur les premiers essais de traction électrique en Belgique, et les premiers plans d'électrification du réseau de la future SNCB.

En langue néerlandaise, 232 pages A4, nombreuses illustrations.

prix : 500FB + 50FB (envoi) = 550FB.

(envoi à l'étranger : frais portés à 75FB).

NOUVELLES DE LA SNCB

Matériel Moteur

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR

Période d'août à octobre 1985

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

806 - FSRE - 2.8 (1)	2349 - FEO - 12.8	702 - FSRE - 20.9
633 - FSRE - 12.8	696 - FSD - 21.8	2228 - FKR - 4.10

(1) 806 : lère AM quadruple en livrée bordeaux. Accidentée le lendemain (!) de sa sortie de GR lors d'une collision à un PN et rapatriée pour la 2e fois à l'AC Malines, cette fois pour révision accidentelle. Elle en est ressortie le 31 octobre...

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

6311 - LK - 1.8	7314 - LNC - 22.8	6248 - LNC - 27.9	8001 - FSR - 24.10
7401 - FNDM - 1.8	8433 - FHS - 2.9	8040 - FKR - 7.10	7374 - LNC - 25.10
9212 - Voie - 14.8	5136 - LK - 18.9	8440 - LK - 7.10	5150 - LNC - 31.10
5159 - IHS - 20.8	8503 - FNDM - 25.9	6312 - LK - 22.10	

2/ RADIATIONS

HLD 6080 - Merelbake (1965) - avarie au moteur diesel
PV n° 121 de l'AC Salzinnes du 20.6 - Approuvé le 1.7 - H-Ecrit : 1.8

6115 - Merelbake (1965) - avarie au moteur diesel
PV n° 122 de l'AC Salzinnes du 20.6 - approuvé le 1.8 - H-Ecrit : 1.8

6332 - Monceau (1966) - suite tamponnement à Lodelinsart le 22.4
PV n° 123 de l'AC Salzinnes du 23.7 - Approuvé le 5.8 - H-Ecrit : 1.9

6015 - Merelbake (1964) - Avarie au moteur diesel
PV n° 124 de l'AC Salzinnes du 23.7 - Approuvé le 5.8 - H-Ecrit : 1.9

6037 - St-Ghislain (1965) - Avarie à la génératrice principale
PV n° 125 de l'AC Salzinnes du 23.7 - Approuvé le 5.8 - H-Ecrit : 1.9

3/ MUTATIONS

6059 } de Merelbake mutées à Hasselt - Date écrit : 1.10.85
6238 }

5936 de Merelbake mutée à Anvers-Dam - Date écrit : 1.10.85

4/ MODIFICATIONS DE L'ENTRETIEN

Sont entretenues à l'ATD Latour au lieu de Kinkempois (à partir du 1.8) : 5511-5512 - 5513 - 5514 et 5517.

Ces 5 machines s'ajoutent aux 5501 - 02 - 03 - 04 - 06 - 07 - 08 et 09, ce qui porte le total à 13 HLD de la série 55 de l'effectif de Kinkempois à être entretenues à Latour.

5/ DESTANDARDISATION

En sa séance du 3 septembre 85, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé la proposition de déstandardisation complète des locomotives diésel série 61, par mise hors-service dans les prochains mois des 4 derniers exemplaires subsistants (6101 - 05 - 06 - 09).

Acquises en 1965-66, cette série de 15 locomotives diésel de route était de construction analogue à la série 60.

La différence provenait de la régulation de la puissance de traction et de l'installation électrique basse tension, entièrement électroniques sur la série 61.

Si les mises au point de ces engins s'avèrent délicates lors de leur entrée en service, ils avaient atteint depuis lors un seuil de fiabilité comparable à celui des locomotives série 60.

Il n'est en principe pas prévu d'en conserver un exemplaire pour le futur musée.

6/ UTILISATION DU MATERIEL

□ AM 03.

Ces premières automotrices ayant subi la transformation de la suspension primaire des bogies moteurs sont les AM 301 - 372 - 387 - 419 et 427, sorties de l'AC Malines le 7 août.

Depuis lors, les automotrices BREAK sont traitées à raison d'un à deux par jour (sauf samedis et dimanches), mobilisant ainsi une importante partie de la main d'oeuvre de l'atelier des automotrices.

Ceci explique notamment le nombre peu élevé d'engins électriques traités actuellement en grande révision.

La transformation des 140 engins sera achevée vers la mi-décembre.

□ Les nouvelles rames réversibles "Bruxelles - Amsterdam"

Les futures rames assureront progressivement la relève de l'ancien matériel à partir de 1986, selon le calendrier ci-dessous.

Rappelons que ces rames seront composées de voitures NS construites par TALBOT à Aix-la-Chapelle, et des 12 locomotives SNCB de la série 11, qui seront numérotées ... 1181 à 1192 (!), les n°s 1101 à 1112 étant déjà affectés à un type d'engins sur le réseau NS ...

La substitution de l'ancien matériel par le nouveau devrait se dérouler selon les étapes suivantes :

1. Au 1er octobre 86 : 4 nouvelles compositions remplaceront les 12 automotrices "BENELUX" sur les trains :
 - 154 - 180 - 161 - 187 - 168 - 194;
 - 177 - 158 - 184 - 165;
 - 178 - 159 - 185 - 166 - 192;
 - ENTRETIEN - 173.

2. Au 2 décembre 86 : 6 nouvelles compositions en service seront assurées, en plus des trains repris ci-dessus :
- 156 - 182 - 163 - 189 - 170;
 - 179 - 160 - 186 - 167 - 193.
3. Au 1er février 87 : 8 nouvelles compositions en service; idem comme ci-dessus, + :
- 155 - 181 - 162 - 188 - 169 - 195
 - 164 - 190.
4. Au 1er juin 87 : la totalité des nouvelles rames sera en service.

Signalons toutefois que :

- 1^{er} Un retard généralisé de \pm 2 mois est d'ores et déjà annoncé dans la livraison des voitures NS, leur constructeur éprouvant actuellement des difficultés quant à la mise au point des voitures à 2 étages. Comme ces deux types de voitures seront le fruit d'une même technologie, les maladies de jeunesse affectant ces voitures seront sensiblement les mêmes ...
- 2^{es} En attendant leur affectation définitive sur les trains entre Bruxelles et Amsterdam, les locomotives de la série 11 seront rodées et temporairement utilisées sur l'axe Anvers-Mouscron, en remplacement des 21 et 27 y actuellement engagées.

Mac'Machine 10/85

Tarif européen voyageurs

Les chemins de fer européens préparent un tarif européen voyageurs dans lequel les prix seraient équivalents sur tous les réseaux et calculés en distances fictives dénommées "unités de taxation"

Ce tarif présente l'avantage d'une taxation selon un barème unique au lieu d'être une addition de tarifs nationaux contenant chacun leur taxe de base;

-les règles relatives à la tarification enfants et à la tarification groupe sont uniformisées

-il n'est plus aussi impératif qu'actuellement quant à l'itinéraire ce qui évitera une bonne partie des problèmes rencontrés actuellement par les voyageurs qui ne sont pas des champions de géographie ferroviaire.

Le T.E.V. sera appliqué dès le I/II/85 par les réseaux SNCB, SNCF, CFL, BR pour leurs relations internationales.

Son extension aux réseaux FS, CIE, CFF, RENFE, CP est prévue pour le I/II/86.

PARCOURS MENSUELS RECORDS des ENGINES MOTEURS

Juillet 85

<u>N° HLE/Nbre km</u>	<u>N° AM/type/ km</u>
1505 - 13 891	039 (53) - 10 892
1605 - 22 285	128 (54) - 12 144
1806 - 21 567	137 (56) - 11 680
2009 - 18 358	165 (62) - 12 853
2119 - 18 145	386 (83) - 26 488
2237 - 10 069	502 (55) - 13 183
2355 - 13 781	599 (SAB) - 8 180
2510 - 9 674	270 (65) - 12 960
2551 - 26 340	626 (66) - 18 474
2631 - 12 393	646 (70) - 19 484
2703 - 20 699	689 (73) - 13 204
2802 - 1 506	728 (74) - 13 387
	746 (78) - 14 674
<u>N° AR/ km</u>	763 (79) - 14 525
4304 - 5 869	825 QUAD - 21 789
4407 - 8 102	913 BENEL - 7 943
4503 - 13 129	951 POST - 15 291
4607 - 5 476	
	<u>N° HLDM/ km</u>
<u>N° HLD/ km</u>	7002 - 2 789
5105 - 15 264	7102 - 2 738
5207 - 13 955	7201 - 1 763
5314 - 13 171	7350 - 3 446
5408 - 6 473	7405 - 4 722
5525 - 11 297	7503 - 4 061
5953 - 10 011	8058 - 2 923
6046 - 5 735	8267 - 3 398
6101 - 4 795	8314 - 1 666
6333 - 13 572	8448 - 2 775
	8508 - 2 585
	9139 - 924

Août 85

<u>N° HLE/ km</u>	<u>N° AM/type/ km</u>
1502 - 19 017	023 (50) - 11 149
1603 - 22 041	080 (54) - 11 844
1804 - 19 838	133 (56) - 12 995
2010 - 15 829	158 (62) - 12 131
2106 - 19 601	245 (63) - 13 766
2230 - 9 854	385 (83) - 25 946
2317 - 12 334	538 (55) - 9 846
2512 - 9 384	596 (SAB) - 9 182
2551 - 23 326	256 (65) - 12 534
2606 - 13 347	621 (66) - 14 460
2748 - 24 348	658 (70) - 18 763
2802 - 1 695	705 (73) - 15 736
	709 (74) - 15 356
<u>N° AR/ km</u>	737 (78) - 14 777
4301 - 5 298	777 (79) - 15 272
4401 - 6 600	837 QUAD - 23 111
4509 - 12 224	902 BENEL - 8 986
4609 - 5 696	958 POST - 15 889
4903 - 170	
	<u>N° HLDM/ km</u>
<u>N° HLD/ km</u>	7004 - 2 462
5125 - 15 858	7101 - 2 197
5217 - 14 155	7201 - 1 947
5315 - 13 784	7341 - 3 792
5404 - 7 494	7403 - 3 946
5501 - 11 122	7504 - 3 819
5918 - 8 983	8060 - 2 575
6068 - 5 463	8231 - 4 379
6109 - 4 434	8320 - 1 470
6301 - 16 721	8419 - 2 778
	8506 - 2 339
	9129 - 1 090

Septembre 85

<u>N° HLE/ km</u>	<u>N° AM/type/ km</u>	<u>N° HLD/ km</u>	<u>N° HLDM/ km</u>
1502 - 17 081	044 (53) - 10 346	5112 - 16 312	7002 - 3 555
1604 - 23 891	107 (54) - 13 573	5217 - 13 094	7102 - 2 512
1801 - 21 577	138 (56) - 11 350	5301 - 13 686	7209 - 2 782
2018 - 16 834	166 (62) - 10 498	5404 - 9 320	7364 - 3 612
2113 - 25 080	243 (63) - 12 436	5529 - 10 810	7408 - 3 982
2238 - 10 585	266 (65) - 11 932	5933 - 9 902	7506 - 3 745
2346 - 12 723	321 (80) - 27 085	6044 - 6 554	8055 - 3 020
2514 - 9 671	535 (55) - 12 060	6109 - 3 598	8231 - 4 399
2558 - 21 771	599 (SAB) - 9 230	6280 - 14 299	8322 - 1 712
2627 - 12 579	627 (66) - 14 370		8445 - 2 520
2735 - 20 803	646 (70) - 18 354	<u>N° AR/ km</u>	8514 - 2 607
2802 - 1 658	677 (73) - 13 574	4319 - 7 624	9139 - 1 174
	715 (74) - 12 629	4410 - 6 824	
	738 (78) - 14 390	4507 - 12 190	
	778 (79) - 13 768	4603 - 4 919	
	801 QUAD - 18 782		
	913 BENEL - 8 013		
	957 POST - 13 594		

Hit Computer 11/85

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

Période d'août à octobre 85

Mercredi 4 septembre

Premier (et unique !) essai de traction du nouveau locotracteur et de son tender motorisé construits par CMI à Seraing.

Il s'agit d'une série de 6 unités de traction (du type "veau + vache") destinées à l'OCTRA, l'organisme chargé de l'exploitation ferroviaire au Gabon.

Ces engins devront remorquer les trains lourds de ballast engagés sur les nouvelles lignes en construction.

La rame d'essai était composée, outre l'unité de traction CMI en tête, de la voiture de mesures SNCB n° 13, suivie de la 5535 pour un secours éventuel, elle-même accouplée à une rame-est de wagons marchandises divers d'environ 450 t.

Au départ de Kinkempois, le train a parcouru la ligne 42 jusqu'à Trois-Ponts, où les essais furent limités... par manque de puissance du prototype !

Simple affaire de réglage, affirmait-on...

Judi 5 septembre

Venue annuelle d'un autorail double SNCF (X 4569) à Wavre (Walibi) en provenance de Mouy - Bury (F) via Jaumont et Jemeppe s/S.

Samedi 14 septembre

1. L'automotrice quadruple 822 a assuré à trois reprises un tour complet de Bruxelles et de sa grande banlieue, à la découverte du Bruxelles ferroviaire. Organisés conjointement avec la RTBF et la BRT, ces parcours -commentés- étaient gratuitement accessibles aux amateurs qui en avaient fait la demande.

Le périple était le suivant : 1° Bru Nord - Midi - L.28 - Schaerbeek - Vilvorde ;
2° Vilvorde - L.26 A - Etterbeek - Bru Nd - Midi - Hal ;
3° Hal - L.26 - Etterbeek - Bru Nd - Midi.

2. Pour acheminer l'équipe hollandaise des footballeurs cheminots, une rame réversible diesel composée d'une 62, de trois voitures M 2 et d'une voiture-pilote M 1 en tête a circulé de Maastricht à Schaerbeek, via la ligne 20 (!) via Lanaken.

Après dispute du match sur le terrain privé des installations M à Schaerbeek avec l'équipe belge (3-7 pour les visiteurs), les Hollandais (et leurs supporters) sont retournés par le même moyen.

Dimanche 15 septembre

Venue-surprise à Tournai de la vapeur 230 G 353 de la SNCF, en tête d'une rame de 6 voitures "Bacalan", en provenance de Lille, via Baisieux.

A l'arrivée, la machine fut virée - à la force des bras ! - sur la plaque désaffectée de la remise.

Vers 14 h se produisait le moment tant attendu : notre 29.013, arrivant à vide de Louvain, venait se placer à côté de sa consœur française...

Et puis, le clou -sans conteste- de la saison vapeur "cuvée 1985" : le démarrage simultané des 2 vapeurs, la 29 poursuivant vers Courtrai (voir plus loin),

tandis que la 230 G revenait son train vers Lille à contre-vois jusqu'à Froyennes : de l'avis des spectateurs présents revis : un grand moment !

Lundi 16 septembre

Passe répit pour notre canadienne : après sa venue à vide de Louvain et son intermède triomphant de la veille, elle se remit en route dès l'aube de Courtrai pour parvenir à Kortemark, où ... une dizaine de wagons fermés à 2 essieux lui furent ajoutés en queue.

Cet authentique train de marchandises à vapeur parcourut ainsi la ligne 63 jusqu'à Poelkapelle, où l'attendait une équipe de tournage de Pathé-cinéma. Cette firme réalise les séquences ferroviaires d'une série télévisée à paraître dans le courant de l'année prochaine, et intitulée : "le rire de Caïn".

Puristes, attention : s'abstenir ! Les scènes filmées étaient censées se dérouler pendant l'Occupation (train de déportés au travail obligatoire essuyant un mitraillage aérien). Pour une loco construite en 1946...

Le lendemain, des scènes du même genre étaient filmées au moyen de 5 voitures L (de la réserve dite "folklorique" de Gand St Pierre), et remorquées par la 6333, toujours dans les installations de Poelkapelle.

Judi 19 septembre

Tandis que la 29.013 remorquait vaillamment le train "MORUP" de Louvain à Couvin via Ottignies, Gembloux, Jemeppe et Charleroi, la 12.004 venait à Schaerbeek voie III collaborer à son tour au tournage de nouvelles scènes pour la série télévisée dont question ci-dessus.

Pour ce faire, elle était attelée à 5 voitures L de la réserve de Gand St Pierre. Deux voitures GCi de Louvain avaient même été amenées la nuit tout exprès, mais elles ne furent finalement pas utilisées.

Le tournage se prolongea jusqu'au lendemain midi.

Dimanche 22 septembre

Circulation d'un train touristique pour compte de la RTBF entre Liège-G et Comines, assuré de bout en bout par la 5542 (bleue) et 5 voitures M 4.

L'itinéraire emprunté passait par la quasi-totalité de la dorsale wallonne (Liège-Muscron) et la courbe de raccord "évite-Courtrai".

Le retour du soir se fit par le même trajet.

Lundi 23 septembre

Cérémonie de la pose de la première pierre des nouvelles installations du triage d'Anvers-Nord.

Le train conduisant les invités au départ de Berchem était assuré par l'AM 822.

Mercredi 25 septembre

Train inaugural de la mise sous tension du tronçon Visé - Maastricht, assuré par les deux en Break 426 et 437, une première pour ce type de matériel.

L'avant de la première voiture était pevoisé aux couleurs des deux pays et décoré par les sigles des deux réseaux.

Venant de Liège-G, le train acheminait les invités des deux pays à la réception donnée à Maastricht.

Samedi 28 septembre

A signaler l'exposition l'après-midi d'une locomotive série 62 en gare de Saint-Aubain, à la demande d'un particulier.

L'engin s'y est rendu par ses propres moyens au départ de Walcourt en empruntant la section Bif. St-Lambert - St-Aubain de la ligne hors-service 136.
C'était -paraît-il- à l'occasion de la fête locale ... L'idée est à creuser !

Vendredi 4 octobre

Le dernier -et le plus court !- des spéciaux vapeur de la saison : un Bruxelles-Midi - Bruxelles-Nord, via la ligne de ceinture 28, à l'occasion de l'inauguration de la stèle "traction vapeur, au CCN.

Les deux hl parvinrent à vide de Louvain dans la matinée.
C'est la 12.004 qui assura le train (4 voitures L), tandis que la 29.013 jouait la réserve à la "Petite Ile" et allait virer ensuite sur la plaque de la remise électrique de Bruxelles-Midi.

Elles se retrouvèrent à Schaerbeek, d'où elles retournèrent pour la dernière fois cette année à Louvain.

Dimanche 13 octobre

Le Kiwanis - Bruxelles avait organisé un lunch-surprise à l'intention de ses membres se déroulant à bord d'un train partant du Quartier Léopold et ralliant Lobbes via Gembloux, Jemeppe et Charleroi.

Tractée par une 27, la rame était composée comme suit :
AD M4 - bar-dancing 1 - B M4 - bar-dancing 2 - AD M4, soit 5 voitures.

Dimanche 20 octobre

Pour son voyage annuel destiné aux membres effectifs, le CFV 3V avait choisi cette année de pousser au départ de Mariembourg vers Momignies, sur le tronçon hors-service de la ligne 156 au-delà de Chimay.

Ce voyage se réalise au moyen de l'autorail triple 4001 qui avait assuré les navettes Mariembourg - Chimay organisées pendant la saison par l'association.

Mardi 23 / Jeudi 24 octobre

A l'occasion des "24 h cyclisme" à Louvain-la-Neuve, une rame a assuré régulièrement des navettes supplémentaires entre Ottignies et LLN.

Rien d'extraordinaire à priori, si ce n'était la composition : trois automotrices SABENA accouplées !

Décidément, aller voir le vélo en SABENA, il faut le f...air(e)!

Une nouvelle édition du GTF asbl

Plan des motrices panoramiques Spa-Verviers série 9159 à 9166 SNCV

Plan de 4 vues - échelle 1/20e avec en complément des données techniques et historiques. Le document a un format de + 88 x 46 cm, plié au format A4 sous enveloppe cartonnée.

Prix : 130FB + envoi 25FB = 155FB (étranger : + 10FB). Commande par versement au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, Liège

INCIDENTS - ACCIDENTS

Période d'août à octobre 85

Déraillement d'un train voyageurs à Bru-Midi - Jeudi 1er août à 18 h 24

Tandis que l'IC 692 Visé - Knokke (AM 378 - 404 - 360 - 368 et 375) parcourait le grill côté jonction, après que son conducteur ait dépassé fautivement le signal d'entrée à l'arrêt, un aiguillage tourne sous le train, ce qui provoque le déraillement de la 3e AM, qui s'immobilise inclinée à 45°.

10 blessés légers sont dénombrés. Tout trafic dans la jonction est interrompu jusqu'à 19 h, moment où certains détournements par les lignes de ceinture 26 et 28 sont organisés. Finalement, plus de peur que de mal ...

Le relevage de l'AM est terminé, le lendemain à 5 h.

Déraillement d'une locomotive à Langerbrugge - l. 55 - Mercredi 7 août

A 9 h 20, lors d'une évolution en gare de la 6106 de Merelbeke, le garde-excentrique manoeuvre un aiguillage mécanique sous l'engin qui déraille d'un boggie.

La voie unique sera obstruée jusqu'après le relevage le lendemain.

Déraillement d'un marchandises à Vertrijk - l. 36 - vendredi 30 août

A 23 h, lors du passage du E 31 441 Schaerbeek - Seraing (20 wagons chargés de coke remorqués par la 2121), le 15e wagon déraille en pleine voie d'un essieu suite à une rupture d'un bandage.

Le train ne s'arrête que ± 4 km plus loin, après que le wagon litigieux ait déraillé, empiétant ainsi le gabarit de la voie adjacente.

De nombreuses avaries sont occasionnées aux voies et traverses.

Le relevage est terminé le lendemain vers 8 h.

Auparavant, le trafic était détourné entre Landen et Louvain via Hasselt, tandis que des bus SNCV assuraient des navettes entre Landen, Tirlemont et Louvain.

Déraillement d'un marchandises à Y, Nord Δ Ledeborg - l. 58 - Mercredi 9 octobre

Par suite probablement d'une avarie à la voie, le Z 59963 Gand Nord - Merelbeke, 22 wagons chargés de produits métallurgiques remorqués par la 6019 de Merelbeke, déraille du 2e au 9e wagon dans la courbe sur viaduc précédant la bifurcation.

Les 8 wagons en se renversant, répandent leur contenu (des tôles d'acier) dans la voie adjacente.

Une grue routière privée sera nécessaire pour le relevage et l'évacuation des éléments déraillés.

Toute circulation est interrompue entre Gand St-Pierre et Merelbeke d'une part, et Dampont de l'autre. Des bus SNCV assurent la navette.

Les trains (marchandises) sont détournés via Lokeren et Termonde via les lignes 59 et 57.

Une voie est remise en service à vitesse réduite le vendredi 11 à 7 h 05.

Détresse d'un marchandises à Zellik - l. 60 - Samedi 12 octobre à 6 h 30.

Le E 125.986 Athus - Gand Maritime, transport exceptionnel (T.E) de 2e catégorie (ne pouvant rien croiser) constitué de 30 wagons chargés de tuyaux de grand diamètre et remorqués par la 2126 au départ de Schaerbeek, est tombé en détresse pour impuissance de locomotive, la charge maximale autorisée sur cette section pour ce type de machine (soit 780 t) étant assez largement dépassée : 1 738 t !

Ce n'est que vers 8 h 20 que la section fut dégagée, grâce au secours d'une machine d'allège. Entretemps, toute circulation sur la ligne 60 était impossible, le train en détresse ne pouvant être croisé ...

Ainsi, quelques IC Lokeren - Brux furent détournés via Malines (l. 53 - 27); un train L Termonde - Brux sera même assuré par un bus STIB, entre Asselt et Jette !

N.B. L' emprunt de la ligne 60, qui n'est normalement parcourue par aucun trafic marchandises de transit - précisément en raison du profil sévère de la ligne - était justifié in casu par la densité de trafic de la ligne 50, qui permet difficilement le passage d'un train hors gabarit à pareilles heures.

10/85

Une idée originale...

Présentez vos voeux de nouvel-an par les cartes-vues éditées par le GTF asbl

Vous ravirez vos amis Vous soutiendrez le GTF asbl

A votre disposition...

Série 52 : 12 cartes-vues noir et blanc (trams belges) : 80FB + envoi
 Série 53 : 12 cartes-vues noir et blanc (trains belges) : 60FB + envoi
 Série 55 : 12 cartes-vues noir et blanc (rail belge) : 100FB + envoi
 Série 56 : 9 cartes-vues en noir et blanc
 le rail (trains et trams) au Pays de Liège : 80FB + envoi
 Série 57 : 9 cartes-vues en noir et blanc
 aspects de la SNCB : 80FB + envoi
 Série 59 : 12 cartes-vues en COULEURS
 trains et trams belges : 200FB + envoi

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

OFFRE SPECIALE valable jusqu'au 31/12/85

Colis-cadeau : 1 série de chaque sorte (52-53-55-56-57-59) + l'autocollant GTF + l'autocollant Musée des Transports en Commun du Pays de Liège pour 600FB envoi compris (étranger : 650FB).

Commande par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Indiquez bien en communication le n° de la série demandée ou la mention "colis-cadeau". Livraison postale dès réception de votre paiement.

Nos membres hollandais et luxembourgeois peuvent utiliser le n° de compte indiqué. Pour autres pays, voir 3e page de couverture.

La FUTURE UTILISATION des VOITURES à DEUX ETAGES
--

1. Dates de livraison

Ces voitures, dénommées M 5, ont été commandées à 130 exemplaires, dont :
15 A (1^{er} cl), 97 B (2^e cl), et 18 Bdx (mixte fourgon - 2^e cl - cabine de conduite).

Le calendrier de livraison de ces voitures s'établira théoriquement comme suit :

- en juin '86 : 5 Bdx - 3 A - 13 B, soit 1 rame en service régulier ;
 - en sept '86 : 7 Bdx - 5 A - 20 B, " 2 " ;
 - en juin '87 : 14 Bdx - 11 A - 61 B, " 6 " ;
 - en févr '88 : 18 Bdx - 15 A - 97 B, soit 14 rames (la totalité) en service.
- On remarquera que la marge de réserve - du moins au début - sera confortable...

A noter que les premiers tours de roues de ce matériel auront déjà eu lieu lorsque paraîtront ces lignes : des parcours de rodage seront régulièrement organisés entre Bruges et Liège-G (A/R) dès novembre '85, à l'instar des voitures M 4.

2. Caractéristiques d'exploitation

- La composition standard des trains composés de ce matériel sera de :
1 Bdx - 1 A - 6 à 8 B = soit 8 à 10 voitures au maximum.
- Ces rames seront indistinctement tirées ou poussées par des locomotives des séries 21 ou 27 (matériel réversible).

3. Affectation

- Les M 5 seront uniquement affectées au trafic des navetteurs (trains "P") ;
- Ces voitures seront engagées sur des trains de la "grande couronne" de Bruxelles ;
- En principe, 2 trains P composés de voitures M 5 remplaceront 3 trains P actuels, les M 5 offrant 1,5 X la capacité d'une M 4.
- Nous avons détaillé ci-dessous à votre intention une première mouture d'engagement de ces voitures ; nous insistons sur le fait qu'il ne s'agit que d'un PROJET, susceptible de nombreuses modifications ultérieures.
- En principe, seules les lignes axiales 35-36, 89, 94, 96, 124 et 161 seront concernées ; comme l'engagement des M 5 se réalisera en fonction des livraisons, la situation comme décrite ci-dessous reflètera celle finale de février 1988.

Lignes 35 - 36

Matin P 3331 Hasselt 6.12 - Lembeek 7.54 : 10 M 5

P 3353 Hasselt 6.30 - Haulers 8.18 : 10 M 5

NB ; P 3382 Louvain 7.10 - Hal formation 7.59 est supprimé.

P 3386 Lenden 7.27 - Forest Midi 8.47 : 10 M 5

P 3332 Hasselt 7.12 - Forest Voit 8.53 : 10 M 5

NB : P 3455 Wareme 7.30 - Bru Nd 8.18 est supprimé.

Soir P 4331 Hal form 15.48 - Hasselt 17.25 : 10 M 5

P 4386 Forest Midi 16.13 - Lenden 17.14 : 10 M 5

NB : P 4381 Forest Voitures 15.55 - Louvain 16.40 est supprimé.

P 4332 Forest voit 16.38 - Hasselt 18.22 : 10 M 5

P 4455 Forest Midi 16.47 - Wareme 18.11 : 10 M 5

NB : P 4384 Forest Midi 16.51 - Louvain 17.42 est supprimé.

Ligne 89

<u>Matin</u>	P 3955	Zottegem	6.25	-	Bru Petite Ile	7.43	} 3 trains deviennent 2 de 10 M 5 chacun
	P 3956	"	6.31	-	Forest Voit	7.51	
	P 3905	"	6.45	-	Schaerbeek GR	8.02	
<u>Soir</u>	P 4902	Schaerbeek GR	15.55	-	Zottegem	17.10	} 3 trains deviennent 2 de 10 M 5 chacun (1→Zottegem, 1→Audenaerde)
	P 4943	Forest Voit	16.07	-	Zottegem	17.14	
	P 4903	Schaerbeek GR	16.02	-	Renaix	17.49	

Ligne 94

<u>Matin</u>	P 3802	Lessines	6.12	-	Schaerbeek GR	7.47	: 10 M 5
	P 3978	Grammont	6.59	-	"	8.11	: 10 M 5
	NB : P 3804 Ath 6.59 - Schaerbeek GR 8.04 est supprimé						
<u>Soir</u>	P 4965	Bru Nord GG	15.42	-	Grammont	16.57	: 10 M 5
	P 4502	Schaerbeek GR	16.01	-	Lessines	17.35	: 10 M 5
	NB : P 4508 Schaerbeek GG 15.23 - Ath 16.40 est supprimé.						

Ligne 96

<u>Matin</u>	P 3823	St Ghislain	6.27	-	Schaerbeek GR	7.53	} 3 trains deviennent 2 de 9 M 5 chacun (1 de Quévy, 1 de St Ghislain)
	P 3824	Mons	6.49	-	"	8.22	
	P 3825	Quévy	6.42	-	Etterbeek	8.14	

Soir : 1 ère hypothèse

P 4542	Braine le Cte	17.44	-	Jurbise	18.02	} 3 trains deviennent 2 de 9 M 5 chacun (1 Quévy, 1 St Ghislain)
P 4528	Schaerb. GG	16.58	-	St Ghislain	18.28	
P 4529	Etterbeek	17.06	-	Quévy	18.37	

2 è. hypothèse

P 4523	Schaerbeek GR	15.47	-	St Ghislain	17.31	} 3 trains deviennent 2 de 9 M 5 chacun (1 Quévy, 1 St Ghislain)
P 4524	Etterbeek	16.08	-	Quévy	17.42	
P 4540	Braine le Cte	17.16	-	Mons	17.42	

Ligne 124

<u>Matin</u>	P 3101	Braine l'All	7.29	-	Muizen	8.32	} 3 trains deviennent 2 de 10 M 5 chacun
	P 3722	Charleroi Sd	7.08	-	Schaerb GR	8.25	
	P 3723	"	7.06	-	Muizen	8.36	
<u>Soir</u>	P 4710	Schaerbeek GG	15.56	-	Charleroi Sd	17.22	} 2 trains deviennent 1 de 10 M 5
	P 4101	Vilvorde	16.18	-	Nivelles	17.7	
	P 4712	Muizen	15.38	-	Charleroi Sd	17.22	} 2 trains deviennent 1 de 10 M 5
	P 4102	Vilvorde	16.29	-	Braine l'All	17.12	

Ligne 161

<u>Matin</u>	P 3422	Huy	6.10	-	Forest Voit	8.04	} 2 trains deviennent 1 de 10 M 5
	P 3601	Namur	6.54	-	Schaerbeek	7.46	
	P 3612	Namur	7.35	-	Forest Voit	9.34	
	NB : P 3114 Ottignies 8.06 - Forest Midi 9.08 est supprimé						

Soir P 4105 Schuman 16.36 - Ottignies 17.03 } 2 trains deviennent
 P 4603 Quartier Léo 16.45 - Namur 17.33 } 1 de 10 M 5
 P 4424 Forest Voit 16.30 - Huy 18.26 : 10 M 5
 NB : P 4605 Schaerbeek 16.56 - Namur 18.29 est supprimé.

Mac' Machine 10/85

LES " 91 " : DES LOCOTRACTEURS à REVENDRE !

1. L'utilisation actuelle de cette série de 60 engins est actuellement réglée comme suit : - 25 engins sont affectés au service de l'Exploitation (voir tableau)
 - 9 sont affectés au service de la Voie (manoeuvres en atelier) ;
 - 12 sont utilisés par le service du Matériel dans ses dépendances ;
 - le solde est inutilisé, sans être considéré toutefois comme "réserve réseau".

Cette série de locomotives, initialement destinée au remplacement de la traction vapeur des caboteurs sur les lignes à exploitation simplifiée, a également subi au fil des ans la baisse du trafic engendrée par les vagues successives de fermetures de lignes menées depuis maintenant vingt ans.

Certaines unités sont actuellement réduites à une inactivité totale pendant de longues semaines, par pléthore de matériel par rapport aux besoins.

D'autre part, ces engins ont toujours été caractérisés par un très faible parcours kilométrique, donc par un rendement médiocre : leur prix de revient au km. parcouru est de loin le plus élevé de toutes les séries d'engins moteurs de la SNCB : 271,- le km ! (Pour fixer les idées, une "série 16" revient à 89,- le km. parcouru - chiffres 1985.)

2. Les deux facteurs qui précèdent ont conduit la direction du matériel à envisager la cession d'un certain nombre de ses locotracteurs, et plus précisément au service de la voie, où un besoin de nouveaux engins de traction se faisait sentir, en remplacement des anciens tracteurs de tous types, en voie de réforme.

C'est ainsi que le service M cédera 15 locotracteurs de la série 91 au service de la voie au 1^{er} novembre 1985, à l'instar de ce qui se réalisa en 1973, 74 et 1975 pour les 25 engins de la série 92.

Seront donc définitivement repris dans les écritures V, les locotracteurs :

9119 - 9121 de l'ATD Schaerbeek au dépôt central de la voie (DCV) à Schaerbeek ;
9122 - 9124 - 9128 de l'ATD St Ghislain à l'IPV Mons ;
9140 de l'ATD St Ghislain à l'AC Bascoup ;
9138 de l'ATD Ronet à l'IPV Gand ;
9141 - 9145 " à " Charleroi ;
9142 - 9154 " à " Namur ;
9150 de l'ATD Merelbeke au chantier de créosotage de Wondelgem ;
9101 - 9102 - 9103 de l'ATD Courtrai à l'IPV Gand.

3. Notons enfin que ces engins seront désormais exclusivement desservis par du personnel V, mais que l'entretien courant restera provisoirement à charge des ATD cédants, tandis que les révisions se pratiqueront toujours comme dans le passé dans les installations M (l'AC Louvain, en l'occurrence) comme c'est déjà de règle pour la série 92 (à l'AC Selzinne).

4. A titre d'information, nous avons détaillé ci-dessous l'utilisation des 25 locos utilisés pour les besoins de l'exploitation.

Rappelons que si ces engins sont desservis par du personnel E, l'entretien et la tenue des écritures incombent à M, qui en reste le propriétaire.

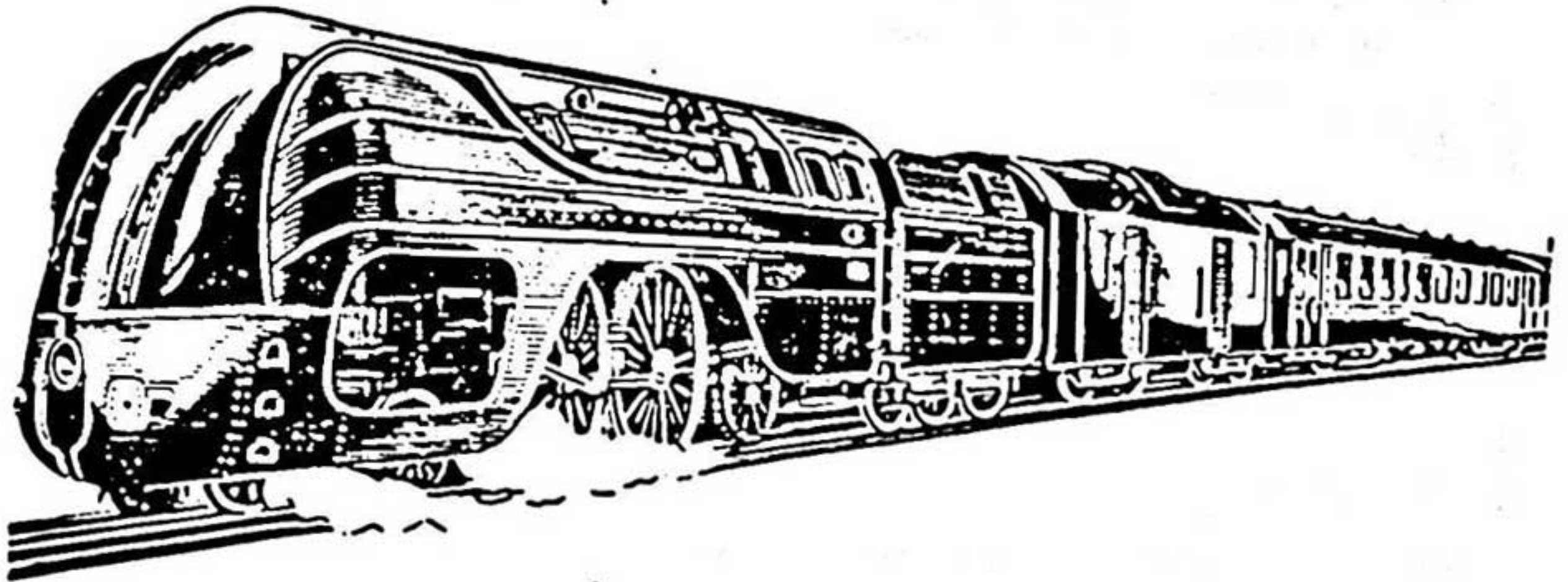
	Endroit	N°	principales utilisations
1	Alost	9136	Navettes de rames voyageurs entre gare et faisceaux
2	Arlon	9127	Desserte de divers raccordements en gare formation de rames voyageurs et marchandises
3	Andenne	9151	Desserte de Namêche et du raccordement Carmeuse
4	Ath	9131	formation de rames et de trains de travaux légers
5	Deinze	91..	desserte de Tielt - Aarsele
6	Jemelle	9116	desserte des divers raccordements en gare
7	Courtrai	91..	formation de rames en gare desserte de Waide (Courtrai marchandises)
8	Lessines	91..	desserte div. raccordements des carrières + Ollignies (1 87)
9	Libramont	{ 9137 }	desserte de Poix St Hubert - Bertrix + div man. en gare
10	"	{ 9148 }	desserte de Neufchâteau
11	Marbehan	9137	desserte raccordements + Habay - Croix-Rouge - Ste Marie
12	Marloie	9116	formation des rames marchandises en gare desserte du raccordement militaire de Marche
13	Menin	9105	desserte raccord.+ Ypres - Poperinge - Bissegem - Wavelgem
14	Mons	{ 9117 }	formation des rames voyageurs en gare
15	"	{ 9118 }	desserte de l'atelier central de Cuesmes
16	"	{ 9133 }	formation rames voyageurs dans le faisceau "Aviation"
17	"	{ 9115 }	" " " " " "
18	Namur	9146	desserte du centre routier + Frizet (1.142)
19	Ottignies	91..	desserte de Wavre - Bierges - Limal - Court St Et - Genappe
20	Roulers	9106	desserte des divers raccordements en gare " de Westrozebeke - Staden - Kortemark (1.63)
21	St Ghislain	{ n°1 }	desserte de Jemeppe - Tertre - Ghlin (1.242-247)
22	"	{ n°2 }	" de Dour - Warquignies - Quiévrain - Pâturages
23	Tournai	{ n°1 }	desserte d'Allain - Chery - Antoing - Havinnes
24	"	{ n°2 }	" du centre routier + formation des rames en gare
25	Virton	9135	formation des rames marchandises en gare desserte de la Cellulose des Ardennes (1.155) " de Gorcy (1.165) - Florenville - Zoning de Latour

5. Signalons pour être complet que la SNCB loue épisodiquement des locotracteurs à certaines firmes privées qui en font la demande (en autres : LARMEUSE à Andenne, Solvay à Jemeppe, CNO à Oudenburg, ...)

Ces locations ne durent généralement que quelques jours, le temps que dure la réparation de l'engin de l'usine...

Des tractations seraient même en cours actuellement pour la revente (!) d'un 91 à une firme privée désireuse de remplacer son locotracteur. Affaire à suivre...

Locomotive type 12 de la S.N.C.B.



Cette locomotive " ATLANTIC " a été construite en 1938 par le " CONSORTIUM des CONSTRUCTEURS " selon les conceptions de Monsieur l'Ingénieur NOTESSE qui créa aussi les splendides " PACIFIC " type I en 1935.

Les six locomotives du type 12 furent numérotées de 12.001 à 12.006 et furent mises en service en 1939. Elles pesaient 89 tonnes en ordre de marche, et 81 tonnes à vide. Le diamètre des roues porteuses avant = 0,900 mètres, celui des roues motrices = 2,100 mètres et celui des roues porteuses arrières = 1,262 mètres. Le timbre était de 18 kg/ cm².

Les 123 petits tubes à fumée d'un diamètre 45/50 mm présentaient une surface de 81,50 m² et les 33 gros tubes d'un diamètre 125/133 mm une surface de 33 m². La surface de chauffe du foyer est de 16,50 m².

La vitesse autorisée était de 140 km/ heure mais le 12 juin 1939 une locomotive de ce type (1202) remorquant un train de 200 tonnes couvrit la distance de 115 km séparant Ostende de Bruxelles en 57 minutes (165 km/ heure) ce qui valut à la Belgique le ruban bleu de la vitesse pour trains à vapeur.

Les types 12 terminèrent leur carrière sur les lignes de Bruxelles à Mons et de Bruxelles à Tournai. La S.N.C.B. a conservé la locomotive 12.004 après son dernier voyage effectué le 29 juillet 1962.

Nos membres publient...

Julier CASIER, Diesellokomotieven type 211 (serie 64)
en langue néerlandaise.

Voici déjà la neuvième monographie de notre membre et ami, qui cette fois nous propose une étude exhaustive de cette petite série de 6 locomotives prototypes, où la SNCB essaya la technique diesel-hydraulique. Un ouvrage extrêmement documenté, et très abondamment illustré de photos de ces locomotives, dans ses diverses livrées, aux différentes étapes de leur vie.

160 pages A4 papier glacé - plus de 200 photos grand format.
Prix envoi compris : 630FB.

Conditions spéciales pour membres GTF : nos membres peuvent obtenir cet ouvrage au prix préférentiel de 550FB envoi compris. Commande avant le 15/1/86 au compte 452-3018121-77 de TTZ vzw, 3511 KURINGEN en indiquant en communication le titre de l'ouvrage et la qualité de membre du GTF.

LA SAISON VAPEUR 1985 : BILAN ET ... PERSPECTIVES

Nous avons pensé - à l'instar de ce qui se pratique dans la revue française "Chemins de fer" - qu'il vous intéresserait de pouvoir disposer d'un tableau récapitulatif de tous les parcours vapeur qui ont eu lieu sur le réseau SNCB cette année, avec mention des kilométrages et des particularités éventuelles.

Dans les tableaux qui suivent, les circulations ont été classées par ordre chronologique et les parcours kilométriques comptabilisés par journée. Par souci de clarté, tous les parcours de service (pour virage, par ex.) n'ont pas été détaillés; il en a été néanmoins tenu compte pour l'établissement du kilométrage parcouru. Les parcours d'évolution en gare (manoeuvres) ont cependant été négligés.

HL 12.004	HL 29.013
	14.3 - Parcours d'essais après révision Louvain - Aerschot A/R (2 x) 68 km
	26.4 - Répétition du train royal Louvain - Schaerbeek - Malines Bruxelles - Louvain 119 km
30.4 - Parcours d'essais après restauration Louvain - Aerschot A/R (2 x) 68 km	
3.5 - Présentation à la presse Louvain - Schaerbeek - Louvain 72 km	
6.5 - Train royal Louvain - Malines - Bru Midi Louvain 64 km	6.5 - Réserve pour le train royal Louvain - Malines - Bru Nd - Louvain 79 km
11.5 - A vide de Louvain à Bru Nd - Navettes Bru Nd - Malines (4 x) 268 km	11.5 - Réserve allumée à Vilvorde 51 km
12.5 - Avariés à Schaerbeek atelier (1) 0 km	12.5 - Navettes Bru Nd - Malines (4 x) 222 km
13.5 - Repratriement à Louvain (2) 0 km	
18.5 - A vide de Louvain à Bru Nd Navettes Bru Nd - Malines (4 x) 268 km	18.5 - Réserve allumée à Vilvorde 51 km
19.5 - Navettes Bru Nd - Malines (4 x) Retour à Louvain 246 km	19.5 - Réserve allumée à Malines 42 km
25.5 - A vide de Louvain à Bru Nd Navettes Bru Nd - Malines (3 x) 195 km	25.5 - Réserve allumée à Vilvorde + 1 navette Bru Nd - Malines (3) 93 km
26.5 - Navettes Bru Nd - Malines (4 x) Retour à Louvain 246 km	26.5 - Réserve allumée à Malines 42 km

1.6 - Aerschot - Diest (3 A/R) Diest - Hasselt (2 A/R) + acheminements 225 km	1.6 - Res. Allumée à Diest + acheminements 80 km
9.6 - Namur - Jemeppe (2 A/R) Namur - Huy (A/R) + acheminements 247 km	9.6 - Réserve allumée à Namur + acheminements 119 km
22.6 - Navettes Liège - Flémalle (4 x) 88 km	22.6 - Réserve allumée à Kinkempois 0 km
23.6 - Navettes Liège - Flémalle (3 x) Retour à vide à Louvain 139 km	23.6 - Réserve allumée à Liège-G. + 1 navette Liège - Flémalle (4) 25 km
	6.7 - Verviers - Spa (2 A/R) (5) 118 km
	7.7 - Verviers - Spa (4 A/R) Rapatriement à Louvain (6) 202 km
	12.7 - A vide de Louvain à Kkpois 72 km
	13.7 - A vide de Kkpois - Trois Ponts (A/R) Trois Ponts - Gouvy (3 A/R) 252 km
	21.7 - A vide Kkpois - Bastogne Sd Bastogne - Libramont (2 1/2 A/R) A vide Libramont - Jemelle 277 km
	22.7 - A vide Jemelle - Louvain 119 km
10.8 - A vide Louvain - Menin Menin - Ypres (4 A/R) Retour à Courtrai 322 km	10.8 - A vide Louvain - Menin Rés. allumée à Menin (7) Retour à courtrai 146 km
11.8 - Courtrai - Audenarde (4 A/R) 200 km	11.8 - Rés. allumée à Courtrai ± 0 km
12.8 - Retour à Louvain 129 km	12.8 - Retour à Louvain 129 km
24.8 - A vide de Louvain à Namur, Namur - Dinant (3 A/R) Retour à Ronet 232 km	24.8 - A vide de Louvain à Namur Rés. allumée à Dinant (8) Retour à Ronet 120 km
25.8 - Namur - Dinant (3 A/R) Retour à Louvain 232 km	25.8 - Rés. allumée à Dinant (9) Retour à Louvain 126 km
	15.9 - A vide de Louvain à Courtrai (10) 148 km
	16.9 - A vide de Courtrai à Kortemark(A/R) Priess de vues à Poelkapelle 94 km
	17.9 - Retour à Louvain 111 km

19.9 - Prises de vues à Schaerbeek + acheminement	26 km	19.9 - Spécial MOROP Louvain - Couvin - Charleroi-Sd	208 km
20.9 idem	26 km	21.9 - Charleroi-Sd - La Louvière Sd (4 A/R)	214 km
28.9 - A vide Louvain - Gand St-P. Gand - Deinze (4 A/R)	206 km	22.9 - Spécial CFV 3V Charleroi Sd - Mariembourg (A/R) Retour à vide à Louvain	195 km
29.9 - Gand - Deinze (A/R) + acheminements + virage	138 km	28.9 - A vide Louvain - Gand St-P. Rés. allumée à Gand St-P	82 km
30.9 - Retour à vide à Louvain	78 km	29.9 - Rés. allumée à Gand St-P.	13 km
4.10 - Train ministériel Louvain - Bru Mi - Nd - Louvain	78 km	30.9 - Retour à vide à Louvain	78 km
		4.10 - Rés. allumée du train ministériel Louvain - Bru ATE - Louvain (11)	75 km
Total hl 12.004 :	3 813 km	Total hl 29.013 :	3 770 km

Explication des renvois :

- ① 12.5 : Les feux de hl 12 durent être basculés pendant la nuit pour présorption de fuites aux tubes à fumée.
- ② 13.5 : La hl 12 fut remorquée froide à Louvain pour réparation; cela ne constitue donc pas des km "vapeur" proprement dits.
- ③ 25.5 : Une navette Bru Nd - Malines assurée par la hl 29, en remplacement de la hl 12 ayant subi une rupture de diaphragme.
Au préalable, double traction 29 + 12 tête-bêche de Vilvorde à Bruxelles-Nord.
- ④ 23.6 : Une navette Liège - Flémalle assurée par la hl 29, en remplacement de la hl 12 dont la pompe à air était déréglée.
- ⑤ 6.7 : Les deux premiers parcours prévus n'ont pu être assurés, les feux de la hl 29 ayant été basculés pendant la nuit pour avarie aux appareils d'alimentation de la chaudière.
- ⑥ 7.7 : Bascutage des feux à Theux lors du dernier parcours pour avarie aux appareils d'alimentation. Le train fut poussé en queue jusqu'à Spa, ensuite remorqué tel quel jusqu'à Louvain, via Verviers C.
- ⑦ 10.8 : Retour anticipé de la hl à Courtrai remorquée par un diesel, pour avarie aux appareils d'alimentation.
- ⑧ 24.8 : Le premier des parcours Namur - Dinant fut assuré en double traction vapeur, hl 12 en tête.
Le dernier des parcours Dinant - Namur fut assuré en double traction vapeur tender en avant, hl 12 en tête.
- ⑨ 25.8 : Idem que la veille; cette fois à l'aller, hl 29 en tête.
Au retour, hl 12 tender en avant fleuri et pavoisé à l'occasion du "dernier train" accompli par 2 membres de l'équipe de conduite anciens machinistes.

⑩ 15.9 : Parcours via Tournai où eut lieu le mémorable départ simultané avec la 230 G 353 de la SNCF.

⑪ 4.10 : Avec virage de la hl 29 sur la plaque de l'ATE Bruxelles-Midi !

Ceci nous mène à 7583 km de traction vapeur sur le réseau SNCB en 1985, si l'on excepte la prestation de la 230 G le 15 septembre !
Allait-on devoir s'arrêter en si bon chemin ? Il semble que non.

Confirment en cela certaines rumeurs qui se faisaient insistantes ces derniers temps, la décision de remettre la type 1 en état de marche pour l'année prochaine a bel et bien été prise.

Les travaux de retubage de la chaudière devraient encore être entamés cette année.

Précisons immédiatement qu'il est également prévu de la repeindre dans une livrée plus ... classique, ce qui aura au moins comme effet immédiat de mettre un point final à la polémique que la livrée bizarre de cette locomotive avait suscité, et que certaines revues en mal de copies avaient récemment relancées...

Mais il y a plus.

En exclusivité pour vous, amis lecteurs, nous sommes en mesure de vous annoncer une nouvelle encore plus fracassante : des directives venant "de très haut" ont été données afin de faire établir un devis estimatif de réparation et de remise en état pour trois (!) autres locomotives à vapeur de la remise de Louvain; il s'agirait des types 7, 10 et 16, qui furent toutes exposées froides à l'occasion des festivités du cent cinquantième ...

Les investigations des chaudières aux ultra-sons ont d'ores et déjà donné des résultats satisfaisants.

Cela reviendrait à dire que la SNCB disposerait l'année prochaine de pas moins de 5 à 6 locomotives à vapeur EN ETAT de MARCHE, à savoir les hl 29.013, 12.004, 1.002, 7.006, 10.018 et 16.042, ce qui constituerait sans doute l'événement-vapeur européen de l'année !

Signalons enfin que la direction commerciale songe de plus en plus à organiser systématiquement deux "trains charters" à vapeur chaque année, et que du nouveau personnel de conduite et d'entretien sera incessamment formé à la traction vapeur, afin de garantir les circulations jusqu'en 1990. Après on verra ...

Mais, nous direz-vous, qui va payer, compte tenu de l'état des finances de la SNCB et de sa réticence bien connue à investir dans les choses du passé ? L'information circule encore sous le manteau, mais il semble bien que le budget nécessaire à la restauration de ces vieux chaudrons émanera du ministère de la culture ... flamande, celle-ci ayant reconnu ce matériel comme faisant partie du patrimoine culturel de la communauté !

On ne peut qu'applaudir cette fois à ce tour de passe-passe budgétaire, tout en espérant que cette initiative ne débouche pas sur un conflit à relente communautaire, une fois de plus ...

monuments à la vapeur

1.

La première ligne officielle du réseau des chemins de fer belges fut inaugurée le 5 mai 1835 en présence de S.M. le Roi Léopold I. Elle reliait Malines à la gare de Bruxelles Allée-Verte, la première gare de la capitale située à l'avenue du même nom.

Cet évènement fut commémoré en 1985, du mois de mai à octobre.

En plus des cérémonies officielles, la S.N.C.B. a organisé des expositions, des journées portes-ouvertes, des trains exposition. Des timbres-poste et ferroviaires ont été émis.

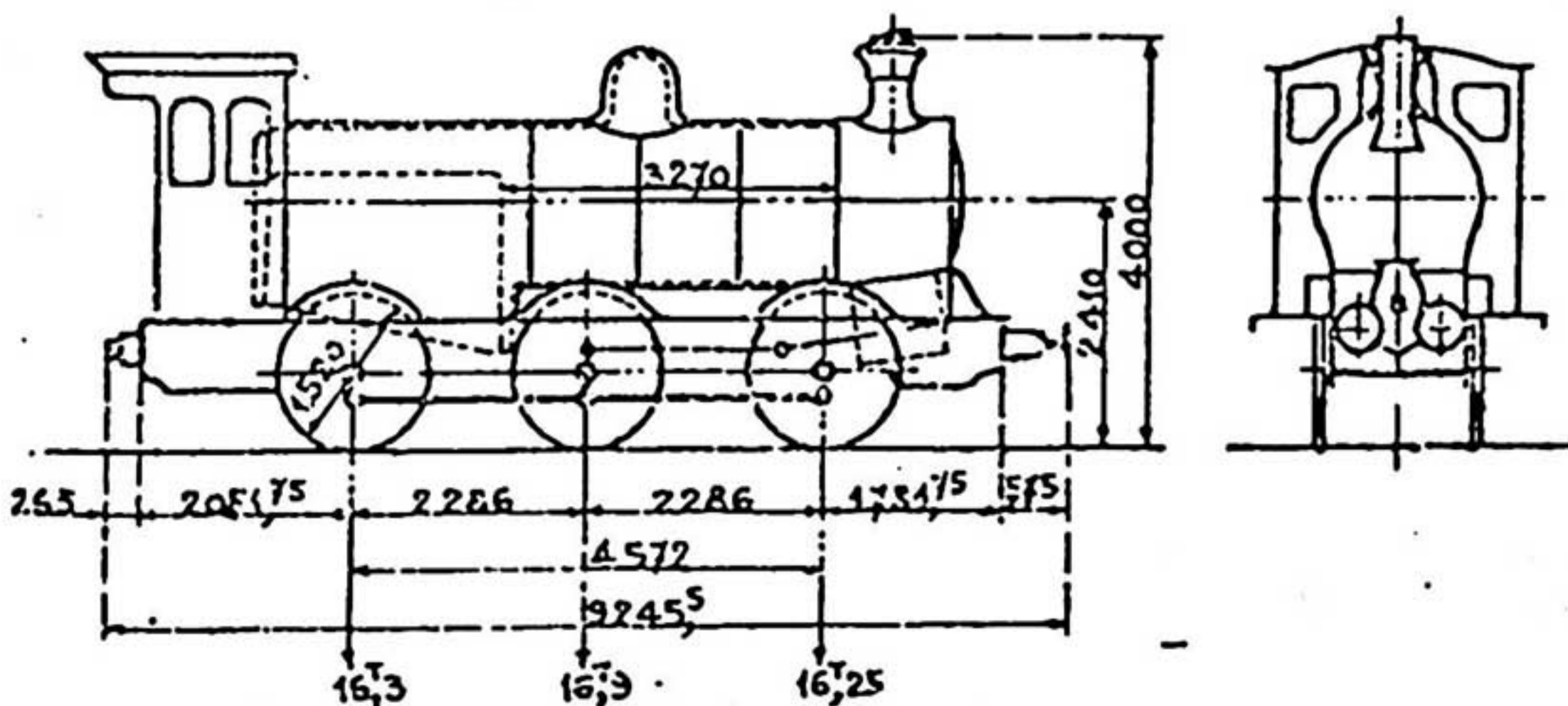
Régulièrement des trains spéciaux furent mis en ligne. Ils étaient composés de voitures anciennes remorquées par les locomotives à vapeur 29013 ou 12004 ou de l'automotrice électrique de 1935.

Simultanément le 100^e anniversaire de l'A.I.C.C.F. (Association Internationale des Congrès de chemin de fer) fut commémoré à Bruxelles.

Lorsque l'on passe en revue les innombrables évènements de l'histoire de nos chemins de fer, on se rend compte immédiatement que la locomotive à vapeur a été et est encore la grande vedette qui parle le plus à l'imagination des masses. Son règne dura de 1835 à 1966.

Afin de perpétuer ce souvenir il a été décidé d'ériger un monument au Centre des Communications de Bruxelles-Nord.

Il est composé de deux roues motrices reliées par un coude d'une ancienne locomotive série 44 de 1901, soit une locomotive créée à mi-chemin de l'épopée de la machine à vapeur.



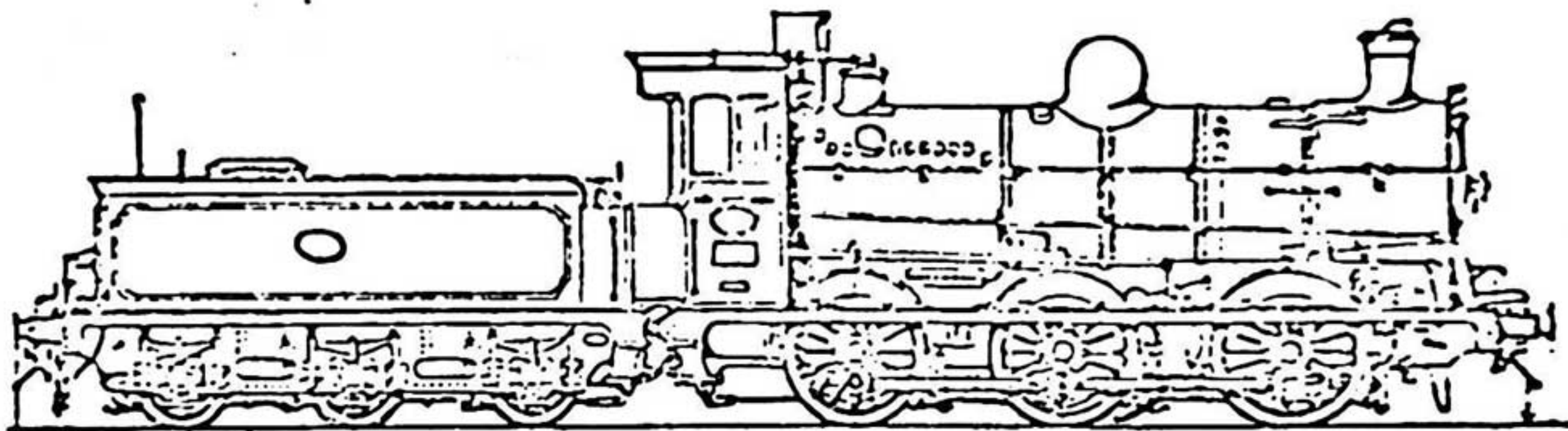
2. Depuis le 16 septembre dernier, une locomotive vapeur, restaurée extérieurement mais qui n'est plus en état de marche, se trouve installée (à titre définitif) comme monument en gare de Charleroi Sud. Elle stationne désormais sur une voie en impasse située le long du quai 1, côté Namur, entre le Centre routier et le bâtiment voyageurs.

Le 22 septembre, cette locomotive a été baptisée " Ville de Charleroi ", en présence de nombreuses personnalités de la SNCB, de la région, de nos amis du C.F.V.3.V. et du parrain, Monsieur Jean-Claude Van Cauwenberghe bourgmestre de Charleroi.

La machine exposée a été fabriquée en 1910 par les Ateliers de Construction Gilain à Tirlement sous le n° 45 et, immatriculée le 20 septembre 1910, par les Chemins de fer de l'Etat belge sous le n° 4295 qu'elle a conservé à la SNCB jusqu'en 1946.

Il ne nous a pas été possible de reconstituer l'historique complet de cette locomotive. Néanmoins, on constate qu'en 1943 elle est affectée au dépôt de Ronet. Le 8 juin 1945 elle est mutée à Ath et ensuite à Ciney le 17 août 1946. A partir de cette année, elle portera jusqu'à la fin le n° 41.195 et était accouplée au tender 13.491 (construit par Nicaise et Delcuve en 1910). Le 29 mai 1948, elle est mutée à Mol et est " hors écritures " le 9 mai 1957. Numérotée A 621.154, comme générateur de vapeur, elle a été vue à Ostende en 1959 et a ensuite assuré le préchauffage des voitures en gare de Charleroi Sud jusqu'en 1976. Miraculeusement, elle échappa aux chalumeaux et traîna sur une voie à l'écart de l'Atelier de traction de Monceau.

Malgré son état lamentable et dans le cadre du 150ème anniversaire des chemins de fer belges, le gare de Charleroi Sud, l'Atelier de traction de Monceau et les services techniques du Groupe de Charleroi se sont associés pour rendre un aspect " humain " à cette locomotive, en vue de l'installer comme monument à Charleroi Sud afin de perpétuer le souvenir de l'époque glorieuse de la vapeur. Malheureusement, le tender 13.491 n'a pas été retrouvé; aussi, celui qui est accouplé à la locomotive 41.195 provient d'une machine Armistice "GB/1 prussienne", la 81.324.



Types 32 et 32 S (44 et 41).

Développement du type 30, le type 32 fut construit à raison de 809 exemplaires répartis en deux groupes : l'un de 502 machines à vapeur saturée, l'autre de 307 machines munies de la surchauffe (type 32 S). Ce fut la classe la plus nombreuse ayant jamais figuré à l'effectif. Le type 32 S deviendra le type 31 en 1925, puis le type 41 en 1931. Cette année-là, le type 32 deviendra le type 44.

Réputées pour leur bonne tenue de voie, faciles à conduire et à entretenir, les locomotives type 32 avaient été construites de 1902 à 1909 par Couillet (85), la Franco-Belge (73), Cockerill (70), Tubize (49), Saint-Léonard (46), La Meuse (34), Carels (28), Haine-Saint-Pierre (28), Energie (27), Gilly (19), le Thiriau (18), Detombay (13), La Biesme (9) et Gilain (3). En 1914, quelques unités furent revêtues d'une carapace d'acier et incorporées dans le train blindé utilisé par l'armée belge dans le secteur d'Anvers. En 1926, les 327 machines qui survécurent à la Grande Guerre étaient réparties dans les deux Flandres, dans le Limbourg, à Baulers, à Braine-le-Comte et à Bertrix. Le type 44 ayant été réformé en 1949, bon nombre de machines furent ensuite employées comme générateurs fixes. On se souviendra du groupe de quatre d'entre elles, sans tenders, installées à Bruxelles-Midi sous des abris improvisés (ex. 44.029), 066, 155 et 225). Cet ensemble, appelé "village sénégalais", fut démonté en janvier 1957, après neuf ans d'utilisation.

Les locomotives type 32 S avaient été construites de 1905 à 1914 par Tubize (40), Carels (39), la Franco-Belge (38), Haine-Saint-Pierre (37), Energie (32), Gilain (24), le Thiriau (22), La Biesme (20), La Meuse (19), Gilly (13), Saint-Léonard (11), Couillet (8) et Detombay (4). Nous précisons que l'effectif totalisait 302 unités en 1910 et que dix machines supplémentaires furent commandées en 1913. Saint-Léonard en livra cinq avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale, laquelle empêcha la Franco-Belge de terminer les cinq autres. L'effectif de trouva réduit à 221 unités en 1926.

Développant 1161 ch et pesant 52,20 t en ordre de marche (contre 1061 ch et 49,45 t pour le type 32), les locomotives type 32 S pouvaient remorquer des trains de voyageurs de 450 t à la vitesse maximum de 70 km/h et des trains de marchandises de 600 t à 45 km/h en rampe de 5 mm/m. Au début, elles étaient notamment employées sur la ligne du Luxembourg pour le service des trains de marchandises directs accélérés en double et triple traction (deux machines en tête, une en queue). En double traction, elles gravissaient les longues rampes de 16 mm/m à 30 km/h en tête de convois de 475 t. On les rencontra principalement sur les lignes de Bruxelles à Anvers, Charleroi, Mons, Termonde et Tournai, mais aussi sur l'ancienne ligne de Liège à Gouvy (via Pepinster, Spa, Stavelot et Trois-Ponts), où elles remorquaient indifféremment de lourds convois de marchandises et des trains internationaux. Après la mise en service de machines plus puissantes, elles furent affectées à Anvers-Sud, Bertrix, Braine-le-Comte, Bruges, Bruxelles-Midi, Ciney, Denderleeuw, Haine-Saint-Pierre, Latour, Manage, Mons, Ostende, Statte, Trois-Ponts et Walcourt, puis à Alost, Audenarde, Termonde, Saint-Nicolas (Waes), etc. Les dernières unités seront réformées en 1959.

Le type 32 S fut la plus puissante et la plus lourde des locomotives C européennes de son temps. Extérieurement, elle se distinguait de la type 32 par sa boîte à fumée plus importante, sa chaudière surélevée de 120 mm, l'allongement du châssis de 250 mm vers l'avant et ses contre-tiges de pistons apparaissant au-dessus de la traverse d'attelage. L'empattement était identique (4,572 m), mais la répartition de la masse avait exigé un recul de l'essieu médian de 100 mm. Des tenders de 13 m³ à trois essieux, de modèle anglais, accompagnaient les deux versions. Cependant, dans les années trente, la locomotive n° 4242 du dépôt de Manage (affectée ensuite à Haine-Saint-Pierre) se vit adjoindre un tender de 18 m³ à bogies, provenant d'une type 18.

La SNCB par ligne

Nouvelles électrifications en 1985
à la SNCB

La SNCB poursuit son programme d'électrifications; malgré le ralentissement imposé par le ministre sortant des Communications, H. De Croo, plusieurs lignes ont été mises sous tension cette année. Dans cet article, nous voudrions faire une petite rétrospective historique de chacune d'elles, présenter leur nouvelle physionomie, et les nouvelles données de leur exploitation.

MALINES - SAINT-NICOLAS

Peu de personnes savent sans doute encore que la ligne Malines - Saint-Nicolas fut jadis une section de la ligne ferrée internationale qui reliait Malines à Terneuzen en Flandre Zélandaise (Pays-Bas), et qui, au nord de St-Nicolas, passait la frontière au nord de De Klinge pour rejoindre à Sluiskil une autre ligne internationale, Gand - Terneuzen.

Concession de la ligne

Les premiers projets et pétitions concernant la ligne Malines - St-Nicolas - Terneuzen furent établis en 1860 par l'ingénieur et architecte malinois F.J. Bouwens. Mais ils ne se concrétisèrent pas dans les faits.

Une deuxième tentative fut faite le 22 avril 1863, lorsque la ligne Malines - St-Nicolas fut à nouveau octroyée en concession à un avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles, dénommé F. Lancelot. Le 10 septembre 1864, cette concession fut étendue jusqu'à la frontière néerlandaise. Du fait que Lancelot avait obtenu du gouvernement de La Haye la concession pour la partie néerlandaise, la société fut baptisée : "Société Anonyme du Chemin de Fer international de Malines à Terneuzen". Pour la bonne règle, à cette époque, la langue véhiculaire officielle était le français, comme c'était l'usage à l'époque dans les actes officiels de l'Etat Belge : savez-vous que le Moniteur Belge n'est entièrement bilingue que depuis 1898 ? La société ainsi créée fit cependant long feu : dès 1868, l'autorité belge retira la concession, car les travaux prévus n'avaient pas encore reçu un commencement d'exécution.

La troisième concession fut la bonne... Elle fut octroyée le 16 juin 1868, cette fois à un groupe de quatre personnes : T. Janssens, A. Wauters, H. Van Berchem et G. d'Hanens.

Mise en service

Les nouveaux concessionnaires, qui avaient gardé la même raison sociale, commencèrent immédiatement la construction de la ligne, à voie unique. Dès le 1er avril 1869, la section de ligne de 5 km entre Sluiskil et Terneuzen, en territoire hollandais, fut mise en exploitation. En territoire belge, la section de Malines au pont sur l'Escaut à Temse (Tamise) entra en service le 26 juillet 1870 pour le trafic des voyageurs, et le 12 septembre de la même année pour celui des marchandises. Ce pont put être franchi le 11 novembre, si bien que le 1er décembre 1870, la ligne était en exploitation continue entre Malines et Saint-Nicolas. Toujours côté belge, les rails atteignirent De Klinge en avril 1871. Côté néerlandais, les travaux prirent un peu plus de temps, si bien que la ligne internationale Malines - Terneuzen pu être solennellement inaugurée de bout en bout le 26 août 1871.

Exploitation

Le siège de la compagnie "Malines - Terneuzen" se trouvait à Saint-Nicolas. Comme cette localité disposait déjà d'une gare, gérée par la société des chemins de fer Anvers - Gand, la compagnie Malines - Terneuzen (MT) s'entendit avec sa consœur pour utiliser cette station en commun. La MT dut néanmoins aménager sa propre infrastructure ferroviaire, parce que la ligne Anvers - Gand n'utilisait pas, à l'époque, l'écartement standard, mais plutôt celui d'1 m 51. Comme le croisement des lignes des deux compagnies était situé au nord-ouest de la gare, MT reçut l'exploitation des voies 3 et 4 à quai, les voies 1 et 2 étant réservées au "grand" écartement des trains de la liaison Anvers - Gand. Cette situation se prolongea même lorsque la ligne Anvers - Gand fut mise à l'écartement standard après 1896, et perdura jusqu'en 1948. Très vite, le bâtiment de St-Nicolas s'avéra trop petit : il fut agrandi en 1875. En 1891, MT construisit aussi un nouvel atelier pour l'entretien et la réparation des locomotives à vapeur et du matériel tracté qu'elle possédait en propre.

Outre la convention avec la société Anvers - Gand, MT conclut aussi des accords avec d'autres compagnies de chemins de fer, car la ligne Malines - Terneuzen croisait d'autres lignes à Malines, Hombeek (ligne Malines - Dendermonde), Willebroek (ligne Boom - Londerzeel), Puurs (ligne Anvers - Dendermonde), St-Gillis Waas (ligne vers Moerbeke et Zelzate), Sluiskil (ligne Gand - Terneuzen) et Terneuzen. Dans ces différents cas, les installations de gare furent aussi exploitées en commun. Il en était de même pour les sections communes : ainsi, entre Terneuzen et Sluiskil, à côté des trains MT, circulaient aussi les convois du chemin de fer de Gand à Terneuzen, une autre ligne internationale. La section Malines-Hombeek fut, elle, exploitée de concert avec les chemins de fer de l'Etat.

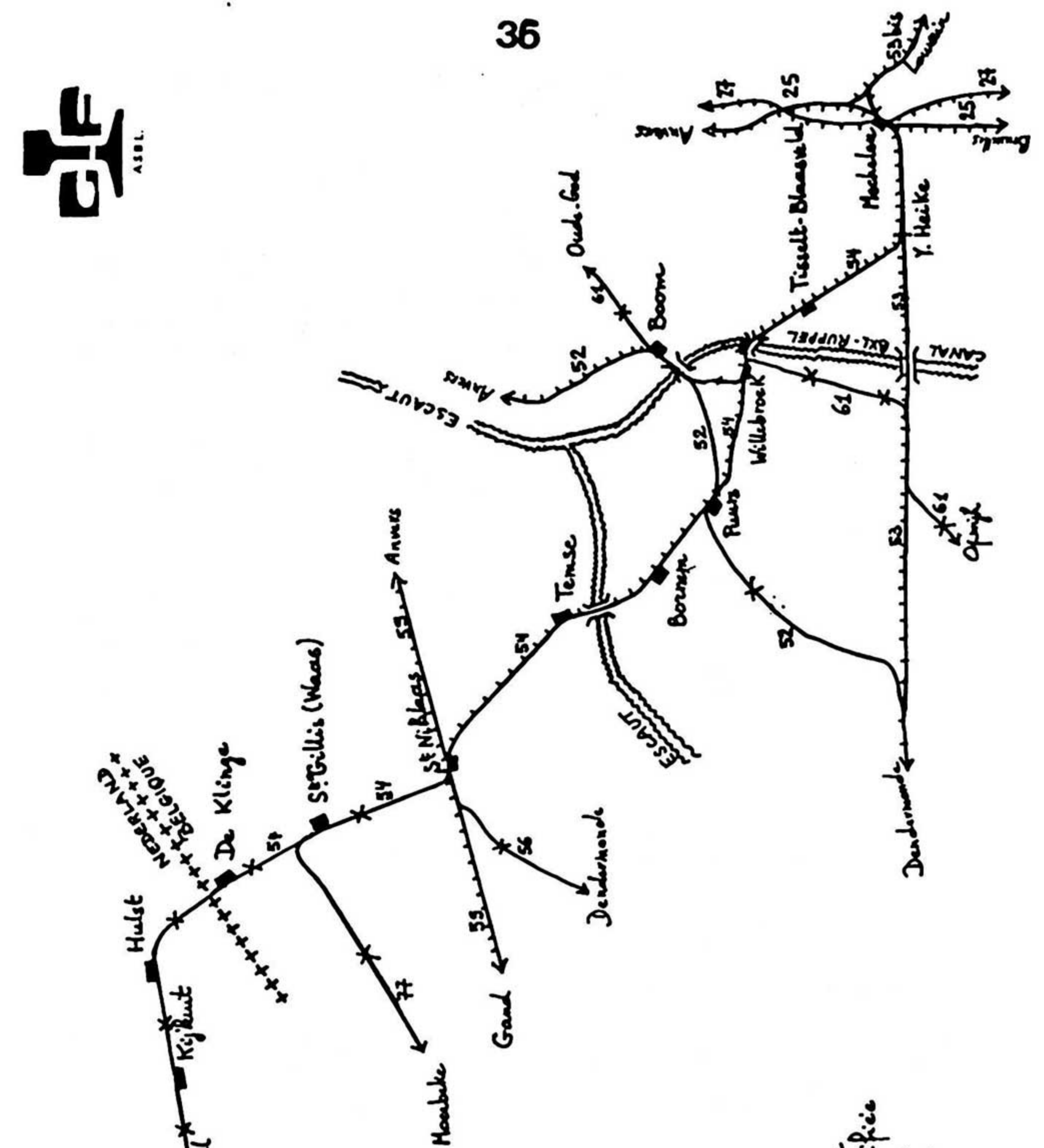
Les ouvrages d'art les plus importants de la ligne internationale Malines - Terneuzen étaient les ponts de Willebroek et de Temse.

Le premier pont de Willebroek fut mis en exploitation peu avant le 15 juillet 1870. Quelque quarante ans plus tard, les voies furent surélevées à Willebroek pour permettre la construction d'un nouveau pont tournant sur le canal maritime. Willebroek fut doté par la même occasion d'une nouvelle gare. En 1940, ce pont fut gravement endommagé : il ne put être remis en service que dix ans plus tard.

Le premier pont sur l'Escaut à Temse avait 340 m de long : sa partie tournante mesurait deux fois 23 mètres. Le pont n'était pas uniquement destiné aux trains : les piétons pouvaient aussi le franchir moyennant un péage.

Evolution de la ligne après 1945

La ligne Malines - Terneuzen fut handicapée par les destructions de guerre. Ainsi, il fallut attendre 1956 pour que les trains puissent à nouveau franchir l'Escaut à Temse. Entretemps, un service d'autobus de substitution avait été organisé entre Bornem, point terminus de trains en provenance de Malines, et St-Nicolas.



SITUATION 1985

- ligne électrifiée
- ligne non électrifiée
- x— ligne hors service
- ~~~~~ voie d'eau

Malines-Terneuzen fut la dernière compagnie ferroviaire privée à passer dans les mains de la SNCB après le deuxième conflit mondial, avec la célèbre Compagnie de Chimay. En fait, ce transfert qui concernait aussi les Nederlandse Spoorwegen pour la partie zélandaise de la ligne, avait traîné en longueur : on dit qu'on l'envisageait déjà en 1903... Il eut effectivement lieu le 21 janvier de l'année 1948.

A partir de cette époque, l'histoire de la ligne internationale peut être divisée en deux sections bien distinctes : Terneuzen - St-Nicolas et St-Nicolas - Malines.

Terneuzen - St-Nicolas : une longue agonie

Dès le 1er décembre 1948, les trains de voyageurs entre Terneuzen et St-Nicolas furent essentiellement assurés par des autorails SNCB Brossel type 553, avec équipe internationale : le conducteur appartenant à la SNCB, le chef-garde aux NS. Cette liaison ne dura pas longtemps. Dès le 6 octobre 1951, le service voyageurs fut complètement supprimé en territoire néerlandais entre Terneuzen et Hulst. Les Belges continuèrent d'exploiter le tronçon Hulst (NL) - De Klinge (B) - St-Nicolas jusqu'au 18 mai 1952, date de la suppression de tout trafic voyageurs sur cette section, si l'on excepte la mise en marche de quelques trains de navetteurs entre De Klinge et St-Nicolas pendant le rude hiver 1962-63, pour parer à la carence des services d'autobus de substitution.

Le trafic marchandises survécut une dizaine d'années à celui des voyageurs. Jusqu'au 4 octobre 1959, la remorque des trains de marchandises fut confiée à la SNCB. Par la suite, ce trafic fut repris par les trois locomotives diesel NS stationnées à Terneuzen. Depuis juillet 1968, tout service ferré entre Axel (bifurcation - fabrique de coke Sluiskil) et De Klinge est supprimé. Seule, l'exploitation Sluiskil - Axel est maintenue. Côté belge, la ligne De Klinge - St-Nicolas (10,3 km) fut mise à exploitation simplifiée le 18 mai 1952. Elle fut déclarée hors service en 1975, et hors inventaire au 5 mars 1984. A cette date, son démontage a été autorisé (parution au *Moriteur Belge* du 16 mars 1984).

St-Nicolas - Malines : cure de jouvence et électrification

Au sud de St-Nicolas, la situation de la ligne fut toute différente. Dès la remise en état du pont de Temse en 1956, un service voyageurs régulier fut rétabli entre St-Nicolas et Malines. D'abord essentiellement assuré par autorails diesel type 553, il fut ensuite l'apanage des locomotives diesel type 212 (série 62 actuelle). Il fut bientôt cadencé à l'heure, jusqu'à l'électrification de la ligne, et à l'application sur celle-ci du plan IC-IR de 1984.

L'électrification de la ligne St-Nicolas - Malines a été l'occasion d'une modernisation intégrale de ses installations. En voici un aperçu succinct.

Caténaires

L'alimentation de la ligne est effectuée au départ de la nouvelle sous-station de traction de Willebroek. La ligne 54 est reliée au reste du réseau électrique via les postes de sectionnement de St-Nicolas et de l'embranchement de Heike. Ceux-ci furent en fait déjà installés lors de l'électrification des lignes Anvers - Gand

(1970-1973) et Malines - Gand (1983).

Voie

La voie a été complètement renouvelée : ballast, longs rails soudés, traverses en béton. Pour cette tâche, on a mis en service sur la ligne le train de renouvellement P811. La vitesse de référence sur la ligne a été portée de 90 à 120 km/h. A différents endroits, on a dû élargir l'étroite assiette de la voie pour maintenir en place le lit de ballast et ménager au personnel un sentier de service sûr.

Signalisation

L'installation de signalisation a été adaptée entre autres à la vitesse de référence augmentée.

Passages à niveau

La catégorie des passages à niveau a été adaptée aux décisions ministérielles. Dans la plupart des cas, l'installation de semi-barrières s'avéra nécessaire. L'installation de signalisation des passages à niveau a été par la même occasion renforcée.

Gares

- Bifurcation de Heike

A cet endroit, la ligne Malines - St-Nicolas se sépare de la ligne Malines - Termonde - Gand à double voie. Toute la bifurcation, ainsi que le premier kilomètre de la ligne 54 ont été mis à double voie pour pouvoir libérer à temps la ligne Malines - Gand en cas de retard sur la ligne 54. La vitesse sur la bifurcation a été portée de 40 à 90 km/h.

- Leest

le passage à niveau n°5 (Juniorslaan) a été supprimé par la construction d'un passage supérieur. Les transports exceptionnels qui passaient la ligne 54 via les voies 8 et 9 à Tisselt-Blaasveld sont détournés par la Juniorslaan à la suite de la hauteur limitée ménagée par l'installation de caténaires.

- Willebroek

Les haubans du pont tournant métallique sur le canal maritime Bruxelles - Rupel pénétraient dans le gabarit électrique. Ils durent être surélevés. En plus de la construction d'une sous-station de traction, les installations de la gare ont dû être adaptées à la future électrification de la ligne en direction de Boom et Puurs. Un poste de signalisation "tout relais" a été installé dans cette gare.

- Puurs

Le schéma des voies a été adapté à la future fonction de correspondance de cette gare. Dans un proche avenir, les trains de la liaison IR Louvain - Malines - St-Nicolas ne vont plus seulement se croiser à Puurs, mais donner correspondance avec le train en provenance ou en direction d'Anvers via Boom. Un poste tout relais a été installé dans la gare.

- Temse (Tamise)

Le contrepoids du pont-levis de Temse pénétrait dans le gabarit électrique. Il fallut dès lors ouvrir le contrepoids. Ce ne fut pas une tâche aisée, car les plans de ce pont mis en service fin 1955 ne mentionnaient pas le contenu de ce contrepoids. Après

ouverture, on se rendit compte que le lest était constitué par de petits blocs de plomb. Il fallut enlever ces blocs pièce par pièce avant d'adapter le contrepoids, puis le remplir à nouveau. Sur ce pont-levis, la caténaire est mobile afin de permettre la manoeuvre du pont. Néanmoins, les trains franchissent le pont pantographes baissés. A Temse, le nombre de voies à quai a été réduit de 3 à 2, et la vitesse autorisée est portée à 60 km/h. La gare comporte, elle aussi, un poste "tout relais".

L'exploitation électrique

La mise en service de la traction électrique sur la ligne 54 Malines - St-Nicolas a eu lieu le 3 février 1985 ; l'inauguration intervint un mois plus tard, le 19 mars. On n'en est plus à une étrangeté près à la SNCB... Dès le 3 février, la ligne a été desservie par automotrices électriques, mais un changement de train était toujours nécessaire à Malines pour Louvain.

A partir du 2 juin 1985, les trains IR Louvain - Malines, assurés par automotrices doubles "classiques" ont été systématiquement prolongés à Saint-Nicolas. Il n'y a actuellement rien de changé à la liaison Puurs - Anvers par Boom. Entre Puurs et Boom, l'autobus de substitution reste maintenu. Lorsque la voie unique Puurs - Boom sera à son tour électrifiée, la SNCB organisera un service direct Anvers - Puurs et retour avec correspondance dans cette dernière gare de et vers Louvain et St-Nicolas. La liaison la plus rapide entre Tamise, Puurs, Willebroek et Anvers passera alors par Boom. Mais cette amélioration n'interviendra au plus tôt qu'en 1987...

*

* * *

NDLR : nos lecteurs intéressés par l'histoire complète des lignes Gand-Terneuzen et Malines - Terneuzen peuvent se référer avec profit à l'excellent ouvrage de H.G. HESSELINK, Geschiedenis der Spoorwegen Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen, éd. J. DUERINCK-KRACHTEN, Kloosterzande.

WISE - MAASTRICHT

En prolongement de l'électrification de la relation Liège - Visé, la ligne Maastricht-Visé est également sous caténaires : mise sous tension le 26 août pour l'écolage du personnel SNCB et NS, elle a été inaugurée le 25 septembre par les Ministres belge et néerlandais des Communications, et mise en exploitation pour les trains de voyageurs le 29 septembre. De ce fait, le service des voyageurs sur cette ligne axiale a été sensiblement amélioré à cette date.

Brève histoire de la création de cette relation internationale

Conformément aux lois de 1845 et de 1856, le gouvernement belge délivra l'autorisation de construire une ligne de chemin de fer sur la rive droite de la Meuse entre Liège et Maastricht. La section située sur territoire néerlandais avait fait l'objet d'une convention internationale. Conformément au cahier des charges, le point de départ de la ligne se situait à la gare du Longdoz à Liège.

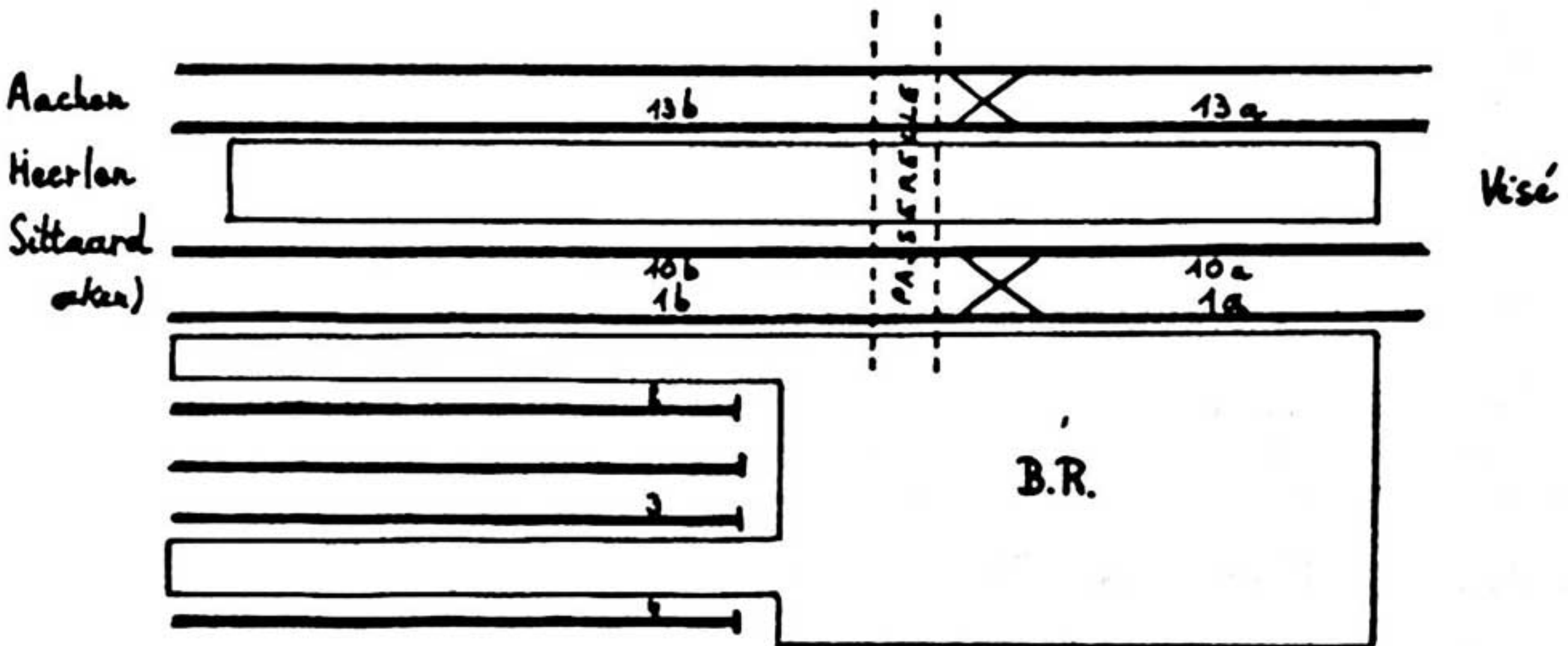
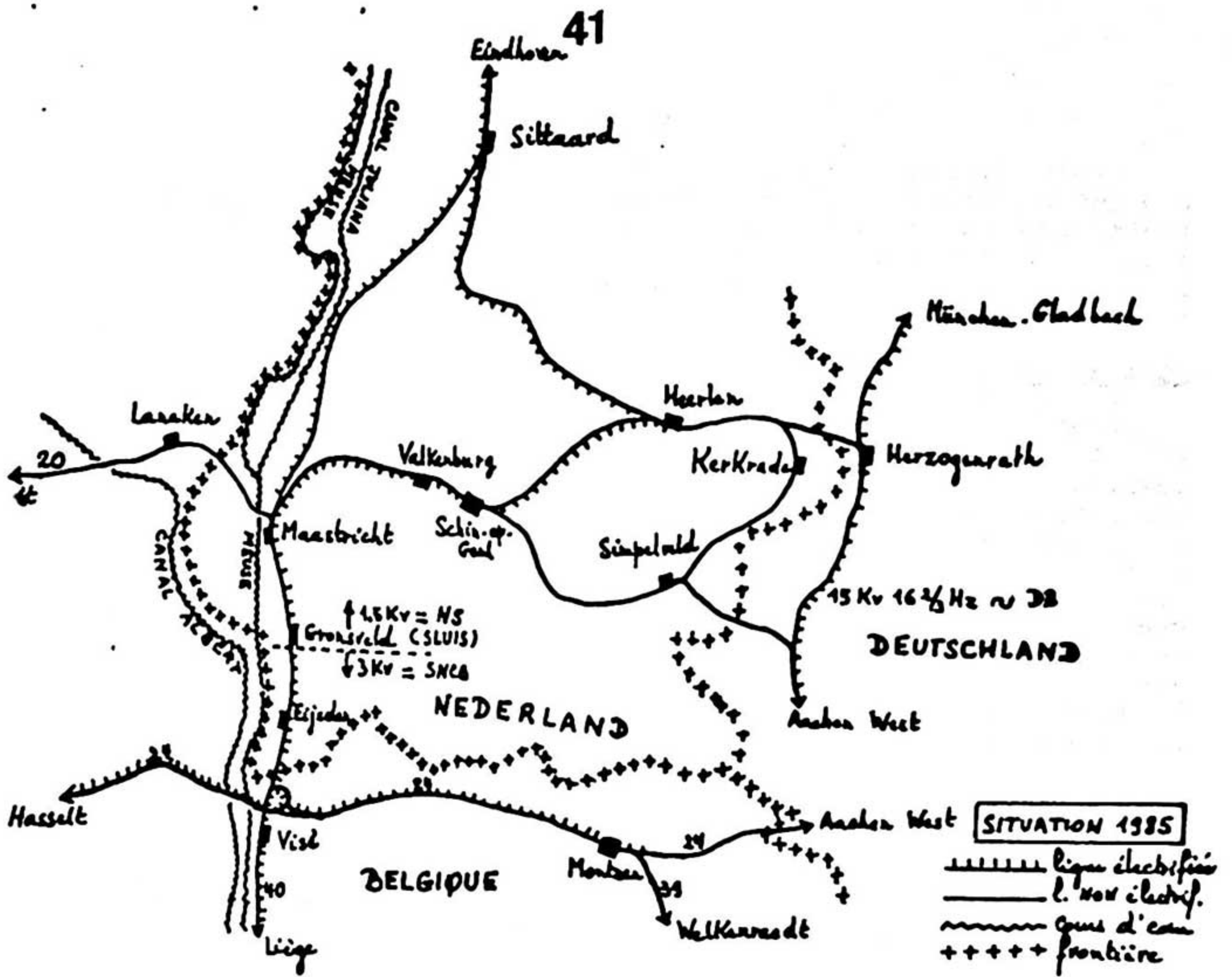
La ligne fut initialement construite à simple voie, mais les terrassements et ouvrages d'art avaient été dimensionnés pour la pose ultérieure d'une seconde voie. La construction et l'exploitation de cette ligne furent confiées à la "Compagnie du Chemin de fer de Liège à Maastricht et ses extensions." La ligne fut inaugurée le 10 novembre 1861. L'exploitation commerciale débuta un peu plus tard, le 24 novembre de la même année. Peu de temps après, la seconde voie fut posée. La ligne fut reprise par l'Etat Belge en 1899.

Nous laisserons à des études plus approfondies le soin de retracer en détail l'histoire de l'exploitation de cette ligne internationale. Rappelons néanmoins que celle-ci connut un regain d'activité lorsque, en 1917, elle fut raccordée à la nouvelle ligne Tongres - Visé (HAUT) - Montzen - Aix-la-Chapelle, construite sur ordre de l'occupant prussien. Depuis cette époque en effet, outre le trafic voyageurs et marchandises entre le bassin mosan et la Hollande, cette ligne achemine tout le trafic des marchandises entre le sillon Sambre-et-Meuse et l'Allemagne. Il évite ainsi les méandres et le rude profil de la ligne de la vallée de la Vesdre Liège - Verviers - Aix-la-Chapelle aujourd'hui réservée au trafic des voyageurs. De Visé, grâce à une sorte d'échangeur, les trains de marchandises en provenance de Liège peuvent accéder, par la ligne Tongres - Montzen, soit à l'Allemagne, soit au port d'Anvers.

L'exploitation de ces trente dernières années

Si la ligne Liège - Visé - Maastricht a connu de tout temps un trafic marchandises important, en trafic voyageurs, elle connut une période de léthargie dès la fin des années cinquante. Après la regrettable suppression du trafic omnibus entre Liège et Visé le 1er juillet 1956, malgré l'intense urbanisation de ce segment de la vallée de la Meuse, la relation Liège - Maastricht fut assurée, à une cadence supérieure à 1 heure, par les autorails à caisse unique DE 1 des Nederlandse Spoorwegen, conduits par du personnel néerlandais, mais desservi par chef-garde belge entre Liège et Visé. Un seul train international - long parcours - desservait la ligne à longueur d'année : le 296/297 assurant la relation Amsterdam (Maastricht en hiver depuis quelques années) - Bâle - Italie. La remorque en était assurée par une locomotive type 205 ou 210 (série 55 ou 60) de Kinkempois sur la section Liège-Maastricht. Cet engin de traction fut bientôt flanqué d'un fourgon générateur destiné au chauffage électrique du matériel UIC dépourvu de l'installation de chauffe à la vapeur. Ces fourgons sont aujourd'hui remisés, depuis la transformation de certaines locomotives série 55 pour le chauffage électrique de la rame (elles sont, rappelons-le, reconnaissables à leur livrée bleue).

En 1976, entre autres à la demande des chemins de fer néerlandais qui installaient un service cadencé sur leurs lignes principales, la relation Liège - Maastricht fut assurée une fois par heure. Mais, nouveauté, les autorails NS dépassaient pour la première fois la gare latérale de Liège - Guillemins, pour desservir Liège-Palais et Herstal où ils rebroussaient. Autre singularité : outre les autorails néerlandais, une rame belge composée de matériel M1 participait au service cadencé. Pour la circonstance, elle avait été dotée d'un troisième phare sur la paroi frontale de la cabine de conduite de réversibilité. L'expérience de desserte de Liège-Palais et Herstal ne dura que quelques mois : la clientèle n'avait



MAASTRICHT 1985
voies de réception voyageurs



pas suivi semble-t-il. Par contre, la SNCB créa, hors cadence, un train de pointe de soirée Liège - Visé avec retour à vide. Il s'agissait d'un éléphant tirant une boîte d'allumettes : une locomotive diesel série 55 tirant une seule voiture de 2e classe, catégorie K ou I...

La traction électrique entre Liège et Visé

La mise en service de la traction électrique entre Bressoux et Visé le 3 mai 1982 ne profita pratiquement pas au trafic des voyageurs. Seul, le curieux train de pointe précité fut assuré par automotrice électrique double classique. Les autorails néerlandais, eux, continuèrent inlassablement leurs rondes vers Liège, mais ils vieillissaient... En 1983, ils furent réformés et remplacés par des autorails à deux caisses, type DE 2, par ailleurs totalement rénovés. Par contre, en trafic marchandises, les trains en provenance du triage de Kinkempois purent emprunter la ligne de Visé en traction électrique et continuer leur route vers Hasselt et Anvers, par la ligne 24 qui venait d'être électrifiée dans son tronçon Hasselt - Glons - Visé. Mais, à l'époque, il y avait pénurie de locomotives électriques : les engins de la série 27 en étaient au stade de la construction.

En 1982 toujours, la ville de Visé put disposer d'un nouveau bâtiment de gare, notablement rapproché du centre de la localité : il a la particularité d'être édifié sur le pont routier qui enjambe la Meuse et le Canal Albert.

Il fallut en fait attendre juin 1984 pour voir apparaître une desserte électrique voyageurs intensive de Visé. A cette époque, Visé, intégré dans le nouveau plan Ic-IR, devint terminus provisoire du service F Knokke/Blankenberge - Bruxelles - Genk/Liège et reçut les nouvelles automotrices série 03 de la SNCB. A la même époque, la mise en service de la traction électrique sur la totalité de la ligne 24 entre Hasselt et Montzen (tronçon frontière exclu) permit l'organisation de trains de marchandises entre Kinkempois et la gare frontière belgo-allemande en traction électrique.

Electrification du tronçon Visé - Maastricht

Il fallut encore attendre plus d'un an avant la mise sous tension de la section internationale Visé - Maastricht. Ce délai s'explique non seulement par les implications politiques d'un tel projet, mais aussi par les problèmes techniques posés par la jonction entre deux réseaux électrifiés ne disposant pas de la même tension d'alimentation, et par l'adaptation de la gare de Maastricht au nouveau type de trafic qu'elle allait recevoir.

Jonction électrique SNCB - NS

Rappelons tout d'abord que la SNCB utilise le courant continu à la tension de 3000 volts, tandis que les NS se contentent d'une tension de 1500 volts. En fait, il s'agit là du cas de figure le moins complexe. Il suffit de s'arranger pour que les engins de traction électrique conçus pour la tension la plus élevée (en l'occurrence le matériel belge) puissent circuler à puissance réduite sur le réseau à tension plus basse (en l'occurrence les NS), l'inverse n'étant évidemment pas possible...

La solution adoptée pour relier les réseaux électriques respectifs des NS et de la SNCB entre Visé et Maastricht est simple et identique à celle qui fut utilisée il y a un peu moins de trente ans entre Essen et Roosendaal (ligne Bruxelles - Amsterdam). Il s'agit d'une section de séparation de pleine voie. En pratique, et contrairement aux informations diffusées par la presse, la ligne Visé - Maastricht est sous tension de 3000 volts SNCB non seulement sur les quelque 600 mètres qu'elle parcourt sur territoire belge, mais aussi sur 6,5 km de territoire hollandais, soit entre la frontière géographique et l'ancien bâtiment de gare de Gronsveld. A cet endroit, on a ménagé une courte zone non électrifiée séparant les caténaires 3 kV (qui sont montées en Hollande selon l'aspect et les normes NS, mais avec isolation appropriée) et les caténaires 1,5 kV. La longueur de ce sas (sluis pour les néerlandais) est calculée de telle sorte que les pantographes d'un engin moteur ne puissent pas "ponter" les deux tensions ; précaution supplémentaire, des signaux appropriés obligent le franchissement du sas pantographes baissés : comme les trains roulent à cet endroit à la vitesse de référence de la ligne, soit 100 km/h, ils franchissent le sas sur leur lancée. Au delà de Gronsveld jusqu'à Maastricht, sur 3,5 km, la tension appliquée est d'1,5 kV.

Sens de circulation

Un autre problème se pose sur les lignes à double voie pour la jonction avec le réseau néerlandais : à la SNCB, on roule à gauche, tandis que les NS roulent traditionnellement à droite... Jusqu'en 1985, il était convenu que le changement de voie de circulation se faisait à la sortie de Visé : les trains roulaient à droite sur la totalité de la ligne Visé - Maastricht. Depuis le 29/9/85, les trains roulent encore à droite sur la ligne, mais il s'agit d'une situation temporaire. Il est prévu que les trains rouleront désormais à gauche sur la totalité de la ligne dès que les NS auront installé le block automatique et le système ATB de contrôle de vitesse des trains : ce changement était prévu courant novembre 1985. La signalisation hollandaise est donc en vigueur pratiquement dès la frontière géographique (Mouland), ce que matérialisent sur place des panneaux de changement d'exploitation.

Equipement de gares

Les NS ont profité de l'électrification du tronçon Visé - Maastricht pour moderniser la gare de cette dernière ville. Outre, l'installation, toujours en cours, de la signalisation lumineuse et de systèmes de sécurité modernes, la gare a été dotée d'un nouveau quai "tandem" (deux trains peuvent arriver, stationner ou quitter simultanément la même voie à quai grâce à un système d'aiguillages) selon une mode typiquement néerlandaise. Il faut savoir en effet que cette gare ne disposait que d'une seule voie de réception pour les trains de voyageurs en provenance de Belgique avant 1985. Ce nouveau quai, qui permet une plus grande souplesse d'exploitation, est relié au bâtiment des voyageurs rénové et aux quartiers est de la ville par une passerelle couverte dotée d'escalators et d'ascenseurs.

Exploitation

Depuis le 29 septembre 1985, les trains du service IC "F" sont systématiquement prolongés, selon une cadence horaire, de Visé à Maastricht. Ils quittent Visé à l'heure 05, desservent la gare néerlandaise d'Eijsden à l'heure 09 pour arriver à Maastricht à l'heure 16, où ils sont en général reçus voie 10a. Après rebroussement, ils repartent déjà à l'heure 25, ce qui ne manquera pas de poser des problèmes en cas de retard sur cette très longue ligne. Les automotrices série 03 "Break" chargées de la totalité de ce service assurent ainsi leur seconde pénétration à l'étranger, puisqu'elles desservent aussi Luxembourg dans le cadre du service IC "L". Le parcours sous tension de 1,5 kV, à puissance réduite, entre Gronsveld et Maastricht ne semble pas leur poser problème, vu que le profil de la ligne est plat. L'originalité consiste plutôt dans le caractère international du personnel appelé à les desservir entre Liège-Guillemins et Maastricht. Deux tiers des services sont assurés par du personnel SNCB (conducteur et chef-garde), le tiers restant par du personnel NS ("machinist" et "hoofdconductor" comme le disent les cheminots hollandais). Cet accord entre les deux administrations a nécessité le prêt d'une automotrice série 03 à Maastricht en septembre surtout pour l'initiation des conducteurs NS, qui laissent leur place à Liège-Guillemins au conducteur SNCB pour la poursuite du trajet. Pour la petite histoire, relevons que le public a droit à des annonces bilingues entre Maastricht et Liège lorsque le train est desservi par un "hoofdconductor" hollandais. Dernière particularité : la longueur du nouveau quai de Maastricht limite la composition des rames belges à deux automotrices maximum. En pratique, une seule automotrice est mise en ligne entre Liège et Maastricht, d'autant plus que les prestations des engins SNCB en territoire néerlandais sont facturées aux NS au prorata du nombre de voitures en service. Si les Hollandais sont ainsi soucieux de faire des économies, on ne peut en dire autant côté belge. Comme le service IC "F" est pratiquement toujours composé de minimum 2 automotrices entre Landen et Liège, il faut procéder au décrochage d'une ou deux automotrices à Liège, et vice-versa, ce qui nécessite la présence d'un deuxième conducteur en permanence à Liège-Guillemins... Peut-être l'administration de la SNCB se penchera-t-elle un jour sur cette situation.

Pour les trains internationaux tractés 296 et 297 Maastricht - Bâle - Italie, la situation suivante peut être constatée. Le 296 reste remorqué par une locomotive diesel série 55 apte au chauffage électrique entre Liège et Maastricht. Le 297 est par contre de plus en plus souvent remorqué en traction électrique (série 27).

Côté marchandises, on est aussi en période de transition : certains trains sont déjà assurés en traction électrique. D'ores et déjà, une note officielle autorise, outre les automotrices série 03, les locomotives électriques SNCB série 22, 25, 26 et 27 à parcourir la ligne internationale. Constatons qu'aucun engin polycourant n'est prévu sur la ligne à l'heure actuelle. A l'inverse, le matériel électrique NS ne peut dépasser Gronsveld par impossibilité technique : on verra encore évoluer donc les locomotives diesel NS série 2200 et 2400 sur le faisceau marchandises de Visé-Bas.

L'avenir des communications dans le Sud-Limbourg néerlandais

Lors de l'inauguration de la ligne Visé - Maastricht par les ministres des communications des deux pays, Mme. N. Smit-Kroes et M. H. De Croo, les problèmes de communication dans le sud Limbourg néerlandais ont été évoqués. Côté NS, l'électrification Visé - Maastricht n'est qu'un élément d'un plan de modernisation des installations ferroviaires de la région : outre Maastricht, la gare de Heerlen est en cours de rénovation (installation d'un quai "tandem", nouveau bâtiment de gare) ; les NS vont aussi électrifier la ligne Heerlen - Kerkrade et moderniser la signalisation sur la ligne électrique Maastricht - Heerlen.

La possibilité de la remise en service du trafic des voyageurs et même de l'électrification de la ligne Maastricht - Lanaken - Hasselt ont été évoqués, dans le cadre de la future liaison envisagée Anvers - Köln par Hasselt - Maastricht - Visé et Montzen. Le projet a déjà fait couler beaucoup d'encre, mais les contacts entre la SNCB, les NS et la DB se poursuivent. Il y a aussi le problème du passage du TGV Paris - Bruxelles - Köln. Mais c'est encore une autre histoire, sur laquelle nous ne manquerons pas de revenir.

Dossier réalisé par R. Marganne,
avec la collaboration de R. Goemé
et du service de Presse et
Relations Publiques de la SNCB
10-11-85

Pour être complet

ZOTTEGEM - KORTRIJK

Au moment où paraîtra cet article, l'électrification de la section Zottegem - Courtrai, annoncée pour le début du mois de décembre 85, sera probablement une réalité. Courtrai sera ainsi relié à Bruxelles en traction électrique...

Les trains IC de la relation Bruxelles - Courtrai - Bruges - Ostende, actuellement assurés en traction diesel (série 51) et voitures M2 auraient à ce moment une autre physionomie. Le service Bruxelles - Courtrai serait assuré en traction électrique (rames tractées de voitures M4). A Courtrai, la continuation vers Ostende serait provisoirement assurée par d'autres éléments, en traction diesel, avec correspondance sur le même quai. Cette situation serait de mise jusqu'à la mise sous tension de l'artère Bruges - Courtrai, prévue pour le prochain changement d'horaire, le 31.5.86.

Nous reviendrons sur cette ligne, et sur les nouvelles modalités de son exploitation, dans notre prochain numéro.

LIGNE 106 - C'EST FINI !

L'illusion était parfaite : un trafic de locos haut-le-pied, avec une fréquence équivalant les derniers services voyageurs, dont elles prenaient la relève, afin de "délester" les lignes 96/117 et de maintenir cette pittoresque ligne de la Sennette en activité! Pendant deux ans au moins?

Fh non! C'était trop beau! Les photographes qui, pleins d'espoir, auront essayé de surprendre une type 59 par exemple à Virginal ou à Ronquières après Toussaint de l'année dernière (1984) auront pavoisé...en vain. Déjà, en février de cette année, lors des grands froids, les signes d'abandon étaient manifestes, et se confirmaient de mois en mois. A l'heure qu'il est, et ce depuis le printemps, la signalisation des P.N.(renouvelée il y a quelques années à peine) est éteinte et la végétation reprend - trop rapidement - ses droits. Même à Ecaussinnes-Nord, où le trafic marchandises semblait vouloir être maintenu, du moins officiellement, c'est la léthargie la plus absolue...

Dès lors, connaissant l'ordre des choses à la SNCB, on peut deviner le reste. La voie, encore en très bon état sur la majeure partie de la ligne, pour l'instant en tout cas, pcurrira sur place durant quelques années, quelques lustres ou quelques décades, selon les fantaisies de l'Administration, de la Direction ou du Ministère. Inutile de se faire encore plus d'illusions : quasiment isolée entre des lignes toutes électrifiées, comme la relation 96/117 qu'elle était censée devoir délester, la ligne 106 n'a pratiquement aucune chance de retrouver telle quelle une quelconque fonction, si symbolique soit-elle, comme l'éphémère "trafic de machines à vide" (voir T.F. n°37). Jusqu'au jour où paraîtra le fatidique Arrêté Royal. A moins que...

A moins que... Il peut paraître naïf de vouloir "touristifier" chaque belle ligne quelque peu abandonnée. Il y en a assez qui "attendent". Or, s'il est une ligne qui a pour elle toutes les chances de devenir un succès touristique, c'est bien la ligne Clabecq - Ecaussinnes, et ce grâce à l'important pôle touristique qu'est devenu le Flan Incliné de Ronquières, grâce à l'excellente situation non loin de - et à mi-chemin de Bruxelles et du Pays Noir, plus particulièrement la Région du Centre, et, à ne pas oublier, grâce à son tracé des plus pittoresques. S'il est quelque volonté décidée à vaincre les imbroglios administratifs, techniques et autres, le "Chemin de Fer de Clabecq" n'est peut-être pas encore tout à fait condamné...

P.J.

VIRGINAL - L'ancien dépôt vicinal (maison d'habitation, château d'eau et remise à deux voies) situé à proximité de Virginal-Etat abrita pendant plus de vingt ans quelques uns des autobus s'étant substitués aux autorails en 1959. Depuis peu, il semble abandonné, lui aussi. A noter que dans la remise, sous l'asphalte, subsiste une authentique portion de voie métrique ex-vicinale!

LA LIGNE DE CEINTURE OUEST A BRUXELLES.

Lorsque les deux premières gares de Bruxelles furent mises en service (le mai 1835 pour l'Allée-Verte (Nord) et le 18 mai 1840 pour la "Station des Bogards" (Midi) la ville insista afin qu'elles soient reliées par une jonction.

L'Arrête Royal du 15 juillet 1839 relatif à l'établissement de la gare de Bruxelles-Nord décrétait également l'expropriation des terrains nécessaires pour l'établissement de la voie de raccordement entre le Nord et le Midi. Elle fut établie même les boulevards et inaugurée aux fêtes de septembre 1841.

Tout le temps que dura l'exploitation de cette jonction, un agent précédait les trains en courant. Il était muni d'une cloche en d'un drapeau rouge (la nuit d'une lanterne) pour prévenir le public d'avoir à se garer.

Depuis lors, de nombreux projets de jonctions avec une gare centrale furent introduits. Ils prévoyaient des viaducs, des tunnels ou encore le pertuis de la Senne voûtée. Parmi les projets les plus remarquables citons ceux de Mr. Groetaers, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, M. Gérard, Ingénieur Civil, M. Le Hardy de Beaulieu, Mr. Dubois Nihoul, Mr. Goffaux, etc ...

Finalement, le projet déposé en 1901 par la commission présidée par M. Frédéric Brunel, Ingénieur des Chemins de fer Belges, fut approuvé et réalisé quasi intégralement pour être inauguré le 4 octobre 1952.

La première jonction fut supprimée le 5 juin 1871 lorsqu'on mit en service, pour le trafic des marchandises, le chemin de fer de ceinture ouest reliant la gare du Midi aux lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est.

Cette ligne passe à proximité des gares de Bruxelles Petite Ile et de Tour et Taxis. Elle desservait les gares de Cureghem, Bruxelles Ouest, Pannenhuis, Koekelbergh, Laeken où elle se greffait sur les lignes de Bruxelles Nord à Denderleeuw et Dendermonde via Jette.

Elle continue à jouer un rôle important dans le domaine des marchandises et des circulations de matériel roulant, et décharge ainsi la Jonction Nord-Midi où l'on compte plus de 1 000 trains par jour.

Modifications à la nomenclature des lignes

- L 52 Termonde - Puurs (3) devient hors inventaire;
 (en fait, elle est louée à l'asbl BVS pour exploitation touristique)
- L 63 Langermark - Ypres (3) devient hors inventaire;
- L 142 Namur - Frizet (2) devient hors inventaire.
- Créatio: de 2 nouvelles lignes industrielles :
- L 278 Y Heisbroek - St Kathelijne Waver (fort)
 (s'embranche à la voie B de la ligne 27B entre Muizen et bif. St Kathelijne Waver) application le 30/9/85
- L 287 Ath - Ghislengien (=section de l'ancien tracé de la ligne 94) application 29/9/85.

Nouvelle tenue pour les officiers de police.

Depuis la fin du mois d'août, le personnel de la police des chemins de fer a reçu un nouveau képi qui est une casquette plate d'une forme assez proche de celle des képis de la gendarmerie et des polices communales.

A la partie supérieure de la face avant, figure le monogramme B entouré d'une feuille de laurier et d'une feuille de chêne.

A mi-hauteur, figure l'indication du grade :

- officier de police : une étoile argentée
- sous-commissaire : deux étoiles argentées
- chef de police : trois étoiles argentées

La mentonnière est alternée blanche et noire.

x = x = x = x

En cas de déraillement d'un autorail SNCF sur la ligne I54,
 il est prescrit de faire appel au train de relevage SNCF du dépôt de Mohon-Charleville.

x = x = x = x

Ligne 40 : Depuis l'électrification, sont autorisées sur la section NS entre la frontière et Maastricht, les AM 03 break, les HLE 22,25,26,27.

Ligne 94 Gal - Tournai

Depuis le 29/9/85, les trains de cette ligne empruntent le nouveau tracé via Sully au nord d'Ath.

PL.

Décisions du Conseil d'Administration de la SNCB

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 3 septembre 1985, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a décidé la création d'un Conseil de Direction qui sera composé du Directeur Général, d'un Directeur Général Adjoint et de 4 Directeurs ainsi que la désignation de 5 Directeurs de circonscription régionale, lesquels formeront, avec les membres du Conseil de Direction, le Comité de Coordination. Ces mesures ont principalement pour objet d'assurer une meilleure coordination tant au niveau de la Direction qu'entre celle-ci et les services d'exécution.

Le Conseil a aussi pris note des charges et dépenses, de l'ordre de 1,7 milliard, qui résulteront, pour la période 1976-1990, de décisions de classement d'immeubles se trouvant dans son patrimoine, sur proposition de la Commission Royale des Monuments et des Sites.

Il a adopté le programme prévisionnel minimum d'acquisition de traverses en bois et en béton pour les années 1986 à 1988, qui porterait sur quelque 125 000 traverses en béton et sur environ 135 000 pièces en bois en 1986, les chiffres devenant respectivement environ 125 000 et 155 000 pièces en 1987 et qui seraient de l'ordre de 150 000 et 190 000 unités en 1988.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : dans le but de supprimer les passages à niveau n^{os} 49, 50, 57, 58 et 59 de la ligne Ottignies - Charleroi Sud et dans le cadre de son électrification, à Ottignies-Louvain-la-Neuve et à Court-St-Etienne, l'établissement de deux chemins latéraux, d'une passerelle pour piétons et de deux escaliers d'accès aux quais à Ottignies; la construction d'un couloir sous voies à Leuze et sa prolongation jusqu'au côté opposé au bâtiment des voyageurs, ainsi que l'établissement d'un sentier d'accès, la démolition d'un château d'eau et l'érection d'un abri-parapluie; l'étude, la fourniture, le réglage et la préparation de la mise en service d'équipements statomagnétiques de pleine voie sur la ligne Tournai - Bruxelles; le renouvellement d'une partie de la toiture de l'atelier de traction électrique de Stockem; en vue de réaliser la concentration des postes de signalisation dans le bloc 20 à Charleroi Sud, divers travaux extérieurs de signalisation dans la gare précitée; l'équipement électrique des postes de sectionnement de Leuze et de Silly; dans le cadre de l'électrification de la ligne Charleroi Ouest - Ottignies, divers travaux extérieurs de signalisation sur le tronçon Fleurus - Ottignies (inclus) de ladite ligne; la fourniture, le montage et la mise en service d'escaliers mécaniques à Tubize, La Louvière Sud et Courtrai; dans le but d'améliorer le chauffage des aiguillages en gare de Bruxelles Midi, la fourniture et le jointage d'un câble spécial haute tension; dans le cadre de la restauration du bâtiment classé de la gare d'Anvers Central, la restauration complète d'une partie de la façade,

côté "De Keyserlei", et la partie attenante jusqu'au hall ferroviaire; la construction d'un nouveau bâtiment de service, comportant une nouvelle cabine de signalisation, s'inscrivant dans les travaux de modernisation de la gare de formation d'Anvers Nord et, dans le cadre de l'extension du port d'Anvers, la construction d'un autre bâtiment de service du côté sud de la darse Delwaide; la fourniture, le montage et la mise en service d'un système de gestion pour l'introduction du programme saisonnier de l'installation de sonorisation à Ostende; en vue de l'installation d'un poste tout relais, dans le cadre des transformations du complexe des voies pour améliorer l'infrastructure, divers travaux de transformation au bâtiment des voyageurs, à un bâtiment de service et au quai, à Bilzen; en vue de favoriser la concentration de 3 postes de bloc dans le poste 2 à Herentals, la pose de câbles et l'exécution de divers travaux de signalisation dans cette gare; sur la ligne Courtrai - Bruxelles, l'établissement de deux raccordements électriques indépendants à St-Denijs-Boekel; la fourniture et la soudure d'un câble téléphonique armé entre les centraux téléphoniques de Courtrai et d'Ypres.

Enfin, le Conseil prend note avec satisfaction de l'évolution favorable qui se dessine au niveau des résultats d'exploitation et relève plus particulièrement la bonne tenue du secteur des marchandises et les progrès encourageants enregistrés dans celui des voyageurs. Il signale, à cet égard, qu'il procédera sous peu à l'analyse détaillée des résultats enregistrés après la mise en application, au 3 juin 1984, du nouveau plan IC-IR.

Par ailleurs, le Conseil entend souligner le taux particulièrement bas, 4,37 % en moyenne pour l'année 1984 et 4,7 % pour les 7 premiers mois de 1985, des absences pour maladie et blessures, comparable aux meilleures données enregistrées dans tout le secteur industriel national. Il rend hommage à la conscience professionnelle dont fait preuve l'ensemble des cheminots et constate, une fois de plus, la qualité et l'efficacité du service médical de la Société, tant dans le domaine préventif que dans celui du contrôle.

Autres décisions du Conseil d'Administration du 3/9/85

- * démontage des tronçons Thiméon - Gilly de la ligne 119
Y Couillet - Marcinelle (Haies) de
la ligne 261
des 2 tronçons Escoup - Trazegnies de la ligne 254
- * cession de l'assiette de 2 voies à la Régie des Transports
Maritimes
- * déstandardisation et mise hors service des locomotives
diesel série 61 (voir par ailleurs dans ce numéro).

● Recueil des schémas de wagons en usage à la S.N.C.B.

Ces documents destinés à un usage essentiellement professionnel, seront distribués aux services intéressés.

Néanmoins, les personnes qui sont intéressées par cette collection de schémas pourront l'acquérir au prix de 1 000 F :

par versement au CCP 000.0249600-19 ou chèque bancaire libellé en francs belges à la Direction A, Bureau 81-51 - Rue de France, 89 à 1070 Bruxelles;

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 1er octobre 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 : dans le cadre de la réorganisation du trafic des marchandises par wagons complets, le maintien des cours aux marchandises de Poix-St-Hubert et de Limal avec le statut de cour contractuelle; l'ouverture d'une cour aux marchandises à Charleroi Sud Quai et le transfert des activités des cours aux marchandises de Liège Haut-Pré et d'Ecaussinnes Nord à; respectivement, Ans et Ecaussinnes-Carières; l'aménagement de la gare d'autobus et l'établissement d'un abri pour vélos et vélomoteurs à Libramont; dans le cadre de l'électrification de la ligne Namur - Givet, la construction d'une nouvelle gare à Jambes Nord; l'aménagement d'un centre d'entretien des caténaires à la gare de Tournai; la construction d'une nouvelle cabine de signalisation à la gare de Gembloux; le remplacement du tablier d'un passage inférieur et la construction de deux couloirs sous voies pour piétons et cyclistes sur la ligne Herentals - Aarschot, bifurcation Sud, triangle Aarschot - Weelde; sur la ligne Bruges - Courtrai, la construction d'un couloir sous voies pour piétons et voyageurs vers la "Albertlaan", à Izegem; sur la ligne Louvain - Hasselt, l'aménagement d'aires de parcage à Zichem, de part et d'autre de la gare; dans le cadre de l'électrification de la ligne Braine-le-Comte - Grammont, le remplacement d'un passage supérieur à Herne, l'établissement d'un chemin latéral en remplacement d'un passage supérieur, avec l'élargissement de l'assiette de la voie à Grammont; le renouvellement des cages d'escaliers et des sorties de secours du bâtiment du groupe à Gand, avec adaptation des locaux sanitaires ainsi que l'achèvement du poste d'entretien des caténaires à Gand St-Pierre; la construction d'un poste de signalisation à la gare d'Ypres; la construction d'une sous-station de traction à la gare de formation d'Anvers Nord (Walenhoek) ainsi que celle d'un poste de sectionnement à la bifurcation "Schijn" de ladite gare et, dans le cadre des travaux d'infrastructure pour l'extension du port d'Anvers, l'électrification des voies de circulation du côté nord de la darse Delwaide et du faisceau B, section Zandvliet; la construction d'un poste d'entretien des caténaires à Hasselt; dans le cadre de l'électrification de la ligne Alost - Grammont, la transformation de la sous-station de traction de Denderleeuw et des travaux de signalisation à Zedelgem dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruges - Courtrai; des travaux d'aménagement et de transformation de l'installation de signalisation dans les deux faisceaux de la gare de formation de Louvain; l'établissement d'une installation d'éclairage pour le nouveau faisceau d'entretien pour voitures et automotrices en gare d'Hasselt.

Le Conseil a insisté sur la nécessité de faire contribuer les autorités communautaires à la restauration de certains monuments classés par les soins de celles-ci (gare d'Anvers par exemple).

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 29 octobre 1985, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : l'aménagement d'une gare d'autobus à Leuze, dans le prolongement du bâtiment des voyageurs à la rue du Seuvoir; dans le cadre de l'électrification de la ligne Tournai - Bruxelles, l'établissement d'installations de sécurité à des passages à niveau et le renouvellement de passages à niveau existants sur le tronçon Ath - Leuze; dans le cadre de l'installation d'un terminal pour le transport combiné rail-route à Bressoux, la construction du chemin de roulement d'un portique et l'aménagement des aires connexes de circulation et de parcage; l'aménagement de l'aire de circulation dans la cour aux marchandises et la réfection du quai aux bois à Bullange, sur la ligne Losheimergraben - Wévercé; l'isolation des toitures du hall des petites machines de l'atelier central de la Voie de Bascoup ainsi que des halls d'usinage et de la chaudronnerie de l'atelier central de Luttre; dans le cadre de l'établissement du réseau radio "sol-train" au groupe de Charleroi, l'implantation et le raccordement de loges destinées à recevoir les émetteurs-récepteurs radio; l'installation de deux liaisons à transmission MIC (modulation à impulsions codées) entre Arlon et Stockem; dans le cadre de l'établissement du réseau radio "sol-train", la fourniture et le montage de pylônes autoportants le long des lignes ferroviaires; la réparation de la couverture de toiture et des lanterneaux de l'atelier de traction diesel à Hasselt; la fourniture, l'installation et la mise en service d'un commutateur téléphonique automatique à Zaventem; dans le cadre de l'électrification des lignes Denderleeuw - Grammont, limite du groupe, et Grammont, limite du groupe - Enghien, l'établissement de divers câbles extérieurs en gare de Grammont et dans le tunnel d'Overboelare; à la suite de l'électrification de la ligne Bruges - Courtrai, l'établissement d'un câble téléphonique, de deux câbles d'alimentation et d'installations connexes pour postes d'alimentation ainsi que l'extension et le renouvellement de l'équipement électrique des sous-stations de traction à Bruges et à Courtrai; divers travaux de signalisation et de pose de câbles sur la ligne Bruges - Blankenberge; la fourniture et la mise en service d'un câble à fibres optiques avec système multiplex sur la ligne Bruxelles - Anvers.

Le Conseil a également approuvé l'acquisition de 35 automotrices électriques doubles pour le service omnibus et de leurs bogies ainsi que de pièces de rechange, procurant environ 650.000 heures de travail au constructeur mécanicien, 790.000 heures au constructeur électricien et 85.000 heures au constructeur des bogies.

NOUVELLES DE LA SNCV

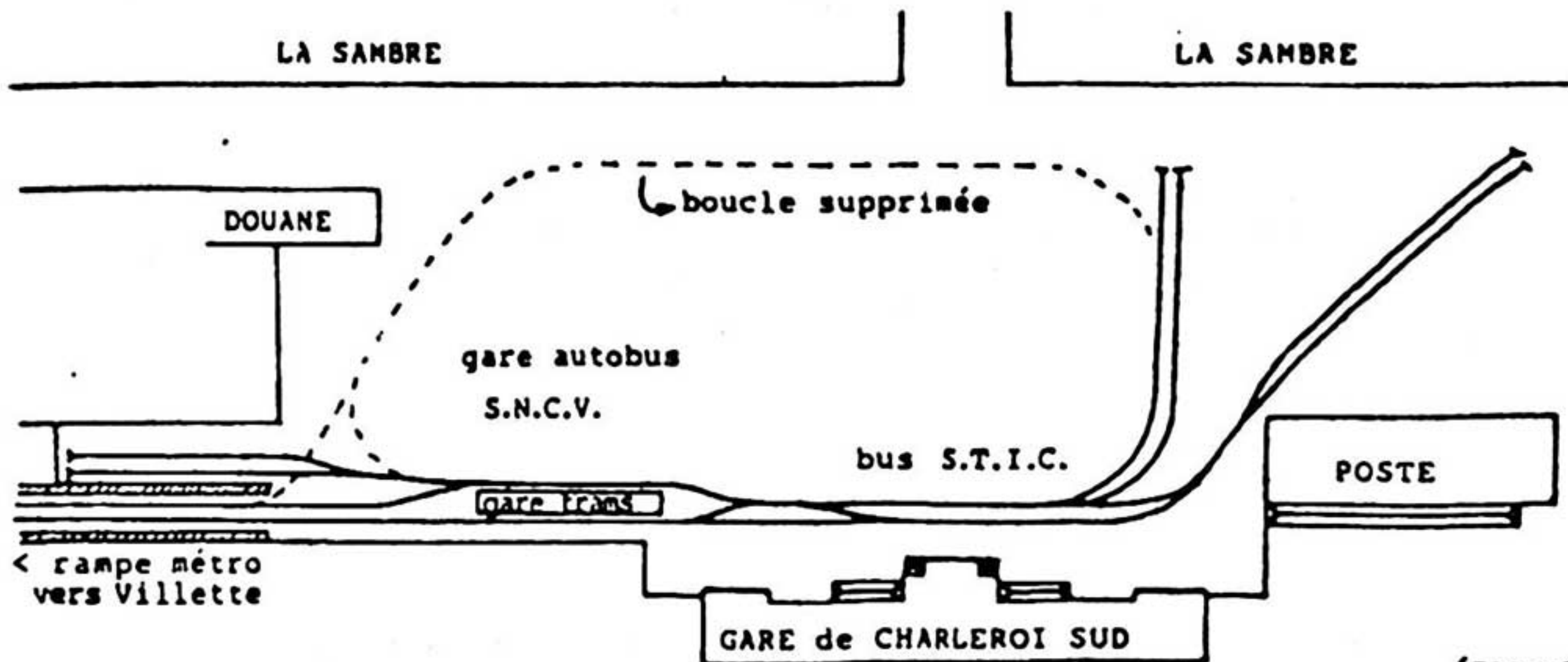
Nouvelles du groupe du Hainaut

* MODIFICATIONS APORTEES AU RESEAU FERRE

Initialement prévue pour le 25 septembre 1985, la mise en service des antennes de métro léger vers GILLY et CENTENAIRE a été reportée sine die.

* TRAVAUX

- D'importants travaux ont été entamés fin juin à Charleroi (Sud) en vue de créer, de part et d'autre de l'esplanade, 6 voies de garage destinées à compenser la disparition prochaine du dépôt de Charleroi. Le nouveau plan des voies entraînera toutefois la disparition de la boucle.
- Au cours des deux mois de vacances scolaires, divers travaux ont entraîné la coupure de plusieurs lignes ferrées en semaine de 9H à 15H: ce fut d'abord le cas, début juillet, des lignes 63/80 entre Gosselies (Calvaire) et Courcelles (Trieux) - côté Charleroi, les trams allaient se garer à Gosselies (Dépôt) - puis du 31 à Carnières (Collarmont), enfin du 90 entre Anderlues et Binche. Dans ce dernier cas, les travaux prévus n'ont jamais eu lieu.
- Une voie de garage a été construite, puis démontée, à Fontaine (Rue de Leernes) à l'intention du wagon dérouleur de câble provenant de l'ancienne motrice 9080.
- Depuis début septembre, des travaux au Pont Capitte à La Louvière ont entraîné la mise à voie unique des lignes 30-31-80-87-88 entre la sortie du dépôt de La Louvière et Houdeng-Goegnies (SNCB). Cette situation durera au moins 3 mois.



* EXPLOITATION- Lignes 30-31-40-88

Depuis le 9 septembre, l'unique service à remorque a été rétabli sous forme d'un aller-retour le matin et l'après-midi entre les dépôts de La Louvière et d'Anderlues. La remorque 9316 est actuellement habituellement tractée par la motrice 9067.

Par suite du transfert de toutes les motrices SJ à La Louvière on voit très fréquemment ce genre de motrice sur le 31 et occasionnellement sur le 88.

La création d'une nouvelle navette 40 Anderlues - Morlanwelz (voir Trans-Fer n° 42) est basée sur un projet de nouveaux films type S non encore matérialisé à ce jour. En conséquence, les relations Anderlues-Morlanwelz (principalement un service cadencé aux heures de pointe en période de vacances scolaires) continuent à être assurées sous film 30 ou SPECIAL avec éventuellement une plaque Anderlues-Morlanwelz.

- Lignes 57-62-63-80-87

Le renfort scolaire 57 qui desservait Gosselies (Dépôt) l'après-midi est supprimé depuis le 2 septembre. Gosselies (Dépôt) reste desservi le matin par un renfort en provenance de Fontaine l'Evêque et un autre en provenance de Charleroi (Sud) et effectué sous film 62.

Le 63 a été limité à Forchies (Garage) du 02/09 à 18H00 au 05/09 matin, un camion ayant arraché la caténaire sous le Pont du Ventaire à Fontaine.

Le 87 est fréquemment assuré par une motrice SJ.

* FILMSmotrices S - S métro - SJ

Certaines motrices S métro récemment transférées de La Louvière continuent à circuler avec un film 41 non adapté.

motrices B N

La quasi-totalité du parc BN est à présent équipé des nouveaux films détaillés dans le précédent Trans-Fer. Toutefois, la mention CENTENAIRE a été effacée (provisoirement ou définitivement?) des films 89.

* MATERIEL

- Ont été mises hors-service: les motrices 9059 - 9074 - 9143 et 9148.

Par ailleurs, la 9160 a été accidentée.

- Un important échange de matériel a eu lieu à la date du 1er septembre entre les dépôts de CHARLEROI et de LA LOUVIERE: les motrices S métro de La Louvière sont revenues à Charleroi, qui cède en échange à La Louvière l'ensemble de ses motrices SJ.

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

Question de M. Vanhorenbeek du 12 mars 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Ligne Bruxelles-Liège. — Nuisances dues au bruit et aux vibrations.

Depuis juin 1984, les riverains de la ligne Bruxelles-Liège, entre autres, sont importunés par le bruit et les vibrations qui ont atteint un seuil intolérable. A la demande de l'administration communale de Herent, l'on a procédé à des mesurages scientifiques les 13 et 14 novembre 1984, et ceux-ci ont établi le bien-fondé des plaintes. On a annoncé le réaménagement du matériel roulant, mais les nuisances n'en subsistent pas moins.

Quelles sont les mesures temporaires prises par le Ministre? A-t-on instauré une limitation de la vitesse comme c'est le cas sur la ligne Bruxelles-Namur à la hauteur de La Hulpe? Le Ministre a-t-il décidé d'exécuter le plan T.G.V. selon un tracé longeant l'actuelle ligne Bruxelles-Liège, ou ces trains emprunteront-ils l'assise existante, ainsi qu'on me l'a affirmé?

Réponse : (16.4.85)

1. Les vibrations causées par des trains composés d'automotrices « Break » sont plus fortes que celles causées par d'autres trains.

Dès lors, il a été décidé de modifier la suspension primaire des bogies moteurs des automotrices « Break » 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.

Un montage d'essai sur quatre automotrices a donné satisfaction.

Les travaux d'amélioration débuteront début juin 1985 avec une cadence de 1 automotrice par jour ouvrable.

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

La S.N.C.B. ne conteste nullement les mesures effectuées par l'U.C.L. Celles-ci sont complètement en conformité avec celles effectuées par la S.N.C.B.

Les résultats définitifs des mesures effectuées par la S.N.C.B. ainsi que par l'U.C.L. se trouvent tous, en ce qui concerne l'influence sur les bâtiments, dans un domaine où selon les normes « DIN 4150 - « Einwirkungen auf bauliche Anlagen », des dommages sont exclus (Schäden ausgeschlossen).

Les services assurés par les automotrices de la nouvelle génération entre Bruxelles, Louvain et Liège constituent une part importante de l'épine dorsale du nouveau service I.C.-R.C.

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

2. S'il devait être construit une ligne à très grande vitesse en direction de Cologne et si cette ligne suivait un tracé au sud de Louvain, ce tracé serait réalisé le long de l'autoroute existante.

Aucune décision n'est encore prise :

— ni sur le principe d'une telle relation

— ni sur le tracé éventuellement à suivre.

(Le tracé présenté plus haut n'est que l'une des variantes possibles.)

Question de M. Bourgeois du 24 avril 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Ligne Courtrai-Bruges. — Electrification.

Les travaux d'électrification de la ligne Courtrai-Bruges, (l'ancienne ligne 66) progressent rapidement. Le Ministre pourrait-il me faire savoir :

1. quels travaux doivent encore être effectués pour achever l'électrification du tracé entre Courtrai et Bruges;

2. à quelle date est prévue la mise en service de la ligne électrifiée, compte tenu de l'état d'avancement actuel des travaux;

3. quel sera le coût global des travaux de modernisation et d'électrification entre Bruges et Courtrai?

Réponse : (23.5.85)

1. Les travaux suivants sont encore en cours d'exécution sur la ligne n° 66 :

1° Ingelmunster. Amélioration du tracé de la voie et aménagement de la signalisation.

2° Izegem et Torhout. Construction d'un couloir sous-voies pour les voyageurs.

3° Lichtervelde. Aménagement des voies et de la signalisation.

4° Lichtervelde. Equipement de la sous-station de traction.

5° Torhout. Remplacement du passage supérieur de la rue Pottebezem.

6° Zedelgem et Izegem. Equipement des postes de sectionnement.

7° Bruges. Aménagement des voies et de la signalisation.

8° Bruges. Remplacement du passage inférieur au croisement des lignes 50A et n° 66.

9° Sur toute la ligne : Parachèvement des travaux caténaux et de la signalisation.

2. La mise en service de l'électrification de la ligne n° 66 est prévue en mai 1986.

3. Le coût total des travaux de modernisation et d'électrification entre Bruges et Courtrai s'élève à : 1.358.000.000 F.

● **Question** de M. Rigo du 9 mai 1985 (Fr.) :
S.N.C.B. — Lignes n° 42 et 43. — *Electrification.*

Le Conseil d'administration de la S.N.C.B. du 28 octobre 1983 a ratifié le programme des investissements pour la période 1984-1986. Celui-ci était élaboré suivant deux hypothèses dont l'une comportait la réservation d'un crédit complémentaire de 686 millions pour l'électrification de la ligne Angleur-Marloie tandis que la seconde supposait la répartition de ce crédit complémentaire entre les régions.

C'est la première solution qui fut retenue dans le cadre de la restructuration de la S.N.C.B. visant à une diminution des crédits d'exploitation et une augmentation du nombre de voyageurs. Seuls 50 millions apparemment ont été jusqu'ici engagés et 60 millions sont prévus en 1985 pour les rallutages.

Le Ministre peut-il me dire s'il a décidé de terminer les travaux à brefs délais afin de respecter les engagements?

(4.6.85)

Réponse : Afin de réaliser les travaux liés à l'électrification de la ligne n° 43 entre Angleur et Marloie, un montant de 553 millions de francs a été engagé en 1984 sur le budget des investissements financés par l'Etat.

Mais, compte tenu des restrictions budgétaires que connaît la S.N.C.B., un étalement de ces travaux a été décidé. Ainsi le budget 1985 des investissements financés par l'Etat ne prévoit-il pour la ligne n° 43 qu'un montant de 32 millions en engagements réservés aux travaux d'aménagement de la plateforme.

L'élaboration du plan triennal des investissements 1986-1988 qui tient compte des restrictions budgétaires imposées à la S.N.C.B. est en cours d'élaboration. Aussi, actuellement, aucune date de mise en service de la traction électrique n'est officiellement arrêtée.

● **Question** de M. Bourgeois du 17 mai 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Ligne 75, Bruxelles-Courtrai. — *Travaux d'électrification.*

Les travaux de modernisation et d'électrification de la ligne 75 Bruxelles-Courtrai (ancienne ligne 89) ont bien avancé.

1. Quels travaux doivent encore être réalisés en vue de l'électrification complète de la ligne Courtrai-Bruxelles et quel est le calendrier d'exécution de ces travaux?

2. Pour quelle date la mise en service de la ligne électrique jusqu'à Courtrai est-elle prévue?

3. Quels changements et améliorations les voyageurs peuvent-ils attendre de l'électrification de la ligne 75?

Réponse : (11.6.85)

1. Les travaux suivants doivent être entrepris, poursuivis ou achevés en vue de l'électrification complète de la ligne Courtrai-Bruxelles.

1. Installation des caténaires dans la gare d'Audenarde.
Exécution : 1^{er} juin 1985 - 31 décembre 1985.
2. Audenarde : Etablissement d'une déviation de voies depuis le nouveau pont de l'Escaut à Ename jusqu'à la rue du Marais.
Exécution : 1^{er} juin 1985 - 1^{er} août 1985.

3. Zottegem : Extension de l'équipement de la sous-traction.
Travaux en exécution.

4. Bifurcation Zandberg (Courtrai).
Equipement du poste de sectionnement.
Travaux en exécution.

5. Audenarde. Equipement du poste de sectionnement.
Exécution : 1^{er} août 1985 - décembre 1985.

6. Tronçon Zottegem-Courtrai. Etablissement de retour.
Travaux en exécution.

7. Tronçon Zottegem-Courtrai. Modernisation de sation.
Travaux en exécution.

8. Anzegem. Remplacement passage supérieur Km
Exécution : 1^{er} août 1985 - 31 octobre 1986.
Le pont existant doit être démoli avant le 1^{er} 1985.

9. Zottegem. Construction de nouveaux passages aux km 22.151 et 23.738.
Travaux en exécution.

10. Ename. Parachèvement du pont sur l'Escaut.

II. L'exploitation en traction électrique de la gem-Courtrai est prévue fin 1985.

III. Les modifications ci-après seront ainsi pour la période janvier 1986 - juin 1986 :

— Le temps de parcours de la relation I.C. Courtrai-Bruxelles sera réduit d'environ 4 minutes; la relation sera moyennée par le matériel M4 qui est plus moderne et plus confortable que les voitures M2.

— Entre la date de la mise en exploitation Courtrai-Bruxelles (janvier 1986) et juin 1986 service de la relation électrique complète Ostende-Courtrai-Bruxelles, la situation suivante se présente :

— les voyageurs entre Roulers et Zottegem d'une part, Bruxelles et au-delà d'autre part devront prendre le train à Courtrai;

— la relation avec correspondance entre l'os Audenarde et l'I.C. Audenarde-Courtrai sera maintenue.

En juin 1986, lorsque la ligne Courtrai-Bruxelles sera complètement électrifiée les améliorations suivantes seront réalisées :

- accélération de la relation I.C. Ostende-Bruxelles;
- matériel plus moderne et plus confortable sur la ligne (M4 au lieu de M2);
- même chose en ce qui concerne les trains omnibus et trains de navetteurs (relations Bruges-Courtrai et Courtrai-Bruxelles);
- une réduction des frais d'exploitation sur ces lignes.

● **Question** de M. Militis du 4 janvier 1985
S.N.C.B. — *Terminals.*

Il existe sur le réseau de la S.N.C.B. plusieurs installations de transport combiné exploitées par des sociétés privées.

Certaines sont établies sur leur propre terrain, rail et équipé à leurs frais d'engins de levage.

D'autres louent des terrains à la S.N.C.B. et sont équipés à leurs frais d'engins de levage.

D'autres encore sont installés sans frais sur le terrain de la S.N.C.B. et sont équipés à leurs frais d'engins de levage.

D'autres enfin sont installés sans frais sur le terrain de la S.N.C.B. et sont équipés d'engins de levage aux frais totalement ou partiellement, de la S.N.C.B.

Je vous prie de me donner l'emplacement de tous les terminaux pour le transport combiné qui ne sont pas exclusivement et entièrement exploités par la S.N.C.B. en les classant d'après le type de caractéristiques évoquées ci-avant. J'entends par terminal un endroit où des remorques routières, des containers ISO ou non sont transbordés du rail à la route ou vice-versa.

Je vous prie dans votre relevé de porter un astérisque en regard des terminaux exploités par des sociétés dans lesquelles des fonctionnaires de la S.N.C.B. sont administrateurs.

Réponse : Après avoir demandé à la direction de la S.N.C.B. des renseignements complémentaires à un projet de réponse incomplet, je crois pouvoir résumer comme suit la situation actuelle à l'usage de l'honorable Membre (l'activité par terminal est donnée en nombre de wagons, arrivée et départ cumulés en 1984) : (14.5.85)

1. Terminals privés établis sur leur propre terrain ou sur des terrains appartenant à des tiers et raccordés au rail :

- à Athus : s.a. Terminal d'Athus équipée à ses frais d'engins de levage; activité = 7.595 wagons;
- à Oostende Avant-Port : s.a. T.R.W. équipée à ses frais d'engins de levage; activité = 1.156 wagons;
- à Zeebrugge : s.a. T.R.W. équipée à ses frais d'engins de levage; activité = 1.709 wagons;
- à Zeebrugge O.C.Z. : s.a. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats équipée à ses frais d'engins de levage; activité = 16.338 wagons;
- à Zeebrugge Short Sea : s.a. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, équipée à ses frais d'engins de levage; activité = 22.450 wagons.

2. Terminals privés établis sur le terrain S.N.C.B. moyennant paiement d'une redevance :

- à Bruxelles Ouest : s.a. T.R.W. équipée à ses frais d'engins de levage; activité = 1.794 wagons (fermé au cours de 1984);
- à Muzen : n.v. Welltransport + n.v. Haesaerts équipées à leurs frais d'engins de levage; activité = 17.027 wagons.

3. Terminals privés établis sur le terrain S.N.C.B. sans paiement de redevance :

- à Anvers Schijnpoot : s.a. T.R.W. équipée aux frais de la S.N.C.B. d'un engin de levage; activité = 8.784 wagons;
- à Anvers Bassins : s.a. Interferry équipée aux frais de la S.N.C.B. d'engins de levage; activité = 27.284 wagons;
- à Auvelais : s.a. Depaire équipée à ses frais d'un engin de levage; activité = 1.317 wagons.

4. Terminals S.N.C.B. établis par la S.N.C.B. sur son domaine et équipée à ses frais :

- à Bruxelles : T.T. activité = 6.392;
- à Bressoux : activité = 6.338;
- à Châtelet : activité = 881.

5. Terminal S.N.C.B. établi par la S.N.C.B. sur des terrains appartenant à des tiers et équipés à ses frais :

- à Courtrai (L.A.R.) : nouvellement ouvert.

Question de M. Crème du 23 avril 1985 (Fr.) :

S.N.C.B. — Restructuration. — Gare de Corswarem.

Selon les comptages effectués chaque année par la S.N.C.B. elle-même, on dénombrait 208 voyageurs montés en moyenne par jour ouvrable en gare de Corswarem en 1983. La restructuration de la S.N.C.B. entreprise à votre initiative a entraîné la suppression de cet arrêt.

Or, la norme de maintien prévue au plan I.C./I.R. était de 200 voyageurs par jour, soit en dessous du chiffre dénombré à Corswarem. En outre, depuis le mois de septembre dernier, un train I.C. part chaque jour à 7 h 04 de la gare voisine de Landen en direction de Liège. Ces éléments suffisent, à mes yeux, à justifier le rétablissement, au moins partiel, de l'arrêt à Corswarem.

Compte tenu de cette argumentation, pourquoi le Ministre n'a-t-il pas fait rétablir un arrêt le matin et un le soir au moins à Corswarem?

Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (28.5.85)

Les statistiques relatives au point d'arrêt de Corswarem signalent que le nombre de voyageurs y embarqués s'élevait à 187 en 1981, 155 en 1982 et 208 en 1983.

L'examen de la répartition du trafic en cours de journée avait fait apparaître une forte dispersion, le phénomène de pointe étant, de ce fait, relativement limité.

Le rétablissement d'un arrêt le matin et le soir à Corswarem ne pourrait, dès lors, satisfaire que 20 % de la clientèle et créerait un double emploi avec la desserte S.N.C.V. (par ailleurs excellente), qui serait dommageable pour celle-ci.

Question de M. De Mol du 22 mai 1985 (N.) :

S.N.C.B. - Ligne Termonde-Puurs

La ligne de chemin de fer Termonde-Puurs est présentée comme une solution de rechange pour « la percée de Baasrode ». Cette voie désaffectée fait l'objet de déclarations contradictoires. Le ministre écrit dans certaines lettres que l'utilisation de la ligne Termonde-Puurs serait contraire aux options prises par la S.N.C.B., tandis que dans une autre lettre, il fait remarquer que l'affectation de cette ligne n'a pas encore été arrêtée.

1. Quelle affectation la S.N.C.B. souhaite-t-elle donner à la ligne Termonde-Puurs? Quand cette décision a-t-elle été prise?

2. Comment s'expliquent les contradictions relevées dans les lettres du ministre?

3. Quand les terrains de cette ligne ont-ils été transférés au Ministère des Finances, Administration des Domaines? Les projets de la S.N.C.B. ont-ils été modifiés après cette date?

Réponse : (18.6.85)

1. Par arrêté royal du 23 avril 1985 la S.N.C.B. est autorisée à mettre hors service le tronçon Termonde-Puurs de la ligne 52.

Ce tronçon qui n'est plus utilisé, est donné en occupation aux « Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief » dans le but d'y organiser une ligne chemin de fer musée. La convention a été acceptée par cette société et sera signée bientôt par les autorités compétentes de la S.N.C.B. et moi-même.

2. La gestion de la plate-forme avec son infrastructure est du ressort de la S.N.C.B., qui dans le cas présent le donne en occupation à titre précaire aux « Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief ».

3. Les terrains de cette ligne n'ont pas été remis à l'Administration des Domaines.

● Question de M. Ansoms du 31 mai 1985 (N.) :
S.N.C.B. — Jonction Nord-Midi à Bruxelles. — Saturation.

La saturation de la jonction Nord-Midi à Bruxelles provoque toujours des retards lors des heures de pointe. Les gares sont également surchargées à ces heures, ce qui entraîne des difficultés pour les correspondances. Ainsi, de nombreux voyageurs d'Anvers et de Malines doivent changer de train à Bruxelles-Nord pour rejoindre la gare du Quartier Léopold et Bruxelles-Schuman.

Il existe pourtant un autre trajet permettant une liaison plus rapide et plus directe avec les gares précitées, mais il n'est desservi que toutes les heures par un train L. Le trajet, qui passe par Vilvorde, Evere, Mérode et Etterbeek pour aboutir à Bruxelles-Quartier Léopold et éventuellement à Bruxelles-Schuman, permet aux voyageurs d'atteindre rapidement, au départ d'Anvers et de Malines, les gares les plus importantes de Bruxelles, à savoir Mérode (correspondance directe avec le métro), Etterbeek (campus de la V.U.B., casernes de la gendarmerie), Quartier Léopold (ministères) et Schuman (C.E.E., ministères). Le Ministre peut-il me dire :

1. si on a envisagé d'inclure le trajet Vilvorde-Mérode-Etterbeek-Quartier Léopold dans le plan I.C./I.R., et dans l'affirmative, pourquoi cela n'a pas été fait;

2. si ce trajet sera, dans un proche avenir, intégré au plan I.C./I.R.;

3. si ses services jugent réalisable de mettre le plus rapidement possible en service, vu le nombre important de voyageurs, au moins un service P au départ d'Anvers vers le Quartier Léopold Schuman via Malines, Vilvorde, Mérode et Etterbeek?

Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (18.6.85)

Points 1 et 2 :

Une relation ne devient intéressante que si elle est de haute fréquence (plus d'un train par heure) et si elle concerne un grand nombre de voyageurs pendant toute la journée.

La S.T.I.B. (transport urbain terminal) assure un rôle important dans la dispersion à travers l'agglomération des voyageurs en correspondance des trains.

C'est pourquoi la S.N.C.B. prévoit un service de voyageurs Malines - Vilvorde - Mérode - Etterbeek, avec correspondance à Mérode pour Bruxelles-Q.L. et Schuman (métro), et éventuellement aussi à Etterbeek vers Bruxelles-Q.L. et Schuman (train).

Il est même envisagé pour l'avenir, après l'intégration des tarifs, d'assurer une relations Malines - Mérode - Hal avec correspondance sur le réseau S.T.I.B. vers Bruxelles-Q.L. et Schuman. La gare d'Etterbeek ne serait pas reprise à cette relation, car la relation Mérode - Etterbeek - Bruxelles-Q.L. implique en fait un grand détour.

Point 3.

Les trains sont principalement un transport de masse; néanmoins les trains de points coûtent fort cher (les heures de pointe déterminent dans une large mesure les frais d'exploitation de la S.N.C.B.).

C'est notamment pour cette raison que les trains de pointe ne sont organisés qu'avec circonspection quand les services normaux cadences ne peuvent acheminer le flot de voyageurs. Ce n'est pas le cas du train P demandé qui ne pourrait être concurrentiel avec la combinaison de quatre trains rapides Anvers - Bruxelles par heure, et la liaison par métro (ou par train) vers Bruxelles-Q.L.

● Question de M. De Mol du 22 mai 1985 (N.) :
S.N.C.B. — Trains I.C. et I.R. — Campagne publicitaire.

L'introduction des trains I.C. et I.R. a fait l'objet d'une vaste campagne publicitaire. Toutefois, les affiches n'apportaient guère d'informations sur la nature exacte de ces trains.

1. Les affiches ont-elles été conçues en fonction d'un groupe spécifique d'utilisateurs? Quel était le but de cette campagne publicitaire?

2. Quel est le coût total de la publicité consacrée aux trains I.C. et I.R.? Combien d'emplacements publicitaires ont loués?

3. La campagne publicitaire a-t-elle été suivie d'une évaluation? Quelle a été l'efficacité de la campagne?

4. N'aurait-il pas été préférable d'affecter ce montant chauffage des salles d'attente sur les quais (par exemple Gand)? Quelles économies a-t-on réalisées en supprimant chauffage des salles d'attente sur les quais?

Réponse : La S.N.C.B. me donne la réponse suivante (18.6.85)

1. L'opération d'information du public sur la réforme I.C.-I.R. a été une campagne intégrée, développée dans tous les media en vue de toucher l'ensemble de la population. Le réseau d'affichage à 20 et 40 m² fut l'un de ces media.

2. L'ensemble de la campagne a coûté 66 millions de francs. Environ 425 panneaux-réclame ont été pris en location. Le coût de cette location est compris dans le montant mentionné ci-dessus.

3. D'une enquête pratiquée en mars 1985 par une firme privée auprès de 10.000 personnes, il ressort que le poursuivi a été parfaitement atteint et le public concerné parfaitement informé.

4. L'information au public et le chauffage des salles d'attente sur les quais sont deux problèmes n'ayant aucun rapport l'un avec l'autre.

Une économie d'environ 2.000.000 F par an est réalisée fait du non-chauffage des salles d'attente sur les quais.

● Question de M. De Mol du 22 mai 1985 (N.) :
S.N.C.B. — Coût de la campagne - Chemins de fer - 150 ans

De grandes affiches annoncent que la Société nationale chemins de fer belges fête cette année son 150^e anniversaire.

1. Quel est le budget prévu pour cette campagne publicitaire?

2. N'est-il pas exact qu'aucun message ne figure sur affiches en question?

3. Quel est l'objectif poursuivi avec ces affiches?

4. Quel résultat en attend-on?

5. Quel est le coût de chaque type d'affiche?

6. Quel est, par affiche, le coût de l'impression et collage?

7. Combien d'affiches, et de quelles sortes, ont été ainsi placées en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles?

Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (18.6.85)

1. Un budget annuel de ± 20 millions de francs est consacré à trois campagnes de grand affichage. Une de ces campagnes a eu pour thème, cette année, le 150^e anniversaire du chemin de fer en Belgique.

2. L'affiche du 150^e anniversaire était bien complète. L'essentiel du message a été illustré graphiquement. En effet, le salut avec le képi est un geste universellement connu, qui avec la mention « 150 ans » et le logo B rend parfaitement le message « Les chemins de fer au service de la collectivité depuis 150 ans ». Afin d'y associer l'ensemble du personnel ferroviaire, les képis représentés symbolisent diverses fonctions.

3. La S.N.C.B. organise régulièrement des actions publicitaires pour des produits ferroviaires. Un élément très important de ces actions est l'affichage sur panneaux de 20 et 40 m² car il a beaucoup d'impact et permet à la S.N.C.B. de sortir du domaine ferroviaire et d'attirer ainsi une nouvelle clientèle.

4. Le grand affichage a une fonction automatique de rappel des messages aux automobilistes et aux passants pressés.

L'impact en est mesuré à chaque fois au moyen d'une enquête réalisée par une société privée, qui comprend une comparaison avec les affiches des autres annonceurs. L'impact des affiches de la S.N.C.B. est toujours excellent.

5. et 6. Le coût de la création d'une affiche avoisine 80.000 francs. L'impression coûte environ 600 francs par exemplaire de 20 m². Le collage des affichages est inclus dans la location des emplacements.

7. De l'affiche « 150^e anniversaire » ont été apposés :

— en Wallonie	: 124 exemplaires
— en Flandre	: 157 exemplaires
— à Bruxelles	: 119 exemplaires
soit	400 exemplaires

Question de M. Dicrickx du 25 avril 1985 (N.) :

M.I.V.G. — Maintien de la ligne du tram 10.

Le 20 décembre 1984 le Conseil communal de Gand a approuvé à l'unanimité la motion suivante : « Vu l'importance de la ligne 10, vu les expériences néfastes à la suite du remplacement de la ligne de tram n° 3 par un autobus, vu les travaux envisagés sur l'axe « Ende Were-Tolhuis », le Conseil communal demande à la M.I.V.G. de maintenir la ligne 10 en tant que ligne de tram, de dévier cette ligne par « Ende Were-Nieuwe Wandeling », et de réaliser une gare de tramway tram 1/tram 10 aux environs du Rahot ».

Cette motion a été confirmée lors de la réunion du Conseil communal du 28 mars 1985. Le 29 mars 1985, le Collège des

Bourgmestre et Echevins de la ville de Gand nous a envoyé cette motion. Le Ministre n'a pas été tout à fait bien informé sur cette motion, et cela risque d'hypothéquer l'avenir de la ligne de tramway n° 10.

1. A quelle date le Ministre a-t-il été informé de la motion en question?

2. Le Ministre a-t-il demandé une enquête afin de savoir d'où provenaient les informations erronées? Dans l'affirmative, quels sont les résultats de cette enquête? Dans la négative, le Ministre connaît-il le responsable? Compte-t-il encore demander une enquête? Pour quelle date le rapport définitif est-il prévu?

3. La motion du 20 décembre 1984 a été confirmée le 28 mars dernier par le Conseil communal gantois.

a) Dans quelle mesure le Ministre a-t-il tenu compte de cette motion?

b) A-t-il insisté auprès de la M.I.V.G. pour que le tracé de la ligne 10 soit modifié (via « Nieuwe Wandeling-Ende Were »)? Dans l'affirmative, quels étaient les arguments invoqués? Dans la négative, pourquoi pas?

(28.5.85)
Réponse : Le 3 avril 1985, je recevais officiellement la motion du Conseil communal de Gand en complément à ma réponse à l'interpellation du député G. Temmerman. Aussi, j'ai demandé à mon administration d'étudier à nouveau le déplacement de la ligne du tram 10. De cet examen, il appert que la M.I.V.G. maintient son opposition à cette proposition pour les raisons suivantes :

- la ligne de tram 10 n'est pas un axe principal et de ce fait n'entre pas en considération pour une éventuelle extension comme ligne de tram;
- en cas de déplacement, le tracé de la ligne de tram M.I.V.G. ferait double emploi avec les lignes de bus 38, 51 et 52 et avec les lignes de pénétration de la N.C.V. 55B, 58A, 67b, 679 et 706;
- il apparaît peu censé de remplacer au long de « Coupure » le tram par les bus; la situation serait alors illogique dans la mesure où la traction diesel serait amenée en ville tandis que la traction électrique serait reportée vers le Ring où momentanément passent 8 lignes de bus;
- si le tram devait emprunter le tracé proposé du petit Ring, il traverserait plusieurs carrefours difficiles, à la hauteur de la place du Benelux et de l'avenue Ch. Andries, ce qui compromettrait certainement l'écoulement du trafic; par contre, l'itinéraire le long de « Coupure » ne pose pratiquement aucun problème.

La M.I.V.G. va cependant offrir de nouvelles possibilités en reliant la ligne 10 avec la ligne de tram 4 à Muide.

Par ailleurs, la M.I.V.G. souhaite utiliser les moyens budgétaires limités dont elle dispose pour prolonger son axe principal (tram 1) en direction de Evergem et en direction de Zwijnaarde.

L'information erronée au sujet de la motion du Conseil communal de Gand repose sur un malentendu que je déplore vivement; mais en tout état de cause, les plans concernant la ligne 10 n'ont été en aucune manière influencés.

Vraag van de heer Geyselings d.d. 23 april 1985 (N.) :
N.M.B.S. — Rollend materieel.

Kan de Minister mij meedelen :

1. Hoeveel firma's in België rollend materiaal fabriceren voor de N.M.B.S. ? Waar zijn ze gelegen?
2. Voor welke bedragen de laatste 4 jaar hierin werden geïnvesteerd en voor welk soort materiaal?
3. Of na levering dit rollend materiaal onmiddellijk in dienst wordt genomen? In ontkennend geval, wanneer, waar en voor hoelang worden deze rytuigen uitgeweken?
4. Welke waarborgtermijn er wordt gesteld inzake de eventuele fouten en gebrekkige werking van het materiaal?
5. Of er de laatste vier jaar door de N.M.B.S. binnen de waarborgtermijn gebreken aan het materiaal werden vastgesteld en de fabrikant hiervoor verantwoordelijk werd gesteld?

Antwoord : Hierna het antwoord op de verschillende vragen :

1. De lijst van de Belgische bouwers van rollend materieel, hun maatschappelijke zetel, hun werkplaatsen en eveneens het soort materieel dat ze bouwen.

Question de M. Geyselings du 23 avril 1985 (N.) :
S.N.C.B. — Matériel roulant.

1. Combien de firmes en Belgique fabriquent du matériel roulant pour la S.N.C.B.? Ou sont-elles situées?
2. Quels sont les montants investis dans ce secteur au cours des 4 dernières années et pour quel type de matériel?
3. Après livraison, ce matériel roulant est-il immédiatement mis en service. Si tel n'est pas le cas, quand, où et pour combien de temps ces voitures ou wagons sont-ils rangés?
4. Quels sont les délais de garantie en matière de défaut de fabrication ou de la déficience du matériel?
5. La S.N.C.B. a-t-elle constaté, au cours des 4 dernières années, dans le délai de garantie, des défauts au matériel roulant, et le fabricant a-t-il été mis en cause?

Réponse : Veuillez trouver ci-après réponse aux différentes questions soulevées : (20.8.85)

1. Ci-après la liste des constructeurs belges de matériel roulant, la situation de leur siège social et de leurs usines ainsi que les genres de matériel qu'ils fabriquent.

Bouwer — Constructeur	Maatschappelijke zetel — Siège social	Werk- plaatsen — Situation des usines	Soort vervaardigd rollend materieel — Genre de matériel roulant fabriqué	Opmerkingen — Observations
N.V. Spoorwagematerieel en Metaalconstructies (BN)	Brussel	Brugge Nijvel Manage Familleureux Bellecourt	Wagens — Rytuigen — Mechanisch gedeelte der motorrytuigen — Autorails — Allerhande lokomotieven	Aktiviteiten rollend materieel, geïntegreerd te Brugge, Nijvel, Manage
S.A. Constructions ferroviaires et métalliques (BN)	Bruxelles	Bruges Nivelles Manage Familleureux Bellecourt	Wagens — Voitures — Partie mécanique des automotrices — Autorails — Locomotives de tous genres	Activités matériel roulant concentrées à Bruges, Nivelles, Manage
S.A. Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis (A.B.T.)	's Gravenbrakel	's Gravenbrakel La Croÿère	Draaistellen voor rytuigen en wagens — Samenstellende delen van de kasten van dit materieel	Aktiviteiten rollend materieel 's Gravenbrakel
S.A. Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau réunis (A.B.T.)	Braine-le-Comte	Braine-le-Comte La Croÿère	Bogies de voitures et wagons — Eléments constitutifs des caisses de ces mêmes matériels	Activités matériel roulant Braine-le-Comte
N.V. Belgian Railway Equipment Co (B.R.E.C.)	Beersel (Lot)	Beersel (Lot)	Wagens en draaistellen voor wagens	
N.V. Belgian Railway Equipment Co (B.R.E.C.)	Beersel (Lot)	Beersel (Lot)	Wagens et bogies de wagons	
S.A. Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (A.C.E.C.)	Brussel	Charleroi Herstal Drogenbos Gent	Elektrische, uitrusting van motorrytuigen, autorails, lokomotieven. Omvormers voor rytuigen	Spoorwegaktiviteiten in de werkplaatsen
S.A. Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (A.C.E.C.)	Bruxelles	Charleroi Herstal Drogenbos Gand	Equipements électriques des automotrices, autorails, locomotives. Convertisseurs de voitures	Activités ferroviaires dans 4 usines
S.A. Cockerill Mechanical Industries (C.M.I.)	Seraing	Seraing	Diesellokomotieven	
S.A. Cockerill Mechanical Industries (C.M.I.)	Seraing	Seraing	Locomotives diesel	

2. De volgende tabel geeft, per soort materieel, gedurende de laatste 4 jaren de gedane investeringen voor rollend materieel weer. (Onder gedane investeringen wordt verstaan de geplaatste bestellingen gedurende het beschouwde jaar, waarvan de uitvoering zich uitstrekt over de volgende jaren.)

2. Le tableau ci-après, reprend, par genre de matériel, investissements en matériel roulant réalisés au cours des dernières années. (Par investissements réalisés, il faut entendre les commandes passées au cours de l'année considérée et dont la réalisation s'étend sur les années suivantes.)

Jaar	Soort materieel	Bedrag der investeringen in miljoenen
1981	Wagens en draaistellen voor wagens.....	2.051
	Draaistellen voor rijtuigen.....	261
	Elektrische motorrijtuigen.....	5.150
	Elektrische lokomotieven.....	2.480
Totaal 1981.....		9.942
1982	Rijtuigen.....	552
	Kraanwagens.....	101
	Draaistellen voor motorrijtuigen.....	425
Totaal 1982.....		1.078
1983	Wagens.....	971
	Rijtuigen.....	1.611
	Elektrische lokomotieven.....	2.274
Totaal 1983.....		4.856
1984	Wagens en draaistellen voor wagens.....	1.089
	Rijtuigen en draaistellen voor rijtuigen.....	2.642
	Wederopbouw van één rijtuig van een tweeledig motorrijtuig.....	40
	Elektrische lokomotieven.....	2.822
	Totaal 1984.....	6.593
Algemeen totaal.....		22.469

Année	Genre de matériel	Montant des investissements en millions
1981	Wagons et bogies wagons.....	2.051
	Bogies voitures.....	261
	Automotrices électriques.....	5.150
	Locomotives électriques.....	2.480
Total 1981.....		9.942
1982	Voitures.....	552
	Wagons-grues.....	101
	Bogies pour automotrices.....	425
Total 1982.....		1.078
1983	Wagons.....	971
	Voitures.....	1.611
	Locomotives électriques.....	2.274
Total 1983.....		4.856
1984	Wagons et bogies wagons.....	1.089
	Voitures et bogies voitures.....	2.642
	Reconstruction 1 voiture d'automotrice.....	40
	Locomotives électriques.....	2.822
	Total 1984.....	6.593
Total général.....		22.469

3. Na levering en inrijden van het gemotoriseerd materieel, wordt dit onmiddellijk in dienst genomen. Indien schade of anomalieën worden vastgesteld, binnen de maand na levering, wordt de betaling van het saldo, uitgesteld tot na de verbetering van de anomalieën.

4. De waarborgtermijn van het materieel is over het algemeen 24 maanden; hij wordt herleid tot 12 maanden voor de elektrische uitrusting, indien het gaat om een 2de of 3de reeks van een bepaald materieel.

Zekere belangrijke stukken zijn onderworpen aan langere waarborgtermijnen, die worden voorzien in de technische voorschriften.

5. Er werden tijdens de laatste 4 jaren gebreken vastgesteld gedurende de waarborgtermijn.

Telkens wanneer een gebrek wordt vastgesteld, wordt door de N.M.B.S. beroep gedaan op de bouwer om het te herstellen, of, indien de tussenkomst binnen de kontraktuele vastgestelde bedragen blijft, wordt de herstelling door de N.M.B.S. uitgevoerd op kosten van de ingebreke zijnde bouwer.

3. Après livraison et rodage pour le matériel moteur, le matériel est mis immédiatement en service. Si des avaries ou des anomalies apparaissent dans le premier mois qui suit la fourniture, le paiement du solde dû est retardé jusqu'à correction des anomalies.

4. Le délai de garantie d'ensemble du matériel est de 24 mois. Il est ramené à 12 mois pour les équipements électriques lorsqu'il s'agit d'une 2^e ou d'une 3^e série d'un matériel déterminé.

Certaines pièces importantes sont soumises à des délais de garantie plus longs définis aux spécifications techniques.

Il y a eu, au cours des 4 dernières années, des défauts constatés au cours de la période de garantie.

Chaque fois que le cas se présente, la S.N.C.B. fait appel au constructeur pour réparer ou, si l'intervention ne dépasse pas certains montants fixés aux documents contractuels, elle effectue les travaux aux frais du constructeur en cause.

Nos membres publient

Y. SCHOEVAERTS et F. DANDOIS Les chemins de fer vicinaux dans la Province de Brabant, 215 pages, 100 photos, cartes, dessins...
Il s'agit d'une édition en langue française, revue et augmentée de l'ouvrage de Jos NEYENS De Buurtspoorwegen in de provincie Brabant.
Cet ouvrage peut être obtenu au prix de 750FB au compte
068-0528040-96 de AMUTRA, 42, av. des Buissonnets, 1020 Bruxelles.

Nouvelles de dernière minute

Ligne 154 section Dinant - Givet.

Cette ligne est desservie en trafic voyageurs par des autorails SNCF du dépôt de Mohon. Depuis le 29/9/85, les pittoresques autorails "Picasso" qui assuraient ce service sont PROGRESSIVEMENT remplacés par des autorails doubles classiques série X4300 de la SNCF.

Photographes, ne manquez pas une dernière occasion de photographier les Picasso en Belgique !

Les automotrices doubles passent aussi au Bordeaux !

Outre l'automotrice quadruple 806 (voir le corps de ce numéro), l'atelier de Schaerbeek dispose dès à présent d'une automotrice double "classique" n° 674 repeinte dans la nouvelle couleur du matériel voyageurs IC-IR. La SNCB passe donc à l'exécution de son projet de repindre en Bordeaux son matériel voyageurs engagé dans les relations IC-IR.

Locomotives série 11 (bi-tension 3000v SNCB : 1500v NS)

La première machine de cette série (n° 1181) sort en principe des ateliers de Nivelles de BN le lundi 18 novembre 1985.

Une nouvelle page de l'histoire ferroviaire se tourne

Le samedi 16/11/1985, la SNCB a procédé au démontage de l'aiguille de raccordement des Ateliers de la Meuse à Sclessin (ligne 125) à proximité de Liège-Guillemins. Rappelons que ces ateliers ont construit un grand nombre de locomotives à vapeur. Les dernières réalisations ferroviaires ont consisté pour cet atelier en une petite série de véhicules pour l'entretien de la voie.

H.A.

Ligne 106

Lors de sa séance du 1er octobre 1985, le conseil d'administration de la SNCB a décidé la mise hors service du tronçon situé entre les km 18.22 et 20.572 de la ligne Tubize - Ecaussinnes.

Démontage de lignes

*Par arrêté royal du 20 Mai 1985 (MB 5.9.85), la SNCB est autorisée à démonter les voies de la ligne 256 tronçon Ransart-Massees-Diarbois entre les km 3.030 et 5.300.

*Par arrêté royal du 23 août 1985 (MB 9.10.85), la SNCB est autorisée à démonter les voies de la ligne 93C tronçon Flénu - Hornu (Route) entre les km 2.741 et 6.350.

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 rédactions 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.

La Wallonie et les trains à grande vitesse

par Pierre CLERDENT

On parle de plus en plus des trains à grande vitesse, on en discute et on en dispute, notamment du T.G.V. Si celui-ci est le plus connu, ce n'est pas seulement parce qu'il est français, mais encore parce qu'une ligne Paris-Bruxelles-Cologne est à l'étude, ce qui ne va pas sans quelque affrontement communautaire.

L'EXEMPLE FRANÇAIS

Le T.G.V. français n'en est plus à ses premiers pas. La S.N.C.F. l'exploite depuis 1981 et il parcourt aujourd'hui un réseau de plus de 2.000 km dont 416 de lignes nouvelles, sur lesquelles la vitesse maximum est de 270 km/h.

Il dessert 27 villes françaises.

La S.N.C.F. estime que d'ici cinq ans, le T.G.V., existant ou en construction, drainera 40% de sa clientèle. De surcroît, l'étude d'une liaison entre Paris et l'Est (Lorraine-Alsace), avec éventuel prolongement vers l'Allemagne, est en cours, de même que le T.G.V. Nord, Paris-Bruxelles-Cologne.

Ces études, ces réalisations, systématiquement entreprises dans un esprit — assez exceptionnel — de cohésion européenne, doivent bien être autre chose qu'un simple engouement. Le succès, rencontré par le T.G.V. français du Sud-Est, est instructif: sur les 6 millions de voyageurs supplémentaires obtenus en 4 ans, 2 millions ont été récupérés sur l'avion, 1 million sur l'automobile, 3 millions consistent en voyageurs nouveaux. Cette compétitivité du T.G.V. par rapport aux autres moyens de transport est remarquable; elle s'exerce clairement face à l'avion: entre 450 et 600 km de distance, le T.G.V. draine 85% du trafic, l'avion 15%; à 800 km, le T.G.V. assure 55%, l'avion 45%.

Ce succès, avec les analyses qu'il suggère, n'est donc pas dû au hasard, ni à la fièvre de la nouveauté. Il prouve que le Train à Grande Vitesse est assuré d'occuper une place de choix parmi les différents moyens de transport: il offre une sécurité remarquable, il est confortable, avantageux pour l'usage (train de luxe au tarif ordinaire, sauf surtaxe de 10% aux heures de pointe) et rentable pour l'exploitant (la S.N.C.F. témoigne de son expérience sur l'axe Sud-Est), économe en énergie et indépendant du pétrole, non polluant, etc...

A ces arguments qui, en soi, sont déjà considérables, viennent s'ajouter deux constatations primordiales:

— Accédant au cœur des villes comme le démontre la pratique française, le T.G.V. provoque ainsi, contrairement à l'avion et à l'autoroute, une intégration profonde entre tous les moyens de transport sans rupture de charge. Ainsi, le T.G.V. vivifie tous les réseaux publics, urbains et régionaux, par autobus, train ordinaire, route. Et cela est pour beaucoup dans le bilan final de rapidité auquel le T.G.V. se hausse, dépassant tous ses concurrents. A la question rapportée par un quotidien «Faut-il T.G.V.iser le cœur des villes?», la connaissance du dossier répond affirmativement et sans ambigüité.

— Le T.G.V. s'accommode du réseau classique adapté. Ainsi, en France, au-delà des 400 km de lignes nouvelles, il irrigue un réseau cinq fois plus important. D'où un double avantage: l'exploitation du T.G.V. est d'autant plus rentable que les investissements sont limités; les trains classiques bénéficient des adaptations apportées, pour rencontrer les besoins du T.G.V., aux voies ordinaires qu'ils empruntent.

ET LA WALLONIE ?

Le 1^{er} juillet 1985, le Conseil économique et social de la Région wallonne émettait un avis sur le projet de T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne. En résumé, il lie la réalisation de ce projet à:

« — L'association de la Région wallonne aux négociations Internationales, particulièrement en ce qui concerne la détermination du tracé et les commandes d'équipement fixe et de matériel roulant;

» — la recherche de solutions économisant le sacrifice de terres agricoles;

» — le choix d'un tracé passant par Valenciennes;

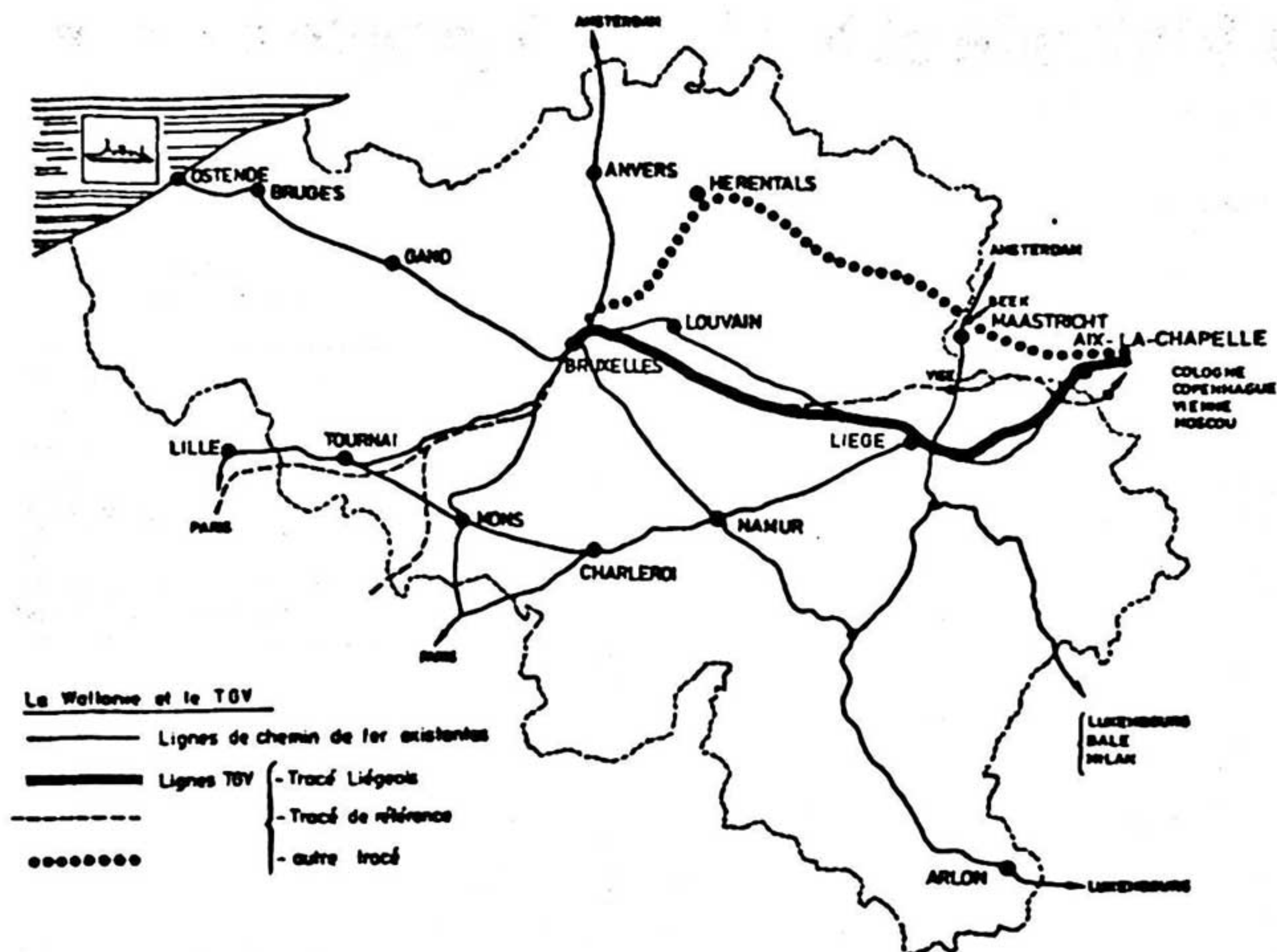
» — le choix d'un tracé passant par Liège, avec arrêt à Liège-Guillemins;

» — l'intéressement de l'ensemble de la Wallonie au T.G.V. par la modernisation de la dorsale wallonne, l'électrification de Tournai-Lille et de Saint-Ghislain-Quévrain-Valenciennes et un programme d'exploitation approprié. »

Il faut savoir gré au Conseil économique et social de la Région wallonne d'avoir bien posé le problème en lui donnant sa véritable dimension: quelle sera, demain, la place de la Wallonie dans le réseau des trains à grande vitesse. Car ce n'est pas parce que le T.G.V. Paris-Cologne n'empruntera pas la dorsale wallonne traditionnelle, par la Sambre et la Meuse, que les trains rapides n'intéressent pas la Wallonie. Celle-ci est, depuis des siècles, le passage naturel entre la France et l'Allemagne; elle a toujours assumé cette situation avec conviction, dans la paix, et elle l'a subie, dans la guerre. Il est légitime qu'elle n'en soit pas dépouillée au moment où s'édifie l'Europe pour laquelle elle a tant milité. Or, pour que le futur réseau européen des trains à grande vitesse anime la Wallonie, par l'ouest et par l'est, il faut, d'une part, que la dorsale wallonne soit électrifiée jusqu'à Lille où passe le T.G.V.; d'autre part, que celui-ci fasse escale à Liège. Au centre géographique de la Wallonie, Namur sera un carrefour international et régional capital entre la dorsale Sambre-Meuse et l'axe Luxembourg-Bruxelles. Cette stratégie ferroviaire, peu coûteuse, est indispensable à la Wallonie et elle est tellement évidente qu'on a honte d'en parler avec insistance.

Rien n'est réglé pour autant, puisque tout problème wallon est soumis à la contestation communautaire. Sollicitée par la France d'étudier avec la R.F.A. l'opportunité et — dans l'affirmative — les conditions de réalisation d'un T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne, la Belgique a commencé par faire de la Commission Intergouvernementale tripartite, d'ailleurs pleinement satisfaisante, une Commission quadripartite élargie aux Pays-Bas.

En effet, la Commission Intergouvernementale a commencé par proposer un tracé, dit de référence qui, à l'est de Bruxelles et à partir de Louvain, exige un site propre, traverse la vallée de la Meuse par un long viaduc au sud de Visé, poursuit par le Pays de Herve vers l'Allemagne, pour rejoindre la ligne Aix-la-Chapelle-Cologne grâce à des ouvrages d'art de grande envergure. A ce point du raisonnement, les études reconnaissent candidement que le tracé risque de n'être pas rentable. En effet:



- l'itinéraire consiste, presque partout, en lignes nouvelles; il est donc onéreux;
- il comporte plusieurs ouvrages d'art très coûteux, comme le viaduc de la vallée de la Meuse;
- il taille dans les terres agricoles, en dépit des activités rurales, d'où de lourdes expropriations;
- il sera peu fréquenté puisqu'il évite les agglomérations densément peuplées, entre Bruxelles et Cologne, de Liège et d'Aix-la-Chapelle.

LE TRACÉ LIÉGEOIS

Toutes ces raisons — et d'autres que j'évoquerai plus loin — m'ont amené à proposer un autre tracé avec halte à Liège, gare des Guillemins, et à Aix-la-Chapelle, afin de desservir effectivement l'Entre-Meuse-et-Rhin. Je l'appellerai le « tracé liégeois ».

Voici l'itinéraire que j'ai proposé :

- une ligne en site propre le long de l'autoroute E5, entre Zaventem et Waremme;
- l'utilisation de la ligne existante modernisée jusqu'à la gare des Guillemins, puis jusqu'à Chénée;
- une liaison en site propre jusqu'à Welkenraedt, comprenant un tunnel et bénéficiant la plupart du temps du voisinage de l'autoroute E5;
- la ligne existante modernisée jusqu'à Aix-la-Chapelle, puis jusqu'à Cologne.

Cet itinéraire présente trois avantages décisifs :

1. Il ne soulève aucune difficulté d'ordre technique :
 - les pentes, et notamment les accès à Liège, sont compatibles avec le nouveau type de traction;
 - il est le moins coûteux, puisqu'il comporte le moins d'expropriations, notamment de terres agricoles, et qu'il exclut l'onéreux viaduc de la vallée de la Meuse; l'économie totale par

rapport au tracé de référence peut être estimée à au moins 10% ;

- il rend inutile la modernisation, de toute façon prévue puisque inévitable, de la ligne classique Bruxelles-Liège dont les travaux ont été estimés à plusieurs milliards sans procurer, et de loin, les mêmes avantages;
- le tunnel entre Liège et Welkenraedt n'est évidemment pas un obstacle. Il a fait — à ma demande — l'objet d'une pré-étude qui conclut à sa réalisation dans de bonnes conditions.

2. Il conserve au T.G.V. tous ses avantages de rapidité. Il n'est pas plus long que les autres tracés. Le temps de parcours ainsi que l'arrêt à Liège et à Aix-la-Chapelle ne représentent que quelques minutes de plus qui pourraient être partiellement récupérées en limitant à un, au lieu des deux prévus, l'arrêt sur la jonction Nord-Midi. Quoi qu'il en soit, le gain de temps sur Liège-Bruxelles serait de 20 minutes et sur Liège-Cologne, de l'ordre de 45 minutes.

3. Il est le plus avantageux sur le plan commercial, car il apporte au T.G.V. une clientèle appréciable. Liège et Aix-la-Chapelle sont au cœur d'un hinterland de plusieurs millions de personnes qui sont drainées par un réseau ferroviaire électrifié très dense ainsi que par de nombreuses autoroutes. Plus spécialement, Liège est le carrefour autoroutier le plus important d'Europe. Par ailleurs, les plus grandes lignes ferroviaires du continent s'y croisent. Quant à la densité du réseau de transports en commun, tant urbain que régional, elle est celle des grandes villes et des agglomérations très peuplées...

Le tracé liégeois n'apportera aucune perturbation nouvelle au réseau des communications locales des régions agricoles qu'il traverse.

On pourrait croire que la cause est entendue et que si les trois gouvernements intéressés décident la ligne Paris-Bruxelles-Cologne, ce sera l'itinéraire liégeois qui sera retenu, tant ses avantages, par rapport à tout autre tracé, sont nombreux et évidents pour le pays et la S.N.C.B. Il n'en est rien car après l'irruption de solutions de rechange, aussitôt abandonnées parce que peu réalistes, voici que vient de naître un concurrent nouveau et qui jette le voile : de Bruxelles, le T.G.V. monterait vers Herentals et, après avoir décrit une longue trajectoire, ferait halte à Beek, aéroport de Maastricht, avant de rejoindre le réseau allemand.

On voit bien l'objectif : condenser sur le nord du pays le maximum d'infrastructures modernes ; amener le T.G.V., grâce à quelques prolongements, jusqu'à Rotterdam ; disputer à la Wallonie ses chances de reconversion en l'écartant des grands courants internationaux. Bref, tout d'abord, accentuer encore, pour l'achever bientôt, le glissement vers les ports de la mer du Nord, des forces de production et d'échange du pays ; et ensuite réaliser, par le truchement du T.G.V., la liaison directe Anvers-Cologne tout entière située en terre flamande. Ainsi, la Wallonie serait condamnée à ne plus jouer aucun rôle en Belgique et à ne plus occuper aucune place en Europe.

LA WALLONIE ET L'EUROPE FERROVIAIRE DE L'AN 2000

Qu'on ne s'y trompe pas. Cet affrontement n'est pas qu'une anecdote sans importance : l'enjeu est capital car ce qui va se décider, ce n'est pas seulement une liaison moderne entre Paris, Bruxelles et Cologne ; c'est la grande infrastructure ferroviaire de l'Europe de demain. De l'itinéraire qu'adoptera le T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne dépendra la place qu'occupera dorénavant Liège dans ce réseau inter-

national : ou elle en sera une étape ou elle en sera exclue.

Le Conseil économique et social de la Région wallonne est très conscient de l'enjeu. Les milieux liégeois sont tout aussi attentifs. Le Groupe informel des forces vives de la région liégeoise a fait sien le tracé que j'ai proposé. Au mois d'avril, les parlementaires de la Province de Liège, les autorités provinciales et communales, les représentants des milieux économiques et sociaux, auxquels j'avais exposé les données du problème, ont adopté une résolution unanime. Elle souligne les exigences du redressement économique de la province, atteinte plus directement que d'autres par la crise, et la nécessité du passage du T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne à Liège, avec arrêt à la gare des Guillemins.

Mais les revendications concernant, tout à la fois, les fonctions ferroviaires de la partie orientale de la Wallonie et de sa partie occidentale ne tiennent pas seulement qu'à des raisons économiques ; c'est la justice qui les légitime. Les investissements de grandes infrastructures, portuaires et autoroutières, n'ont cessé de se déverser sur la Flandre. Tous les investissements aéronautiques se font en Flandre. Par la volonté de ministres flamands, l'aérodrome de Bierset a été jugulé et les Wallons, candidats à Eurocontrol, ne l'ont pas obtenu. Dans un souci de fausse équité, la Flandre a été aidée, parallèlement à la Wallonie, dans des secteurs chez elle florissants, comme la sidérurgie, la pire des injustices étant de répondre, de façon égale, au nom de la justice, à des besoins différents. Et lorsque la Wallonie est spécialisée dans un domaine industriel, comme l'aéronautique, on n'a de cesse de lui avoir suscité artificiellement un rival en Flandre...

La Wallonie est créancière. Ce n'est pas seulement par compensation qu'elle doit pouvoir moderniser son infrastructure ferroviaire et la raccorder au réseau européen à grande vitesse ; c'est aussi parce que ces travaux, parmi d'autres, représentent pour elle une importance vitale. A la solution qui sera apportée par le gouvernement au dossier du T.V.G. en Belgique, la Wallonie saura si le droit de participer à l'Europe de l'an 2000 lui est, ou non, reconnu.

Pierre CLERDENT ■

« Cannibalisme » vicinal à Charleroi : 31 tramways sur 55 cassés en cinq ans !

Impossible ? Inouï ? Scandalieux ? On ne trouve pas le mot juste pour qualifier l'incroyable situation découverte à la S.N.C.V. de Charleroi : trente et une des cinquante-cinq nouvelles motrices articulées mises en service il y a cinq ans à peine sont hors d'état de circuler, certaines d'entre elles pourrissant littéralement sur les voies de garage du dépôt de Jumet.

Charges financières comprises, le prix de revient de chacune de ces machines est évalué à soixante-huit millions. Selon certaines sources, il faudrait une centaine de millions rien qu'en matériel pour assurer leur remise en état, le prix de la main-d'œuvre (des mois de travail) n'étant pas compris dans cette évaluation...

Ces remarquables engins, baptisés « B.N. » du nom du constructeur, « La Brugeoise et Nivelles », associée aux A.C.E.C., ont été commandés à la fin des années 70 à raison de cent dix unités : cinquante-cinq pour le métro léger de Charleroi alors en construction, autant pour le littoral. Première erreur de dimension dans ce contrat colossal : on omit de prévoir la construction de pièces de rechange et la constitution de stocks. Il n'en existe donc pas, et toute demande actuelle implique de longs délais de fabrication et de livraison, assortis de coûts anormalement élevés.

Trop tôt sur le réseau

En 1980, les premières motrices arrivèrent à Charleroi, la livraison de la commande totale s'échelonnant sur un an. Une seconde erreur, lourde de conséquences, fut alors commise au Pays noir : la direction régionale ordonna leur mise en service échelonnée sur le réseau banal, sans attendre l'achèvement, à tout le moins suffisant, du métro auxquelles elles étaient destinées.

Il ne fallut pas longtemps pour que deux éléments se conjuguèrent pour provoquer les premiers dégâts importants : le poids des machines (trente-huit tonnes, contre vingt-deux aux anciens tramways), provoquant un affaiblissement relatif des rails non adaptés à cette charge et... la présence de pavés saillants de part et d'autre de certaines voies, le long d'arteres non rectifiées : plusieurs « hacheurs » — des boîtes destinées à accumuler

le courant et placées sous la machine — firent les frais de contacts aussi inévitables que brutaux. Précisons qu'on en compte trois par motrice et qu'ils valent, ensemble, sept millions.

Mais le pire restait à venir. Les « B.N. » sont en effet équipées de part et d'autre de timons qui dépassent la carrosserie d'une soixantaine de centimètres, et dotés d'un équipement électronique sophistiqué qui permet des accouplements automatiques et réagit à la signalisation. Reliés au réseau général de l'engin et à son ordinateur de bord, ces timons ne peuvent, naturellement, être démontés sous peine d'immobilisation du tramway. Comme on le devine, ce qui devait arriver arriva : divers accidents de circulation (collisions et autres) endommagèrent ces pièces délicates, qui ne se seraient trouvées en sécurité que sur le site propre du métro. Il ne fallut pas longtemps pour qu'une dizaine de motrices soient ainsi ramenées au dépôt sans espoir de réparation rapide puisque, nous l'avons souligné, on ne disposait d'aucun stock de pièces de rechange.

L'engrenage fatal

Et puis, presque naturellement si l'on peut dire, apparut la tentation insidieuse de prélever sur ces machines inertes les pièces nécessaires aux réparations à effectuer sur celles qui pouvaient encore se mouvoir, la première catégorie l'emportant au fil du temps sur la seconde.

C'est ainsi que trente et une motrices sur les cinquante-cinq se trouvent hors service à l'heure actuelle et présentent, parfois, un état de délabrement que l'on n'ose qualifier. Certaines de ces machines ont été amputées de leurs portières (qui ont été remplacées par des panneaux de bois) ou de leurs sièges, tout simplement. On a démonté la plupart des ordinateurs de bord (trois millions pièce) pour les laisser dans un local, certains depuis deux ans. Des tableaux de conduite entiers ont disparu, laissant apparaître des trous où gisent des centaines de fils qui n'ont même pas été repérés. Que dire des rangées de phares et de clignotants expédiés vers un autre destin ? On en tirait si ce n'était aussi aberrant : des phares d'autobus ont été montés sur des motrices en perdition... Des

boutons, poussoirs commandant l'ouverture des portes, des relais intérieurs, et une foule d'autres accessoires qu'il serait trop long à énumérer ont encore alimenté ce démentiel marché du bricolage. Bref, à l'heure actuelle, vingt-quatre « B.N. » seulement de cette cuvée 80 demeurent opérationnelles. Quatorze d'entre elles circulent régulièrement sur le réseau carolorégien, plus particulièrement sur les antennes du métro mises en service ces dernières années. Lorsque les antennes de Gilly et de Montigny seront ouvertes au trafic dans quelques mois, on devra alors engager vingt-deux motrices, et l'on ne disposera donc plus que de deux machines de réserve. Pour la petite histoire, signalons que les cinquante-cinq livraisons du début de la décennie constituaient le lot complet et définitif du métro carolorégien, dont l'achèvement est prévu vers... l'an 2000. Ajoutons que les anciens tramways « blancs » connus sous le nom de « type S » ont connu un sort meilleur puisqu'ils continuent à transporter fidèlement les voyageurs du Pays noir. Le plus « jeune » de ces tramways a quarante-cinq ans de bons et loyaux services, le plus âgé cinquante et un.

Qui sont les responsables ?

La question que chacun se pose à l'esprit est claire : comment pareil massacre a-t-il pu provoquer autant de dégâts en si peu de temps ?

C'est évidemment aux gestionnaires de la S.N.C.V. et à ceux qui exercent le contrôle de leur efficacité qu'appartient la réponse à cette grave interrogation.

Disons cependant que le personnel d'entretien du dépôt de Jumet, relativement peu nombreux au demeurant, ne se cache pas pour dire son désappointement devant un phénomène qu'il qualifie de « cannibalisme » dans son langage quotidien. Un phénomène mis à profit par d'autres, d'ailleurs, comme la société saur du littoral qui se garde bien d'abimer ses propres motrices et qui se fait livrer, par camion, les pièces prélevées au « cimetière » jumetois.

En fait, il semblerait plutôt que, la regrettable habitude aidant, on ait demandé à ce personnel de prélever, au plus vite, sur des machines immobilisées, l'une ou l'autre pièce indispensable au dépannage d'une autre destinée au service. Ces opérations se seraient déroulées dans une hâte de plus en plus fébrile, sans discernement et sans gestion globale du parc immobilisé.

Une évolution que les ouvriers déplorent, eux qui se flattent d'avoir imaginé certains procédés, en d'autres circonstances, pour améliorer l'efficacité de leur travail et du service à la clientèle en général. Ils citent notamment la réalisation d'un engin baptisé « drésine » et destinée à l'auscultation des lignes aériennes et des voies, la mise au point d'un appareil de simulation des freins (il permet de tester ces derniers après entretien en atelier et avant remontage sur la machine), ainsi que celle d'un appareil de chauffage des aiguillages conçu au départ d'un chauffage de bus.

En toute hypothèse, on comprendrait mal que des actes aussi déroutants aient pu se prolonger durant des années sans attirer l'attention de la hiérarchie. Mais, après tout, le dépôt de Jumet ne vient-il pas d'être équipé d'une salle de lavage des tramways et des bus tout ce qu'il y a de plus moderne ? Entièrement automatisée, elle a coûté des millions. On a seulement oublié de la raccorder aux canalisations d'eau...

OLIVIER COLLOT.

(Le Soir)
16-17/11

SNCB - Ligne 119

La desserte de la section Gilly (Sart-Allet) - Thiméon est abandonnée à partir du 15.09.85. La mise hors service et le démontage de cette section sont attendus à bref délai (voir page suivante, rapport sur l'électrification de la ligne 140).

SNCB - Ligne 155 - section Virton - Lamorteau frontière - Ecouvies

La section Lamorteau - Ecouvies est hors service depuis le 29.09.85. Une demande de démontage de cette section est introduite dès à présent. Seule, une des deux voies de la ligne 155 entre Virton et le raccordement de l'usine "Cellulose des Ardennes" à Harnoncourt est maintenue pour la desserte de cette entreprise. Depuis quelques années, c'est déjà le deuxième point d'échange avec la France qui est ainsi supprimé, avec Momignies/Anor. Le trafic international auparavant échangé via Lamorteau - Ecouvies passe désormais par le point frontière d'Athus - Longwy.

Rappelons que le GTF asbl a parcouru la section Virton - Lamorteau (frontière) lors de son voyage dans les Ardennes du 31 mars 1984, réalisant ainsi un voyage d'adieu (un de plus) sur cette ligne...

SNCF - gare de Lille

Les quais de cette gare ont été adaptés pour la réception des voitures M4 de la SNCB. L'ensemble des voitures M4 de la SNCB a vu par ailleurs ses marche-pieds raccourcis de 2 cm lors du passage de ce matériel au poste d'entretien.

L'adaptation des quais de la gare de Lille a été réalisée dans le cadre de la future organisation de trains directs Anvers - Gand - Courtrai - Lille assurés par rames réversibles M4 et locomotive électrique bi-courant série 12 actuellement en construction.

MIVG - Gand

Les premiers essais en traction électrique du trolleybus prototype Van Hool- ACEC (voir Trans-Fer n° 37) ont eu lieu le 7 octobre à Gand sur le tronçon dépôt MIVG - Dampoort actuellement équipé de ligne aérienne.

Le 7 novembre, à l'occasion d'un symposium sur le trolleybus, outre le prototype MIVG, six trolleybus ont circulé entre la Van Rodelaan et Dampoort à Gand : le Duobus allemand MAN 3700 de EVAG à Essen, le Duobus Daimler-Benz 3701 d'Essen, un trolleybus Renault 610 de Nancy, un véhicule finlandais, un véhicule hollandais d'Arnhem n°150 et le véhicule musée 6023 de la STIB... (d'après Tram 2000)

BIBLIOGRAPHIE

Het stoomtijdperk bij de Euurtspoorwegen, Jos BLOCK, édition SNCV, en langue néerlandaise. 110 pages, 70 illustrations, 20 plans. Format A4. Il s'agit de données techniques sur chaque type de locomotive SNCV, le parc de voitures et wagons...
 Prix : 330FB + 110FB de frais d'envoi (étranger : frais d'envoi=215FB).
 A commander au compte 000-0003227-26 de SNCV, rue de la Science, 1040 Bruxelles. Indiquez en communication le titre du livre et votre qualité de membre du GTF asbl.

Electrification de la ligne 140

Sur la ligne 140 (Marcinelle - Fleurus - Ottignies) les travaux d'électrification se poursuivent activement. En ce qui concerne la partie de la ligne située sur le Groupe de Charleroi, la situation est la suivante au 25 octobre 1985 :

1. Liaison Charleroi Sud - Charleroi Ouest.

1.1. Construction de l'ouvrage d'art sur la Sambre :

Les travaux ont débuté sur le terrain.

Pour le tablier métallique, les travaux en atelier commenceront vers la fin de l'année.

Le montage à pied d'oeuvre est prévu en juin 1986.

1.2. Desserte de l'entrepôt douanier de Charleroi Sud :

Il faut exclure la possibilité de croisement de la courbe de raccord par la voie de desserte de l'entrepôt par une traversée spéciale suite à des problèmes d'isolement pour le service E.S. et de fabrication pour le service de la Voie.

Ce dernier service étudie une variante permettant de se greffer sur la voie en cul-de-sac existante face au block 20 de Charleroi Sud.

• Bois-Noël, pont de croisement ligne 119/ligne 140.

L'enlèvement du pont sera effectué entre le 12 et le 15 novembre 1985 après déplacement d'une conduite de gaz. Le travail sera terminé au plus tard le 19 novembre 1985.

Cet ouvrage supportait la ligne 119 dont le tronçon Thiméon - Km 14.383 se trouvera ainsi isolé du reste du réseau. Il est à noter que la section comprise entre la bifurcation "Noir-Dieu" (Km 15.890) et Thiméon avait été mise hors service à partir du 25 septembre 1985.

Lodelinsart.

3.1. F.S. Km 59.950 :

La première moitié du nouveau P.S. est en service depuis mi-octobre.

La pose des poutres de la seconde moitié et la démolition du P.S. existant seront réalisés à la faveur de la coupure totale de la ligne entre Fleurus et Charleroi Ouest du 9 au 19 novembre 1985.

Durant cette période le service voyageurs sera assuré par autobus sur ce tronçon.

•2. P.S. Km 60.223 :

La réfection de cet ouvrage par gunitage sera réalisé entre le 9 et le 19 novembre 1985.

Aménagement de Ransart.

Le début des travaux est fixé à novembre 1985.

Fleurus.

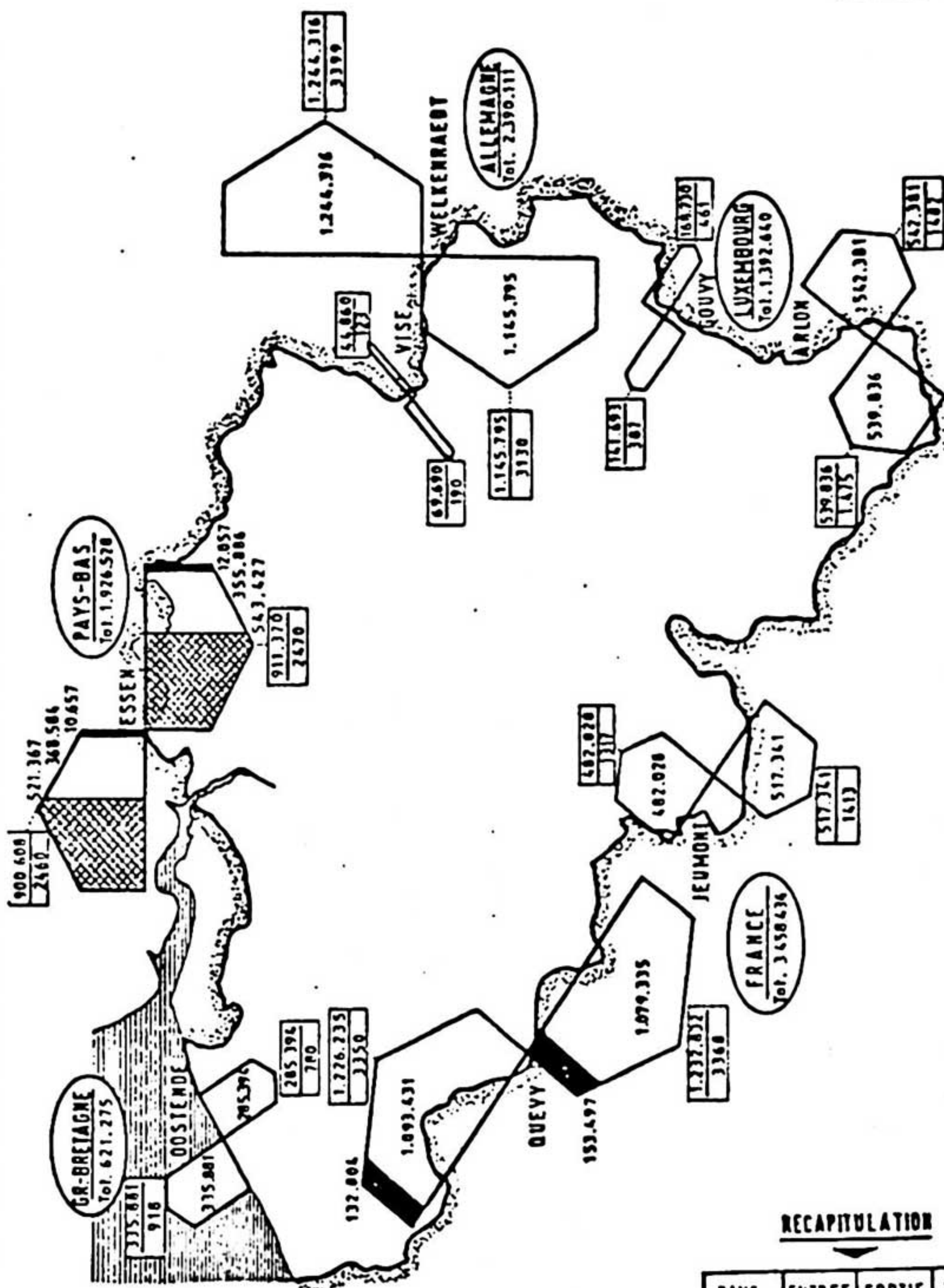
La mise en service d'un nouveau poste "tout-relais" est prévu pour mars 1986.

Stephenson.

TRAFIC ...

TRAFIC DES VOYAGEURS
TRANSPORTES PAR LES
TRAINS INTERNATIONAUX

ANNEE 1984



LEGENDE

T.E.E.
 TRAINS 100000 voyageurs
 BENELUX

1.145.795) Total
 3130) Moyenne journalière

(B)

RECAPITULATION

PAYS	ENTREE	SORTIE	TOTAL
Allemagne	1145795	1244316	2390111
France	1700263	1750173	3450436
Gr Bretagne	285396	335881	621275
Luxembourg	681529	711111	1392640
Pays-Bas	981060	945660	1926520
TOTAL	4802061	4986949	9788990

DD UN FARI GAGNE...

La 10409 est à nous! Grâce à un flot de donations dont la liste partielle, publiée au 23 août, ne donne qu'une faible idée, l'ASVi a réussi à réunir les fonds nécessaires au rachat de la motrice 131 des tramways de Belgrade, ex-10409 de la SNCV. Il était grand temps, car nous venons d'apprendre que toutes les autres PCC seraient livrées au ferrailleur dans le courant du mois de décembre!

DONT IL FAUT ENCORE RAMENER L'ENJEU!

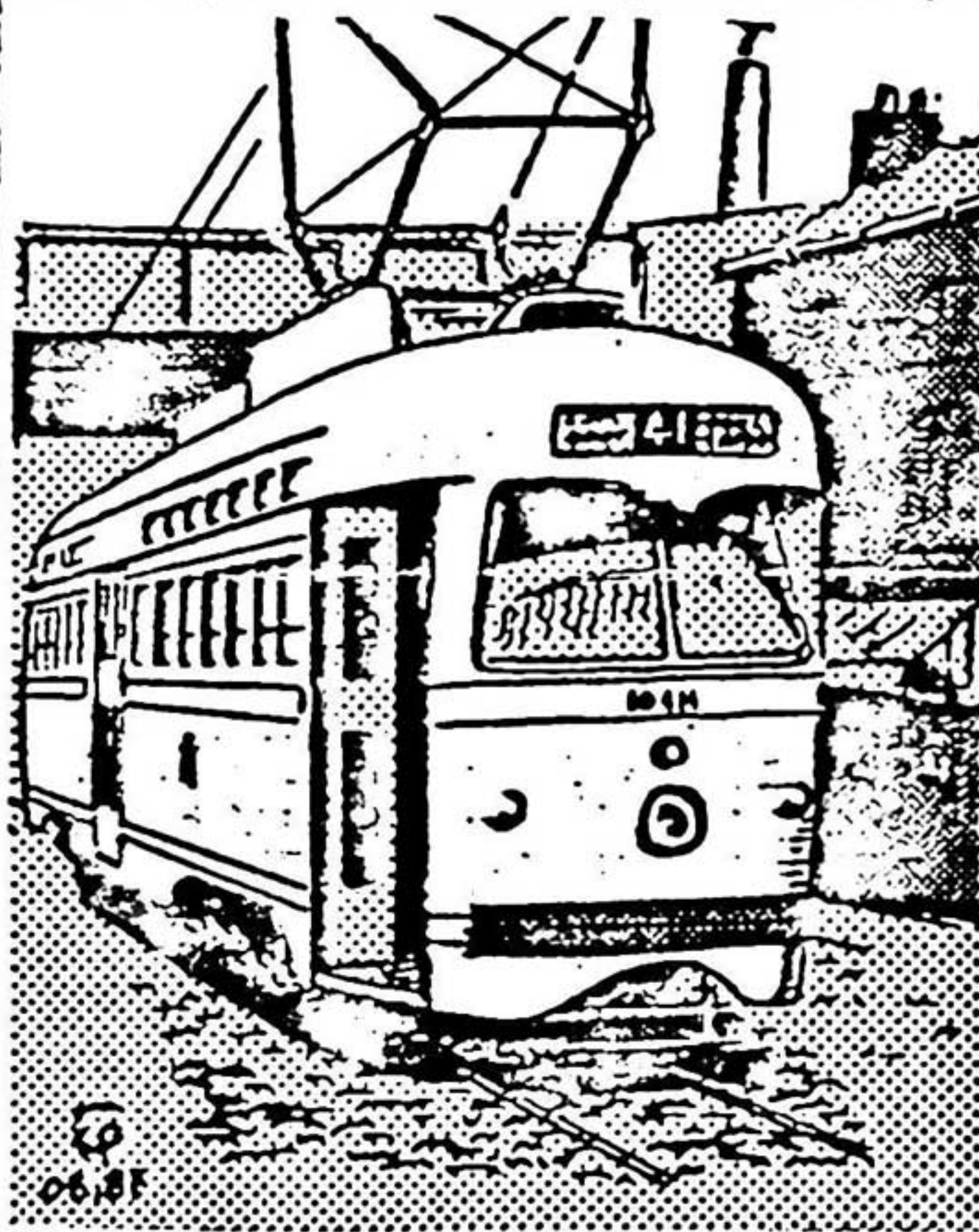
Il nous faut encore boucler le budget "transport" pour conclure l'opération et ramener notre, votre PCC en Belgique. Le plus tôt sera le mieux: essayons d'épargner à la 10409 les assauts d'un hiver aux rigueurs balkaniques.

POUR LA SAINT-SYLVESTRE?

Peut-être...cela dépend de votre réponse à ce (dernier?) appel!

ASVi asbl
rue Belliard 187
1040 Bruxelles

**RAPATRIEMENT
EN HAINAUT D'UNE
PCC VICINALE**



LA 10409 VOUS REMERCIE ET VOUS DEMANDE UN DERNIER COUP DE POUCE
AU COMPTE 310-0811064-36 (ASVi, rue Belliard 187, 1040 Bruxelles)

LA 10409 EST A NOUS!

MAIS IL FAUT ENCORE 100.000 FB POUR LA TRANSPORTER

AVANT L'HIVER!

**LA 10409 ATTEND SON
BILLET DE TRAIN AU CPTÉ 310-0811064-36**