



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°45 · 3/86 50BEF

BULLETIN DU G T F asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



## SOMMAIRE

Numéro 45

Mars 1986

Nouvelles de la SNCB	
Locomotive électrique bi-tension série 11	4
Voitures à deux niveaux type M5	9
Le point sur les nouvelles automotrices omnibus	18
La modernisation du réseau	20
Electrification Zottegem - Courtrai	26
Ligne 86 : De Pinte-Basècles - tour d'horizon	29
Ligne 147 Fleurus - Tamines : un renouveau ?	33
Nouveau plan de transport marchandises	35
Décisions du conseil d'administration SNCB	41
La régulation du trafic (1ère partie)	43
Nouvelles de la SNCV	
Hainaut : de nouvelles suppressions en vue	47
Activités du GTF asbl	
Un nouveau Trans-Fer hors série : le rail en Gaume	50
Les Tramways au Pays de Liège tome 2	51
Voyages en train vapeur organisés par la SNCB	52
Distribution	53
Questions parlementaires sur le transport par rail	55
<u>Annexe</u> : le GTF asbl en autorail au port d'Anvers - 3 mai 86	

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, A. Steam, G. Stephenson, Ch. Van de Voorde et autres collaborateurs

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est à adresser 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, Liège.  
Imprimé en Belgique.

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



Prochaine réunion du GTF asbl

Nous avons le plaisir de vous inviter à notre prochaine réunion qui se tiendra

dimanche 20 avril 1986 à 10 heures précises  
en gare de Liège Guillemins, quai 6, au bout côté Ans, dans  
le local du mess SNCB

Nous y traiterons des activités du GTF asbl en 1986. Toutes les bonnes volontés sont bienvenues, afin de poursuivre nos multiples activités. Au plaisir de rencontrer nos membres,



Le président du GTF asbl

### NOUVELLES DE LA SNCB

#### Les nouveaux matériels de la SNCB

Nous l'avons évoqué dans Trans-Fer, la SNCB réceptionne, ou va réceptionner cette année 1986, les nouveaux matériels suivants :

- \* locomotives électriques bi-tension type 11 destinées au trafic avec le réseau hollandais électrifié en 1500v continu.
- \* locomotives électriques bi-courant type 12 destinées au trafic avec le nord de la France électrifié en 25 kV 50Hz alternatif.
- \* voitures voyageurs à deux niveaux type M5.

Grâce à l'obligeance du service de Presse et Relations Publiques de la SNCB, nous publions ci-après le dossier de presse paru à l'occasion de la présentation des locomotives série 11 et des voitures à 2 niveaux de la SNCB au début du mois de mars à Bruxelles. Les locomotives série 12 sont actuellement en cours de fabrication. Comme les série 11, elles sont en fait une extrapolation des locomotives mono-courant série 21 en service depuis quelques mois. Nous y avons joint des diagrammes, qui pourront peut-être déjà inspirer les modélistes...



## Locomotive électrique de ligne

### Type 11

La locomotive de la série 11 que la S.N.C.B. et les constructeurs présentent le 1er mars 1986 est une des 12 unités de ce type que la S.N.C.B. a commandées et dont la livraison s'achèvera dans les prochaines semaines.

Comme les séries 21 et 27, elle appartient à la nouvelle génération d'engins de traction dont les caractéristiques externes et la plupart des particularités techniques sont identiques.

A partir de la fin de l'année 1986, la nouvelle "série 11" sera incorporée dans les trains réversibles flambant neufs du service Intercity Bruxelles - Anvers - Amsterdam (dont les voitures seront fournies par les Pays-Bas). Ils remplaceront les anciennes rames d'automotrices bleues à bandes jaunes, ainsi que les rames réversibles actuelles du service IC-BENELUX.

Les locomotives de la série 11 sont des engins bitension pouvant circuler indifféremment en 3000 volts continu (Belgique) et 1500 volts continu (Pays-Bas). Elles développent une puissance maximum de 3130 kW et permettent une vitesse maximum de 160 km/h.

Les dimensions principales sont :  
longueur hors-tampons 18m650 - hauteur, mesurée du sommet de la toiture au rail 3m600 (4m220 avec les pantographes abaissés).  
Le poids de 85 tonnes est réparti sur les deux bogies à deux essieux.

Ces locomotives sont bien adaptées à la circulation avec des rames réversibles, c.à.d. que dans un sens, elles remorquent le train et dans l'autre, elles le poussent. Dans ce dernier cas, la commande du train se fait depuis la voiture pilote à l'autre extrémité de la rame. Toutes les voitures de ces rames doivent être équipées de manière à pouvoir transmettre les ordres donnés. Du fait qu'il n'est plus nécessaire de transférer la locomotive d'un bout à l'autre du train, il est possible de changer plus rapidement de direction dans les gares d'about (comme p.e. à Anvers-Central).

Les locomotives de la série 11 sont présentées en livrée rouge-bordeaux à bande jaune. Elles s'harmonisent donc parfaitement avec les nouvelles voitures auxquelles elles sont accrochées.

#### Caisse et bogies.

La caisse et les bogies sont construits par l'association "B.N." (précédemment "La Brugeoise et Nivelles"). La caisse a des formes aérodynamiques telles que l'onde de choc provoquée lors du croisement de deux trains circulant à vitesse élevée est limitée, que la prise de courant à la caténaire demeure correcte quelle que soit la vitesse et que la salle des machines reste toujours parfaitement ventilée.

Les bogies sont d'une conception extrêmement simple. La locomotive dispose de quatre essieux mûs séparément par des moteurs de traction de 828 kW suspendus dans le châssis du bogie et pourvus chacun d'une transmission élastique. Ils sont équipés



d'un système de graissage des jantes des roues, ce qui permet de limiter leur usure et facilite l'inscription dans les courbes.

#### La commande thyristorisée.

La partie électrique fut construite par les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (A.C.E.C.) selon les données de base fournies par les ingénieurs de la S.N.C.B.

Ces locomotives sont équipées du hacheur à thyristors selon une technique actuellement bien rodée à la S.N.C.B. Le thyristor est un semi-conducteur à base de silicium.

Le hacheur de courant par thyristors en traction à courant continu élimine le rhéostat de démarrage à résistances en service sur les locomotives d'autrefois.

La S.N.C.B. a appliqué pour la première fois le hacheur à thyristors à un prototype en circulation commerciale en 1969. Les qualités de ce dispositif furent remarquées immédiatement.

Depuis 1972 toutes les locomotives électriques commandées par la S.N.C.B. furent équipées de hacheurs à thyristors. Les automotrices doubles et quadruples acquises depuis lors en sont également équipées.

En 1975 un tel hacheur à thyristors fut installé pour la première fois sur une locomotive de très grande puissance, c.à.d. la "série 20", de 5280 kW (soit plus de 7000 ch.).

Les nouvelles locomotives disposeront donc de tous les avantages de la commande par hacheur à thyristors. La commande thyristorisée permet une desserte plus aisée de la locomotive, et les voyageurs jouissent d'un meilleur confort grâce à des démarrages en douceur. Il en résulte aussi une meilleure adhérence entre la roue et le rail lors des démarrages, adhérence encore accrue par l'adoption de la traction basse. Un thyristor vernier supplémentaire permet une découpe encore plus fine des démarrages.

En outre, ce système permet de substantielles économies d'énergie lors des démarrages. Les moteurs reçoivent exactement le courant nécessaire et il n'y a pas de dissipation d'énergie dans les résistances de démarrage.

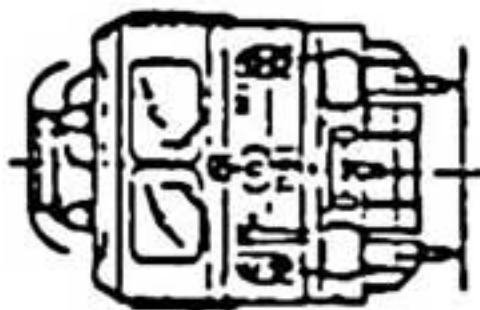
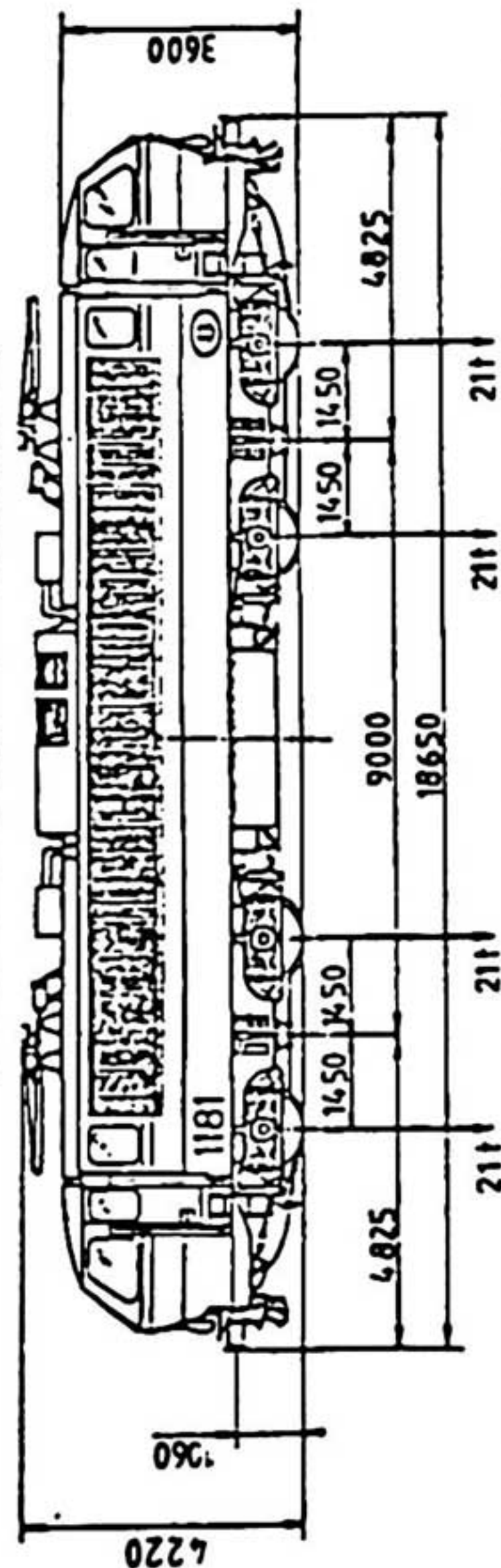
Tout l'appareillage de la "série 11" est aussi simple que possible afin de permettre au conducteur de remédier lui-même à diverses pannes ou défaillances de certains éléments.

Pour une entreprise de transports, la fiabilité du matériel roulant est une exigence impérative. En plus de la régularité de la circulation des trains il faut aussi pouvoir mettre le matériel en ligne séance tenante.

Il est de la plus grande importance que les engins de traction soient mis hors service aussi rarement que possible et qu'ils puissent être toujours largement disponibles.



# Locomotive série 11



## GENERALITES

<u>Effectif</u> :	12
<u>Type</u> :	Bo-Bo
<u>Masse totale</u> :	t 85
<u>Hauteur</u> :	1191 à 1192
<u>Puissance continue</u> :	kW 3 120
<u>Tension de service</u> :	kV 1,5
<u>Vitesse maximum</u> :	km/h 150/120
<u>Masse max. par essieu</u> :	t 21
<u>Effort max. au démarrage</u> :	kN 234
<u>Rayon min. de courbe</u> :	m 100
<u>Diamètre des roues</u> :	mm 1250
<u>Satisfait au gabarit UIC</u>	

## PARTIE MECANIQUE

Constructeur : Contr. Ferro. et Metall. (B & H) à Nivelles

Année de construction : 1985/1986

Freinage : Frein automatique de service et frein direct de manœuvre. Frein de secours agissant sur la conduite de frein autom. Frein auxiliaire électrique rhéostatique. Le frein autom. comprend le régime "Marchandises-Voyageurs" et le régime "Haute puissance" (à 2 étages de press.). Le robinet de mécanique du frein autom. est du type Mabco Westinghouse (R1 2) avec commande électrique.

La locomotive est pourvue d'un frein antipatinage, 2 compresseurs Mabco type 242 VB 79 alimentant 4 réservoirs d'une capacité totale de 1 000 l.

Un frein à vis placé dans chaque cabine de conduite et agissant sur les 4 blocs frein d'un bogie.

Bogies : La locomotive est équipée de bogies MW-ACDC avec suspension primaire à Winterthur, secondaire à Flexicoll.

Chauffage des cabines de conduite par batterie de chauffe électrique à air pulsé.

## PARTIE ELECTRIQUE

Equipement de traction :

Constructeur : A.C.E.C. Charleroi.

Type de commande : Equipement de démarrage à thyristors à commande électronique.

Moteurs de traction : Type LZ 622 S avec excitation en série.

Nombre : 4.

Puissance unitaire : 828 kW

Puissance continue : 782 kW

Suspension : élastique sur 3 points.

Transmission : élastique

- Transmission PDC - Federantrieb.

Rapport d'engrenage : 116/31 - 3,742

Equipement de frein électrique :

Constructeur : A.C.E.C. Charleroi.

Type : Rhéostatique, à puissance limitée.

Remarque : prévu de l'ATB pour circuler sur réseau IS.

## Appareillage auxiliaire :

- 2 convertisseurs statiques à 3 kV/1,5 kV,
  - 2 x 55 kW avec sorties 480 V et 110 V -
  - 2 x (2 ventilateurs sur un moteur) pour les mot. de traction, 480 V - 18,6 kW - type ACDC.
  - 2 600 tr/min. - débit : 125 m<sup>3</sup>/min. \*
  - 2 x moteurs-ventilateurs pour selfs, 480 V - 4,5 kW - type ACDC à 600 tr/min. Débit : 120 m<sup>3</sup>/min. \*
  - 12 moteurs-ventilateurs pour hacheurs, - moteurs asynchrones 110 V incorporés dans les ventilateurs
  - 2 moteurs-compresseurs :
  - moteur 480 V - 11 kW type ACDC à 1 050 tr/min.
  - compresseur : Mabco-Westinghouse type 242 VD 77 avec 2 étages de pression et 4 cylindres.
  - 1 batterie : chargée en permanence par les 2 convertisseurs en //.
  - Batteries IIFE type MCB, 75 Ah avec 75 éléments 100 V - tension de charge 115 V.
- \* Valeurs calculées



### Commutation Belgique-Pays Bas.

Compte tenu des tensions différentes alimentant les caténaires des deux réseaux (Belgique 3000 V continu - Pays-Bas 1500 V continu) il est indispensable que la commutation lors du passage d'un réseau à l'autre, puisse se faire sur la locomotive, équipée spécialement à cet effet.

Le choix de la tension ne peut s'effectuer que dans la gare-frontière, les pantographes étant abaissés. Lorsque le conducteur rétablit le contact des pantographes avec la caténaire, la concordance entre la tension admissible par la locomotive et la tension réelle de la caténaire est contrôlée. Ce n'est que lorsqu'il y a une parfaite concordance qu'il est possible d'enclencher le disjoncteur principal et que le fonctionnement normal de la locomotive est assuré.

Les différences de tension entre les Pays-Bas et la Belgique n'ont pas seulement exigé la construction de matériel spécial. Pour la caténaire aussi il a été nécessaire de réaliser une zone de transition entre les deux réseaux se situant entre les gares frontalières de Roosendaal et de Essen.

La zone de transition comprend une interruption de la caténaire d'une longueur suffisante afin que les deux réseaux ne soient jamais mis en contact par l'intermédiaire des pantographes des automotrices ou des locomotives. Les conducteurs des trains électriques franchissent cette zone avec les pantographes abaissés. En jargon ferroviaire, cette zone est appelée "le sas de Roosendaal". Elle est annoncée par des signaux spéciaux.

C'est précisément durant le laps de temps que dure l'abaissement des pantographes et que la locomotive circule en roues libres dans la zone sans caténaire que la commutation de tension doit être opérée.

Ce n'est qu'après le franchissement du sas que les pantographes peuvent être relevés pour rétablir le contact avec la caténaire.

### Freinage.

Les locomotives de la série 11 peuvent être freinées de différentes façons :

- par freinage opéré directement sur les roues;
- par un freinage automatique agissant simultanément sur la locomotive et la rame tractée;
- par un frein électrique rhéostatique ou "frein-moteur";
- par un robinet de secours placé sur la conduite automatique.

Le freinage pneumatique est éliminé progressivement au fur et à mesure de l'accroissement de la force de résistance du freinage rhéostatique. En plus, un frein anti-patinage a été prévu dans l'ensemble.

### L'homme et la machine.

Le poste de conduite fut conçu selon des normes ergonomiques. Le siège du conducteur est confortable et adaptable. La vue est excellente dans toutes les directions. L'insonorisation est parfaite et permet de travailler dans les meilleures conditions. L'installation du chauffage par air pulsé accroît encore le confort.



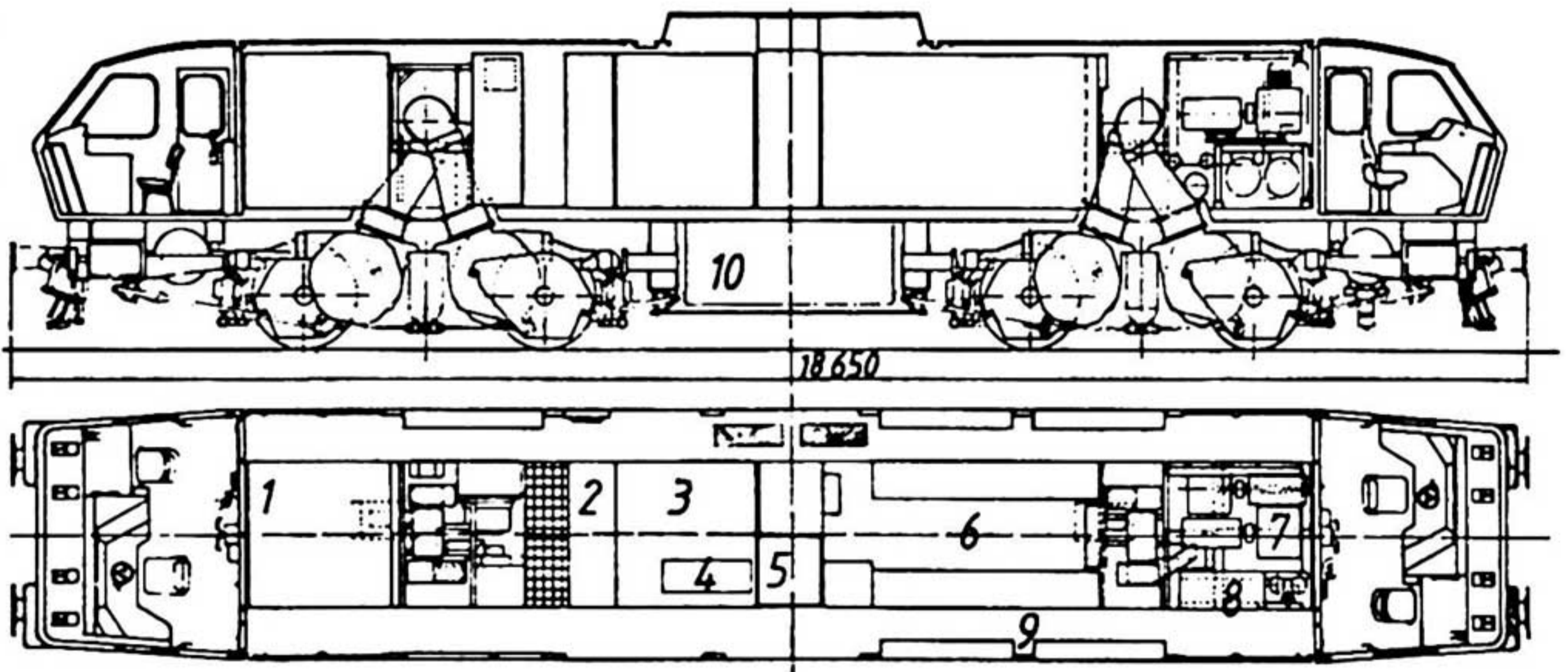
Dans cette optique, les normes appliquées aux voitures les plus modernes furent adoptées.

Les vitres avant du poste de conduite sont doublées et composées de verre trempé avec chauffage incorporé. Il y a également un coffret dans lequel le conducteur peut réchauffer son repas ou le maintenir au frais selon les circonstances.

Première utilisation pour trains de voyageurs.

Les premières locomotives de la série "11" circuleront dès la période d'été. Elles assureront la traction des trains de saison N° 1181 et 1286, sur le trajet Amsterdam - Bruxelles-Midi. A partir du mois d'octobre ou novembre elles seront intégrées dans quelques trains du service BENELUX.

**Locomotive bi-tension pour trafic rapide passager ou marchandises  
1181-1192**



- |                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| 1. CONVERTISSEUR STATIQUE            | 6. HACHEURS                  |
| 2. ARMOIRE BASSE TENSION             | 7. GROUPES MOTO-COMPRESSEURS |
| 3. ARMOIRE HAUTE TENSION             | 8. TABLEAU PNEUMATIQUE       |
| 4. DISJONCTEUR ULTRA-RAPIDE          | 9. BATTERIES                 |
| 5. RESISTANCES DE FREINAGE DYNAMIQUE | 10. SELF DE LISSAGE          |



## Voiture à 2 niveaux

### Type M5

Depuis de nombreuses années, la S.N.C.B. est confrontée au difficile problème du trafic des navetteurs de et vers Bruxelles, et particulièrement dans la jonction Nord-Midi, qui atteint aux heures de pointe le seuil de la saturation.

L'impossibilité d'augmenter le nombre de trains ou d'accroître leur composition, limitée par la longueur des quais, entraîne un inconfort pour nombre de voyageurs contraints de voyager debout, inconvénient aggravé par une irrégularité quasi chronique sur certains tronçons.

La S.N.C.B. a donc envisagé une solution déjà en pratique sur plusieurs réseaux étrangers, à leur plus grande satisfaction : la mise en service de voitures à deux niveaux qui, à longueur quasiment égale, permettent d'accroître sensiblement la capacité.

La S.N.C.B. a l'intention d'appeler ce matériel "voitures DUO". Les "DUOTRAINS" vont à présent faire leur apparition dans le paysage ferroviaire belge.

#### Des voitures adaptées au réseau belge.

En se basant sur l'expérience d'exploitation par la S.N.C.F. de ce type de matériel, les constructeurs belges ont conçu des voitures adaptées aux exigences particulières de la S.N.C.B., notamment en matière de gabarit.

En raison de leur grande capacité - 142 places assises en 1ère classe et 146 en 2ème classe avec possibilité d'accueillir en plus 160 personnes debout - elles sont dotées de plates-formes d'accès spacieuses et de larges portes pour permettre un mouvement des voyageurs plus rapide et limiter ainsi la durée du stationnement en gare.

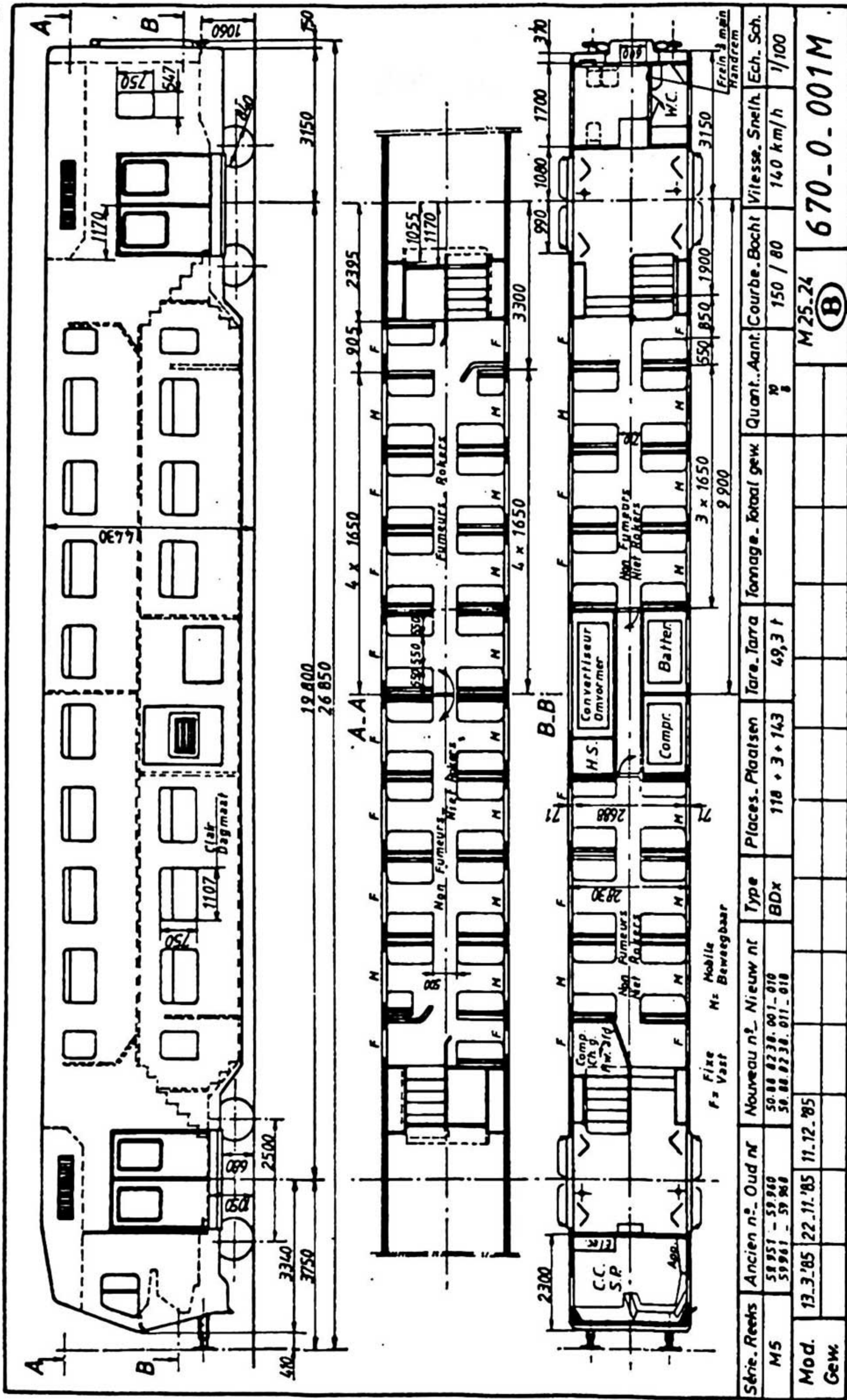
#### L'aménagement intérieur.

Malgré la présence de deux niveaux, la limite du gabarit et diverses contraintes techniques, on a pu atteindre un niveau de confort satisfaisant, même si le voyageur ne retrouvera pas certaines petites commodités offertes par le matériel classique. C'est ainsi, par exemple, que la hauteur de salle n'a pas permis le montage de porte-colis. Le surbaissement du plancher du niveau inférieur, auquel on a accès par quelques marches, se situant entre les longerons, et l'aménagement de gaines de ventilation et de chauffage entraînent des surélévations le long des parois. Le voyageur en tirera profit en les utilisant comme pose-pieds.

Deux larges escaliers, l'un montant, l'autre descendant et utilisables dans les deux sens, permettent d'accéder aux différents niveaux. Aucune porte ne sépare les plates-formes des salles, ce qui facilite encore d'avantage cette circulation.

Au niveau inférieur, le plafond est plus bas que dans les voitures normales, mais cette impression est partiellement atténuée par l'usage d'une peinture réfléchissante créant l'impression d'un espace plus large. Quant à l'étage, l'intérieur apparaît moins familier, en raison surtout de l'inclinaison des fenêtres, justifiée par la nécessité de rester dans la limite du gabarit







universel de la S.N.C.B., les voitures M 5 devant être aptes à rouler sur toutes les lignes du réseau.

Les caisses des voitures de 1ère et de 2ème classe sont identiques, ce qui a simplifié les études et réduit les frais d'achat. La distance entre les sièges est donc la même dans les deux classes, ces sièges ne différant que par leur revêtement. En 1ère classe le tissu a été retenu et des accoudoirs sont prévus. En 2ème classe on a adopté le même "similicuir" que dans les voitures M 4, matériau qui a fait ses preuves.

Avantage que les occupants de la deuxième classe apprécieront : le nombre de place de front a été limité à quatre, au lieu de cinq dans les autres voitures du service intérieur.

Dans la voiture-pilote, un compartiment peut accueillir un handicapé dans un fauteuil roulant, les banquettes traditionnelles y étant remplacées par des strapontins. Il s'agit ici d'une innovation sur le réseau belge.

Afin de faciliter l'évacuation de la fumée des compartiments "fumeurs" ceux-ci se trouvent au niveau supérieur, évitant ainsi d'incommoder les non-fumeurs. L'étage supérieur est toutefois divisé en deux parties et une des salles est également réservée aux non-fumeurs.

Voici la répartition des places :

<u>Voiture de 1ère classe</u> :	total : 142, dont 33 fumeurs et 109 non-fumeurs; plus 160 places debout;
<u>Voiture de 2ème classe</u> :	total : 146, dont 33 fumeurs et 113 non-fumeurs; plus 160 places debout;
<u>Voiture-pilote (2ème cl.)</u>	total:121, dont 33 fumeurs et 88 non-fumeurs; plus 143 places debout.

#### Les commodités.

Le luxe est absent de ces voitures, mais on s'est attaché à les rendre aussi agréables que possible.

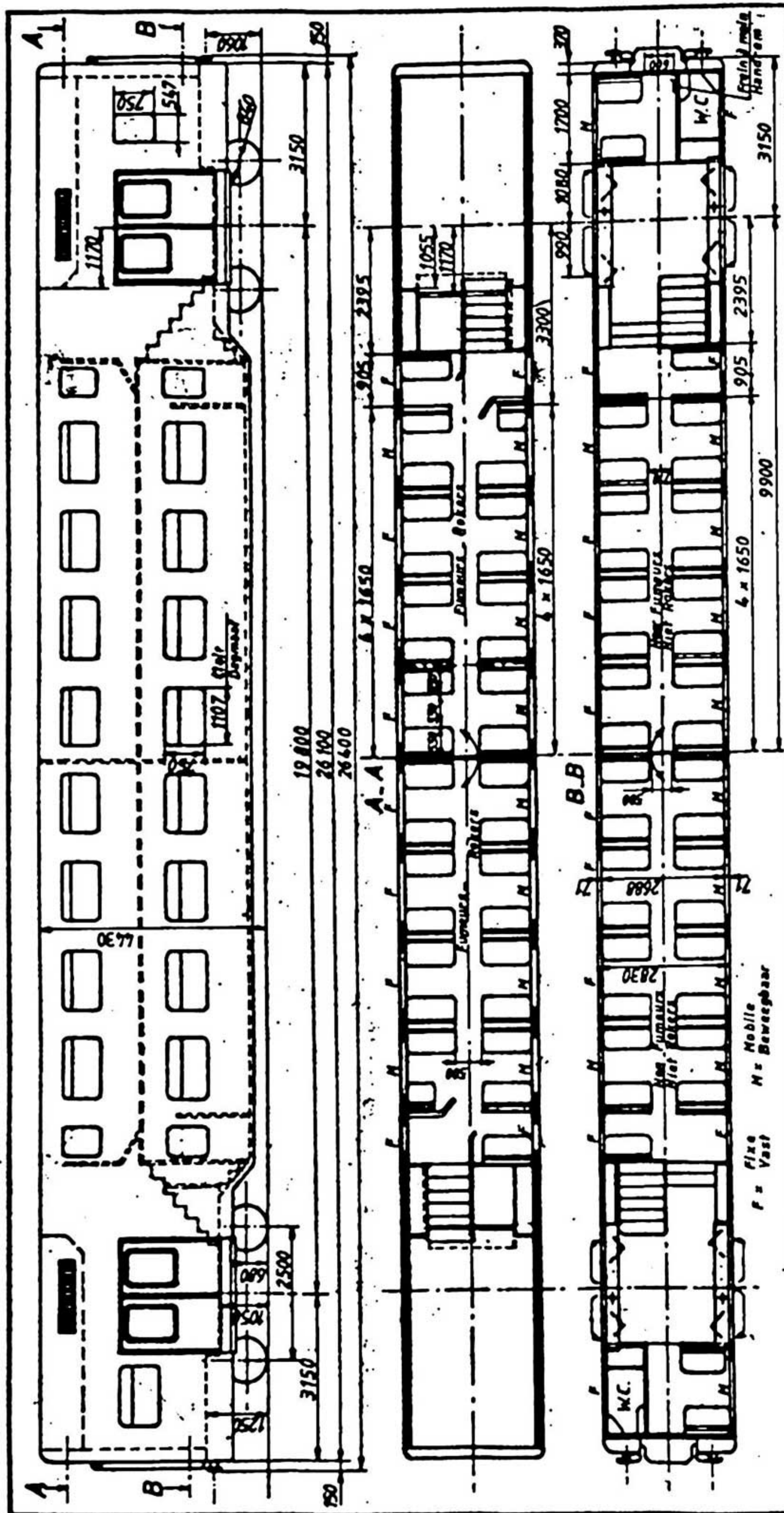
Deux rampes lumineuses disposées de part et d'autre du plafond, au-dessus des fenêtres, dispensent un éclairage abondant de 550 lux sur le plan de lecture, soit un tiers en plus que dans les voitures M 4 de 1ère classe.

Ce sont les teintes de ces voitures M 4, fort appréciées des usagers, soit le topaze et le crème, qui ont été retenues pour la décoration. L'intérieur est encore égayé par la teinte rouge du revêtement des poignées de portes, mains courantes, armatures visibles des banquettes et des deux bandes bordant les luminaires.

Les rideaux encadrant les fenêtres semi-descendantes manoeuvrées par une manivelle sont de teinte rouge-orange. Ces fenêtres sont évidemment constituées de double-vitrage réfléchissant la chaleur vers l'intérieur l'hiver, vers l'extérieur l'été. Aux extrémités des tringles des rideaux se trouvent des porte-manteaux dont la forme a été soigneusement étudiée.

Le chauffage et la ventilation sont assurés par de l'air pulsé, parvenant par des bouches placées au niveau du plancher.





Série-Reeks	Ancien n°_Oud n°	Nouveau n°_Nieuw n°	Type	Places_Plaatsen	Totaal gew	Quant.-Aant.	Courbe_Bocht	Vitesse_Snelh.	Ech. Sch.
M5	51301-51510 52511-52515	50.00.1638-001-010 50.00.1638.011-015	A	102 + 160		10 5	150/80	140 km/h	1/100
Mod. Gew.	30.1.'85	15.5.'85 11-12.'85					M 25-24		668-0-001M



Chaque niveau possède une installation de régulation indépendante influencée par les températures intérieure et extérieure.

Pour la seconde série de voitures M 5, la régulation sera encore améliorée grâce à des micro-processeurs. Certaines défaillances, même passagères, seront alors mises en mémoire, ce qui aidera les équipes d'entretien à y remédier plus vite et plus efficacement.

Quant à l'isolation thermique et acoustique, elle a été particulièrement soignée.

Une installation de sonorisation permet de diffuser des annonces à l'intention des voyageurs, d'assurer la communication entre le personnel du train et le conducteur ou le dispatching lorsque les liaisons radio sol-train seront opérationnelles sur la ligne parcourue.

#### Les bogies.

La qualité des organes de roulement est un élément important de confort pour le voyageur.

Etant donné la grande capacité de ces voitures, la différence de charge peut être importante et seule une suspension pneumatique pouvait l'absorber. L'air comprimé nécessaire à cette suspension est fourni par la locomotive, mais un compresseur situé dans la voiture-pilote peut reprendre ou compléter cette tâche. Des freins à disques équipent ce bogie qui permettra d'atteindre une vitesse maximale de 140 km/h.

On notera que ce bogie est équipé de roues d'un diamètre inférieur à la normale, afin de pouvoir être installé sous un plancher plus bas.

La commande des bogies dont sont pourvus les voitures "M 5" a été confiée à l'association momentanée BREC - ABT (Belgian Railway Equipment Company & Ateliers de Braine le Comte et Thiriau Réunis).

#### La voiture pilote.

Afin d'éviter les manoeuvres de changement de front des locomotives dans les gares terminales, qui prennent beaucoup de temps, les rames de voitures à deux niveaux sont réversibles, une locomotive se trouvant à une extrémité et une voiture-pilote à l'autre.

Du fait du surbaissement du plancher des voitures, à la limite du gabarit, les appareillages ont été concentrés dans cette voiture-pilote; un compartiment accessible aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur est réservé au convertisseur statique, à la batterie d'accumulateurs basse-tension et au compresseur. Le convertisseur statique, alimenté en 3000 volts continu par la locomotive, fournit l'énergie nécessaire (380/220 volts alternatif) à l'éclairage et à la ventilation de la rame.

La puissance de ce convertisseur étant de 65 kW, la composition d'une rame pourra être portée à dix voitures.

Le poste de conduite se présente comme celui des locomotives les plus modernes. C'est de là que les commandes sont transmises







au moyen de câbles électriques à la locomotive située à l'autre extrémité de la rame.

La voiture-pilote, enfin, laisse place à un compartiment pour les bagages et un local de service pour le chef de train.

#### Utilisation dans les trains P.

De par leur capacité, ces voitures sont destinées au transport des navetteurs (trains P) et non aux trains Intercity.

C'est pour ce motif que des trains "P" de l'actuel service des trains seront fusionnés en un plus petit nombre de trains à deux niveaux, afin d'accroître la régularité aux heures de pointe dans l'agglomération bruxelloise. Une cause importante des retards aux heures de pointe réside précisément dans le grand nombre de trains. En outre, le train à deux niveaux sera mis en ligne afin de remplacer un train de navetteurs surchargé du fait qu'il offre une plus grande capacité pour une rame moins longue.

Etant donné que les trains de navetteurs sont occupés au maximum sur la première partie de leur trajet au départ de Bruxelles lors de la pointe du soir et lors de la dernière partie du trajet vers Bruxelles le matin, il sera également possible de les remplacer par des rames à deux niveaux. Les voyageurs y bénéficieront d'un plus grand confort et ces rames pourront dès lors être maintenues vers des destinations plus éloignées.

En utilisant les nouvelles rames de cette manière il sera possible d'éviter l'accroissement des transbordements de voyageurs.

#### Sur quelles lignes ?

Durant la première période de juin 1986 à JUIN 1987 et compte tenu du matériel disponible, seules des rames de voitures ordinaires seront remplacées, sans modification des horaires aux heures de pointe. A partir de juin 1987, 6 à 7 rames seront disponibles. Les horaires de deux lignes seront adaptés en conséquence. Le choix de celles-ci sera fait selon l'expérience acquise lors de l'utilisation des nouvelles voitures.

L'utilisation des trains à deux niveaux ne prendra une forme définitive qu'après la fourniture de la commande totale de deux séries de 65 voitures, c'est-à-dire vers la moitié de l'année 1988.

En principe les nouvelles voitures seront utilisées aux heures de pointe sur les lignes principales en direction de Bruxelles.

- Bruxelles - Louvain - Aarschot - Hasselt
- Landen - Hasselt - Genk
- Waremmes
- Bruxelles - Ottignies - Namur
- Bruxelles - Charleroi
- Bruxelles - Hal - Mons
- Bruxelles - Hal - Enghien - Grammont
- Ath - Lessines
- Tournai
- Bruxelles - Denderleeuw - Alost - Gand
- Zottegem - Courtrai



TYPE		BDx 2ème classe avec poste de conduite	B 2ème classe	A 1ère classe
Longueur totale	m	26,770	26,400	26,400
Largeur	m	2,830	2,830	2,830
Hauteur	m	4,430	4,430	4,430
Distance entre bogies	m	19,800	19,800	19,800
Empattement	m	2,500	2,500	2,500
Diamètre de roue	mm	840	840	840
Hauteur plancher				
- niveau inférieur	m	0,405	0,405	0,405
- niveau supérieur	m	2,423	2,423	2,423
- plate-forme	m	1,050	1,050	1,050
Hauteur toiture				
- compartiment inférieur	m	1,953	1,953	1,953
- compartiment supérieur	m	1,950	1,950	1,950
Portes louvoyantes tournantes : largeur	m	1,800	1,800	1,800
Nombre de sièges		121	146	142
Capacité totale (5 p/m <sup>2</sup> )		330	370	360
Tare	T	49	44	45

Vitesse max,

140 km/h

Ecartement

1435 mm

Convertisseur ACEC

65 kVA

Tension (entrée-sortie)

3000 V DC / 380 V AC  
24 V DC

Système de frein

Oerlikon ESt3f

Frein à disque

Ø 640 mm

Largeur du train

290,770 m



Comparaison avec voitures et automotrices classiques.

	M 5		M 4		AM 80	
	1° et 2° cl.		1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.
Largeur véhicule	2830		2928	2928	2900	2900
Pas des sièges	1650		2000	1700	1877	1740
Distance entre nez des sièges	550		510	600	497	500
Profondeur de l'assise	420		470	420	470	420
Largeur siège (accoudoirs non compris)	472.5		480	433.5	480	457.5
Profondeur totale du siège	550		720	550	690	620
Hauteur du plafond	1949.5 sup 1954.5 inf		2352	2207	2280	2280

( les mesures sont données en mm)

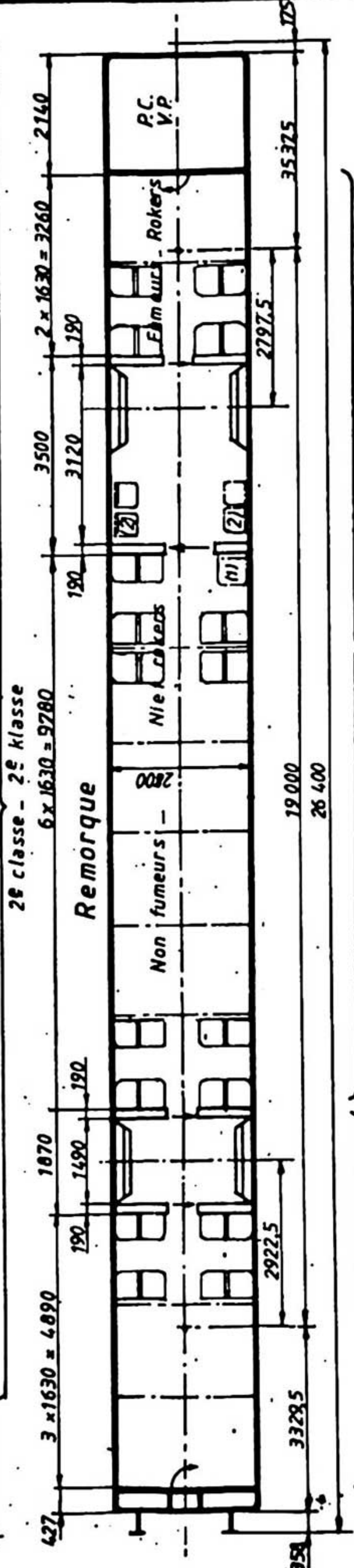
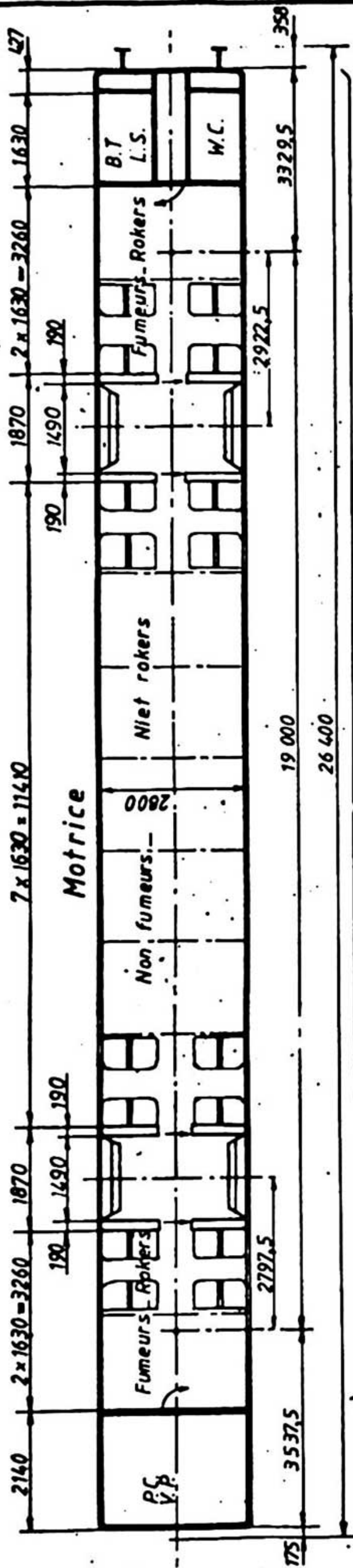
Première utilisation pour trains de voyageurs.

Les premiers trains composés de voitures M 5 circuleront à partir du 2 juin 1986. A partir de cette date les trains "P" 3422 et 4424 seront les premiers trains à être assurés par des voitures à deux niveaux. Ces trains circulent sur la relation Huy - Namur - Bruxelles, le premier le matin, l'autre le soir, suivant un horaire qui reste inchangé par rapport à l'actuel.

Les trains "P" 3331 et 4331 circulent sur la relation Hasselt - Bruxelles via Aarschot et Louvain, le premier le matin, l'autre le soir. Ils seront également composés de voitures à deux niveaux.

La première phase de cette mise en ligne est à considérer comme une période transitoire devant permettre d'acquérir l'expérience nécessaire. Les réactions de la clientèle seront observées de près afin de pouvoir régler l'utilisation ultérieure dans des conditions optimales.





2<sup>e</sup> classe  
Klasse

1<sup>e</sup> classe  
Klasse

Présérie  
Vóórreeks  
AM "L" - Type 1987  
MR

- 1) assise rebattable  
opklapbare zitting
- 2) strapontin.  
klapzitting

175 x 4 places assises  
zitplaatsen

424-0-051 M



**Le point sur les nouvelles automotrices  
omnibus (suite)**

Depuis la parution de Trans-Fer n°44, où les nouvelles orientations de ce matériel ont été présentées en pages 4 à 7, les bureaux d'étude de la SNCB ont affiné leurs projets comme suit :

Prototype : une automotrice omnibus double AM62 sera appropriée avec bogies "Suburban" et motorisation triphasée asynchrone. Elle entrera en service sur lignes à quais hauts (Charleroi - Bruxelles - Anvers) du fait de la suppression de certains éléments de marche-pieds nécessitée par la disposition des nouveaux bogies. La partie motrice (B) de l'automotrice ainsi transformée recevra deux nouveaux bogies à deux moteurs chacun. La partie remorque (ABD) recevra également deux nouveaux bogies exclusivement porteurs.

Tranche dite "de transition" (AM 86) : les nouvelles caisses, dont le diagramme est paru dans Trans-fer 44 page 6, seront montées sur des bogies d'automotrices quadruples, avec motorisation classique 3000 V.DC.

Tranche dite "de pré-série" (AM 87) : nouvelles caisses avec bogies "Suburban", mais maintien de la motorisation classique 3000 V.DC. Ci-contre, on trouvera le diagramme de cette tranche.

Tranche dite "de série" (AM 88) : version évoluée, tenant compte de l'expérience acquise sur les séries précédentes, avec caisses nouvelles sur motorisation asynchrone triphasée.

Telle était la situation au début février 1986...

G. Close

**trans-fer**

## Le rail en Gaume

Un nouveau Trans-Fer hors série



A.S.B.L.

souscription préférentielle  
réservée aux membres du GTF

voyez page 50



La modernisation du réseau.

Il est intéressant de "faire le point" sur la modernisation de l'infrastructure et partant des méthodes d'exploitation du réseau "B". Ils ont pris un certain retard en raison des restrictions gouvernementales dans l'octroi des subsides nécessaires : une à trois années si on compare la réalisation au calendrier établi en 1980. Des "bouts" de programme sont même reportés "sine die".

\*  
\*            \*

Les liaisons radio-sol-trains.

En mai 1984, les premières liaisons radio-sol-trains devenaient opérationnelles sur la ligne Anvers-Bruxelles-Charleroi.

Rappelons que le pluralisme linguistique de la Belgique présente des particularismes insolites dont il a fallu tenir compte.

En effet, au nord du pays, se situent les régions flamandes, unilingues néerlandophones, au centre, la région bruxelloise bilingue et au sud, la Wallonie, francophone. Mais, tous les conducteurs de trains peuvent parcourir indifféremment toutes les lignes du réseau; il fallait trouver un "système" qui permette la compréhension mutuelle entre flamands et francophones. La Direction de la SNCB a recherché et fait appliquer un code avec traduction lumineuse dans les postes concernés, les conducteurs et régulateurs de lignes (dispatchers), et remplacent les échanges verbaux en cas de difficultés en ligne.

Ce système mis au point entre Anvers et Charleroi donne satisfaction; il intéresse 120 km de lignes intensément parcourues avec ses trois P.C. et ses trois fréquences "radio".

Les travaux d'équipement des lignes s'est poursuivi et s'achèvera en 86 pour certaines relations :

au printemps : Ostende (littoral) - Bruxelles.

Bruxelles-Liège.

Anvers-Gand Saint-Pierre via Saint-Nicolas.

Au cours du second semestre :

Bruxelles-Midi-Namur

Bruxelles-Midi-Mons-Quévy frontière où une liaison similaire sera en vigueur sur le réseau SNCF.



Pour l'automne : Mouscron-Mons-Charleroi-Namur-Liège (la transversale wallonne.)  
Les engins de traction, les AM break, les locos série 27 et les locos polycourants seront équipées en conséquence.

#### L'électrification du réseau.

En 1985, trois lignes ont été électrifiées :

en avril : la ligne Malines-Saint-Nicolas (34 km).  
en septembre : le tronçon Visé-Maastricht (5 km en territoire belge).  
en décembre : la ligne Zottegem-Oudenaerde-Courtrai (33 km), exploitée en traction électrique depuis juin 82 entre Denderleeuw et Zottegem. Le 5 janvier 1986, le service des trains électrifiés était établi entre Bruxelles et Courtrai via Oudenaerde.

Cette électrification était initialement programmée pour juin 1985. Elle porte la longueur du réseau électrifié à 1.954 km.

\*

\*                    \*

C'est en 1868 que la ligne Denderleeuw-Courtrai via Zottegem-Oudenaerde fut inaugurée : elle ne comportait qu'une seule voie mais dès sa reprise par l'Etat en 1870, la seconde voie fut immédiatement posée. Elle développe 64 km mais outre les deux villes importantes précitées, elle dessert douze petites gares intermédiaires distantes de quelques kilomètres sauf Vichte et Courtrai séparées par 10 km.

Avant les travaux de modernisation, la ligne comptait 79 passages à niveau. Quinze de ceux-ci ont été supprimés, sept le seront en 1986. La signalisation routière de 19 autres PN a été améliorée.

Les voies seront surélevées en gare de Oudenaerde où d'importants travaux de remodellement sont encore prévus, pour faciliter les échanges de correspondances avec les lignes vers De Pinte d'une part, et Renaix d'autre part.

La gare de Munkzwalm a été restaurée. A Saint Denis-Boekel un nouveau BV abritant un nouveau PRS a été mis en service. Le pont rail franchissant l'Escaut à Ename a été remplacé par un ouvrage d'art de 107 mètres permettant le passage de bateaux de 1.350 tonnes. Sa construction a exigé le relèvement des voies sur une longueur de 1.900 mètres.

Des PRS ont remplacé les vieilles cabines mécaniques de tous types. La signalisation lumineuse pour les circulaires à voies normales ou à contresens est opérationnelle.

Dans les principales gares, 650 places de parcages pour voitures sont venues compléter les parkings anciens; 600 autres places sont en cours d'aménagement; tandis que 2.500 parcages pour deux roues sont ou seront, à brève échéance, offerts aux navetteurs se rendant journellement à Gand ou à Bruxelles.



Deux sous-stations de traction fonctionnent à Zottegem et Oudenaerde. La surveillance du service des trains est assurée à partir du P.C. (dispatching) de Gand.

Un service IC-IR électrifié fonctionne depuis le 5 janvier 1986 sur toute l'étendue de la ligne de Courtrai à Bruxelles.

En Flandres, la ligne électrifiée Courtrai-Bruges via Lichtervelde-Torhout (52 km) sera inaugurée en juin 1986, la section Torhout-Bruges (22 km) en voie unique jusqu'à présent sera exploitée sous le régime de la double voie. A la même date sera inaugurée la ligne électrifiée Denderleeuw-Ninove-Grammont-Enghien.

\*

\*            \*

Les travaux d'électrification se poursuivent sur les lignes Grammont-Lessines-Ath (19 km) et Ath-Jurbise (15 km); Courtrai-Ypres-Poperinge (43 km). Leur électrification est prévue pour juin 1987.

Enfin, le Ministre a confirmé que la ligne SNCV du littoral Ostende-La Panne sera, au cours des prochains mois, prolongée jusque la gare d'Adinkerke, terminus de la ligne Bruxelles-Gand-Lichtervelde dont l'électrification n'est pas présentement prévue au-delà de Deinze (sur la ligne Mouscron-Gand).

\*

\*            \*

A Anvers, la gare d'Anvers Central, classée "monument historique" et presque centenaire fera l'objet en 86-87 de travaux de réfection du B.V. ainsi qu'à la "marquise" métallique et vitrée dont les fiabilités commencent à laisser à désirer.

A Anvers Nord-gare de formation pour la desserte des installations portuaires, un programme de travaux a débuté en septembre 1985 qui doit durer plusieurs années et qui tend à adapter les installations - datant des années 30 - au trafic actuel : concentration des cabines de signalisation, installation de freins de voie et du triage automatique, accroissement de la capacité de certains faisceaux, etc...

A Anvers Schijnpoort, les travaux de remise en état du pont-rail progressent. Cet ouvrage avait été avarié par les travaux de construction du métro d'Anvers sur un sol sablonneux et friable.

A Stuivenberg (banlieue d'Anvers Central), un nouveau faisceau sera construit et électrifié pour l'entretien du matériel "voyageurs" - car wash).

\*

\*            \*

A Bruxelles-Midi, les travaux pour l'expansion de l'aire d'action de la cabine 2 se poursuivent. Celle-ci doit absorber les cabines actuelles de son hinterland, la plupart électriques de type ACEC.



A Halle, les travaux de voie liés à la mise en service d'un nouveau PRS ont débuté. Cette nouvelle cabine doit remplacer les blocs 7 et 8 actuels.

Les travaux pour l'électrification de la ligne Halle-Tournai continuent également. Un nouveau tronçon reliant Enghien à Ath a été mis en service en traction autonome en juin 1985. Il remplace l'ancienne ligne via Bassily et Ghislenghien qui était franchie par une trentaine de PN de toutes catégories pour une longueur de 23 km.

A Leuse, un PRS a été mis en service qui remplace deux anciennes cabines de types Siemens (celles-ci sont à présent rares sur le réseau "B").

A Ath, d'importants travaux de voie ont remodelé la gare : un important PN de la route de Bruxelles sera remplacé par un couloir sous-voies. A Enghien et à Ath où les BV sont plus que centenaires, a commencé le déroulement des caténaires.

L'inauguration de la ligne Bruxelles-Ath-Tournai électrifiée est prévue pour juin 1986.

\*

\*                    \*

Les travaux d'électrification sur la ligne Ottignies-Charleroi (35 km) se poursuivent : la construction du pont métallique entre les gares du Sud et de l'Ouest est en cours à Charleroi (terminé pour le printemps 87). A Lodelinsart, un autre PS est en cours d'établissement.

Un PRS nouveau sera mis en service à Fleurus au printemps 86. A la mi 86, le block 20 de Charleroi-Sud commandera les installations de Charleroi-Ouest.

Les travaux de voie, aux PN et de déroulement de la caténaire permettront l'exploitation en traction électrique de Charleroi-Ouest à Ottignies en juin 1986. Le tronçon Fleurus-Ottignies-24 km jusqu'ici en voie unique-a été modernisé en double voie.

\*

\*                    \*

Sur la ligne Namur-Dinant (28 Km), les travaux d'électrification continuent notamment aux tunnels de Lustin et Godinne pour la mise au gabarit électrique de ces deux ouvrages d'art en bordure de la Meuse : inauguration prévue en juin 1987.

\*

\*                    \*

Dans la région de Liège, les travaux sont entamés sur la ligne Liège-Rivage-Marloie (62 km). Les poteaux caténaires sont implantés.



Le tronçon Sy-Bomal (4 km) où se situe le tunnel de Sy serait établi en voie unique (pour réduire le montant de la facture "travaux").

Entre Visé et Montzen, la traction électrique est en service depuis juin 1984 mais pour une seule voie entre Fouron Saint-Martin et Remersdael, d'une part et entre Remersdael et Montzen d'autre part, la gare de Remersdael étant gare de croisement pour 8 km de ligne.

En effet, les travaux aux tunnels de Veurs (2 km) et de la Galoppe (1 km) sont interrompus par suite de la faillite de l'entreprise désignée pour ces chantiers.

En gare de Montzen, les travaux de modernisation sont toujours en cours qui intéressent les travaux de voie et de signalisation.

Le nouveau block 16 (côté DB) sera opérationnel à la mi-86. L'équipement de la section frontière Montzen-Aachen West devrait être officialisé au cours du second semestre de cette année : la signalisation lumineuse belge réglerait les circulations jusqu'au tunnel de Botzelaer (à la frontière). Celui-ci sera équipé de trois voies dont une spécialement réservée aux T.E. lourds, nombreux entre les deux pays.

L'électrification de la ligne Montzen-Welkenraedt est postposée.

\*

\*                    \*

Pour terminer, signalons que, par suite de démarches d'instances politiques régionales auprès du Ministre des Communications (qui n'interviennent nullement dans le coût des travaux, contrairement à la politique menée en certains pays et notamment en France), celui-ci a invité les autorités de la SNCB à entreprendre une étude de rentabilité relative à l'électrification des lignes Dinant-Bertrix-Virton-Athus, mais paraît-il en 25 kv alt.

Cette ligne est appelée communément la ligne Athus-Meuse.

La gare d'Athus, à la frontière CFL-SNCF-SNCB est équipée en caténares 25 kv en relation avec le réseau CFL.

En juin 1987, la jonction électrifiée SNCF-SNCB sera paraît-il réalisée en 25 kv vers Longwy. Affaire à suivre ...

\*

\*                    \*

#### Le trafic "voyageurs" de la SNCB en service international.

Au moment où il est question beaucoup de lignes TGV et de la rentabilité des lignes transitant par la Belgique, il nous a paru intéressant de publier les statistiques de ce trafic pour 1984 (les chiffres de 1985 ne sont pas encore connus).



Pour les deux sens de circulations :

SNCB-SNCF	: 3.458.436 voyageurs dont 286.301 en TEE via Quévy-Feignies et Erquelinnes-Jeumont.
SNCB-CFL	: 1.392.640 via Gouvy et Arlon.
SNCB-DB	: 2.390.711 via Welkenraedt-Aachen.
SNCB-NS	: 1.926.528 via Essen-Roosendael.
SNCB-Brit.R.	: 621.275 via Ostende et les services maritimes vers Douvres.

Le trafic le plus important se situe vers Quévy-Feignies où les "internationaux normaux" ne font pas arrêt avec 2.459.066 voyageurs pour une moyenne journalière de 6.718 voyageurs (TEE, trains normaux, autos-couchettes, supplémentaires, de vacances, de pèlerinages, etc...).

\*

\*            \*

#### Une nouvelle ligne Anvers-Maastricht-Aix-la Chapelle.

Le 16 janvier dernier, les représentants des réseaux B, NS et DB ont signé une déclaration d'intention pour réaliser une liaison directe pour trains de voyageurs de Anvers à Aix via Hasselt et Maastricht.

Les trois réseaux présenteront le projet à leurs autorités de tutelle, chaque réseau assumant la charge des travaux sur son territoire. La durée de la nouvelle liaison serait de une heure mais certains trains pourraient être prolongés jusque Cologne.

Le matériel et le personnel seraient fournis par les réseaux B et DB. Ce projet est à l'étude depuis 1979; la SNCB modernisera le tronçon Hasselt-Lanaken-frontière présentement ligne à voie unique en régime industriel (40 km/h). Cette ligne se prolonge jusque Maastricht en territoire NS. Une ligne existe déjà entre Maastricht et Aix via Walkenburg. La nouvelle ligne électrifiée pourrait être opérationnelle en 1990.

G.F.

#### Petite annonce

A vendre plusieurs séries de cartes postales modernes noir et blanc de format 150 x 90 mm concernant tramways et chemins de fer secondaires suisses. Photos couleurs intérieur et extérieur gares SNCB de Wallonie. Listes peuvent être envoyées contre timbre-poste à 13F auprès de M. Franz MICHAUX, rue des Déportés 163 à 6100 Mont-sur-Marchienne.



<p style="text-align: center;">Electrification de la ligne Zottegem - Audenarde - Courtrai</p>
--

Une nouvelle offre de trains dès le 5 janvier 1986

Depuis le 5 janvier 1986, la liaison intercity G Bruxelles - Courtrai - Bruges - Ostende est assurée, entre Bruxelles et Courtrai, par trains électriques composés d'une locomotive électrique série 21 et de voitures M4 avec voiture pilote, permettant ainsi la constitution de rames réversibles. Un gain de temps de 4 minutes est réalisé entre Denderleeuw et Courtrai. Comme la liaison Courtrai - Bruges ne sera électrifiée que le 1er juin 86, la relation Courtrai - Bruges - Ostende reste assurée jusqu'à cette date par locomotives diesel. L'omnibus Audenarde - Zottegem est assuré depuis le 5 janvier par automotrice électrique donnant correspondance de et vers Bruxelles à Zottegem. Les trains P d'Audenarde à Courtrai seront aussi assurés par automotrices.

Situation au 1er juin 1986

Quand la liaison Courtrai - Bruges sera électrifiée, le 6 juin 86, le train Intercity G parcourra la totalité de son trajet en traction électrique. En outre, une nouvelle liaison de correspondance sera créée à Denderleeuw vers et du train omnibus en direction de Bruxelles. Les horaires des trains P sur la relation Courtrai - Bruxelles subiront quelques retouches en fonction de l'horaire définitif des trains IC.

Les données techniques de l'électrification Zottegem - Courtrai

Rappelons d'abord que la section Denderleeuw - Zottegem est électrifiée depuis le 22 mai 1982. La ligne Denderleeuw - Grammont - Enghien - Hal sera électrifiée en mai 1986, et la ligne Courtrai - Poperinge en 1987 selon les prévisions.

La section Zottegem - Courtrai est alimentée en énergie depuis les sous-stations existantes de Zottegem et Courtrai, complétées par les postes de sectionnement d'Audenarde et l'embranchement de Zandberg où la ligne Courtrai - Gand peut être isolée de la ligne Courtrai - Zottegem. Le contrôle des alimentations électriques est télécommandé depuis Gand.

On a profité de l'électrification pour moderniser radicalement la ligne. Le bâtiment de gare de Munkzwalm a été restauré ; à St-Denijs-Boekel, on a construit un nouveau bâtiment qui comprendra la nouvelle cabine de signalisation. L'installation de signalisation de la ligne a été modernisée : la signalisation à contre-voie a été installée. Sur les 79 passages à niveau de la ligne entre Zottegem et Courtrai, 15 ont déjà été supprimés ; 7 suivront en 1986. Le rehaussement général des voies en gare d'Audenarde a été décidé pour supprimer 8 autres passages à niveau dans la ville. A Ename, on a remplacé le pont sur l'Escaut pour permettre le passage de bateaux de 1350 tonnes. Le nouveau pont a une longueur de 108 mètres avec deux fois deux tabliers de 27 m chacun, et des tabliers de milieu de 54 mètres. Pour atteindre un tirant de 8m25 au dessus de l'eau, on a dû rehausser les voies sur une longueur de 1900 mètres.



Petit historique de la ligne

La section Zottegem - Audenarde, partie de la liaison Denderleeuw - Courtrai, fut ouverte au trafic le 14 décembre 1868, conjointement avec la section Zottegem - Denderleeuw. Peu auparavant, le 12 avril de la même année, la portion de ligne comprise entre Courtrai et Audenarde fut ouverte au trafic. Cette dernière section formait, avec la ligne Grammont - Nieupoort, un ensemble dont la concession avait été accordée en 1863, et pour la réalisation de laquelle on fonda la société anonyme des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique. Cette firme devait établir et exploiter ces lignes, de même que d'autres relations dans l'ouest de la Belgique et le nord - ouest de la France. Bien que les travaux d'infrastructure aient ménagé la place pour une double voie, on se contenta d'une voie unique entre Courtrai et Audenarde. Après l'ouverture de la ligne, l'exploitation fut confiée à la Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer, née en 1866. Pour cette entreprise, la ligne Courtrai - Denderleeuw représentait à l'époque la relation la plus directe entre Bruxelles et l'ouest de la France d'une part, et entre Bruxelles et les ports de Nieupoort, Dunkerque et Calais d'autre part. Cette société fit long feu... En 1870 déjà, l'Etat Belge la reprit, et la porta à double voie...

dossier établi par le service  
presse de la SNCB. Trad. R.G.

La SNCB dans l'arrondissement d'Audenarde
---

Aujourd'hui, la région d'Audenarde est desservie par les trains suivants :

- train IC -G : relie Bruxelles, Denderleeuw, Zottegem, Audenarde, Courtrai, Izegem, Roulers, Torhout, Bruges, Ostende. Il y a actuellement une rupture de charge à Courtrai car la ligne Courtrai - Bruges n'est pas encore électrifiée.
- train IR -e : Eekloo, Gand, De Pinte, Audenarde, Renaix, Anvaing, Frasnes-lez-Anvaing, Leuze.
- train IR -i : Grammont, Lierde, Zottegem, Gand-st-P., De Pinte, Deinze, Tielt, Lichervelde, Kortemark, Diksmude, Furnes, Coxyde, La Panne.
- trains omnibus reliant Audenarde à Gand avec arrêts à Eine, Gavere-Asper, Eke, Nazareth et De pinte ; à Zottegem avec arrêts à St-Denis-Boekel et Munkzwalm.
- trains de navetteurs entre Audenarde et Bruxelles; Renaix, Audenarde et Bruxelles, Audenarde et Courtrai.

L'avenir

1. Les travaux d'électrification de la ligne 66 entre Courtrai et Bruges seront accélérés afin de pouvoir, dès juin 1986, exploiter en traction électrique de bout en bout la ligne Ic-G. Le triple but de cette relation entre Bruxelles, Courtrai, Bruges et Ostende sera atteint :
  - relier entre elles de grandes gares flamandes occidentales et les relier à la Capitale
  - permettre une liaison rapide entre Ostende et Bruges, d'une part, et Lille d'autre part moyennant une correspondance à Courtrai.
  - assurer un service de qualité sur la ligne 89 Denderleeuw-Courtrai.



2. Les installations d'Audenaerde vont être radicalement modernisées. On va prévoir de larges emplacements de parking, centraliser les nombreuses lignes d'autobus, supprimer de nombreux passages à niveau par un relèvement général des voies dans la gare et ses abords.
3. La ligne 86 entre De Pinte et Audenaerde arrive à un point de saturation en ce qui concerne l'exploitation. La pose d'une seconde voie sur ce parcours est une nécessité, de concert avec l'augmentation de la vitesse de référence. Ces travaux sont d'autant plus nécessaires que la ligne 86 supporte, en plus, un important trafic de trains de charbon destinés à la centrale de Ruien, et empruntant la ligne 86 entre De Pinte et Leupegem, avant de bifurquer sur la ligne 85 jusqu'à Ruien. Dans un proche avenir, deux unités de la centrale seront converties au charbon ce qui portera le nombre de trains journaliers à 7. Dans un stade ultérieur, la centrale ne fonctionnera plus qu'au charbon, et le nombre journalier de trains nécessaire à son fonctionnement sera de 12.

#### Rehaussement de la gare d'Audenaerde

1ère phase : travaux de voie

Terrassements, ouvrages d'art, déviation de la ligne 86 côté Gand, remaniement et simplification des installations de gare, enlèvement des voies mises hors service : début des travaux en mars-avril 1986.

2ème phase : établissement d'un nouveau tracé de la ligne 89 côté Courtrai entre le pont du Ring et le PN 82. Travaux en cours.

3ème phase : rehaussement de 4 voies de la gare et de la ligne 86 côté Gand. Début des travaux en septembre 86. Délai : 20 mois.

4ème phase : rehaussement de la ligne 89 et de la ligne 86 côté Renaix : début des travaux en mars 1987. Délai d'exécution : 15 mois.

5ème phase : mise en service de la ligne 86 côté Renaix et démolition de la ligne 86 existante (suit la 4e phase) - 14 jours de délai d'exécution.

6ème phase : achèvement du rehaussement des 7 voies à quai de la gare d'Audenaerde. Exécution dès mai 1988 ; délai d'exécution : 10 mois.

Parmi les autres travaux, on prévoit avant 1988, la construction d'un nouveau bâtiment de service, d'un parking, d'une gare d'autobus, la démolition du hangar à marchandises.

extraits d'une conférence de M. De Croo  
donnée le 11.01.1986 à Audenaerde.  
traduction : R. GOEME - GTF asbl.

#### NECROLOGIE

Nous avons appris avec stupeur et tristesse le décès inopiné, survenu jeudi 6 mars 1986, de Monsieur Francis GIRARDI-CORNE. Membre protecteur de notre Association, Francis GIRARDI fut aussi président de l'asbl Tramway Touristique de l'Aisne, dont il assura le développement. C'est sous son mandat que cette ligne touristique connut sa fréquentation optimale et une bonne modernisation. Ce réseau lui doit beaucoup. Le GTF asbl présente aux proches du disparu ses très sincères condoléances.

Le Président.



Qui pourrait oublier Gent - Ronse/Renaix - Blaton, cette longue et pittoresque ligne de 69 km (\*), à l'aspect très "secondaire", entièrement à voie unique, parcourue jadis par des trains de mineurs pour le Borinage, partant très tôt de Gent ou Oudenaarde, et y rentrant fort tard le soir, et où certains voyages de bout en bout prenaient plus de trois heures, même en traction diesel... Une ligne qui risquait cependant de glisser dans le marasme et l'oubli, voire l'abandon pur et simple. N'avait-on pas, dès 1965, supprimé les trains du dimanche entre Renaix et Blaton? Puis, il y eut ce malencontreux éboulement au tunnel de Louise-Marie, en 1967, interceptant la ligne entre Etikhove et Ronse : le trafic ferroviaire ne reprit que plus d'un an après, mais la desserte des samedi et dimanche resterait assurée par autobus de substitution. Et enfin, lors des coupes sombres de 1982, ce seront les trains du samedi qui disparaîtront entre Renaix et Blaton, isolant ainsi Ronse/Renaix du réseau ferré national durant les deux jours du week-end! Par contre, entre Gent et Oudenaarde une certaine reprise semblait vouloir se dessiner vers le milieu des années 70, plusieurs nouveaux départs étant même créés entre ces deux villes; la seule desserte dominicale de toute la ligne 86 se limitait d'ailleurs, depuis 1967, à cette seule section : à peine 6 ou 7 départs par sens, avec des intervalles de... quatre heures l'avant- et l'après-midi!

Assez paradoxalement il aura donc fallu attendre le fameux plan IC/IR pour sortir la ligne 86, la section nord en tout cas, d'une situation peu digne de notre époque, et l'intégrer au réseau de base comme ligne IR.

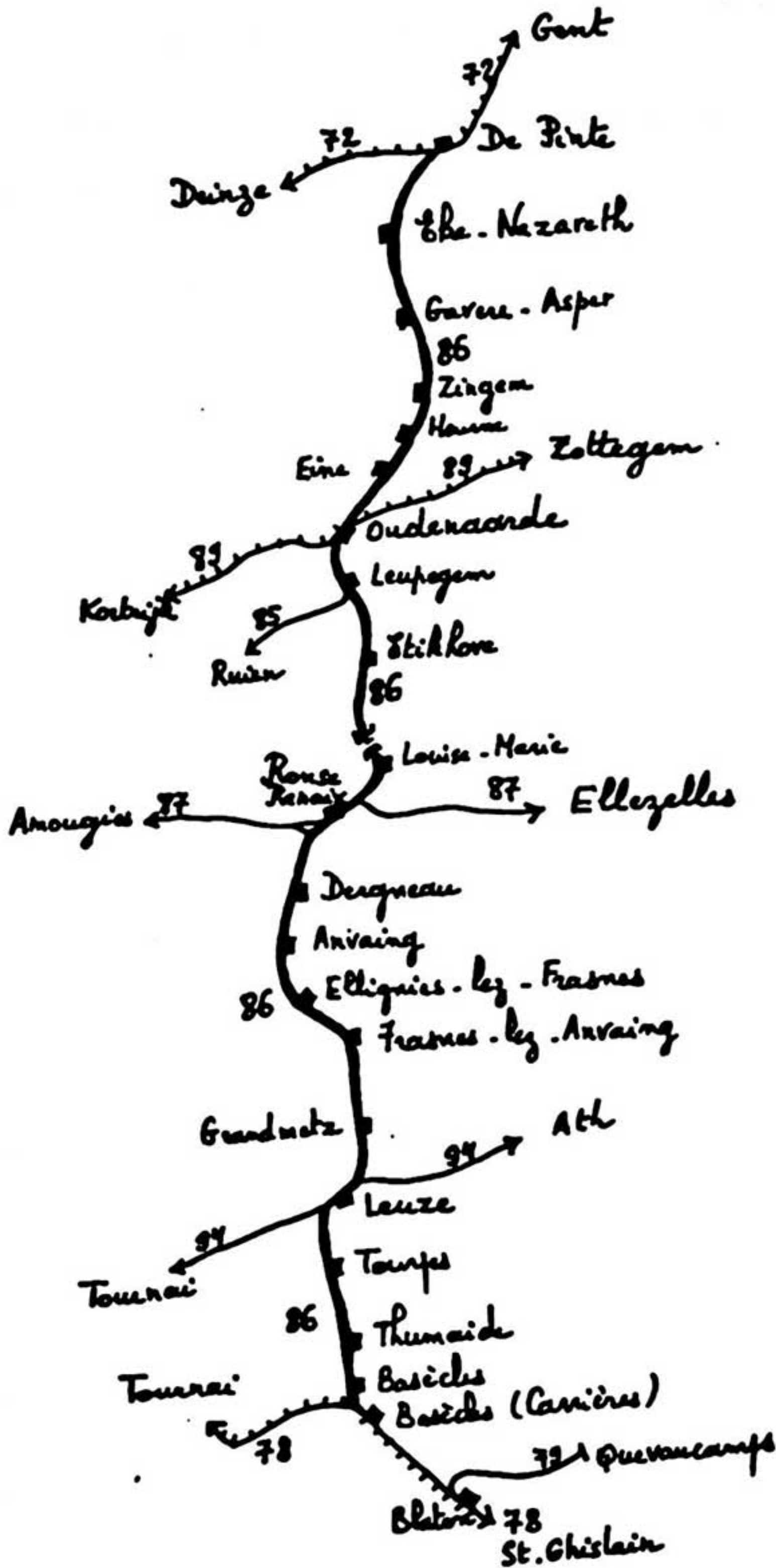
C'est donc au nord de Ronse/Renaix que tout l'impact de la restructuration s'est favorablement fait sentir, la ligne 86 étant le trait d'union entre Gent, chef-lieu de la Flandre Orientale, et les deux centres régionaux du sud de la province : Oudenaarde (27300 hab.) et Ronse/Renaix (24300 hab.). Au service horaire et cadencé, sept jours sur sept, de l'IR Eeklo-Gent-De Pinte-Oudenaarde-Ronse s'ajoute une trame omnibus, cadencée et (quasi)horaire elle aussi, de Gent à Oudenaarde : la fréquence horaire entre De Pinte et Oudenaarde passe donc à deux trains par heure et par sens! L'horaire est cependant très étriqué, un train s'engageant en section de ligne quand l'autre vient à peine de la quitter, le croisement des trains L s'opérant invariablement à Gavre-Asper, et AUCUN train supplémentaire n'étant engagé en période d'affluence. L'évitement de Zingem reste momentanément en service pour des croisements occasionnels sur cette section chargée : trains spéciaux, de service, de cabotage, de marchandises (charbon pour Ruien) etc. La fréquentation par la clientèle de ce nouveau service, hésitante au début, semble à première vue assez satisfaisante en dehors des heures d'affluence. Notons cependant la longueur moyenne excessive des omnibus (6 voitures K) vis-à-vis des trains IR (3 voitures M2). A quoi bon? En ligne, toutes les haltes restent desservies (sauf Heurne, supprimée dans la nuit des temps), toutes avec BV (bâtiment-voyageurs) et personnel, sauf Eke-Nazareth, qui n'a plus son BV. Une seule cour à marchandises subsiste, à Gavere-Asper. Les deux évitements, Gavere-Asper et Zingem, sont encore protégés par signaux mécaniques à palettes, mais un dispositif lumineux est d'ores et déjà prévu pour Zingem (décembre 1985); comme chacune des deux voies est établie en déviation, tous les trains doivent ralentir au passage, ce qui entrave sérieusement la vitesse commerciale des IR.

(\*) plus exactement : 59 km de De Pinte à Basècles-Carrières.



LIGNE 86 - DE PINTE ~ BASÈCLES

extension maximale





Sur Oudenaarde - Ronse par contre, seul reste le train IR, filant jusqu'à 120 km/h (au lieu de 70) depuis que les trois arrêts intermédiaires ont été rayés de la carte en juin 1984, que l'évitement d'Etikhove a été remplacé par une belle voie bien droite et que certaines sections ont été renouvelées, ce qui nécessita - une fois de plus! - l'interruption du trafic durant l'été '84, des autobus offrant temporairement la panacée pour le panache IC/IR. Ensuite, et après une interruption de 17 années, ce fut, enfin, la réhabilitation des trains du week-end pour Ronse/Renaix, à la même fréquence horaire qu'en semaine, à peu de choses près. En ligne subsistent les BV de Leupegem et Etikhove, mis hors service en 1984. Les quais d'Etikhove et Louise-Marie firent bien vite les frais des travaux de voie, et les installations de desserte de la dernière cour à marchandises, celle de Leupegem, disparurent presque au même moment. Il ne reste donc qu'une seule aiguille entre Oudenaarde et Ronse (gares exclues), peu après Leupegem : celle de la bifurcation de la ligne 85, maintenue (et remise en activité!) jusqu'à Ruien pour l'approvisionnement de la centrale électrique en combustible, en l'occurrence du charbon. Et bien sûr il reste le fameux tunnel de Louise-Marie, creusé dans un mauvais sous-sol et cause de pas mal de déboires à l'exploitation ferroviaire depuis ses débuts, il y a exactement 125 ans.

Ronse/Renaix. Gare historique, puisque le BV n'est autre que le tout premier de la gare primitive de Brugge (aujourd'hui 't Zand). Gare tout aussi délaissée pourtant, à peu de choses près. Jugez-en. Jadis, deux lignes s'y croisaient, deux autres y aboutissaient, indirectement il est vrai, totalisant ainsi 6 directions maîtresses : Oudenaarde et Gent au nord, Leuze et Blaton au sud (ligne 86, en service); Amougies et Avelgem (Kortrijk) à l'ouest (ligne 83, supprimée en 1959) avec branche Amougies-Tournai (ligne 87, supprimée en 1950); Ellezelles à l'est (ligne 87, supprimée en 1963) avec continuation sur Lessines et Bassilly (Enghien)(ligne 87, supprimée en 1960) et branche Ellezelles(Rigaudrye)-Zottegem (ligne 82, supprimée en 1963). Les branches de Tournai et Zottegem ont été respectivement déferrées en 1962 et 1965; la transversale Avelgem-Ronse/Renaix-Lessines fut démontée en 1971. Depuis, dans les emprises apparemment surdimensionnées de la gare de Ronse/Renaix, le nombre de voies à quai a été réduit de moitié (3 actuellement). Ajoutons à tout cela la fin précipitée des trains du dimanche en 1967, lors de l'éboulement de Louise-Marie, les derniers trains du samedi (vers Blaton) en 1982 et l'abandon du centre routier en 1984. Il fallait donc bien la cure de jouvence IC/IR pour redonner un peu de vie à cette gare-fantôme! En trafic marchandises subsiste la cour, au trafic hésitant, et deux raccordements assez significatifs : l'un en direction de Louise-Marie, longeant la voie principale sur plus d'un kilomètre et dépassant l'ancienne bifurcation vers Ellezelles, pour aboutir à un gros négociant en combustibles; l'autre à une usine accessible par l'ancienne voie de raccordement subsistant entre la ligne 86 (vers Dergneau) et l'ancien P.A. de la Chaussée de Leuze, sur la ligne 83, dont il ne reste par ailleurs plus rien, le tout dernier vestige, la portion initiale de 100 m environ maintenue comme tiroir de manoeuvres, ayant été démontée à son tour fin 1984 ou début 1985.

Sujette à maintes tergiversations, la branche sud de la ligne, Renaix - Blaton, périt, vivotte et se meurt depuis plus de vingt ans. Dès 1965 : suppression des trains du dimanche et leur remplacement par des bus n'ayant que le mérite de desservir également Péruwelz, adjonction d'autobus "de renfort" à certaines heures et, un an plus tard, suppression totale du service ferré en période de congés payés : le procédé est connu, mais la ligne dut avoir de solides appuis politiques, car elle subsista, malgré une chute sensible de la clientèle (émigration en zone rurale, crise de l'industrie textile, fermeture



des charbonnages borains, etc.) L'interruption du trafic pendant les congés payés fut même levée dès 1977! En 1979, une âme éclairée trouva - un peu tardivement - l'idée de réduire le déficit de la ligne en réaffectant certains autorails 45, en surnombre dans le Centre en pleine électrification, afin de remplacer la plupart des rames tractées circulant (presque) vides sur cette section, devenue 86bis à l'Indicateur Officiel, et même d'améliorer quelque peu la fréquence de desserte. Mesure hélas aléatoire pour encore rentabiliser la ligne. Car presque au même moment s'élaboraient les premiers plans de restructuration, rayant purement et simplement la ligne Renaix-Blaton de la carte ferroviaire. Entretiens vint le sieur De Croo, pourtant voisin de la ligne (du côté flamand), qui autorisa le retrait définitif des autorails du samedi, en mai 1982. Puis suivirent de nouvelles tergiversations : le second plan de restructuration, moins poussé, proposait le maintien des trains aux heures d'affluence - solution bien plus réaliste que l'horaire actuel - mais le ministère rechigna : trop cher, donc table rase, une fois de plus. D'ultimes négociations à la veille du lancement définitif du plan IC/IR aboutirent au maintien de la seule section Renaix-Leuze, "comme trait d'union entre les deux communautés du pays" (et pour ne pas isoler Renaix du côté wallon, cela est sûr) en prolongement de l'IR Eeklo-Gent-Ronse/Renaix.

Et comment donc!

Une cadence bi-horaire extrêmement rigide, ne tenant compte d'aucune réalité locale, pas même des heures d'affluence, le gros de la clientèle - y compris les nombreux scolaires d'Anvaing - étant rabattu sur les services d'autobus. Et bien entendu, pas de trains les samedis ni les dimanches.. Qu'on est loin de la solution raisonnable balayée en haut-lieu pour raisons... d'économie! Qu'on en juge en voyant ces trains IR circulant pour la plupart presque vides entre Leuze et Renaix. Deux arrêts ont été maintenus sur cette ligne-fantôme : Anvaing, pour sa clientèle scolaire (...) et Frasnes-lez-Buissenal, devenu Frasnes-lez-Anvaing, entité de moyenne importance dans cette région agricole. Les autres arrêts sont abandonnés mais intacts : quais, luminaires et signalétique (flambant neuve à Ellignies!), tout y est; jugez de l'émotion ressentie dernièrement, lorsque l'IR alla se ranger sagement le long du quai à... Grandmetz : vaine illusion, le P.N. était dérangé! Les BV subsistent à Dergneau (agence de banque), Frasnes (en service) et Grandmetz (habitation). Frasnes est la gare médiane de cette section, et la seule ayant encore du trafic marchandises. Mais alors, quelle gare! BV en service, voies d'évitement, voies et cour à marchandises, raccordements (usine de Moustier, sucrerie de Frasnes) et panoplie complète et intacte de signaux mécaniques à palettes. Le tout d'un entretien impeccable! Seule ombre au tableau : la halle à marchandises démolie il y a quelques années à peine.

Dans de telles circonstances et sans le moindre espoir d'un peu plus de réalisme pour l'horaire, inutile de se faire la moindre illusion pour l'avenir de cette section. Les quelques travaux engagés (prolongement de la voie 5 à Leuze et renouvellement de traverses à Anvaing) n'iront certainement pas redresser l'équilibre entre dépenses et recettes : là aussi le procédé est usé jusqu'à la corde, trop de lignes en ont déjà fait les frais, plus d'une fois à tort!

Enfin, entre Leuze et Basècles(Carières) tout est résolu : plus de trains de voyageurs depuis juin 1984, mise à exploitation simplifiée d'abord, hors service peu après, entre Leuze et Basècles. A Leuze, les voies 1 et 2, amorçant la ligne vers Blaton, sont partiellement démontées, y compris les aiguilles d'accès à la ligne 94, côté Ath : cela semble bien définitif; le reste sert au garage de wagons de service pendant les travaux d'électrification, la voie 2 étant raccordée à la ligne 94, côté Tournai : à ce jour, c'est là le seul accès possible vers Blaton, en rebroussant! Qu'à cela ne tienne, la voie est hors service jusque Basècles; à Tourpes, BV et voies accessoires ont disparu, et Thumaide ne fut jamais qu'un simple P.A. A Basècles, plus de BV non plus, mais les usines Battaille restent raccordées, ce qui explique le maintien du trafic marchandises entre cette gare et Basècles-Carières.



<p>PEUT-ETRE UN RENOUVEAU POUR LA LIGNE 147 FLEURUS - TAMINES</p>
---

Durant ces derniers mois, la Direction Générale de la S.N.C.B. s'est livrée à une préétude concernant l'éventuelle remise en service, avec électrification, de la ligne 147 entre Fleurus et Tamines. Nous vous livrons ci-dessous les éléments justifiant cette étude.

La remise en service avec électrification du tronçon de la ligne 147 entre Fleurus et Tamines (8 Km) avec établissement d'une courbe de raccord à la ligne 130 vers Auvélais présente des avantages importants, à deux niveaux :

- Directement, pour l'acheminement du trafic des marchandises de Anvers vers Ronet, y compris le transport des minerais vers le Luxembourg qui en constitue une partie importante.
- Indirectement, dans l'hypothèse de l'électrification de l'axe Athus - Meuse, l'itinéraire via la ligne 147 précitée permet d'utiliser l'axe Athus - Meuse à sa capacité maximum (trains de 2.000 tonnes) et d'y transférer ainsi avantageusement du trafic acheminé actuellement par la ligne 162.

Les avantages et arguments principaux sont les suivants :

- La charge maximale autorisée pour une locomotive électrique type 23 est de 1.000 tonnes sur l'itinéraire Anvers-Schaerbeek-Ottignies-Fleurus-Auvélais-Namur, à la place de 800 tonnes sur l'itinéraire actuel empruntant la ligne 161 entre Ottignies et Gembloux. Cette augmentation de charge maximale permet de réaliser des trains de 2.000 tonnes au lieu de 1.600 tonnes (en double traction), principalement pour le transport des minerais entre Anvers et Belval (Grand Duché) en remarquant que l'axe Athus - Meuse, même en traction diesel, permet déjà la réalisation de trains de 2.000 tonnes en double traction et qu'il est actuellement sous-utilisé en fonction de la limitation à 1.600 tonnes sur le tronçon aval entre Ottignies et Gembloux. Cet itinéraire permettrait donc de réduire sensiblement le nombre de trains.
- L'itinéraire précité via la ligne 140 entre Ottignies et Fleurus est particulièrement bien adapté au trafic lourd des minerais, avec une voie neuve en rails de 60 Kg/m (longs rails soudés) et traverses lourdes en béton; tandis que la ligne 161 entre Ottignies et Namur ne présente pas ces caractéristiques favorables.
- Ce nouvel itinéraire entre Ottignies et Ronet, via la ligne 147, concernera la presque totalité du trafic des marchandises qui circulent actuellement sur la ligne 144 entre Jemeppe-s-Sambre et Gembloux. Compte tenu du faible trafic "voyageurs" existant, la mise à voie unique de la ligne 144 peut être envisagée ce qui entraînerait d'importantes réductions de dépenses d'entretien et de renouvellement.
- La ligne 161 entre Ottignies et Namur est actuellement saturée et pose de gros problèmes au niveau de la régularité des trains et de l'entretien des installations. L'acheminement du trafic des minerais via la ligne 147, permettra de diminuer fortement le



trafic des marchandises entre Ottignies et Namur. Une amélioration sensible de la régularité des trains peut être attendue de même qu'une réduction des coûts d'entretien des installations fixes.

- Il faut ajouter que les gros travaux d'entretien de l'infrastructure du tronçon Ottignies - Namur ne sont actuellement possibles que les week-ends; une première évaluation de la réduction des coûts résultant d'une exécution de ces travaux pendant les jours ouvrables conduit à une économie annuelle d'au moins 3.000.000 de francs qui est réalisable si, pour la durée des travaux, soit environ 20 jours par an, l'entièreté du trafic "marchandises" est détournée par les lignes 140 et 147 précitées.

- D'autre part, en cas d'électrification de l'axe Athus - Meuse en 25 KV, la charge maximale autorisée en double traction serait également de 2.000 tonnes alors qu'elle reste limitée à 1.600 tonnes sur la ligne 162.

La remise en service de la ligne 147 Fleurus-Tamines combinée avec l'électrification de l'axe Athus - Meuse permet ainsi de réaliser un itinéraire à 2.000 tonnes en double traction électrique sur les relations Anvers ou Schaerbeek-Ronet-Athus.

Il en résulte un avantage important soit plus de 20.000.000 de francs par an, à transférer sur l'axe Athus - Meuse tout le trafic international en trains complets acheminé actuellement par la ligne 162.

On pourrait même envisager d'acheminer avantageusement par l'axe Athus - Meuse plutôt que par la ligne 162, le trafic interformation à destination de Stockem, soit via Bertrix et Libramont en établissant une courbe de raccord à Bertrix, soit via Virton et Athus.

La remise en service de la ligne 147 permettrait donc l'utilisation optimale de l'axe Athus - Meuse (en trains de 2.000 tonnes) autrement sous-utilisée (1.600 tonnes), avec tous les avantages que cela entraînerait par le dégagement des lignes 161 et 162 qui pourraient être pratiquement réservées au trafic des voyageurs.

Il est à espérer que les instances politiques et ferroviaires de notre pays entérineront un tel projet qui semble devoir aller de pair avec une éventuelle relance économique.

Stephenson.

A propos de la ligne industrielle 278 Y Heisbroek - St-Katthelijne-Waver (Fort)

Notre membre M. Bartholomees nous signale que cette nouvelle ligne industrielle, dont nous avons annoncé la création dans Trans-Fer sans en connaître la raison d'être, est destinée à relier la criée de légumes de 12 hectares de St-Kath.-Waver avec la ligne 27 sens Anvers - Malines. Cette ligne comporte un parcours d'approche d'environ 1 km, terminé par un faisceau de trois voies en cul-de-sac de grande longueur (+ 1,7 km) munies d'une signalisation de sortie. Cette ligne n'est pas encore en service à ce jour.

Nous remercions notre membre de ces précisions.



nouveau plan de transport au 1er juin 1986
--

1. Structure du réseau.

Vous trouverez ci-dessous une vue d'ensemble sous forme de tableau de la structure du réseau sur laquelle "le nouveau plan de transport marchandises est élaboré.

Pour chaque gare de triage, il est donné la classification des zones de desserte (avec le noeud d'acheminement comme plaque tournante) et des circuits de desserte.

Gare de triage	Noeud d'acheminement	Circuit de desserte	
<b>SCHAERBEEK 110</b>	0 Schaerbeek	0 Local 1 DCV Schaerbeek 2 Vilvorde	3 Bruxelles Nd 4 Schaerbeek-Josaphat
	1 Brux.-T.T.	0 Local 1 Brux. Ouest	2 Jette-GB/INNO BM
	2 Antwerpen-Schijnpoort	0 Local 1 Antwerpen Onst 2 Antw.-Centraal 3 Lier Heist-op-den-Berg	4 Zwijndrecht ligne 208/209 5 Zwijndrecht 6 Antwerpen DS Poste II
	3 Antwerpen-Kiel	0 Local	1 Boom(ligne 52)
	4 Turnhout	0 Local	1 Tielen
	5 Herentals	0 Local 1 ligne 207	2 Olen 3 Noorderwijk-Morkhoven
	6 Essen	0 Local	1 Kapellen
<b>ANTWERPEN NOORD 210</b>	0 Antwerpen Noord	0 Local	
	1 Antwerpen DS	0 Autres 1 N.C. Sibérie 2 Far West 3 Belgische Basis 4 Rhodesie 5 Groenland 6 West Sibérie 7 Alaska 8 Petrol 9 Ijeland	10 Kongo 11 Angola 12 Oorderen 13 Wilmarsdonk 14 Kanaaldok 15 Stabroek 16 Lillo 17 Berendrecht 18 Zandvliet
<b>HASSELT 310</b>	0 Hasselt	0 Local 1 Tessenderlo - Diest 2 Zolder - Beringen - Leopoldsburg	3 Lanaken 4 Tongeren 5 Alken - St-Truiden - Landen



Gare de triage	Noeud d'acheminement	Circuit de desserte	
<b>HASSELT 310</b>	1 Leuven	0 Local 1 St-Joris-Weert Heverlee 2 Kortenberg	3 Hambos 4 Aarschot 5 Tienen - Grimde
	2 Muizen	0 Local 1 Mechelen - Nekkerspoel 2 Haacht	3 Duffel 4 St-Katelijne- Waver (Fort) 5 Boortmeerbeek
	3 Mol	0 Local 1 Balen-Wezel - Balen-Werkpl.- Lommel-Emgo	2 Geel
	4 Neerpelt	0 Local 1 Eksel 2 Overpelt	3 Hamont 4 Lommel
	5 Winterslag	0 Local 1 Genk-Ford Langerloo- Hooker-Agglo	2 Langerlo- Bauknecht 3 Langerlo 4 Militaire Verbinding
	6 Waterschei	0 Local	1 Eisden
	7 Willebroek	0 Local 2 Tissel-Blaas- vald	1 Sauvegarde Chemie Rupel
<b>KINKEMPOIS 410</b>	0 Kinkempois	0 Local 1 Seraing - Engis zoning 2 Voroux 3 Renory 4 Flémalle-Grd. Flémalle-Ann.	5 Flémalle-Grd. Flémalle-Ann. 6 Tilleur - Flémalle-Haute 7 Liège-Londoz 8 Liège-Guill.- Herstal 9 Angleur
	1 Kinkempois	0 Chânée 1 Engis 2 Hermalle-sous- Huy	3 Verviers - Herbesthal 4 Raeren - Ligne 48/49
	2 Gouvy	0 Local 1 Bourcy - Bastogne	2 Bovigny - Vielsalm - Trois-Ponts
	3 Rivage	0 Local 1 Aywaille	2 Poulseur
	4 Ans	0 Local 1 Waremmé 2 Liers-Rocourt	3 Glain - Ans 4 Ans-Est
	5 Bressoux	0 Local 1 Monsin	2 Chertal 3 Jupille
	6 Visé	0 Local 1 Visé C.B.R.- Portland	2 Bassenge
	7 Montzen	0 Local	1 Céramique



Gare de triage	Noeud d'acheminement	Circuit de desserte	
KINKEMPOIS 410	8 Pepinster	0 Local 1 Cabot-Plastic	2 Spa 3 Olne
RONET 610	0 Ronet	0 Local 1 Yvoir-Dinant (ligne 154) 2 Réserve	3 Floreffe 4 Marche-l-Dames 5 Salzinnes
	1 Ottignies	0 Local 1 Limal - Wavre 2 Court-st-Etien. Genappe	3 Gembloux - Mont-s-Guibert
	2 Namur	0 Local 1 Rhisnes	2 Jambes-Nord 3 Ciney
	3 Statte	0 Local 1 Moha	2 Marchin 3 Amsin - Amey
	4 Andenne	0 Local	1 Namêche
	5 Jemelle	0 Local	1 Marloie - Marche-en-famen.
STOCKEM 650	0 Stockem	9 Local	8 Arlon
	5 Jemelle	0 Local	1 Marloie - Marche-en-Famen.
	6 Athus	0 Local	1 Athus (zoning d'Aubange)
	7 Virton	0 Local 1 Cellulose des Arcennes	2 Signeulx 3 Florenville
	8 Marbehan	0 Local 1 Habay	2 Sainte-Marie - Croix-Rouge
	9 Libramont	0 Local 1 Bertrix 2 Poix-St-Hubert Hatrival	3 Neufchâteau 4 Gedinne - Beauraing(1.166)
MONCEAU 710	0 Monceau	0 Local 1 Ligne 260/268 2 March.-au-Pont Ligne 250/268 3 Mont-s-March. 4 Walcourt Thy-le-Château	5 Marchienne Zone 6 Courcelles Ctre. Trazegnies 7 Courcelles Motte Luttre 8 Charleroi-sud- Quai
	1 Mariembourg	0 Local 1 Chimay 2 Couvin	3 Mariembourg Zoning 4 Boussu-en-Fagne Frasnes
	2 Erquelines	0 Local	1 Labuissière Thuillies
	3 Piéton	0 Local 1 Bascoup 2 Fontaine- l'Evêque	3 Anderlues 4 Cokeries d'Anderlues
	4 Baulers	0 Local	1 Waterloo



Gare de triage	Noeud d'acheminement	Circuit de desserte	
MONCEAU 710	5 Etterbeek	0 Local Bruxelles Q.L.	1 Groenendaal
	6 Fleurus	0 Local 1 Sombreffe	2 Ransart
	7 Marcinelle	0 Local	1 Dampremy (Charleroi O.)
	8 Châtelet	0 Local 1 Couillet-Mt. 2 Gilly	3 Bouffioulx Acoz 4 Aiseau-Tergnée
	9 Tamines	0 Local 1 Aisemont 2 Moustier 3 Auvelais	4 Moustier-Solvay 5 Jemeppe/s/S. 6 Jemeppe-Froid.
SAINT-GHISLAIN 810	0 St-Ghislain	0 Local 1 Tertre Ghlin Zoning 2 Pâturage - Frameries - Warquignies - Dour 3 Jemappes 4 Obourg	5 Hyon-Harmignies 6 Mons - Nimy - Cuesmes 7 Feluy-Zoning 8 Frasnes-lez- Anvaing 9 Lessines
	1 Blaton	0 Local 1 Basècles	2 Péruwelz
	2 Tournai	0 Local 1 Allain-Chercq	2 Havinnes 3 Antoing
	3 Ath	0 Local	1 Ghislenghien
	4 Forest-Midi	0 Local+Ruisbroek Cour+BRUX.Midi 1 Brux. P.I. (A.T.E.) 2 Bruxelles Midi 3 Halle	4 Lot - Buizingen Ruisbroek(3ème voie)-Ligne 96A 5 Lot-Buizingen- Ruisbroek - Ligne 96 6 Lembeek
	5 Clabecq	0 Local 1 Quenast	2 Tubize
	6 Soignies	0 Local 2 Braine-l-Comte enghien	1 Neufville 3 Ecaussinnes
	7 Manage	0 Local 1 Seneffe(1.141)	2 Familleureux
	8 Haine-st-P.	0 Local 1 La Louvière Gare indust. 2 Houdeng- Goegnies	3 Leval 4 Haine-st-Pierre Verreries 5 La Croÿère



Gare de triage	Noeud d'acheminement	Circuit de desserte	
MERELBEKE 910	0 Merelbeke	0 Local + Melle 1 Oudenaarde - Ronse-Zottegem Scheldewindeke 2 Gent-St-Pieters 3 Gent-Oost 4 Wondelgem - Eeklo 5 Wetteren	6 Denderleeuw - Aalst - Ninove  Geraardsbergen 7 Ternat - Jette(L.50) 8 Gavere 9 Langerbrugge 10 Mouscron
	1 Kortrijk	0 Local 1 Lauwe (LAR) 2 Menen-Ieper- Komen 3 Deerlijk - Vichte	4 Zwevegem 5 Heule - Ingelmuuster - Izegem 6 Bissegem Wevelgem
	2 Roeselare	0 Local 1 Staden - Westrozebeke (L.63)	3 Deinze lokaal 4 Aarsele-Tielt 5 Waregem - Harelbeke
	3 De Panne	0 Local 1 Diksmuide	2 Zarren 3 Veurne
	4 Zeebrugge	0 Local	
	5 Brugge	0 Local 1 Zedelgem 2 Oostende	3 Brugge Zeehaven 4 Knokke 5 Aalter
	6 Zelzate	0 Zelzate-LO (rive gauche) 1 Ertvelde	2 Doornzele - Terdonk - Zelzate - Rhône Poulenc 3 Sas-van-Gent
	7 Gent-Zeeh.	0 Local 1 Darsen 2 Sifferdok 3 Klein Dok - Groot Dok	4 Gent Rodenhuize Texaco 5 Moerbeke - Zelzate(riv.dr) 6 Gentbrugge - Arbed 7 Gent-Noord
	8 Sint-Niklaas	0 Local 1 Lokeren-Zele 2 Beveren	3 Temse 4 Verbinding SVK 5 Aeterman - Lochristi
	9 Dendermonde	0 Local 1 Opwijk 2 ?	3 Buggenhout - Londerzeel 4 Schoonaarde



## 2. Numérotation des trains de marchandises.

A partir du 01.06.1986, il sera apporté à la numérotation des trains de marchandises une modification de structure laquelle se base sur la division susmentionnée de notre réseau.

Des numéros des catégories concernées de trains, on peut actuellement préciser le groupe d'origine et/ou de destination.

A l'application du nouveau plan de transport dans le numéro de train, la notion de groupe sera remplacée par l'étendue de desserte de la gare de triage.

Les codes pour l'identification des gares de triage sont les suivants (premier chiffre du lotissement) :

1	:	Schaerbeek	6	:	Stockem et Ronet
2	:	Anvers Nord	7	:	Monceau
3	:	Hasselt	8	:	Saint-Ghislain
4	:	Kinkempois et Montzen	9	:	Merelbeke

Les codes précités sont incorporés dans la structure numérique des trains des séries suivantes :

- série 3 (trains complets) :  
 2e chiffre = étendue de desserte de la gare de triage d'origine;  
 3e chiffre = étendue de desserte de la gare de triage de destination.
- série 5 (excepté 55...) :  
 idem.
- série 55 (transports combinés) :  
 3e chiffre = étendue de desserte de la gare de triage de destination.
- Série 6 (trains de zone) :  
 1e chiffre = 6  
 2e chiffre = n° de la gare de triage dans les limites de laquelle le train roule;  
 3e chiffre = n° de la zone de desserte (voir tableaux ci-avant);  
 4e et 5e chiffres = numéro d'ordre :  
     pair, au départ de la gare de triage;  
     impair, au retour vers la gare de triage.
- série 7 (trains de desserte) :  
 1e chiffre = 7  
 2e chiffre = n° de la gare de triage dans les limites de laquelle le train de desserte roule;  
 3e chiffre = n° de la zone de desserte (voir tableaux ci-avant);  
 4e chiffre = n° du circuit de desserte (voir tableaux ci-avant);  
 5e chiffre = n° d'ordre :  
     pair, au départ de la gare de triage ou du noeud d'acheminement;  
     impair, au retour vers la gare de triage ou le noeud d'acheminement.

A l'annui des tableaux ci-avants, il peut être déterminé à quelle zone de desserte appartiennent les points desservis et de quelle manière le numérotation des trains sera déterminée au 1er juin 1986.

Stephenson.



**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 4 février 1986, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : le remplacement d'un passage supérieur, la construction de deux couloirs sous voies et des travaux de voirie divers à Lessines (Deux-Acren); des travaux de soudure aluminothermique sur l'étendue du groupe de Bruxelles; dans le cadre du programme décennal pour l'extension du port d'Anvers, l'établissement d'installations ferroviaires du côté Nord de la darse Delwaide; des travaux de voie et la construction d'ouvrages d'art au faisceau C 2 de la gare de formation d'Anvers Nord, dans le cadre de la modernisation de celle-ci; le renouvellement partiel de la toiture du centre routier de Gand Est; la fourniture et le montage de deux groupes transformateurs-redresseurs pour les sous-stations de traction d'Aalter et d'Ypres; la construction d'un passage inférieur à Lichtervelde, sur la ligne Gand St-Pierre - La Panne.

**Ligne 69 : de fortes perturbations à cause des travaux d'électrification, entre Comines et Poperinge**

Du 3 mars 1986 au 30 mai 1986, le service des trains de voyageurs est fortement perturbé à la suite des travaux d'électrification. Ainsi, du lundi au vendredi, les trains de voyageurs Courtrai - Poperinge Z5056 à 5062 (départ de Courtrai de 8h42 à 14h42) seront limités à Comines, et remplacés par autobus sur la partie terminale de leur parcours. Les parcours d'équilibre Z5082 à 5088 (départ Poperinge de 9h11 à 15h11) subiront le même sort et verront leur point de départ reporté à Comines.



Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 4 mars 1986, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : l'établissement et le renouvellement d'installations augmentant la sécurité routière à des passages à niveau existant sur le tronçon Tournai - Leuze de la ligne Tournai - Bruxelles; la mise à simple voie de la ligne Angleur - Rivage - Marloie entre Hamoir et Marloie moyennant adaptation et modernisation complète de l'infrastructure ainsi que la réalisation de deux zones de croisement, l'une à Bomal, l'autre à Melreux-Hotton; la normalisation de la plateforme des voies principales de la ligne Bifurcation Val Benoit - Flémalle Haute, impliquant le surhaussement et le prolongement des murs de soutènement, le reprofilage de talus, la modification de garde-corps et la démolition de divers bâtiments inutilisés; l'élargissement d'un passage inférieur à Vaux-sous-Chèvremont (Chaudfontaine), sur la ligne Chênée - Montzen; la reconstruction, avec élargissement, d'un passage supérieur à Bütgenbach, sur la ligne Losheimergraben - Wévercé; la reconstruction d'un magasin à l'atelier central de Cuesmes ainsi que la construction des bureaux du magasin de l'atelier central de Salzinnes; la fourniture et le montage d'installations standard d'alimentation de la signalisation dans la partie sud du pays, comprenant, en ordre principal, des postes haute tension, des sous-stations de signalisation et des postes de distribution 1.000 V; la normalisation de la plateforme de la voie, l'établissement de chemins latéraux et la construction d'un aqueduc à Harelbeke, sur la ligne Denderleeuw - Bifurcation Zandberg, conditions de la suppression des passages à niveau nos 121 - 123 - 124 et 125 du tronçon Zottegem - Courtrai; l'établissement d'une fosse de visite de 215 m de long, la pose de conduites d'eau et d'air comprimé et l'extension d'un bâtiment de service au faisceau Q à Louvain, à la suite de l'électrification des liaisons Anvers - Louvain et Hasselt - Louvain; la transformation du hall de peinture de l'atelier de traction diesel d'Anvers Dam en bâtiment de service de cour; dans le cadre du plan IC-IR, l'électrification des voies 7 à 12 des faisceaux L et M à la gare de Gand St-Pierre; la peinture des supports métalliques des caténaires de la ligne Courtrai - Ypres, et dans le port d'Anvers; la fourniture, le montage et la mise en service d'installations de haute et de basse tension à Hal et à Lembeek; l'équipement électrique de la sous-station de traction à Ypres ainsi que celui d'une sous-station de traction à Aalter; l'aménagement de l'éclairage extérieur du faisceau d'évitement à Zottegem.

---



## la régulation du trafic

### Première partie

#### Historique du Dispatching

---

Dès la naissance des chemins de fer belges et jusqu'à la première guerre mondiale, les gares et les dépôts de locomotives jouissaient d'une grande autonomie en matière d'exécution des transports. Cette autonomie était cependant limitée par des règlements communs, mais l'absence de télécommunications commodes et rapides obligeait les stations et les ateliers de traction à résoudre leurs problèmes sans posséder une vue d'ensemble de ce qui se déroulait en dehors de leur domaine.

Avec l'accroissement du trafic, les difficultés d'exploitation augmentaient d'année en année. L'entrée de l'hiver constituait une période critique au cours de laquelle les engorgements des lignes et des gares étaient fréquents et les retards des trains considérables. Malgré les moyens mis en oeuvre par l'Administration des chemins de fer (doublement des voies, création des lignes nouvelles et de gares de secours, et la mise en ligne de locomotives plus puissantes), la situation ne connaît pas d'amélioration sensible.

Les hivers 1906/1907 et 1913/1914 furent particulièrement critiques. A l'issue de ce dernier deux fonctionnaires des chemins de fer belges, MM. Lamalle et Maris, furent chargés d'étudier le problème de la régulation. Déjà en Grande-Bretagne et en Allemagne existaient, à ce moment, des organismes régulateurs des circulations. Aussi ces deux fonctionnaires étudièrent ces deux systèmes qui sont évoqués ci-après :

#### a) La régulation des circulations en Grande-Bretagne :

La méthode anglaise se rapprochait de beaucoup du "Dispatching" System imaginé aux USA dès 1907. Dans le "North Eastern Railway", des offices régulateurs étaient installés à Newport et à Erimus, grandes gares de triage situées dans le Sud du district de Cleveland qui procurait environ 30% du tonnage enregistré par le North Eastern et englobait d'importants centres sidérurgiques. Certains tronçons étaient, pour l'époque, particulièrement chargés et comptaient entre 300 et 350 circulations journalières.

Les offices régulateurs étaient installés au rez-de-chaussée de la cabine centrale des deux gares de formation. Un tableau de contrôle permettait de suivre jour et nuit, la marche de chaque locomotive et de chaque train de marchandises circulant dans la zone. Ce tableau mesurait 7m30 sur 1m20, il était muni de rubans en acier poli posés de champ et représentaient les 80 kilomètres de ligne de la zone contrôlée. De petites plaques en laiton figuraient les emplacements des différentes sections, gares et usines. Aux rubans d'acier étaient agrafés des porte-fiches représentant les trains et les locomotives. Ces porte-fiches servaient à recevoir des fiches en carton qui chacune donnait toutes les coordonnées du train :

- numéro et type de la locomotive;
- charge, nature du chargement et destination du train;
- heures de prestation du mécanicien;
- le programme de sa journée, lieu et heure de rentrée au dépôt.



Des appareils téléphoniques étaient placés le long du tableau et des messages parvenaient continuellement des soixantes postes répartis sur la zone contrôlée.

Dès qu'une locomotive ou un train atteignait un poste, le signaleur en avertissait par téléphone le poste régulateur. Le porte-fiches représentant le train ou la locomotive était glissé sur le ruban d'acier, placé en regard de la plaque de laiton figurant le poste d'où parvenait l'information et ainsi rapproché de son but final.

Le bureau régulateur ne fonctionnait pas seulement comme dispositif enregistreur. Le dispatcher pouvait diriger la marche des trains à son gré. Il disposait de renseignements lui indiquant les besoins de chaque gare en matériel de traction (charge et destination des trains formés ou en cours de formation) et en matériel vide. Il connaissait la capacité de chaque usine, les possibilités de débit de chacune des lignes, le nombre de locomotives en circulation et le service devant être assuré.

Le dispatcher, à l'aide du téléphone, dirigeait le trafic comme il le jugeait plus convenable. En suivant sur le tableau la marche d'un train particulier, il calculait avec une grande approximation le service de la locomotive et combinait le service de manière qu'elle soit utilisée rationnellement jusqu'à sa rentrée au dépôt. S'il prévoyait que le parcours à effectuer par une locomotive ne serait pas terminé à l'heure régulière, il accélérail la marche en supprimant des arrêts ou en modifiant le programme initial.

En cas d'accident, obstruction de voie, par exemple, le dispatcher détournait le trafic et rétablissait le service avec une perte de temps minimum dès que l'entrave était disparue.

En résumé, sur le North Eastern, le rôle du dispatcher consistait :

- à étudier le tableau des trains;
- à diriger le trafic d'un point vers l'autre avec le minimum de puissance de traction et le plus rapidement possible;
- à régler les heures de service des agents et des machines;
- et à combiner l'acheminement des wagons vides vers les points où ce matériel était demandé pour les chargements.

Les fonctionnaires responsables ont estimés que le système de régulation mis sur pied par les réseaux anglais n'était pas applicable sur le réseau belge pour les raisons suivantes :

- 1) En ordre principal, les services de la traction et de l'exploitation fonctionnaient, en Belgique, sous des autorités différentes et autonomes.
- 2) Le système de répartition belge était très hiérarchisé : gare répartitrice, Bureau répartiteur et Bureau central de répartition alors qu'en Grande-Bretagne la répartition relevait uniquement de chacun des groupes exploitation.
- 3) Le dispatching anglais présentait le défaut d'absorber une partie des attributions des agents de la traction, des chefs de station des bureaux répartiteurs et même des chefs de service de l'Exploitation.



b) La régulation des circulations en Allemagne :

M. Lamalle et M. Maris étudièrent également la méthode de régulation existant en Allemagne et notamment celle de la Direction de Cologne. Cette dernière présentait une grande ressemblance au point de vue organisation avec les chemins de fer de l'Etat belge.

Les services de l'Exploitation, de la Traction et du Matériel, des Voies et Travaux fonctionnaient comme services indépendants. Pour 1.768 Km de voie la Direction de Cologne comportait treize groupes d'exploitation dont les sièges étaient : Cologne, Deutz, Düren, Euskirchen, Coblenze, ~~Elves~~, Crefeld, Glabach, Jülich, Aix, Malmédy. Pour ces treize groupes, existaient six bureaux régulateurs du trafic : à Cologne, Deutz, Troisdorf, Düren, Glabach, Neus et Hokenbüdberg.

Ces bureaux régulateurs étaient établis aux points de convergence de lignes importantes et ne coïncidaient pas nécessairement avec le chef-lieu du groupe Exploitation. La plupart de ces bureaux ne travaillaient que durant la période la plus active de l'année : du 15 septembre au 1er février.

Les titulaires des bureaux régulateurs relevaient directement du directeur de service de l'Exploitation de la circonscription dans laquelle le bureau était établi. Il en résultait que le titulaire du bureau régulateur intervenait dans l'organisation du service des trains de deux ou de trois groupes. Pour les lignes situées en dehors de son groupe, il se mettait en rapport avec son directeur qui s'adressait à ses collègues. En cas de divergence de vues, les directeurs en référaient à la Direction de Cologne.

Les titulaires étaient recrutés parmi les meilleurs agents d'exploitation ayant effectué du service actif dans les grandes gares de marchandises. Avant de les investir de leur mission, l'autorité les envoyait successivement, pendant une quinzaine de jours, dans les gares les plus importantes relevant de leur futur bureau régulateur. Pendant cette période, ils n'assumaient aucune responsabilité. Ils observaient le travail des gares, étudiaient les courants de transport, les difficultés d'exploitation aux différentes heures de la journée et les partis qu'ils pouvaient tirer des installations.

Le bureau de Troisdorf a servi à l'étude de cette organisation. Troisdorf était une gare de triage et de relais d'où 180 trains étaient expédiés journalièrement. Les trois titulaires, astreints chacun à huit heures de service, étaient installés, en gare, dans un local en surélévation. Ils ne relevaient ni du chef de gare, ni du fonctionnaire dirigeant la remise aux locomotives. Ils n'intervenaient ni dans le service intérieur de la gare, ni dans celui du dépôt. Ils réglaient simplement l'ordre de circulation des trains sur les lignes et coordonnaient les moyens d'action des gares et des ateliers de la circonscription. Ils disposaient entièrement d'un certain nombre d'unités de "locomotives-personnels".

Une unité comprenait :

- une locomotive;
- un machiniste et son chauffeur;
- un fourgon;
- un chef-garde;
- quatre ou cinq serre-frein.

Pour suivre et régler le service des trains les titulaires disposaient des plans de toutes les gares de la circonscription, des horaires, des graphiques et des règlements relatifs au service du mouvement.



Les communications téléphoniques s'établissaient rapidement, soit par fil direct dans la plupart des cas, soit à l'intervention du poste central de Cologne. Les plus importantes, qu'elles soient émises ou reçues, étaient enregistrées en trois exemplaires destinés à la direction de Cologne, au directeur du groupe et aux archives du bureau régulateur. Dès qu'un incident survenait de nature à prolonger les prestations du personnel de conduite et l'utilisation des moteurs ou à modifier l'ordre de succession des trains, le titulaire intervenait pour aplanir les difficultés. Il lançait dans la bataille, les unités de réserve à sa disposition, insistait auprès de ses collègues pour obtenir leur collaboration et régler l'utilisation des moteurs se trouvant en ligne dans leur circonscription, donnait des ordres pour garer des trains, envisageait le détournement par des lignes moins chargées, etc... En bref il coordonnait le travail des gares et leur fournissait les moyens d'action qui leur manquaient. Dans les moments les plus aigus, du désarroi, un agent de l'atelier de traction était détaché auprès du titulaire du bureau régulateur afin de régler dans les conditions les plus satisfaisantes le service des locomotives et du personnel de conduite.

c) En Belgique, premier projet de régulation :

Le 12 mai 1914, à l'issue de cette étude, les deux fonctionnaires belges, MM. Lamalle et Maris, proposèrent au Ministre des chemins de fer la création de 9 bureaux régulateurs dont l'organisation était calquée sur le système allemand.

L'exploitation du réseau étant particulièrement critique sur les lignes du Luxembourg et de l'Est; l'implantation des bureaux de régulation était proposée à Arlon, Jemelle, Namur ou Ronet, Schaerbeek ou Muysen, Merelbeke, Anvers, Louvain, Angleur ou Ans, Pépinster ou Verviers. Pour desservir ces 9 bureaux, M. Lamalle, estimait nécessaire de trouver au moins 27 agents d'exploitation de première valeur, expérimentés, à l'esprit ouvert et capables de prendre, d'initiative, des mesures réfléchies et de grande envergure. A tout le moins il fallait des commis-chefs (chefs de gare adjoints) ayant effectué du service actif dans les grandes gares marchandises. Dans les moments les plus aigus, il en faudrait autant pour le service de la traction. Ces agents devraient être prélevés sur l'effectif existant, la mise en place globale des 9 bureaux ne pouvait s'effectuer que par étape. De plus, il était nécessaire de compléter par des fils directs les relations téléphoniques existantes en reliant les bureaux régulateurs aux différentes gares et ateliers de traction de la circonscription.

Aussi pour l'hiver 1914/1915, MM. Lamalle et Maris proposèrent la création de 3 bureaux régulateurs à Arlon - Jemelle - Schaerbeek afin de régulariser le mouvement, tant sur la ligne du Luxembourg que sur celle de l'Est.

La gare de Schaerbeek pouvait être considérée comme tête de ligne pour les deux directions.

Le 4 août 1914, éclata la première guerre mondiale; elle fit tomber dans l'oubli ce premier projet de régulation du trafic ferroviaire belge.

(à suivre...)

Stephenson.



## NOUVELLES DE LA SNCV

## Nouvelles du groupe du Hainaut

MODIFICATIONS DU RESEAU LE PREMIER JUIN

Lorsque les nouveaux horaires entrèrent en application le premier juin prochain, le réseau ferré vicinal du Hainaut sera à nouveau amputé de plusieurs tronçons. Le processus de démantèlement du réseau a débuté il y a déjà pas mal d'années, et on assiste régulièrement à la "bussification" des lignes de trams. Rappelez-vous de ces dernières suppressions :

- 23 mai 1982 : les boucles de Jumez 85/86 ;
- 1er janvier 1983 : les boucles de Jumez 65/66 ;
- 1er janvier 1984 : la ligne 91 Anderlues-Thuin ;
- 3 juin 1984 : ancien trajet du 80 entre Courcelles Trieux et Marchienne-au-Pont par Roux ;
- 2 juin 1985 : le 41 entre Roux (Marais) et Trazegnies.

Mais, comparativement aux cinq dates ci-dessus, les changements du premier juin 1986 seront beaucoup plus dramatiques pour le tram : pas moins de quatre tronçons sont visés, pour un total d'environ 23 kilomètres de voies ! Il ne restera plus que les deux relations principales Charleroi - La Louvière (par le 90 et par le 80), la relation vers Bracquegnies, le petit bout du 30 vers Morlanwelz Place et, comme ligne urbaine à Charleroi, ce qui reste du 41. Et le pire, malgré toutes ces suppressions, la mise en service des stations du métro léger vers Gilly et Centenaire est encore postposée puisque les travaux ne seront pas encore terminés en juin. Si l'on a bonne mémoire, on se souvient que leur mise en service était prévue pour le 25 septembre 1985. A l'heure qu'il est, il n'y a pas d'espoir de les voir inaugurées avant novembre de cette année...

1. Anderlues (Monument) - Morlanwelz (Place)

Ce tronçon, actuellement parcouru par les 30 en semaine scolaire et les 31 les week-end et pendant les vacances de Noël, Pâques et d'été, sera repris par les bus 91 qui assureront dès lors une liaison directe entre Thuin et Morlanwelz avec correspondance assurée à Anderlues (Monument) de et vers Charleroi et La Louvière avec les 90. La liaison Thuin-Morlanwelz avait déjà été projetée en 1983, mais en tram à l'époque !

En provenance de Bracquegnies, les 30 seront en correspondance avec le 91 à la place de Morlanwelz, et auront leur terminus entre les arrêts actuels "Place" et "Chaussée de Brunehault". La suppression du 30 vers Anderlues entraînera aussi la fin des "type S" dans ce dépôt, en ce qui concerne le service voyageurs.

2. Bracquegnies (Sainte-Anne) - Maurage (Place)

Des travaux de voirie à Strépy obligent les Vicinaux à limiter les trams à Bracquegnies. Mais tout porte à croire qu'il s'agira de la "bussification" définitive de la desserte en question assurée actuellement par le 80 en semaine scolaire et par le 31 les autres jours. Dès le premier juin, les 30 et 80, et leurs partiels, auront donc leur terminus Ouest à l'actuel triangle de Bracquegnies. Les bus 17 Mons-Havré-Maurage seront prolongés à Bracquegnies pour remplacer les trams.



### 3. Jumet (Gohyssart) - Roux (Marais)

D'autres travaux de longue durée, cette fois sur le 41, amputeront cette ligne du trajet Jumet Gohyssart - Roux (Marais), qui sera repris par les lignes de bus 43/83-85/86 réorganisées. Ici aussi, la suppression du tram est pour ainsi dire définitive. Dans un avenir très lointain, le métro léger ramènera les trams de Gohyssart à Roux sur l'antenne de Courcelles, mais à la vitesse actuelle de mise en service des nouvelles antennes, cela ne sera pas avant l'an 2000, voire jamais... Pour ce qui est de la section restante (Charleroi - Jumet), la SNCV espère éliminer un petit problème de passage sur la place Ferrer à la sortie de la rue de Marchienne à Jumet (mieux connu sous le nom de Gohyssart), pour exploiter le 41 en BN dès le premier juin.

### 4. Courcelles (Trieux) - Fontaine-l'Evêque

Si les travaux de l'autoroute à Forchies-la-Marche sont un prétexte pour supprimer les trams 63, il s'agit surtout d'une volonté politique de déferer le centre de Fontaine-l'Evêque, ce qui entraînera la fin de la section Courcelles - Fontaine en tram.

Pour le voyageur, la "bussification" sera certainement une amélioration malgré la rupture de charge à Courcelles. En effet, si les projets actuels se réalisent, deux nouvelles lignes d'autobus seront créées :

- un 63 qui reliera Courcelles à Montigny par Fontaine, en reprenant l'actuel 63 et une partie du 173 ;
- un 64 assurant la liaison Courcelles - Piéton par Fontaine, par le même trajet que le 63 jusque Fontaine, puis l'autre section du 173. Cela apportera deux améliorations sur la section Fontaine - Piéton : le nombre de voyages sera considérablement augmenté et un centre hospitalier, de même qu'un quartier résidentiel seront desservis alors que ce n'est pas encore le cas actuellement.

Le 173 actuel sera supprimé. Des correspondances seront établies dans toutes les directions à Fontaine avec le 90. Dernier détail : les 63 et 64 desserviront également le centre de Forchies-la-Marche, où, pour l'instant, rien ne passe.

Du côté de Charleroi-Gosselies-Courcelles, pour maintenir la fréquence actuelle sur cette section, le 80 sera dédoublé par un partiel entre Charleroi et Courcelles, sous film 57. D'autres renforts scolaires assisteront les réguliers entre Jumet et Courcelles.

### 5. Que reste-t-il ?

Il restera donc comme lignes ferrées au premier juin prochain :

- 30 Bracquignies (Ste-Anne) - Morlanwelz (Place) + partiel ;
- 41 Charleroi Sud - Jumet Gohyssart ;
- 80 Charleroi Sud - Bracquignies (Ste-Anne) + partiels du côté de Charleroi (dont le 57 Charleroi-Courcelles) et pour les écoles de La Louvière ;
- 90 Charleroi Sud - La Louvière, avec les partiels 89 (Beaux Arts - Anderlues) et 93 (Anderlues - La Louvière).

Les numéros attribués aux partiels des 30 et 80 ne sont pas encore connus avec certitude. Tout dépend de l'éventuelle fabrication de nouveaux films pour les "type S".



LES "TYPE S"

Il est clair que toutes les suppressions ci-dessus entraîneront une forte réduction du nombre de motrices "type S" en service. Mais l'état de ce matériel, et surtout son mauvais entretien, couplé à l'état lamentable des voies, sont partiellement à l'origine de la nécessité de supprimer les dessertes ferrées. Il y a certainement une part de volonté de la direction vicinale de ne plus faire de grands frais aux "type S", à l'exception des rénovées. Ceci a permis de remettre en service des articulées.

Mais déjà maintenant, on peut se poser la question de savoir s'il y aura encore assez d'anciennes motrices pour assurer le 30 et le 80 ! Après le premier juin, il faudra environ 25 "type S" en heure de pointe scolaire pour assurer ces deux lignes et leurs partiels. Actuellement, il en faut 39 pour la même période d'exploitation dont 23 pour le service de base, et 13 les week-end et vacances, pour exploiter 30, 41, 63, 80 et leur partiels.

Or, l'expérience des dernières semaines a montré que sur les 80 "type S" existantes et non affectées aux VT, il n'y en a même pas assez pour assurer le service de base. Nombreuses d'entre elles sont hors service et rien n'est fait pour remédier à cette situation. Et si, par chance, une motrice est roulante, il y manquera certainement quelque chose comme, par exemple, le chauffage ou l'ouverture d'une des portes. Sans oublier qu'il faut parfois prévoir un seau d'eau et une loque pour pouvoir lire le film ou le numéro du tram. Ne soyons pas pessimistes, mais la réalité est là : depuis fin janvier, tous les jours, y compris le week-end, un ou plusieurs services ferrés sont assurés par autobus sur les lignes à "type S", et ce par manque de matériel en état de marche. Autre détail significatif : de plus en plus souvent, des services sur le 80 sont assurés en "type S" non "métro" (9031 à 9110, sans moustache) et comme le montre la photo, ces voitures, non équipées de marchepieds rabattables, s'aventurent sur le métro léger ! Mais, direz-vous, il est toujours préférable d'avoir une motrice sans marchepieds aux stations de métro, qu'un bus qui n'y passe pas ! Aux stations Piges, Ouest et Villette, les voyageurs ne sont pas prévenus lorsqu'un bus remplace le tram !

Notons enfin quelques incidents provoquant la mise hors service de certaines motrices.

- la 9103 a été victime d'une grave collision avec un camion le 1er janvier vers 23 heures ; cela s'est passé à Anderlues sur le 30 ;
- les 9124 et 9152 se sont tamponnées le 12 février vers 6 heures du matin sur le MLC ;
- la 9141 a été victime d'un incendie de câblage au poste de conduite côté L ; elle ne sera sans doute par remise en état de rouler ;
- la 9150 a été victime d'un accident début février sur la ligne 80 à Houdeng ; nous n'avons pas plus de précisions.

Enfin, point de vue exploitation, signalons que la remorque du 30 a repris du service ce 18 février. Elle est attelée à la motrice qui effectue journalièrement les départs de 6 h 02 et 14 h 32 d'Anderlues et ce, dans les deux cas, pour un aller-retour jusqu'à Bracquegnies. Par la même occasion, les services 30 doublant de 6 h 10 et 14 h 40 à Anderlues sont supprimés.





ASRL

Une nouvelle édition de Trans-Fer

● Trans-fer hors série : le rail en Gaume

A l'occasion de l'excursion en autorail spécial que nous organisons en Gaume le 5 avril prochain, notre Association publie un numéro hors série de Trans-Fer : il s'agit d'une monographie sur l'histoire et la situation actuelle du rail en Gaume, et tout particulièrement dans la région de Bertrix, Virton et Athus, région la plus méridionale de la Belgique.

Au sommaire

- \*Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère.  
Il s'agit de l'histoire de la construction et de l'exploitation de la célèbre ligne Bertrix-Muno, aujourd'hui déferrée, et de son éphémère prolongement vers la France. L'article est illustré de cartes-vues anciennes, photos et plans de voies de toutes les gares de la ligne. La ligne vicinale Ste-Cécile - Florenville - Marbehan est aussi évoquée dans le même article, photo et plan de sectionnement à l'appui.
- \*Virton - Lamorteau - Montmédy, une liaison internationale par la vallée du Ton. Le 29 septembre 1985, la SNCB et la SNCF fermaient le point frontière de Lamorteau/Écouvies. C'était l'occasion d'étudier cette courte relation internationale qui eut ses moments d'intense activité quand y transitaient les trains de minerai en provenance de Lorraine française, de publier des photos-souvenir, et de rappeler les modalités particulières d'exploitation de cette relation dont la section française Écouvies-Vélosnes-Torgny était d'ailleurs électrifiée. Les plans de voies de Virton, Lamorteau, Écouvies et Vélosnes-Torgny sont publiés dans cet article, photos à l'appui.
- \*Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international (suite).  
Une étude complète sur cette curieuse liaison belgo-française, que le GTF asbl a visitée le 31 mars 1984 en autorail spécial. Cet article complète l'étude publiée en 1979 dans Trans-Fer spécial n°1 et est illustré entre autres de photos prises lors de l'excursion de 1984.
- \*Les activités de la remise de Latour  
Grâce au concours de MM. Havelange et Huysman, spécialistes incontestés de la traction vapeur, les activités de cette remise proche de Virton ont pu être reconstituées depuis sa fondation en 1930 jusqu'à nos jours. L'article fait évidemment la part belle au célèbre trafic de minerai sur la ligne "Athus-Meuse" et sur les prestations des locomotives à vapeur type 36, 25, 26 et des locomotives diesel type 202/203 (série 52/53). De nombreuses photos et les tableaux complets, année par année, des services-locomotives de cette remise sont publiés.
- \*Le noeud ferroviaire d'Athus, au carrefour de la France, du Grand Duché de Luxembourg et de la Belgique. Evocation de la région d'Athus, de son passé sidérurgique, de ses relations ferrées, et des particularités de son exploitation actuelle (relations avec les chemins de fer luxembourgeois et français - CFL et SNCF) ; photos des engins moteurs des trois administrations ferroviaires en gare d'Athus.



Les textes ont été rédigés par R. Marganne. De nombreux chercheurs ferroviaires l'ont aidé dans le collationnement de la documentation littéraire, technique et iconographique.

Cette édition hors série de Trans-Fer se présentera en format A5 habituel, sur papier glacé sous couverture illustrée en 2 couleurs. Impression en photocomposition comme les trans-fer spéciaux. Finition de qualité.

L'ouvrage comportera entre 80 et 100 pages, 10 plans et plus de 60 photos.

Le prix de vente à la sortie de presse se situera aux environs de 300F. Il pourrait être disponible lors du voyage du 5 avril prochain et dans ce cas vendu sur l'autorail lui-même aux conditions préférentielles de souscription.

#### CONDITIONS EXCEPTIONNELLES pour nos membres

les membres du GTF asbl en règle de cotisation pour 1986 peuvent obtenir un exemplaire de Trans-Fer hors série "le rail en Gaume" au prix exceptionnel de 225FB (+ 15FB envoi) = 240FB aux conditions suivantes :

- EXPÉDITION AUX SOUSCRIPTEURS: fin avril**
- 1) souscription uniquement par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1.
  - 2) indiquez sur votre bulletin de virement la mention "Trans-Fer hors série GAUME" et votre numéro de carte de membre (ce n° figure aussi sur l'étiquette-adresse du présent n° de Trans-Fer)
  - 3) votre paiement doit nous parvenir avant le 25 avril 1986.

Nos membres étrangers voudront bien attendre notre prochain numéro avant de souscrire. Il y a en effet actuellement une grande incertitude en Belgique sur le montant des nouveaux tarifs postaux vers l'étranger. Voir ci-après.

#### ● Des Tramways au pays de Liège tome 2 - les chemins de fer vicinaux

Le 28 février dernier, cet ouvrage monumental tant attendu est enfin sorti de presse. Tous nos soucripteurs belges ont reçu début mars leur exemplaire ou un bon d'échange permettant de se le procurer. Il est actuellement disponible dans les bonnes librairies de Liège. Les expéditions vers l'étranger sont différées au mois d'avril : les PTT belges ont en effet ... triplé les tarifs postaux des livres pour l'étranger depuis le 1er mars. Devant l'avalanche de protestations de tout le secteur de l'édition (et du GTF asbl), les PTT vont réétudier les tarifs dans les prochains jours. Nous remercions nos membres étrangers de patienter un peu.

Si vous souhaitez recevoir par la poste Les tramways au Pays de Liège tome 2, il vous suffit, si vous habitez la Belgique, de verser une somme de 2700F + 140F de port envoi ordinaire = 2840F (+ 230F de port pour un envoi recommandé soit 2930F) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège. Si vous habitez l'étranger, veuillez attendre le prochain n° de Trans-Fer.

Le tome 1 des Tramways au Pays de Liège, consacré au réseau urbain liégeois est toujours disponible au prix de 1800F (+ 140F port envoi ordinaire ou + 230F de port envoi recommandé) au même compte bancaire.



Voyages en train à vapeur organisés par la SNCB
---

Devant le très grand succès des trains à vapeur organisés en 1985 dans le cadre du 150<sup>e</sup> anniversaire du chemin de fer, la Direction Commerciale de la SNCB songe à organiser, chaque année à partir de 1986, deux trains à vapeur. Le programme pour 1986 est à présent fixé :

- le 29 juin 1986 : le Kempenland : locomotive à vapeur 12.004 et voitures L : promenade en Camaine anversoise et limbourgeoise de Louvain à Zolder avec visite du TTZ.
- le 28 septembre 1986 : Viroinvalexpress : locomotive 29013 et voitures L : promenade en Brabant Wallon, pays de Charleroi, parcours de la ligne Charleroi - Mariembourg et sur le chemin de fer à vapeur des Trois Vallées.

Le GTF asbl est associé à ces deux trains exceptionnels et peut fournir à ses membres les billets pour chacune des deux excursions. Nous vous indiquons ci-après les détails pratiques de la première : pour la seconde, voyez un prochain numéro de Trans-Fer.

— Train spécial à vapeur "Kempenland" à destination de Zolder —  
29 juin 1986

Ce train à vapeur quittera Louvain vers 8h40 sur le parcours suivant : Louvain - Vilvorde - Malines - Berchem - Anvers Est - Anvers Central (locomotive diesel manoeuvrera le train à Anvers pour que la locomotive à vapeur reste cheminée en avant) - Lier - Herentals - Mol - Zolder - Winterslag - Hasselt - Landen - Louvain. A Zolder, le petit train à vapeur du TTZ donnera correspondance pour amener les voyageurs à travers le paysage limbourgeois jusqu'au bord du canal Albert et au charbonnage de Heusden-Zolder. Des arrêts photos seront en tous cas prévus à Vilvorde (départ enchaîné), Anvers, Herentals, Baelen-Nete (départ enchaîné), Zolder et Louvain où le train rentrera vers 18h00.

Prix : comprend le trajet en train à vapeur de Louvain à Louvain et le trajet sur le TTZ. Adulte : 450F  
Enfant 6 - 12 ans : 250F  
Enfant moins de 6 ans : gratuit

Pour vous inscrire à ce train à vapeur, dont le nombre de places est limité et la réservation obligatoire, il vous suffit de nous envoyer le bulletin de participation ci-contre à l'adresse qui y est indiquée, d'effectuer simultanément le paiement selon le mode indiqué, avant le 10 juin 1986. Quelques jours avant cette excursion, nous vous enverrons vos billets.

Il est à remarquer que la SNCB fera une réduction de 50% (75% pour les enfants de 6 à 12 ans) pour tout parcours d'approche vers Louvain d'au moins 40 km aller-retour en train régulier. Il suffira d'en faire la demande auprès du guichetier de la SNCB en prenant son billet pour le train régulier le 29 juin 1986 (application de l'avis 17C de la SNCB).

Nous vous invitons à participer nombreux à ce voyage. Il s'agit d'un "test" pour la SNCB en vue d'organisations futures de manifestations "vapeur".





Bulletin de participation à l'excursion  
vapeur organisée par la SNCB le 29/6/86

"KEMPENLAND"

Bulletin à découper, photocopier ou recopier et à envoyer avant  
le 10 juin 1986 à GTF asbl-Voyages

c/o M. Francis BECKERS

Rue de la Douix 15 - 4050 ESNEUX

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13F  
(ou coupon-réponse international) adressée à vos nom et adresse.  
Celle-ci est destinée à vous envoyer vos billets.

Je soussigné \_\_\_\_\_ (nom, prénom)

rue \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

code postal \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_

inscris pour le voyage "Kempenland" du 29 juin 1986 :

indiquer  
le  
nombre.




adultes à 450F

\_\_\_\_\_

enfants à 250F

\_\_\_\_\_

TOTAL

\_\_\_\_\_

Je verse simultanément cette somme totale

- de préférence par chèque bancaire garanti rédigé  
à l'ordre du GTF asbl
- par virement au compte 001-0534742-57 de GTF asbl-  
voyages à 4000 Liège
- de l'étranger par mandat postal international

Mes billets me parviendront quelques jours avant le voyage.

\_\_\_\_\_  
(date et signature)

#### GTF - DISTRIBUTION

Il nous reste quelques exemplaires des 4 séries inédites de photos  
de M. Jacques Bazin. Format : 10x15 cm en noir et blanc.  
Prix par série : 350FB envoi compris (étranger : 425FB).  
Vous en trouverez la description page suivante.

Les commandes sont reçues par réception de la somme correspondante  
(avec indication précise de la série souhaitée) au compte  
001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution à 4000 Liège, avant le  
1er mai 1986. Délai d'expédition : 1 mois.



## 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

- 1 - Diesel T 205 à Verviers Cal le 05.08.1961
- 2 - AM le 13.07.1957 à Landen
- 3 - AM + HL 64003 à Landen le 13.07.1957  
(B50/7)
- 4 - AM à Landen (anc.raccord f21)  
le 13.07.1957
- 5 - HL t.64 à Trois Ponts le 13.07.1957
- 6 - Diesel à Trois Ponts le 13.07.1957
- 7 - Remise HL à Trois Ponts le 14.07.1957
- 8 - Diesel t. 202 à Jemeppe S/M le 28.06.59
- 9 - HL t. 26 à Jemeppe le 12.11.1955(B71/6)
- 0 - 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



QUESTIONS ET REPONSES PARLEMENTAIRES  
SUR LE TRANSPORT PAR RAIL

**Question** de M. Geyselings du 3 juin 1985 (N.) :  
*S.N.C.B. — Voitures break. — Nuisances dues aux vibrations et au bruit.*

A plusieurs reprises déjà, j'ai relevé les nuisances dues aux vibrations et au bruit causé par les trains « break », ainsi que l'absence de mesures pour y remédier.

1. Quelle est la raison précise pour laquelle les délais des travaux d'amélioration, initialement prévus pour début juin 1985, n'ont pas été respectés?

2. Doit-on craindre le même décalage pour la fin des travaux, prévue pour janvier/février 1986?

3. Quelles mesures sont prévues pour rattraper ce retard? Certains tronçons auront-ils la priorité? Dans l'affirmative, lesquels?

4. Une limitation de la vitesse a été instaurée temporairement entre certaines gares et sur certains tronçons. Quels sont ces tronçons et quelles sont les limitations appliquées? Quelle en est la justification?

5. Où se fera la transformation des 140 blocs moteurs? Quel en sera le coût? Qui les supportera?

6. Quel est le nombre de plaintes enregistrées jusqu'à présent à propos des nuisances causées par les trains break?

7. Quelles délégations de groupements écologiques et d'administrations communales ont eu jusqu'à présent des entretiens à ce sujet avec vos collaborateurs? Quels en ont été les résultats?

● Réponse : (2.7.85)

1. Initialement, il était prévu d'exécuter les travaux d'amélioration comme suit :

- début en juin 1985;
- cadence de 1 automotrice par jour ouvrable;
- fin des travaux en janvier/février 1986.

Ces travaux dépendent cependant des fournitures nécessaires dont les plus importantes ne seront livrées que fin juillet 1985.

2 et 3. En conséquence, le planning des travaux a dû être adapté comme suit :

- début : août 1985;
- cadence : au début 1 automotrice par jour ouvrable, portée à 2 après une courte période;
- fin : début 1986.

Les automotrices transformées seront d'abord mises en service sur les lignes 50, 36 et 21 (I.C.F.).

4. Une limitation temporaire de vitesse a été instaurée :
- sur la ligne 36 (Bruxelles-Liège) à Diegem (gare) et à Herent (quartier Den Bremt);
  - sur la ligne 161 (Bruxelles-Namur) à Watermael (gare) et - La Hulpe (gare).

Ces limitations à 110 km/h sont uniquement applicables aux trains « breaks ».

Ces endroits ont été choisis parce qu'ils ont suscité le plus grand nombre de plaintes; aussi parce que les légères pertes de temps résultants de ces zones de ralentissement sont temporairement tolérables étant donné qu'elles peuvent (à la limite) être résorbées par les réserves techniques incorporées dans les temps de parcours théoriques (pour autant qu'aucun autre élément perturbateur n'intervienne).

5. Les travaux seront exécutés à l'Atelier central de Malines.

Coût : un crédit de 55.000.000 F est inscrit au budget « Améliorations au matériel roulant » de l'exercice 1985 de la S.N.C.B.

6. En date du 6 juin 1985 il y avait en tout 806 réclamations relatives à des inconvénients de vibrations. La plupart concerne les nouvelles automotrices du type « Break ».

7. Deux fois une délégation d'habitants de quartiers situés entre Haren et Herent a été reçue au cabinet. Elle a été informée des mesures dont question plus haut.

**Question** de M. Geyselings du 19 juin 1985 (N.) :

*S.N.C.B. — Matériel roulant.*

A ma question parlementaire n° 298 du 23 avril 1985 relative au matériel roulant de la S.N.C.B., il m'a été répondu que le matériel moteur est mis en service immédiatement après la livraison et le rodage.

1. Est-ce également le cas pour le reste du matériel roulant?

2. Il me revient qu'après la livraison, le matériel roulant demeure longtemps sur une voie de garage. Est-ce exact? Dans l'affirmative :

- a) Quelle est la raison de ce rangement prolongé?
- b) La S.N.C.B. ne risque-t-elle pas de voir s'écouler le délai de garantie et, partant, de devoir assumer les frais d'éventuels défauts de construction?

● Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (16.7.85)

1. Le matériel remorque (voitures et wagons) est mis à la disposition du service « Exploitation » dès que les essais et les parcours de rodage éventuels prescrits sont terminés.

Le matériel à voyageurs neuf est immédiatement mis en service.

De même, le matériel roulant marchandises, est en principe immédiatement utilisé pour les besoins commerciaux.

2.

a) Une exception à cette règle est néanmoins survenue récemment.

Les 200 wagons plats bogies de 25 m (type Rbps) commandés en 1977 et dont la livraison a eu lieu dans le courant de



1980 pour se terminer fin 80 n'ont toutefois pas été utilisés immédiatement à défaut de demandes de la clientèle sidérurgique par suite d'une profonde régression du marché des produits « longs », survenue entre la passation de la commande dans les propres ateliers de la S.N.C.B. et la fourniture de ce matériel.

Une partie de l'effectif de ces wagons a en conséquence été louée aux Chemins de fer allemand (D.B.) et aux Chemins de fer luxembourgeois (C.F.L.). Une partie a été utilisée pour le transport des rails (transport en service).

D'autres encore ont été transformés dans les propres ateliers de la S.N.C.B. en wagons porte-conteneurs.

Les autres wagons non utilisés pour les besoins commerciaux ont été garés.

Dans le courant de 1984, ces wagons ont à nouveau été demandés par la clientèle. Actuellement, il y a plein emploi voire pénurie pour ce type de matériel qui est utilisé pour le transport de grumes et de produits sidérurgiques longs.

b) Tous les contrats de fourniture de matériel roulant prévoient que les immobilisations pour avaries imputables au constructeur donnent lieu à prolongation de la garantie si ces immobilisations sont de 7 jours au moins et si leur total atteint au moins 30 jours de calendrier.

Si du matériel reste inutilisé pour une raison non imputable au constructeur, aucune prolongation des délais de garantie ne peut être appliquée.

La S.N.C.B. s'efforce de réduire ces immobilisations à un strict minimum.



Question de M. Van den Bossche du 3 juin 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Nouvelle gare à Sint-Denijs-Boekel.

Comment se fait-il que la construction d'une nouvelle gare est envisagée à Sint-Denijs-Boekel, alors que le nombre de billets vendus n'était que de 570 en février, et de 375 à peine en mars, et que la norme prescrite par le Ministre est de 200 billets par jour? (2.7.85)

● Réponse : Afin de garantir la régularité de la circulation des trains sur la ligne 89, la modernisation de la signalisation en pleine voie et dans les gares intermédiaires est prévue.

A cet effet, différents locaux techniques sont entre autres nécessaires à Sint-Denijs-Boekel.

Lors d'une étude, il est apparu que les volumes disponibles dans le bâtiment existant étaient insuffisants et en outre qu'ils s'avèrent en grande partie techniquement inadaptés, de sorte que soit un réaménagement assorti d'une importante extension, soit une nouvelle construction était nécessaire.

Etant donné la vétusté du bâtiment une nouvelle construction s'indiquait.

Dans ce nouveau bâtiment essentiellement technique, des locaux à fonction commerciale et à l'usage des voyageurs y ont également été intégrés.

Lors du dernier comptage en octobre 1984 on a compté en gare de Sint-Denijs-Boekel en moyenne 229 voyageurs au départ par jour ouvrable.

Question de M. Cardoen du 3 juin 1985 (N.) :

S.N.C.B. — Gare de Diegem. — Transport de marchandises en cueillette.

Bien que le volume de transport de colis se soit maintenu ces dernières années, à la gare S.N.C.B. de Diegem, on voudrait y limiter les heures d'ouverture pour cette activité à 3 heures par jour. Cette mesure est très regrettable et porte préjudice tant aux activités commerciales et économiques des firmes et entreprises des environs qu'aux intérêts de la population locale.

Cette information est-elle exacte? Dans l'affirmative, quels sont les motifs de cette mesure?

A-t-on conscience du préjudice qu'elle entraînera pour cette gare de construction récente (1974) et pour la région de Diegem? Le Ministre est-il disposé à revoir cette décision?

(2.7.85)

● Réponse : Dans le cadre des mesures d'économies à réaliser, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a décidé en séance du 26 février 1985 de procéder à la fermeture de différentes gares au trafic des envois de détail, entre autres : des gares dont le trafic est de peu d'importance et aussi des gares (comme Diegem) situées à proximité immédiate d'une autre gare plus importante (Zaventem) maintenue ouverte à la même activité.

La suppression du trafic « détail » à Diegem à partir du 1<sup>er</sup> juin 1985 qui reste uniquement ouverte au trafic voyageurs, permet une économie en prestation de personnel de 8 heures par jour.

De plus, Zaventem dispose d'un magasin à marchandises de plus grande capacité avec quai élevé qui facilite les opérations de chargement et de déchargement. L'implantation de Zaventem à proximité immédiate de l'aéroport est également très favorable.

Question de M. Wauthy du 6 juin 1985 (Fr.) :

S.N.C.B. — Avenir des ateliers de la province de Namur.

Des bruits alarmistes font état de menaces pour l'avenir des ateliers du matériel de la Région namuroise. L'atelier de wagons de Ronet a déjà été supprimé par décision du Conseil d'administration de la S.N.C.B. en décembre 1984. Les prévisions de charges pour l'atelier central de Salzinnes ne sont guère optimistes.

Comme la S.N.C.B. est l'entreprise qui procure le plus d'emploi dans la province de Namur, il nous apparaît primordial de veiller à maintenir à son niveau actuel l'emploi global des ateliers existants en prenant comme axe principal l'atelier central de Salzinnes, dont les charges ne sont pas liées au trafic de la région mais bien au trafic de l'ensemble du réseau.

Le Ministre peut-il me dire quelles décisions ont été prises en ce qui concerne la restructuration des ateliers et du matériel de la S.N.C.B.?

(2.7.85)

● Réponse : En décembre 1984, le Conseil d'administration de la S.N.C.B. a décidé la fermeture d'un certain nombre d'ateliers de la S.N.C.B., notamment de l'atelier de wagons de Ronet.

Suite au rapport d'Audit dressé par le consultant Sobemap, un comité d'action examine les recommandations du consultant. Le rapport du comité d'action sera incessamment soumis au Conseil d'administration de la S.N.C.B. qui décidera des éventuelles mesures de rationalisation complémentaires à étudier.



A côté de ces considérations, il faut noter que ces dernières années et dans les quelques années à venir, la S.N.C.B. aura remplacé un matériel roulant vétuste (locomotives diesel, voitures et wagons) par du matériel entièrement neuf ce qui réduira sensiblement les opérations de maintenance et par voie de conséquence les charges d'atelier.

**Question de M. Burgeon du 3 juillet 1985 (Fr.) :**

**S.N.C.B. — Activités dans la région du Centre.**

La situation socio-économique de la région du Centre s'est dégradée au cours des dernières années.

Or, les responsables de cette région ressentent très mal la menace grave de supprimer trois activités de la S.N.C.B. :

— la gare de formation d'Haine-Saint-Pierre, l'atelier de traction électrique d'Haine-Saint-Pierre, le centre routier de La Louvière. Au total, 200 emplois seront supprimés alors que plus de 50 l'ont déjà été du 1<sup>er</sup> juillet 1984 au 30 juin 1985.

Je souhaiterais donc savoir si dans les études effectuées, il a été tenu compte :

1. en contrepartie des réductions d'activités à la gare de formation d'Haine-Saint-Pierre, de renforcer les sous-pôles de La Louvière I, Féloy Manage;

2. de la réactivation du dossier du projet de construction du raccordement ferré de la « gare routière », celle-ci devenant opérationnelle au début de 1986. Le département des Communications a donné son accord de principe pour financer le raccordement pour un montant de plus ou moins 80 millions et aucune intervention financière n'est demandée à la S.N.C.B. pour les investissements spécifiques;

3. de l'important équipement déjà réalisé à l'atelier de Haine-Saint-Pierre. Un calcul de rentabilité a-t-il été effectué consistant à calculer les pertes que représenteraient l'abandon de l'atelier et le transfert des activités vers des lieux moins propices? Pourrais-je obtenir ce bilan?

4. de la perspective d'insérer les activités du centre routier de La Louvière dans le processus opérationnel de la « gare routière » de Houdeng-La Louvière?

A-t-on consulté la société concessionnaire et l'I.D.E.A. à ce sujet?

Si les réponses à ces quatre questions ne sont pas affirmatives, le Ministre a-t-il pris des mesures afin, au minimum, d'ajourner toute décision?

● Réponse : (30.7.85)

1. Dans le cadre du transfert de certaines activités de la gare de formation de Haine-Saint-Pierre vers La Louvière Gare Industrielle, la S.N.C.B. a tenu compte d'un renfort en personnel dans cette dernière installation.

En ce qui concerne Féloy et Manage, la S.N.C.B. précise que :

— Féloy-Zoning est déjà desservi actuellement par la gare de formation de Saint-Ghislain;

— la gare de Manage devrait à l'avenir être desservie par la gare de formation de Monceau.

Ces deux installations disposent sur place du personnel nécessaire à leur desserte.

2. La situation de l'avenir de Cargocentre pour ce qui concerne son raccordement au réseau de S.N.C.B., est la suivante :

— une convention a été signée le 7 décembre 1981 par l'I.D.E.A., la S.N.C.B. et le Ministère des Communications;

— l'estimation des charges faite en 1983 s'élevait à environ 150 millions de F.

Ce travail ne figure pas dans les priorités sélectionnées pour l'élaboration du plan d'investissement 1986-1988.

Toutefois, un réexamen et une étude coûts avantages ne sont pas à exclure à l'occasion de l'élaboration du plan 1987-1989, en fonction notamment de l'évolution des implantations routières.

3. Atelier de Haine-Saint-Pierre.

3.1. Entretien du matériel de traction.

L'entretien du matériel de traction, actuellement affecté à l'atelier de Haine-Saint-Pierre peut être réalisé dans d'autres ateliers de la façon suivante :

— les automotrices : sans aucune extension de parcours;

— locomotives Diesel de ligne : sera assuré par les ateliers de Monceau et Saint-Ghislain sans qu'il en résulte de parcours à vide supplémentaires;

— locomotives Diesel de manœuvre : sera assuré par l'atelier de Monceau moyennant des parcours à vide (Haine-Saint-Pierre-Monceau : 17 km).

3.2. Bilan du transfert des activités, exprimé en millions de F.

a) réductions annuelles estimées sur base des prix 1982 :

— charges d'amortissement :	14,2
— frais d'exploitation :	29,7
— charge d'amortissement à épargner en n'exécutant pas les travaux d'aménagement restant à faire (± 16 millions) :	1,2

— Total : 45,1

b) charges annuelles pour les parcours à vide des locos de manœuvre de Haine-Saint-Pierre à Monceau : 0,6

c) économie annuelle : 44,5

4. Dans l'hypothèse du maintien du centre routier de La Louvière il est clair que le trafic de détail émanant des activités de la gare routière de Houdeng-La Louvière sera repris dans les circuits de ce centre routier.

La S.N.C.B. prendra alors toutes les mesures nécessaires pour adapter les moyens d'exploitation aux exigences du trafic.

En cas de suppression éventuelle, la gare routière de Houdeng-La Louvière sera desservie par le centre routier de Mons qui assurera alors la desserte de toute la région concernée.



**Question de M. Joseph Michel du 19 juin 1985 (Fr.) :**

**S.N.C.B. — Restructuration du réseau. — Inconvénients dans le Sud-Luxembourg.**

La restructuration du réseau S.N.C.B. et l'établissement d'horaires cadencés semblent avoir produit dans l'ensemble d'excellents résultats. Il n'en reste pas moins que les usagers de certaines régions, comme le Sud-Luxembourg, restent défavorisés.



En faisant le bilan des premières conclusions de cette réorganisation des transports, il est permis d'émettre les réflexions suivantes :

Il s'avère que la suppression de la ligne voyageurs Virton-Athus-Arlon est une erreur. Un service cadencé de même nature que celui organisé sur la ligne 165 Virton-Bertrix-Libramont aurait été rapide et pratique, surtout aux heures tardives.

Le Ministre est-il prêt à mettre à l'étude le rétablissement de ce service en semi-direct cadencé et à titre d'expérience?

Il faudra envisager tôt ou tard l'électrification de la ligne Athus-Virton-Bertrix-Dinant. Il s'agit en effet d'une ligne reliant les centres industriels et aux ports belges. Est-il exact que depuis une dizaine d'années, il existe un projet concret d'électrification de cette ligne dite « ligne du fer ». Est-il exact que la solution technique de 1.500 Volts alternatifs serait particulièrement indiquée et suffisante pour réaliser cette électrification?

(9.7.85)

● Réponse : Suite à la décision du Conseil d'administration de la S.N.C.B., les modifications importantes du plan de restructuration, comme le rétablissement d'une ligne, ne pourront être, éventuellement envisagées qu'après 3 ans.

Par ailleurs, la S.N.C.B. n'est pas certaine que la demande potentielle relative à la ligne de Virton-Athus-Arlon soit suffisante pour y justifier un service de trains.

Une étude de rentabilité économique de la ligne, tenant compte des frais courants d'exploitation et des investissements (en installations fixes et/ou en matériel roulant) nécessaires est actuellement en cours en vue de déterminer la formule d'exploitation la plus avantageuse.

Cette étude sera terminée au cours des prochains mois.

Il convient de faire remarquer qu'une partie des obligations de service public imposées à la S.N.C.B. dans le Sud-Luxembourg a été transférée à la S.N.C.V. compte tenu de la modicité des potentiels de voyageurs.

Le plan I.C./I.R. a entraîné une augmentation de 100.000 bus-kilomètres de desserte par la S.N.C.V. dans le Sud-Luxembourg.

Actuellement il n'existe pas de projet d'électrification de la ligne Athus-Meuse. Une éventuelle électrification s'effectuerait sous une tension de 3.000 V (courant continu) comme pour les autres lignes du réseau S.N.C.B.

Les services de la S.N.C.B. me signalent qu'une tension de 1.500 V (courant alternatif) ne s'indique absolument pas.

Question de M. De Mol du 28 juin 1985 (N.) :

S.N.C.B. — *Electrification de voies ferrées.*

Quoiqu'elles ne soient plus ou quasiment plus utilisées, quelques voies ferrées sont électrifiées en Wallonie.

1. Comment expliquez-vous l'électrification prévue de la ligne Manage-Piéton, tronçon où il n'y a plus de trafic ferroviaire? Quel est le coût de cette électrification superflue. Les travaux ont-ils déjà été entamés?

2. Comment expliquez-vous l'électrification programmée de la ligne Saint-Ghislain-Quiévrain, alors qu'il s'agit d'un tronçon isolé. Combien coûte cette électrification inutile. A-t-on déjà commencé ces travaux?

3. La voie ferrée frontalière peu utilisée entre Rivage et Gouvy serait également électrifiée. Des plans ont-ils été élaborés à cet effet? Pour quelles raisons l'électrification serait-elle nécessaire. Le coût du projet s'élèverait à quelques milliards? A-t-on déjà procédé à une estimation? Quel en est le résultat?

● Réponse : (23.7.85)

1. Lors de l'instauration du plan I.C.-I.R., le trafic voyageurs sur la ligne Manage-Piéton a été supprimé. L'électrification de ce tronçon de ligne n'a pas été retenue au plan d'investissement de la S.N.C.B. Le coût étant estimé à 182 millions F., les travaux n'ont pas été entamés.

2. La ligne Saint-Ghislain-Quiévrain constitue le prolongement non électrifié de la ligne Mons-Saint-Ghislain et comme telle son électrification semble intéressante pour les voyageurs et pour les S.N.C.B. Une étude de rentabilité déterminerait si l'électrification doit être réalisée. Celle-ci n'est pas retenue dans le programme prioritaire mais les travaux pourraient être entamés éventuellement en 1988. Leur coût est estimé à 432 millions F.

3. L'électrification de Rivage-Gouvy a été inscrite à la déclaration commune belgo-luxembourgeoise du Comité des ministres de l'U.E.B.L., signée le 9 mars 1981. L'étude et l'estimation n'ont pas encore été effectuées mais le montant de 2 milliards constitue une approche valable.

Cette électrification n'a pas été inscrite au programme d'investissement de la S.N.C.B.

Question de M. Cardoen du 3 juin 1985 (N.) :

S.N.C.B. — *Ligne n° 123. — Grammont-Enghien. — Travaux d'électrification.*

L'introduction du plan I.C.-I.R. a eu des effets malencontreux pour la ligne n° 123 Grammont-Enghien. A la suite de mes interventions répétées, la situation s'est améliorée depuis le 2 juin 1985, de sorte que les nombreux navetteurs de la région disposent d'une offre bien plus équilibrée. Toutefois cet arrangement (fusion I.R.-omnibus) prendrait fin lorsque les travaux d'électrification seront terminés.

1. Pour quand est projetée l'électrification?

2. Comment sera assuré le service à ce moment? Retombera-t-on dans les mêmes erreurs qu'en 1984? Des liaisons indirectes avec Bruxelles seront-elles prévues?

● Réponse : (23.7.85)

1. La mise en exploitation électrique de la ligne Grammont-Enghien est prévue pour le 1<sup>er</sup> juin 1986.

2. Puisque la nouvelle situation instaurée en juin 1985 paraît, comme le dit l'honorable Membre, mieux rencontrer les vœux des voyageurs, les I.R. et les omnibus resteront fusionnés après l'électrification.

Une relation I.R. cadencée Grammont-Viane/Moerbeke, Gramerages, Tollembeek, Herne, Enghien, Hal, Bruxelles... Anvers est prévue toute la journée.



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 1986, 140 FB pour les membres belges, 160 FB pour les luxembourgeois et les néerlandais, 220 FB 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.

#### Paievements 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.





ASBL.

A

Addenda et corrigenda  
Trans-Fer n° 45

09.04.1986

Nous vous prions de prendre attentivement connaissance du présent feuillet : Trans-Fer n° 45 a été "bouclé" le 20 mars dernier. Depuis lors, trois modifications sont apparues dans les informations données dans le corps de la brochure.

Prochain voyage du GTF asbl - voir sommaire page 2

Le feuillet initialement prévu annonçant un voyage le 3 mai a dû être retiré en dernière minute. Dans notre prochaine livraison, vous trouverez toutes indications sur nos prochaines organisations.

Réunion du GTF asbl à Liège (gare des Guillemins) - page 3

Cette réunion est reportée d'une semaine, et se tiendra donc le  
dimanche **27** avril 1986  
à 10 heures à l'endroit indiqué et non le 20 comme annoncé par erreur.

Nouvelles du groupe du Hainaut de la SNCV - voir pages 47 sq.

La situation a rapidement évolué. Les informations que nous avons publiées dans le corps de Trans-Fer sont largement dépassées comme le signalent notre consocneur Tram 2000 n° 56 de mars 1986 et notre fidèle correspondant C.L.

Sauf nouveaux retournements, le réseau évoluerait comme suit. Les suppressions prévues sur les lignes 30/31 (Anderlues - Morlanwelz) et 80 (Bracquegnies - Maurage) sont rapportées. De même, le tronçon Courcelles (Trioux) - Forrières - Fontaine l'Evêque de la ligne de tram 63 serait provisoirement maintenu en service jusqu'à l'ouverture des nouvelles antennes du métro léger.

Par contre, la section Roux (Marais) - Jumet (Gohyssart) de la ligne 41 serait abandonnée au soir du 13 avril prochain, les motrices articulées BN prenant la relève des motrices type S dès le lendemain entre Charleroi et Jumet (Gohyssart). Cette adaptation aurait pour objectif de mettre hors service un nombre correspondant de motrices type S dont l'entretien laisse vraiment à désirer. Il est vrai qu'actuellement, on voit souvent des autobus assurant des services normalement dévolus au trams, sans avertissement préalable des voyageurs... Il est dommage de constater que l'atelier de Jumet scelle ainsi le sort des tramways.

Nos membres publient...

- Albert De Preter, les Tramways dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, tiré à part de Tram Magazine n°38. 32 pages illustrées de 30 photos, cartes, anciens horaires et documents, pour narrer l'histoire des lignes Chimay - Couvin, Olloy - Oignies et Florennes- Dinant de la SNCV. Une étude originale sur une région chère au coeur du GTF asbl. 150FB + frais de port. S'adresser à AMUTRA, avenue des Buissonnets 42 à 1020 Bruxelles.
- F. Lemaire et J. Simonet, Le rail en Tournaisis, 1835-1985 Edition brochée 210 x 300 mm, 208 pages, 200 documents illustrés ; 800 FB (+100FB port) à verser anticipativement au compte 068-2017830-63 de Archéologie Industrielle de Tournai. histoire des chemins de fer et du tramway dans la région de Tournai. Un ouvrage de qualité !



Nouvelles de la SNCB - opération publicitaire de promotion  
des nouvelles voitures M5 à 2 étages

Anvers : samedi 3 et 10 mai 1986

Trains spéciaux de découverte du matériel et... du faisceau électrifié d'Anvers Nord.

Départs d'Anvers Central : 9.59 retour : 11.52  
                                   10.23                   12.09  
                                   13.59                   15.52  
                                   14.22                   16.08

Itinéraire : Anvers Schijnpoort - Luchtbal B.8 - Anvers Nord B.4 -  
 B.5/10/11/12/13/4 - Anvers DS Rhodésie - Anvers Nord B4/B8 Luchtbal  
 Composition : HLE + 6 HV M5 + BDX M5

Prix : 20FB par personne ; 50FB par groupe de 4 personnes. Les  
 libre-parcours réseau ne sont pas valables sur ces trains.

Louvain - Aarschot: 17-18-19-20 avril

Exposition de matériel en gare de Louvain de 10 à 18 heures

Trains spéciaux au départ de Louvain à 10.00, 11.00, 13.40, 14.40  
 et 15.40.

Composition et prix : idem qu'à Anvers

Ottignies : 15, 16, 17 et 18 mai

Trains spéciaux Ottignies - Gembloux et retour selon l'horaire

suisant :	Ottignies	10.30	11.30	13.50	14.50	15.50
	Gembloux	10.40/55	11.40/55	14.00/14	15.00/15	16.00/15
	Ottignies	11.05	12.05	14.24	15.25	16.25

Composition : HLE + 1A M5 + 1B M5 + 1 BDX M5

Prix : idem qu'à Anvers

Namur : 29, 30, 31/5 et 1/6

Trains Spéciaux Namur - Huy et retour selon l'horaire suivant

Namur	9.56	10.56	13.40	14.40	15.40
Huy	10.16/24	11.16/34	14.00/11	15.00/11	16.00/11
Namur	10.44	11.56	14.31	15.31	16.31

Composition et prix : voir Ottignies

De plus, les 29 et 30/5, un train de voitures M5 suivra en dédoublément le train P 4424 selon l'horaire Namur 17.56 - Huy 18.37. Ce train sera accessible aux voyageurs porteurs d'un titre de transport ordinaire.

C'est tout ce que nous savons sur le sujet à ce jour... Pour en savoir plus, nous conseillons à nos membres de prendre contact avec le service Relations Publiques de la SNCB, rue de France 85 à 1070 Bruxelles tél. 02/525 20 37 ext. 2093, 2065, 2057 ou 3097.

Célébration du 150e anniversaire du chemin de fer à Anvers

Exposition à la gare centrale du 26 avril au 11 mai 1986. Les 3 et 4 mai, circulation de l'automotrice restaurée 1935 entre Anvers et Malines - ouverture du musée De Mijlpaal à Malines.

Le 26 avril 1986 à Anvers Central, émission radio de la BRT de 14 à 18 heures : animations diverses et évocation du dossier de la gare. Sortie de presse d'un ouvrage relatif à l'histoire du chemin de fer à Anvers. Pour tous renseignements, voir service de presse et relations publiques de la SNCB.

Chemin de Fer à Vapeur des 3 vallées : le 01.06.1986, foire du jouet et du modélisme sur la ligne

ASMOCO - Aywaille - 27 avril 1986, salle St-Raphaël : bourse d'échange. Renseignements : 041/84 48 16, 69 26 49 et 77 16 84.



# Train plus godasses : six randonnées inédites proposées par la S.N.C.B.

« Sortez des sentiers battus, marchez avec la S.N.C.B. ! » Tel est l'invitation originale lancée par les services commerciaux des chemins de fer à Charleroi, lesquels suggèrent six promenades combinées, aux voyageurs sportifs ou simplement avides de saines détente.

Le principe de l'opération, inédite dans notre pays, est simple : il s'agit d'offrir une journée d'escapade et de délassement à tous, de leur permettre de combiner la facilité du transport en chemin de fer avec la randonnée pedestre.

Pour inaugurer ce programme, six itinéraires ont été retenus au sud de l'Entre Sambre et Meuse, des itinéraires qui s'écartent résolument des grandes routes et des centres urbains, pour gambader à travers bois et champs, landes et forêts. Accessibles à tous — à l'exception de deux d'entre eux, qui font appel à des marcheurs quelque peu entraînés, en raison des déclivités du terrain — ils s'étendent sur des distances variant entre vingt et trente kilomètres, la moyenne du parcours à pied ayant été fixée entre quatre et cinq kilomètres/heure. Bien entendu, des arrêts ont été prévus en fonction des circonstances et des souhaits des participants, et afin de permettre à chacun, aussi, de s'alimenter. A ce sujet, le casse-croûte et les boissons seront à emporter.

Concrètement, après s'être in-

scrits à l'une des excursions (1), les participants gagneront le lieu de rendez-vous au départ des principales gares de la dorsale wallonne (Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi-sud), l'embarquement pouvant néanmoins s'effectuer dans une autre station francophone. Détail pratique : ils devront s'acquitter d'un modeste forfait (qui leur donnera droit à une consommation à la gare d'arrivée), une réduction de 50 % leur étant consentie sur le trajet normal.

A l'endroit du rendez-vous précisément, ces voyageurs d'un jour seront accueillis par deux guides qui leur expliqueront l'itinéraire choisi, fixeront la cadence de marche en fonction des desiderata de chacun, puis les accompagneront tout au long de la randonnée. Le groupe rejoindra ainsi, en fin d'après-midi, la gare de retour. A noter que chaque itinéraire aboutira finalement à une cité touristique, où il sera possible de prendre librement un repas et de visiter quelque curiosité locale avant l'embarquement.

## Les curiosités touristiques au programme

Voilà pour le principe général. Quant au programme plus précis, il a été élaboré de la manière suivante.

Les dimanche 30 mars et samedi 3 mai, randonnée à Godinne-

Dinant, (23 km), selon l'itinéraire Godinne-Evrehailles-Poilvache-Houx-Hameau de Awagne-Dinant. Curiosités touristiques à visiter : les ruines du château de Poilvache, la ferme du château de Géronsart, la citadelle et la collégiale de Dinant.

A titre d'exemple, les marcheurs quitteront Godinne à 11 heures ces jours-là. Pour y parvenir, ils auront dû prendre le

train à Tournai à 8 h 45, à Mons à 9 h 16, à La Louvière à 9 h 29 ou à Charleroi à 9 h 47.

Les samedi 12 avril et dimanche 11 mai, c'est la randonnée Pépinster-Spa (20 km) qui figurera au « menu ». Parmi les curiosités proposées : la vallée de la Vesdre, les ruines de Franchimont, le château de l'Ourlaine, Spa et ses Pouhons.

La randonnée Beauraing-Ge-

dinne, (25 km), sera programmée les samedi 21 juin et dimanche 7 septembre, avec la vallée de la Houille, le sentier des Pèlerins et l'ancien moulin de Vencimont à la carte.

Comblain-la-Tour-Bomal, (21 km), sera proposée aux participants des dimanche 20 avril et samedi 24 mai. Ici, c'est la vallée de l'Ourthe qui servira d'axe essentiel à la promenade, avec la chapelle St-Donat, les châteaux de Lassus et de Renne, la chapelle de Sy et les ruines du château-fort de Logne.

Enfin viennent les deux randonnées dites à caractère sportif, en raison de la difficulté du parcours, et suggérées davantage aux marcheurs entraînés.

Anseremme-Houyet, (26 km), en premier lieu, les dimanche 15 juin et samedi 6 septembre, suivie de Aywaille-Coo, (30 km), les samedi 28 juin et dimanche 14 septembre. Dans le premier cas, la vallée de la Lesse (point de vue de Freyr, parc national de Furfooz) sera visitée, tandis que dans le second, c'est la vallée de l'Amblève qui servira de support à l'opération, avec le passage aux grottes de Remouchamps et à la cascade de Coo, entre autre.

O. C.

(1) Renseignements et inscriptions : S.N.C.B., Représentation commerciale régionale de Charleroi. Tél. : 071/36.40.10, ext. 2362 et 2367, ou 43.17.93.

Liège demain - ancienne église St-André du 5 au 27 avril : exposition sur les projets d'infrastructure à Liège. Participation STIL/SNCV/SNCB. Jusqu'au 20 avril à Herstal, place Licourt, exposition de modélisme ferroviaire (sa et di. de 10 à 18h, me et ve de 14 à 17h)



**BRUXELLES : UN NOUVEAU DISPOSITIF D'ANNONCE  
DES TRAINS DANS LA JONCTION NORD-MIDI**

Voici plus de trente ans que fonctionnent dans les gares bruxelloises de la Jonction Nord-Midi des appareils d'annonce des trains, placés sur le trajet de la clientèle, depuis la salle des guichets jusqu'aux quais d'embarquement. Les années ont passé ; leur remplacement est devenu impérieux.

La S.N.C.B. a saisi cette occasion pour améliorer l'information des voyageurs sur base des possibilités offertes par les nouvelles techniques.

La gare de Bruxelles-Midi a accueilli la première étape des renouvellements prévus : depuis décembre 1985, le grand tableau d'affichage des départs des trains a été remplacé par un équipement moderne. Dans les tout prochains jours, deux tableaux d'affichage supplémentaires fonctionneront dans le grand couloir sous voies de la gare.

Le nouveau tableau rompt résolument avec l'ancien : à l'annonce des départs par tableau séparé suivant la ligne a succédé la présentation chronologique intégrale, toutes directions confondues. En outre, le nouveau système mentionne le retard éventuel. Les tableaux supplémentaires installés dans le grand couloir sous voies fonctionnent de manière analogue. Ils joueront un rôle de première importance lors des annonces de retard ou de changement de voie.

La prochaine étape du programme de renouvellement consistera à remplacer les annonceurs vétustes fonctionnant actuellement dans le couloir sous voies et sur les vingt-deux quais, tout en doublant leur nombre.

A cette occasion, on installera aussi des écrans vidéo chargés de donner des informations supplémentaires sur les trains. On pense surtout à la mention des gares intermédiaires desservies par un train donné, ou encore à la composition des trains internationaux.

L'application de ce programme de renouvellement va se faire par phases et il devra être tenu compte de quelques situations provisoires.

Ainsi, durant le remplacement des annonceurs existants par de nouveaux appareils, les écrans vidéo seront chargés de mentionner les gares de destination des trains.

Au terme des travaux à la gare de Bruxelles-Midi, le nouveau système équipera les gares de Bruxelles-Central, Bruxelles-Congrès et Bruxelles-Nord. L'ensemble du programme devrait être achevé pour le deuxième semestre de 1987.

Dans le second semestre de cette année, le tableau d'affichage à commande manuelle de la gare de Bruxelles-Central et celui - hors service déjà - installé dans le grand hall de la gare de Bruxelles-Nord seront remplacés par le système de la nouvelle génération.