



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°46 • 7/86 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)

Cher lecteur et membre,

Voici enfin Trans-Fer... Nous avons prévu de vous envoyer un numéro de notre revue en mai dernier. Les mouvements sociaux et le très important retard pris par la Régie des Postes pour l'expédition des périodiques nous en a dissuadés. Nous vous adressons donc un numéro plus volumineux, en vous demandant de vérifier la date à laquelle les différents articles ont été rédigés, puisque la matière s'étale sur quatre mois. De toutes façons, toutes les informations présentées à l'indicatif futur ont été vérifiées. Bonne lecture... et bonnes vacances. GTF asbl

## SOMMAIRE

Numéro 46

Juillet 1986

Nouvelles de la SNCB	
Nouvelles électrifications à la SNCB	3
Le démantèlement du réseau se poursuit	14
Du nouveau sur les lignes 42/43	15
Le Top-plan	16
Le point sur le matériel moteur	19
Le point sur les voitures à deux étages	33
Trains spéciaux - circulations exceptionnelles	34
Incidents - accidents	39
Décisions du Conseil d'Administration SNCB	43
Le trafic des voyageurs et marchandises en 1985	46
La régulation du trafic (suite)	48
Suppressions de voies ferrées	59
Nouvelles de la SNCV-Hainaut	60
Activités de notre Association: Editions-Voyages	65
Courrier des lecteurs - Bibliographie	67

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.

## NOUVELLES DE LA SNCB

### Nouvelles électrifications à la SNCB

Depuis le 1er juin dernier, la traction électrique a fait son apparition sur quatre lignes de la SNCB : examinons-les successivement, à l'aide de la documentation aimablement fournie par le service Presse et Relations Publiques de la SNCB.

#### DENDERLEEJW - GRAMMONT - ENGHJEN (lignes 122 - 123)

##### \* Améliorations au service des trains de voyageurs

1. Une liaison nouvelle est établie, une fois par heure, sous le régime IR, entre Grammont - Enghien et Bruxelles, avec continuation sur Anvers-Central en semaine. Il s'agit en fait de la relation IR "b" assurée par rames automotrices doubles "classiques" n° 722 à 782 du dépôt d'Hasselt. En fait, et afin de diminuer la densité des trains dans la jonction "Nord-Midi", le train omnibus Grammont - Enghien est fusionné dans cette dernière gare avec un train direct provenant de Tournai afin de rallier Bruxelles et Anvers en semaine. De ce fait, le temps de parcours total de Grammont à Bruxelles-Midi dure encore 45 minutes au lieu de 51 minutes dans la situation antérieure, lorsqu'un changement de train était nécessaire à Enghien. Il faut en effet 7 minutes d'arrêt à Enghien pour permettre les opérations d'accouplement ou de découplément des automotrices. En service normal, vers la Capitale, la rame de Grammont arrive la première à Enghien, où elle attend la rame de Tournai. Dans la sens inverse, la tranche Tournai est en tête, la tranche Grammont en queue.
2. La liaison Grammont - Denderleeuw est assurée, par automotrice omnibus, une fois par heure. Ce service est prolongé, toujours en omnibus, vers Alost et Gand St-Pierre, mais donne correspondance, à Denderleeuw et Alost, avec le service IC "H" permettant de rejoindre Gand plus rapidement. Le trajet omnibus Grammont - Alost est désormais couvert en 35 minutes, contre 59 dans la situation antérieure où un changement de train était nécessaire.
3. Trains d'heure de pointe ("P")  
Aux heures d'affluence, des trains directs Grammont - Enghien - Bruxelles sont mis en circulation, de même que des trains omnibus vers Denderleeuw.

##### \* Travaux exigés par l'électrification

Comme souvent, on a profité de la mise sous tension des deux lignes pour procéder à divers travaux de modernisation. La voie a été complètement renouvelée, la signalisation et l'équipement des passages à niveau revus afin de porter la vitesse de référence des deux lignes à 120 km/h. La gare de Grammont est en cours de dotation d'un parking de 125 places, d'un hangar à vélos et d'une nouvelle gare d'autobus. Le passage souterrain de la gare sera aussi prolongé vers l'arrière de la gare pour en faciliter l'accès.

##### \* Petite histoire des lignes 122 et 123

Pendant la première moitié du XIXe siècle, on connut d'abord dans la région un projet de canal reliant Jemappes à Alost, afin de rejoindre l'Escaut via la Dendre rendue navigable. Lors de l'apparition de la nouvelle technologie du chemin de fer, on renonça finalement au projet de canal pour lui substituer un projet de

voie ferrée : en fait une extension de la ligne de chemin de fer de la compagnie "Dendre et Waas" d'Ath vers Lokeren via Lessines, Grammont, Denderleeuw, Alost et Termonde, et d'une liaison de Bruxelles à Gand via Alost.

Les sections Bruxelles - Denderleeuw et Alost - Wetteren de la ligne directe Bruxelles - Gand seront exploitées par l'Etat. Les dates de mise en service des diverses sections furent les suivantes : Alost - Termonde le 9.6.1853, Alost - Grammont le 7.4.1855, Grammont - Ath le 1.12.1855, Termonde - Lokeren le 13.2.1856 et Bruxelles - Schellebelle le 1.5.1856.

Comme tant d'autres, la Compagnie "Dendre et Waas" fut reprise par l'Etat en 1876. Elle avait eu l'originalité de confier l'érection de ses bâtiments de gare à l'architecte J.P. Cluysenaar, qui rompit la tradition d'uniformité en matière de bâtiments ferroviaires, afin de donner à chacun une note de variété. Les bâtiments de la compagnie furent construits en brique rouge de Boom, avec insertion de pierre de taille bleue, et tuiles plates rouges et bleu-noir alternativement. La gare d'Alost, aujourd'hui classée, est un témoin privilégié de cette élégante architecture, de même que la petite maison de garde de Zandbergen.

#### BRUGES - TORHOUT - COURTRAI (ligne 66)

##### \* Nouveau service des trains de voyageurs

L'électrification de cette ligne permet une liaison de bout en bout de Bruxelles à Ostende via Courtrai et Bruges en traction électrique (locomotives série 21 et rames réversibles de voitures de type M4). Cette liaison est établie toutes les heures dans les deux sens. Les trains omnibus entre Courtrai et Bruges seront eux aussi assurés en matériel électrique (rames automotrices doubles 248 à 270 et 659 à 664 de Courtrai) : leur temps de parcours sera diminué de 10 minutes, et ils seront systématiquement prolongés vers Zeebruges.

##### \* Quelques données historiques

La ligne Bruges - Courtrai a été construite par la Compagnie des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale, fondée le 4 juin 1845. Elle formait une section de la liaison Bruges - Courtrai - Ypres-Poperinge. La mise en service des diverses sections s'est déroulée comme suit : Bruges - Torhout le 4.10.1846, Torhout - Lichtervelde le 28.2.1847, Lichtervelde - Roulers le 31.3.1847, Izegem - Ingelmunster le 28.5.1847 et Ingelmunster - Courtrai le 14.7.1847. De 1870 à 1875, cette compagnie fit partie de la S.A. d'exploitation des chemins de fer pour être finalement reprise par l'Etat en janvier 1907.

Bien que la plate-forme de la ligne ait été aménagée d'origine pour la double voie, la ligne fut d'abord construite et exploitée à voie unique. Après la reprise par l'Etat en 1907, la section Torhout - Courtrai, considérée comme prolongement de la défunte ligne Ostende - Torhout, fut mise à double voie comme cette dernière. Malgré le fait que, dès 1914, on ait dressé les plans pour la mise à double voie du reste de la ligne Courtrai - Bruges, il faudra attendre mai 1984 pour voir toute la ligne mise à double voie, dans la perspective de la future électrification.

\* Travaux d'électrification entre Courtrai et Bruges

A côté de l'électrification proprement dite de cette ligne à double voie, de l'extension des sous-stations de Bruges et de Courtrai, de l'érection d'une sous-station à Lichiervelde et de postes de sectionnement à Zedelgem et Izegem, on a aussi modernisé la signalisation, supprimé plusieurs passages à niveau, et exécuté divers travaux au tracé des voies pour permettre une vitesse commerciale plus élevée sur la ligne.

Voici quelques chiffres en rapport avec les travaux effectués :

- 7700m<sup>3</sup> de béton ont été nécessaires pour les fondations des poteaux caténares
- 5 passages à niveau ont été supprimés
- la vitesse de référence a pu être portée à 120 km/h dans la gare de Torhout (contre 40 km/h antérieurement) et d'Izegem (contre 90 km/h), à 90 km/h en gare d'Ingelmunster (contre 60 km/h) et à 80 km/h en gare de Lichtervelde (contre 40 km/h)

\* Mise à double voie de la section Torhout - Bruges

A cette occasion, les tabliers du pont de chemin de fer datant de 1911 et surplombant la ligne Bruxelles - Ostende aux environs de Bruges ont été renouvelés. A cet effet, on a utilisé des constructions préfabriquées en béton précontraint. Cette technique a permis de n'interrompre le trafic pendant les travaux de mise en place des nouvelles structures que pendant un total de 65 heures seulement.

\* Améliorations exécutées et prévues dans les gares de la ligne

TORHOUT : tunnel pour piétons entre la place de la gare et l'avenue Guido Gezelle

auvents sur les quais  
hangars à bicyclettes (550 vélos)  
parking pour 50 voitures  
renouvellement d'un pont

ZEDELGEM : parking et remise à vélos

BRUGES : extension du parking et des hangars à vélos

LICHTERVEDE : hangar à vélos

ROULERS : modernisée et exhaussée dès 1979

IZEGEM : passage souterrain pour voyageurs  
parking et hangar à vélos  
gare d'autobus

Malgré les événements sociaux, une discrète inauguration de la traction électrique entre Courtrai et Bruges a eu lieu le 27 mai 1986. Une cérémonie similaire, destinée à célébrer la traction électrique entre Hal et Tournai tourna court (voir plus loin...)

## HAL - ATH - TOURNAI (ligne 94)

### Un nouveau tracé entre Marcq et Ath

L'électrification de la ligne Hal - Tournai a été l'occasion d'établir un tracé en site neuf au nord de la gare d'Ath. Il fut mis en service en traction diesel le 29 septembre 1985. Nous reprenons ci-après un excellent article paru dans le mensuel "Le Rail" (5/86) qui présente ce nouveau tracé et ses caractéristiques.

Le tronçon Marcq (Enghien) - Ath constitue une des sections de la ligne 94 qui, au départ de Hal où elle se débranche de la ligne 96 (Bruxelles-Mons-Quévy), dessert Enghien, Ath et Leuze pour rejoindre Tournai et se prolonger ensuite jusqu'à Lille.

Lorsque la modernisation et l'électrification de cette ligne ont été étudiées, ce tronçon de 16 km 200 présentait une difficulté particulière. En effet, il ne comptait pas moins de 31 passages à niveau sur son parcours, ce qui compliquait sensiblement les travaux à réaliser et posait des problèmes de sécurité accrus, liés au relèvement envisagé des vitesses.

Diverses solutions furent étudiées. Parmi celles-ci, on prit en compte l'étude d'un des tracés possibles de ligne à grande vitesse pour un futur TGV Paris-Bruxelles dont l'itinéraire projeté passait un peu au sud de la ligne existante. D'où l'idée, finalement retenue, de construire une nouvelle section de ligne entre Marcq et Ath dont la plate-forme permettrait en outre, si le projet se réalisait, l'installation ultérieure d'une ligne à grande vitesse, du moins là où les deux tracés seraient confondus.

### Un tracé favorable

La nouvelle section de ligne commence au km 35 500, à hauteur du nouveau pont de la nationale 8 Bruxelles-Tournai. Elle compte 15 km 200 de long, ce qui raccourcit d'un kilomètre environ le trajet d'Enghien à Ath et, en même temps, fait d'elle la plus longue section de ligne construite en site neuf en Belgique depuis près de cinquante ans.

Au-delà du pont, la nouvelle ligne, à double voie sur tout son parcours, se dirige de façon quasi rectiligne vers le sud-ouest jusqu'à hauteur de Attre (km 47 600) où elle s'incurve vers le nord-ouest pour atteindre Ath. Son tracé a été étudié pour être le plus possible en alignement : seules trois courbes ont nécessité la mise en œuvre d'un dévers.

Quant à son profil en long, il est également assez favorable : la nouvelle section ne compte en effet que des déclivités peu importantes sauf à l'approche de Ath où existe une pente assez marquée.

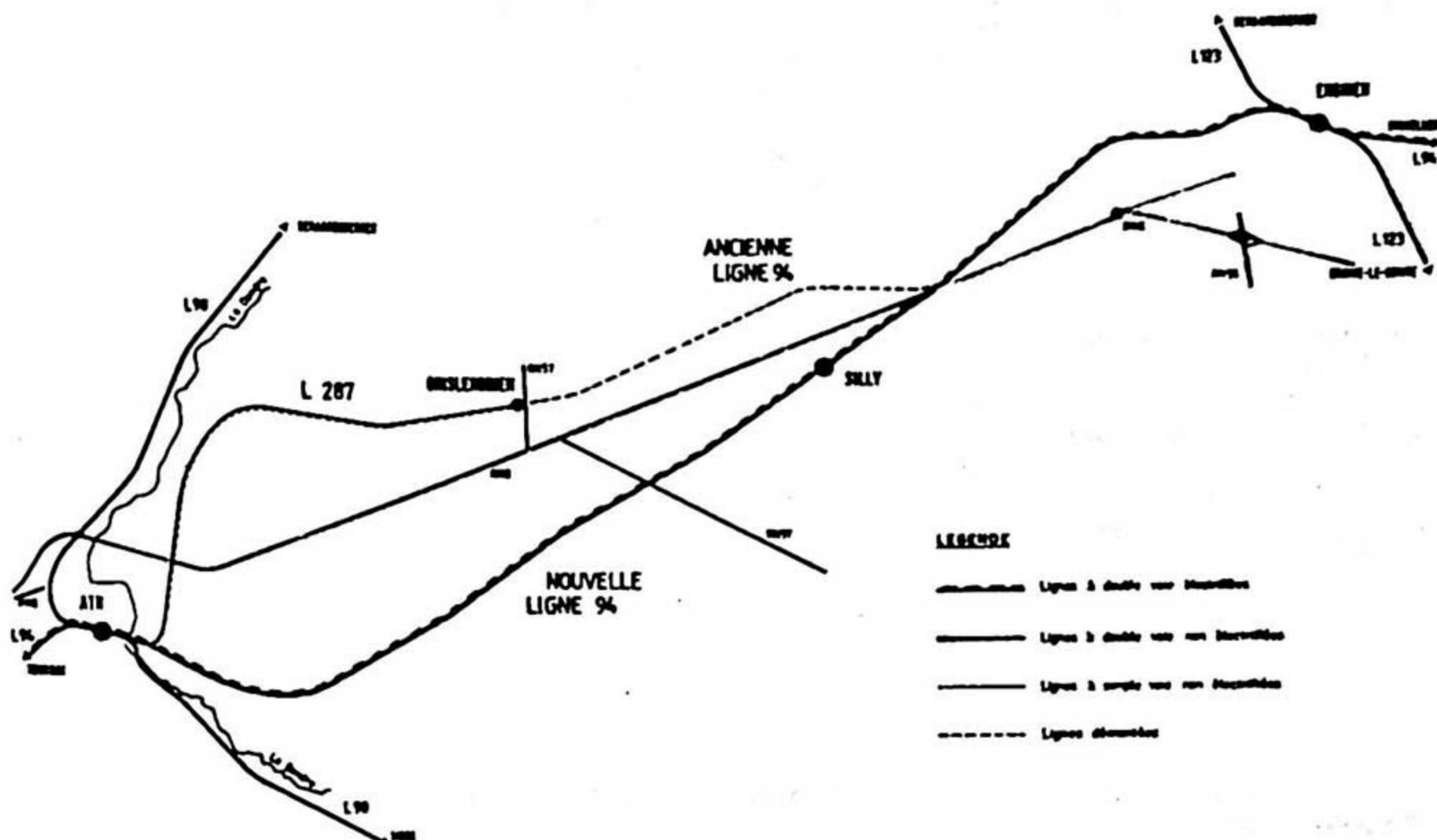
### Plusieurs ouvrages d'art

23 ponts ont été édifiés sur la nouvelle section de ligne mais, à l'inverse, on n'y compte plus un seul passage à niveau. 9 de ces ponts sont des passages inférieurs (la route passe sous la voie ferrée) et 4, des passages supérieurs. En général, les ponts sont en béton sauf dans trois cas où il s'agit d'ouvrages mixtes à tabliers constitués de poutres d'acier enrobées de béton. Parmi ces divers ponts, on peut remarquer celui qui surplombe la chaussée de Soignies (nationale 57) au km 41 300 où des poutres de 22 m de portée ont été utilisées. Mais c'est surtout le passage supérieur du km 35 500, au début de la nouvelle section, qui retient l'attention. En effet, à cet endroit, la chaussée Bruxelles-Tournai croise la voie ferrée suivant un angle très aigu (19 degrés). Et comme il s'agit d'une chaussée assez large, il s'est avéré nécessaire de construire un pont-tube de pas moins de 118,50 m de long ! Au total, près de 20 000 m<sup>3</sup>

de béton ont été nécessaires pour construire l'ensemble des nouveaux ouvrages.

### Aménagement des lieux et remembrement

La construction de la nouvelle section de ligne a entraîné un déplacement assez considérable de terres : le volume global des déblais atteint environ 650 000 m<sup>3</sup> tandis que celui des remblais se monte à près de 950 000 m<sup>3</sup>. Ces divers travaux ont ensuite entraîné le parachèvement et l'ensemencement de près de 200 000 m<sup>2</sup> de talus. Par ailleurs, le plan des routes et chemins a dû être quelque peu adapté : détournement de certaines voiries, rabattement de quelques chemins ou petites routes vers d'autres liaisons routières, établissement d'accès aux nouveaux ouvrages d'art, etc. Dans le même temps, l'impact de la construction de la nouvelle section de ligne sur la configuration des lieux et sur les déplacements à effectuer par les



agriculteurs a entraîné un remembrement de certaines terres agricoles. Celui-ci a permis de faire l'économie de certains ouvrages d'art et voiries en contrepartie de l'aménagement d'autres tronçons de routes ou chemins. Dans l'ensemble ces divers travaux ont concerné environ 150 000 m<sup>2</sup> de voiries.

#### Etablissement et équipement de la nouvelle section

De façon à assurer une stabilité maximum de la nouvelle plateforme, des sous-couches drainantes de fondation, constituées de sable et de grès d'Hautrage, ont été disposées sous le ballast. Dans les zones en déblai, ces sous-couches sont raccordées à deux drains latéraux. De plus, un tissu spécial anticontaminant a été interposé entre le sol sous-jacent et les sous-couches, afin d'éviter la pollution de ces dernières ainsi que celle du ballast.

Au total, 125 000 tonnes de ballast supportent les nouvelles voies. Une première couche de 75 000 tonnes a été déversée par camions tandis que le reste a été amené par des trains de route utilisant des raccordements branchés sur la ligne existante aux deux extrémités de la nouvelle section.

31 kilomètres de voies nouvelles ont ensuite été posées. Celles-ci sont constituées par des longs rails soudés (coupons de 200 m soudés sur place) reposant par le biais d'attaches *panrol* sur des traverses en béton DMD d'un poids unitaire d'environ 300 kgs, posées à raison de 1 666 par kilomètre. Les deux voies sont séparées par un entrevoie de 2,25 m.

Par ailleurs, deux liaisons permettant la prise de la contre-voie ont été groupées au km 39,612 un peu au-delà du nouveau point d'arrêt de Silly.

Dans le cadre des travaux d'électrification de l'ensemble de la ligne 94, sur lesquels nous reviendrons ultérieurement, la nouvelle section de ligne a bien entendu été pourvue des divers équipements nécessaires à la traction électrique.

Elle a également été dotée du block automatique lumineux et de la signalisation de contre-voie. Afin d'assurer une fluidité suffisante des circulations compte tenu des besoins estimés, 10 cantons ont été prévus par sens de circulation, tant en voie normale qu'en contre-voie (1).

(1) Le 1<sup>er</sup> canton dans le sens Aith-Englhem est cependant un canton semi-automatique tant en voie normale qu'en contre-voie.

#### Un point d'arrêt

Un seul point d'arrêt a été prévu sur la nouvelle section. Il a été établi au km 38 et permet de desservir la commune de Silly. Actuellement, il est équipé de deux quais de 300 m de long, reliés par des escaliers au passage supérieur situé à l'extrémité ouest du point d'arrêt. Un vaste parking asphalté de 10 000 m<sup>2</sup> a également été aménagé à proximité : il est ainsi possible de parquer 257 véhicules ordinaires tout en réservant en outre la place nécessaire pour le stationnement de 5 autobus ou autocars. A l'avenir il est envisagé d'y édifier un bâtiment voyageurs tandis que la construction d'un couloir sous voies sera bientôt réalisée.

#### Des travaux peu gênants pour l'exploitation

Ce très important chantier qui a débuté en 1981 pour s'achever courant 1986 aura somme toute assez peu pesé sur l'exploitation de la ligne 94. En effet, la plus grosse partie des travaux de construction de la nouvelle section, d'une valeur d'un peu plus d'un milliard de francs, se sont déroulés en fait en site neuf, à l'écart de la ligne

existante. Pratiquement, seul le basculement d'itinéraire, côté Marcq, a dû faire l'objet de phases de travaux. Il existait en effet à cet endroit une différence de niveau entre l'ancienne ligne et la nouvelle, différence qui a nécessité l'établissement d'une courte section de raccord, ce qui a conduit à dévier les voies sur une petite distance pendant quelque temps.

#### Changements dans l'exploitation

La nouvelle section de ligne a été mise en exploitation dès le 29 septembre 1985. Tous les trains l'ont d'emblée empruntée, en traction diesel pour quelques mois, puisque les travaux d'électrification étaient encore en cours à ce moment

en divers endroits de la ligne 94. La vitesse autorisée sur cette section a été momentanément fixée à 120 km/h tandis que, grâce aux caractéristiques du nouveau tracé, la vitesse à l'approche et à la sortie de la gare de Ath, côté Enghien, a pu être relevée de 50 à 90 km/h. Comme l'ensemble de la ligne, cette nouvelle section sera exploitée en traction électrique et la vitesse autorisée sera alors portée à 140 km/h. Cet élément ainsi que l'utilisation de locomotives électriques et certains autres aménagements en ligne ou dans les gares du parcours procureront diverses améliorations dont on ressentira pleinement les effets lorsque la modernisation en cours

sera globalement achevée. Ceci, indépendamment de l'importante amélioration de la sécurité qui est déjà intervenue depuis la mise en exploitation de la nouvelle section puisque, rappelons-le, celle-ci ne comporte aucun passage à niveau. Par ailleurs, l'ancienne section Ath-Marcq de la ligne 94 a été conservée jusque Ghislenghien, pour assurer la desserte d'un zoning industriel. Compte tenu de sa nouvelle fonction, elle a été mise à voie unique et est exploitée suivant le régime des lignes industrielles (entre autres, vitesse de 40 km/h). Au-delà de Ghislenghien, l'ancienne ligne a été complètement déposée jusque Marcq.

LRG

#### Un peu d'histoire

Depuis le 1er juin 1986, des trains électriques rapides et confortables unissent Tournai à Bruxelles en une heure.

Un fameux progrès depuis 1842 où, pour la première fois on pouvait aller de Tournai à Bruxelles en train, dans des convois lents et inconfortables en passant par ... Gand. Détour si important que les voyageurs préféraient utiliser la malle-poste, la diligence ou les "taxis" de l'époque, qu'on appelait "pataches" !

Progrès sensible en 1848, année d'inauguration de la ligne Tournai - Ath - Jurbise, où elle rejoignait la ligne internationale Bruxelles - Paris. Mais il fallut attendre 1863 pour que soit ouverte la ligne Bruxelles - Calais, via Hal et Tournai, qui établissait enfin une liaison directe entre la Cité des cinq clochers et la capitale belge.

C'est par cet axe que transita jusqu'à la veille de la guerre 1914-1918 le courrier britannique destiné aux Indes anglaises. Et jusqu'en 1939 un train "Pulmann" en provenance de Londres et à destination de Berlin passait quotidiennement à Tournai.

Le bâtiment des voyageurs de la gare actuelle de Tournai, oeuvre de l'architecte Beyaert, fut inauguré avec faste le 23 août 1879 par le roi Léopold II. La gare précédente avait été démontée pierre par pierre et fidèlement reconstituée à Leuze.

#### Modernisation de la ligne et de bâtiments

L'électrification de la ligne 94 a été l'occasion pour la S.N.C.B. de :

- moderniser la pleine voie et quelques ouvrages d'art ;
- aménager les installations de gare ;
- construire les bâtiments destinés à recevoir les installations de traction et de signalisation électrique.

### Modernisation de la pleine voie et d'ouvrages d'art.

De nombreuses rectifications de tracé et des modifications de dévers ont été réalisées, afin d'augmenter la vitesse de la ligne, notamment entre ATH et LEUZE (trois courbes) où la vitesse a pu être portée de 120 km/h à 140 km/h.

Il en a été de même au droit des courbes de BECLERS et d'HAVINNES pour permettre de porter la vitesse à 130 km/h.

Ces travaux d'appropriation de la pleine voie vont de pair avec le renouvellement des rails, traverses et ballast de la zone concernée où les matériaux avaient atteint la fin de leur période de vie en voie principale.

Une rectification importante du tracé a été réalisée aux abords de la gare de BIERGHES par le biais de l'entreprise : elle s'étend sur une longueur de 800 m et permet de relever la vitesse de 120 à 160 km/h.

La S.N.C.B. a eu également recours à l'entreprise pour améliorer le tracé des voies à l'entrée côté Bruxelles de la gare d'ENGHIEN.

La même entreprise a procédé à la mise au gabarit électrique de deux passages supérieurs à ENGHIEN.

Les travaux les plus importants ont été entrepris entre MARCQ et ATH, où une implantation en site propre a été décidée, qui autorise une vitesse de 160 km/h sur ce nouveau tronçon. Leur coût s'élève à 1 milliard de francs (nombre d'ouvrages d'art : 24).

La construction d'un pont-rails en poutrelles enrobées de béton à l'entrée côté Bruxelles de la gare d'ATH, permet la desserte du zoning industriel de GHISLENCHIEN à partir de cette gare.

A la sortie, côté Bruxelles de la même gare, une correction du tracé des voies requiert la construction d'un pont-rails métallique sur la Dendre canalisée et d'un pont-rails en béton précontraint sur la Dendre occidentale.

L'entreprise qui construit présentement ces deux ouvrages d'art, glissera en place un pont cadre en béton armé, permettant la suppression du passage à niveau n° 27.

### Aménagement des installations de gare.

Des aménagements de voie ont été réalisés dans les gares d'ENGHIEN, d'ATH, de LEUZE et de TOURNAI assurant une simplification des voies en gare, l'adaptation de la longueur des quais et l'amélioration des services en gare (cour aux marchandises, accès aux couloirs sous voies, gares d'autobus, aires de parcage pour voitures et pour vélos).

La nouvelle gare de SILLY construite dans le cadre des travaux importants de la voie nouvelle entre MARCQ et ATH comprend une vaste aire de parcage pour voitures (250 emplacements), une aire de stationnement pour autobus et des rateliers pour les vélos.

Un couloir sous voies (en cours de construction) et un bâtiment des voyageurs dont l'achèvement est proche, complètent l'équipement de la nouvelle halte.

En gare d'ATH, trois aires de parcage pour voitures (respectivement 94, 55 et 120 emplacements) et une gare d'autobus ont été mises à la disposition de la clientèle S.N.C.B.

Un abri pour vélos (100 emplacements) est en cours de construction.

L'établissement de la gare d'autobus a requis l'aménagement de la rue de la Station et des trottoirs longeant celle-ci.

Une gare d'autobus et un couloir sous voies seront implantés à LEUZE.

Des travaux ont été également entamés pour moderniser la gare de TOURNAI. Ils comportent essentiellement le prolongement du couloir sous voies et l'établissement d'aires de parcage pour voitures (250 emplacements).

#### Les travaux d'électrification et de signalisation.

L'électrification de la liaison Halle - Tournai a nécessité l'équipement d'une soixantaine de kilomètres de double voie principale, non compris les voies accessoires dans les gares de Ath et Enghien. Les voies accessoires en gare de Tournai avaient été électrifiées en même temps que les lignes Saint-Ghislain - Tournai et Tournai - Mouscron.

L'entreprise représente globalement des travaux de fouille et de bétonnage d'un volume d'environ douze mille mètres cube, le levage de quelque trois mille supports et le déroulage de cent quarante kilomètres de caténaires. En voie principale, la ligne de contact est du type "counpound", comprenant un porteur principal, un porteur auxiliaire et deux fils de contact, la section de cuivre équivalente étant de 360 mm<sup>2</sup>. Pour l'ensemble de la ligne cela correspond à un poids de fils et câbles de l'ordre de 550 tonnes. L'alimentation de la caténaire est réalisée, comme pour tout le réseau de la S.N.C.B., en 3 000 volts continu, tension obtenue à partir du réseau alternatif haute tension, par l'intermédiaire de postes de redressement, appelés communément sous-stations de traction. C'est ainsi qu'il a fallu planter de semblables sous-stations à Hal, Enghien et Ath, celle de Tournai ayant été mise en service lors de l'électrification de la relation Saint-Ghislain - Tournai - Mouscron.

La sous-station de Hal, alimentée sous la tension de 15 kV comporte trois groupes redresseurs d'une puissance unitaire de 4 200 kW ; les sous-stations d'Enghien, Ath et Tournai sont alimentées sous la tension de 70 kV et comportent respectivement deux, trois et trois groupes redresseurs identiques à ceux de Hal.

Des postes de sectionnement, destinés à stabiliser la tension en assurant une mise en parallèle de plusieurs secteurs ont en outre été établis à Silly et Leuze.

Dans les sous-stations et les postes de sectionnement, des disjoncteurs ultra-rapides de 3 kV polarisés assurent une protection sélective des différents secteurs de la ligne.

Le répartiteur E.S. de Mons verra son champ d'action élargi puisque c'est lui qui gèrera la nouvelle section électrifiée.

La ligne dispose désormais d'un système de signalisation ultra-moderne. Elle est équipée sur toute sa longueur du block automatique de voie normale et de contre-voie.

Un poste tout relais a été érigé à Silly, Saintes et Havinnes et une nouvelle cabine de signalisation a été construite à Hal, une autre étant en cours de réalisation à Enghien.

#### Les nouveaux services.

L'électrification de la ligne Bruxelles - Tournai vise une amélioration du trafic voyageurs, grâce à une augmentation de la vitesse commerciale des trains, une meilleure régularité et la mise en service d'un matériel plus confortable.

L'interrégional Tournai - Schaerbeek sera couplé à Enghien avec l'interrégional Grammont - Hal et relié à l'interrégional Bruxelles-Midi - Anvers-Central, avec arrêt à Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Vilvorde, Malines, Malines-Nekkerspoel et Berchem.

Cette relation Tournai - Anvers sera assurée par des automotrices électriques pouvant atteindre la vitesse de référence de la ligne, soit 140 km/h. Depuis le 1er juin, le parcours Bruxelles-Midi - Tournai a pu ainsi être réduit d'une douzaine de minutes, avec maintien des arrêts à Hal, Enghien, Silly, Ath et Leuze.

Dans l'attente de l'électrification du tronçon Tournai - Lille, les trains intercity Bruxelles - Lille seront assurés avec un matériel inchangé (voitures M 2 et traction diesel) selon un temps de parcours à peu près identique.

Toutefois, la S.N.C.B. conjointement avec la S.N.C.F., étudie la possibilité d'améliorer la fréquence et le matériel de cette relation en juin 1987.

La grille horaire a été modifiée mais s'articule toujours sur une desserte horaire cadencée, avec renforcement aux heures de pointe.

La desserte régionale sera encore améliorée dès la mise en service de l'électrification des lignes Grammont - Ath et Ath - Mons. D'ici là, les correspondances à Ath ont été revues dans un souci d'amélioration.

### Une inauguration manquée... un accueil mitigé

Mise en service le 1<sup>er</sup> juin, la traction électrique entre Hal et Tournai aurait dû être inaugurée le 3 par Herman de Croo, ministre des Communications. En fait, toutes les cérémonies prévues ont été annulées "en catastrophe" la veille au soir ; les motifs de cette suppression ne sont pas éclaircis : selon le Courrier de l'Escaut du 4 juin, l'explication donnée officiellement était que le transfert des invités de la gare de Tournai à l'Hôtel de Ville, prévu par autobus de la SNCV, n'aurait pu se faire dans de bonnes conditions, allusion sans doute aux grèves qui avaient touché les Vicinaux à l'époque. Il semblerait aussi que le Collège des Bourgmestre et Echevins d'Ath, où le train inaugural aurait dû faire arrêt, était dans l'impossibilité de se faire représenter officiellement en gare afin d'accueillir le Ministre des Communications. Comme on le voit, la politique régnait en maître dans cette affaire...

De leur côté, les usagers des trains Tournai - Bruxelles n'ont pas vu grand changement depuis la mise en service de la traction électrique. Le temps gagné entre Tournai et Bruxelles grâce au nouveau mode de traction est en partie perdu à Enghien lors des opérations d'accouplement-séparation de la tranche "Grammont", ce qui a fait écrire à certains journaux locaux qu'il n'existait plus en fait de train direct entre Tournai et Bruxelles, mais plutôt une relation Grammont - Anvers, avec appendice Tournai. Au point de vue du confort offert, aucune amélioration du matériel pour le profane : les rames de voitures M2 sont remplacées par des automotrices doubles "classiques", dont la conception au point de vue aménagement intérieur est similaire. Quant au gros point noir de la ligne, à savoir le goulot d'étranglement de Hal, et le tronçon commun entre la ligne de Tournai et celles de Mons et du Centre, source de retards chroniques aux heures de pointe, il n'est toujours pas en voie de solution.

Bien sûr, à côté de la relation IR Tournai/Grammont - Bruxelles - Anvers, il y a la relation IC Bruxelles - Tournai - Lille, seul service de cette gamme à ne pas être cadencé (4 trains par jour dans chaque sens). Malgré l'existence d'un seul arrêt intermédiaire à Ath, ces trains IC ne gagnent que trois minutes entre Bruxelles et Tournai par rapport aux services IR. La raison en est bien simple : ces trains sont toujours assurés en traction diesel (locomotives diesel série 51 et voitures M2) à la suite de l'absence de caténaires entre Froyennes (bifurcation lignes 75/94 au sud de Tournai) et Lille. Cette situation hybride risque de durer encore un certain temps : du côté belge, l'électrification Froyennes - Blandain (frontière) ne crée aucun problème, tandis que le matériel bicourant apte à desservir la ligne est en cours de livraison (locomotives série 12). Côté français par contre, on est nettement plus réservé : la SNCF ne semble pas intéressée par l'électrification de la ligne Baisieux (frontière) - Lille suite au faible trafic local qu'elle induit. D'autre part, le problème du changement de courant (3kV SNCB/25kV SNCF) pose un problème de localisation : pas question d'établir une gare bi-courant à Lille. La seule solution serait une jonction de pleine voie. Mais où la situer ? En fait, on peut se demander si la SNCF n'espère pas que la SNCB prendrait à sa charge les frais d'électrification sur parcours français en cas d'accord. Dans la situation budgétaire belge actuelle, on peut rêver... Du côté du cabinet de M. De Croo, on espère que les négociations sur le TGV feront avancer les choses. On verra...

CHARLEROI (OUEST) - FLEURUS - OTTIGNIES (ligne 140)

Dernière des lignes électrifiées à être mise en service le 1er juin 1986, cette relation régionale a été délaissée par les services officiels. De longue date, le Cabinet du Ministre De Croo avait décidé, pour des raisons budgétaires, de ne pas solenniser l'événement. Peut-être le Ministre n'aime-t-il pas se retrouver en terre carolorégienne...

Le service des voyageurs sur la ligne 140 a été accéléré par la mise en service d'automotrices doubles classiques en remplacement des rames réversibles diesel de type M1. Entre Charleroi (Ouest) et Ottignies, des trains L sont mis en ligne une fois par heure, et couvrent la trentaine de kilomètres en 37 minutes au lieu de 46 en traction diesel. De plus, de nombreux trains de marchandises provenant de la région d'Anvers et de Bruxelles, empruntent désormais cette ligne, au lieu de la ligne 124 Bruxelles - Charleroi.

Nous reviendrons prochainement dans Trans-Fer, et de manière très détaillée, sur l'histoire de cette ligne, sur son exploitation actuelle et sur ses perspectives d'avenir.

GTF - Distribution

Benelux Rail 3

Nos membres connaissent cette série de livres, au format B4 (25x17 cm). Dans la troisième édition de cette série, les auteurs ont voulu rapporter par l'image les événements arrivés en 1982 et 1983 sur les réseaux du Bénélux : NS, SNCB et CFL + réseaux de tramways. Sur 112 pages papier glacé, le lecteur trouvera environ 200 photos légendées bilingues (français-néerlandais) illustrant les réseaux précités avec une attention particulière aux paysages ferroviaires ardennais pour la Belgique et le Luxembourg, et aux paysages de la région de Maastricht - Heerlen pour les Pays-Bas. Cet ouvrage donne aussi l'état du matériel moteur des trois administrations ferroviaires au 1/1/1983.

Un ouvrage d'une qualité photographique remarquable, fort bien légendé, même si l'on peut regretter des traductions françaises parfois hésitantes, souvent incomplètes.

Editions Frank Stenvall, Malmö (Suède).

Le GTF asbl peut vous procurer cet ouvrage au prix de 595 FB + 140FB de frais d'expédition = 735FB en tout (prix valable pour nos membres belges et étrangers).

Les commandes sont reçues jusqu'au 31 août prochain (date limite) par versement de la somme correspondante :

- pour nos membres belges : au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, BP 191, 4000 Liège 1
- pour nos membres étrangers : au compte chèque postal "BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl 4000 LIEGE" ou par envoi d'un Eurochèque garanti ou mandat postal international à l'ordre de GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 LIEGE 1.

L'ouvrage sera expédié en septembre-octobre à ses souscripteurs directement par l'éditeur suédois.

Le démantèlement du réseau se poursuit

- Fermeture de cours à marchandises :

Les cours à marchandises de Aywaille, Heist-op-den-berg, Lauwe ~~z~~, Scheldewindeke, Tienen, Willebroek ~~z~~ ont été fermées le 24/5/86.

(~~z~~ sauf embranchement(s) particulier(s)).

Une étude est de nouveau en cours pour déterminer une nouvelle série de cours à marchandises à fermer.

- Modifications à la nomenclature des lignes :

Ligne I7 : Y Diest - Y Beringen mijn devient  
Diest - Tessenderlo.

Ligne I55: Virton - Lamorteau - Ecouvies est rayée de l'inventaire.

Ligne 75B: Waregem - St Eloois-Vijver (3) est rayée de l'inventaire.

Ligne I07: la section Ecaussines-Carières - Mignault est rayée de l'inventaire.

Ligne I47: la section Landen-Gembloux-Sombreffe (3) est rayée de l'inventaire.

Ligne 86 : le tronçon Leuze - Y Basècles carr. (I) devient  
Leuze - Basècles (3)  
Y Basècles carrières - Basècles (I)

Ligne { 242A : racc. l 242 - Rivages N de Jemappes (3)  
242B : racc. l 242A- Rivages S de Jemappes (3)  
249 : Trazegnies - Courcelles-Fosses (3) sont rayées de l'inventaire.

Ligne 284 : Montignies - Y Trieu-Kaisin devient (3).  
(note du 5/4/86 publiée le 15/5/86)

- D'autres lignes sont dans le colimateur :

Un groupe de travail recherche la possibilité de fermer des lignes à faible trafic. Sont actuellement visées les sections :

87 : Lessines - Ollignies.

98/98A : St Ghislain - Warquignies - Dour- Frameries.

88A: Tournai - Cherq.

I09 : Lobbes - Donstiennes.

II2A: Piéton - Roux.

II3 : Y Bellecourt - Bascoup.

I56 : Boussu en Fagnes - Chimay.

I63 : Gouvy - Bourcy. (Déserte de Bastogne et Bourcy depuis Libramont au lieu de Gouvy).

I8 : Eksel - Neerpelt.

29 : Y Albertkanaal - Herentals - Y n Aarschot.

58 : Eeklo - Maldegem.

63 : Kortemark - Langemark.

69A: Comines - Le Touquet.

P. Lemja

I7/6/86

- Le 2/6/85, le point tarifé de Remouchamps (ligne 42) a été fermé tandis que celui de Coe a été recouvert.

- Le 29/9/85, le point d'arrêt de Silly (ligne 94) a été ouvert, tandis que celui de Bassily a été fermé (ouverture de nouveau tronçon de la ligne 94 d'Ath à Marcq - voir par ailleurs).

Du nouveau sur les lignes 42 Liège - Gouvy et 43 Liège - Jemelle

Depuis 1984 et le plan de restructuration, les trains de voyageurs qui sillonnent ces deux lignes en trafic intérieur avaient perdu leurs voitures M2 pour des voitures plus anciennes et moins confortables de type K. Ce changement avait été motivé par la nécessité de doter tous les trains franchissant la jonction Nord-Midi à Bruxelles de voitures à portières automatiques.

Suite à la mise à disposition de voitures M2 disponibles suite aux nouvelles électrifications, les trains L de la relation Liège - Jemelle (rames de la gare dépôt de Liège G.) sont à nouveau assurés par des voitures M2 vertes (composition : 1BD + 2AB + 1B). Par contre, les trains P de la relation Herstal - Jemelle (gare dépôt de Liers) restent assurés par des voitures K (composition : 1 AD K1 transformée et x B K2). Cette même situation est d'application pour les trains P de la relation Herstal - Gouvy. Par contre, les trains IR Liège - Gouvy (2254 - 2288 - RZ 4445 et 4445) sont en principe assurés par une rame M2 couleur bordeaux homogène. Enfin, les trains IR Liège - Luxembourg sont assurés soit par des voitures CFL Wegmann de service intérieur, soit par des voitures SNCB anciennes du service international. Actuellement en effet, le gabarit des voitures belges M2 ne leur permet pas de se croiser au Grand-Duché de Luxembourg. Le seul train vers Luxembourg assuré en voitures M2 reste donc le train T saisonnier "L'Ardennais" en provenance d'Anvers Central, assuré par rame réversible électrique M2 jusque Liège Guillemins, et repris en diesel au-delà.

Pendant ce temps, les autobus de complément Liège - Comblain ont été renforcés : ils assurent d'ailleurs une desserte directe Visé - Liège - Esneux et au-delà, avec à certaines heures, la desserte en antenne de Bonnelles et du nouvel hôpital universitaire du Sart-Tilman.

Electrification Angleur - Jemelle

Les travaux d'électrification de cette ligne sont en cours. Ils s'accompagnent d'une radicale simplification des installations. Les communiqués du conseil d'administration de la SNCB étant contradictoires sur ce point, voici en clair les décisions qui ont été prises : Liège - Bomal : double voie maintenue, y compris

dans le tunnel de Sy (sic)  
Bomal - Marloie : mise à simple voie avec un évitement de grande longueur à Melreux-Hotton.

Cette ligne sera ainsi partiellement à simple voie pour des raisons budgétaires, tout comme par exemple la section Liers - Glons de la ligne 34 Liège - Hasselt, ou comme certains tronçons de la ligne 140 Charleroi-Ouest - Ottignies, avant son électrification.

Ligne I54

Ici aussi évolution dans le parc remorqué :  
-départ des B KI pour la mise hors service;  
-arrivée des B K3 ex Liège et de B K2 qui roulent en principe en rames homogènes avec des AD KI arrondies et nouvelles fenêtres.

## LA DESSERTE DES GARES

Le tableau que voici donne, pour les gares-centres, les heures de départ et les heures d'arrivée des trains de desserte.

Gare-centre	D	A	Gare-centre	D	A
Alost	17	9	Louvain	20	6
Ans	19	10	Malines-Nekkerspoel	19	7
Anvers Kiel	21	7	Manage	19	10
Anvers Schijnpoort	21	6	Marbehan	19	10
Arlon	18	11	Mariembourg	23	13
Ath	20	9	Marloie	14	10
Braine-le-Comte	18	11	Menin	14	6
Bressoux	21	6	Merelbeke	20	9
Bruges	23	6	Mol	19	9
Bruxelles Tour & Taxis	20	6	Montzen	24	11
Châtelet	24	9	Namur	18	11
Courcelles-Centre	13	9	Neerpelt	18	10
Courtrai	20	6	Ottignies	20	12
Deinze	19	7	Raeren	17	10
Denderleeuw	16	10	Roulers	18	9
Dendermonde	22	9	Saint-Ghislain	19	9
Dixmude	15	12	Saint-Nicolas	20	6
Erquelinnes	23	10	Statte	19	11
Fleurus	18	13	Toumai	16	9
Gedinne	14	14	Turnhout	19	10
Gouvy	20	7	Verviers-Ouest	10	6
Haine-Saint-Pierre	22	9	Virton	19	9
Haren-Nord	17	9	Winterslag	22	6
Hasselt	24	9	Wondelgem	18	8
Herentals	20	6	Zeebrugge	20	6
Libramont	20	9	Zottegem	16	13
Lierre	15	9			

### Le "Top plan"

Dans Trans-Fer n°45, page 35 et suivantes, nous avons présenté un nouveau plan de transport des marchandises applicable à la SNCB à partir du 1er juin 1986.

En guise de complément d'information, nous reproduisons ci-après un article tiré de la revue "Le Rail" de juin 1986, qui présente la philosophie et les avantages commerciaux escomptés de ce nouveau plan. Ci-dessus, nous publions les horaires des trains de desserte reliant les gares de triage aux différents noeuds d'acheminement répertoriés dans Trans-Fer n° 45.

### Carnet familial

Toutes nos félicitations à notre membre et ami Roger Thiry, qui a épousé Mademoiselle Christiane Dupont le 5 juillet dernier. Avec tous nos vœux de bonheur aux nouveaux époux.

# TOP PLAN

Le 1<sup>er</sup> juin 1986, la SNCB donne le coup d'envoi à sa nouvelle organisation de transport des charges complètes isolées : le Plan TOP.

Bien que le personnel des directions E, M et C, qui est directement concerné par cette réorganisation, ait reçu les informations nécessaires, la nouvelle approche présente un intérêt certain pour le reste du personnel. Cette importante réorganisation des marchandises est expliquée dans ces pages.

## Transport optimisé

Parlons d'abord de la dénomination. TOP évoque, en français comme en néerlandais, l'idée d'un sommet, d'un mieux, d'un « plus ». C'est bien ce que les promoteurs du plan ont cherché à transmettre.

Mais TOP est aussi un sigle, composé des deux éléments fondamentaux du projet : T pour transport, OP pour optimisé. Ainsi, les intentions de la SNCB sont clairement exposées : optimiser les structures et les méthodes de travail pour aboutir à une offre attrayante de transport. Car les trains que nous faisons rouler, il faut les remplir pour rentabiliser l'activité, et leur donner une « efficacité » comparable à celle dont les concurrents — principalement les transporteurs routiers — font leur principal argument de vente.

Le chemin de fer pouvait tant bien que mal défendre sa position voilà 10 à 20 ans. Mais le contexte industriel et économique a vécu entre-temps des mutations importantes, qui rendent les

schémas actuels de transport ferroviaire très peu satisfaisants pour la clientèle.

Transporteur de masse, le chemin de fer pouvait compter sur d'importants volumes remis par l'industrie lourde, la sidérurgie, la métallurgie, l'énergie... La crise économique a donné un arrêt net aux espérances dans ce domaine. La récession a frappé ces industries lourdes et aucune perspective de progrès ne peut plus être envisagée.

Dans la même ligne, depuis une dizaine d'années, on a vu l'industrie s'orienter plutôt vers des fabricats de dimensions plus réduites. Les avantages essentiels du chemin de fer, sa grande capacité et sa puissance de transport, deviennent alors un handicap : la concurrence, dotée de moyens mieux dimensionnés, répond plus souplement aux besoins du marché. Il est fini le temps où l'on entretenait des stocks formidables, tels qu'un arrêt d'approvisionnement prolongé n'affectait pas le travail des entreprises. Aujourd'hui, l'argent coûte cher, les entreprises sont moins disposées à immobiliser leurs capitaux, et les stocks sont calculés de manière à couvrir quelques journées de production au plus. D'où la nécessité d'assurer des acheminements très réguliers et, au besoin, de réagir très vite à la demande.

## Une offre de qualité

On aura compris, en lisant ce qui précède, que les principales qualités d'une offre moderne — bien adaptée à l'époque — sont la diversification,

la rapidité de réponse et la faculté d'offrir un service compétitif.

Les schémas de transport appliqués jusqu'ici par la SNCB — comme d'ailleurs par la plupart des réseaux — ne répondent plus à ces exigences. Continuons dans cette ligne, et nous perdrons dans les années 90 la place que nous avons tant bien que mal conservée jusqu'ici sur le marché. Il fallait donc réagir, repenser l'organisation et déboucher sur une offre caractérisée en trois points :

- un service de qualité
- un service fiable
- un niveau de prix compétitif.

Dès 1980, les spécialistes se sont penchés sur un projet de remodelage du réseau. En première phase, ils ont cherché à mieux rentabiliser les structures fixes et les méthodes, autrement dit, réaliser le trafic à un prix de revient plus intéressant.

Ils ont d'abord remodelé le tissu des cours à marchandises et des raccordements privés selon la rentabilité exacte de ces installations. L'étude approfondie du trafic réel et prévisible d'ici la fin du siècle a mené les groupes de travail à fermer des cours et raccordements actuellement non rentables et sans avenir, et à classer les autres installations en trois groupes :

- les gares centres, qui contrôlent le trafic d'une zone déterminée;
- les gares de desserte, qui dépendent des gares centres et assurent une distribution plus localisée;
- les gares et raccordements contractuels, utilisés seulement sur base de contrats conclus avec des clients déterminés.

Au terme de cette étape, on s'attendait à perdre de 2 à 2,5 % du trafic en raison des inévitables fermetures d'installations. Au contraire, non seulement la plupart des clients concernés ont accepté de reporter leur activité vers une autre gare, mais en outre, la campagne d'information et de prospection a permis de conquérir de nouveaux transports. Finalement, une économie de plusieurs centaines de millions a été réalisée, et un trafic supplémentaire a été acquis durablement.

Il était donc devenu possible d'exploiter le réseau à un moindre coût. Restait alors à établir entre les installations maintenues des acheminements et des procédures de travail tels que l'offre faite à la clientèle réunisse les qualités voulues dans le contexte du marché actuel.

C'est cette deuxième étape qu'on appelle Plan Top.

### Trains directs, wagons diffus

Disons avant tout que la restructuration concerne le trafic de marchandises par wagons complets. En clair, les transports de colis n'y interviennent pas et nous parlons de marchandises remises au transport en quantité suffisante pour occuper au moins un wagon entier.

Dans ce domaine des « wagons complets », le trafic peut être divisé en deux groupes :

- celui des « trains directs » : lorsque la quantité totale de marchandises à transporter en une fois atteint ou dépasse 800 tonnes brutes, il est possible d'utiliser une locomotive pour cet acheminement, et le trajet est réalisé de bout en bout — du point de chargement au point de déchargement — sans que les wagons prennent une quelconque correspondance;

- celui des « wagons diffus » : lorsque la quantité totale remise au transport est insuffisante pour justifier l'utilisation d'une locomotive pour l'acheminement, les wagons chargés sont incorporés dans les trains réguliers entre des gares de triage où ils prennent les correspondances nécessaires pour atteindre leur destination.

Dans le cas des trains directs, l'acheminement est rapide. Dans le cas des wagons diffus, le délai d'acheminement est très variable : le

temps de triage et le nombre de triages successifs peuvent allonger singulièrement la durée totale du transport.

Comme le délai de livraison est un des principaux atouts de la compétitivité (le client veut savoir avec précision quand sa marchandise sera livrée, et souhaite qu'on l'achemine rapidement), il fallait accélérer les manœuvres de triage, les acheminements inter-triages, et l'ensemble complet de la procédure.

Le nombre de gares de triage a été réduit au strict nécessaire, compte tenu de leurs caractéristiques, de leur hinterland, des possibilités de développement du trafic et des besoins évalués en fonction de la situation présente et de perspectives raisonnables. Six gares ont été maintenues : Anvers Nord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau et Saint-Ghislain. Quatre autres s'ajoutent à la liste : Schaerbeek, Stockem, Montzen et Ronet pour des missions particulières.

Ensuite, une nouvelle grille d'acheminements a été élaborée de sorte qu'on puisse assurer en trafic intérieur un acheminement jour A / jour B dans presque tous les cas. Une relation directe si possible bi-quotidienne est établie entre tout couple de triages.

Le plan prévoit aussi qu'un wagon, quel que soit son point de départ, ne subisse que deux triages avant d'atteindre sa destination.

D'autres mesures ont été prévues, parallèlement à ces grandes réformes :

- une accélération de la cadence de triage;
- un allongement des plages de travail (concentration, triage, expédition) dans ces gares;
- un recours plus systématique à l'informatique.

### Dépasser les frontières

Et ce n'est pas tout. Un « effacement » des frontières devrait être réalisé au bout des trois années qui viennent. Effacement ne signifie pas suppression des formalités et des contrôles douaniers, mais mise au point de mesures telles que le passage des frontières n'entraîne pas de ralentissement, et que les délais proposés aux clients en trafic international soient également compétitifs.

La chose est très importante, car les études montrent que si la restructuration permet d'arrêter l'érosion du trafic en service intérieur, elle doit procurer en trafic international une progression de 15 % en cinq ans.

Sur le plan international, le raccordement au réseau de transmission d'information Hermes sera une aide précieuse : Hermes permettra de suivre les wagons d'une façon beaucoup plus sûre et de compléter les avantages offerts à l'intérieur du pays par le système GEM, l'un des plus modernes d'Europe (GEM est un système informatisé qui permet de localiser un wagon en cours de transport et de donner au client les informations nécessaires à son sujet).

Il sera possible également de développer avec succès des « produits » nouveaux bien adaptés au marché international, sur des axes à fort potentiel de transport, de la même manière que des tarifs directs ont été conçus pour donner aux vendeurs de meilleures armes face à la concurrence.

Cette nouvelle organisation aura des effets nets :

- une accélération des acheminements (trilage plus rapide, séjour en gare de triage écourté, meilleurs échanges inter-triages);
- une amélioration de la sécurité des marchandises expédiées (moins d'avaries);
- une meilleure productivité du matériel (de traction et de transport);
- une diminution des coûts d'exploitation du réseau (moins d'installations à faire fonctionner, pas d'investissements nouveaux...).

Le client, de ce fait, se verra offrir un service de meilleure qualité, plus fiable, et à des prix plus satisfaisants. En trois mots, un service plus attrayant. Et l'offre ferroviaire se défendra mieux dans le contexte de concurrence.

En fin de compte, si la SNCB reste bien un « tractionnaire », elle s'avérera plus que jamais « transporteur », au sens large du terme. Et ce dynamisme nouveau lui permettra à coup sûr de consolider et même de développer sa position sur le marché national et international du transport. D'un point de vue économique, ce plan doit déboucher sur des perspectives d'avenir bénéfiques au chemin de fer.

<b>LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR</b>
--

Période de janvier à juin 86

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

2316 - FED - 22.1	2340 - FED - 26.2	2557 - FBMZ - 27.3 (1)
4510 - MUT - 7.4	804 - FSRE - 25.4	2353 - FED - 26.5

(1) 2557 - voir également point 5/ ci-dessous.

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

7337 - FKR - 15.1	6282 - FKR - 11.2	8035 - FKR - 7.3	8213 - NK - 3.4
5116 - FGH - 24.1	8310 - LNC - 19.2	6266 - FGH - 14.3	5118 - LK - 9.4
8244 - FSD - 4.2	7386 - NK - 24.2	7364 - NK - 20.3	8415 - MUT - 15.4
7385 - NK - 5.2	8232 - FNDM - 26.2	8233 - FSD - 20.3	9207 - V - 24.4
8428 - GT - 7.2	7302 - LNC - 3.3	5178 - LNC - 25.3	5315 - MUT - 28.4
		5104 - FSR - 30.5	6315 - LK - 30.4

N.B. Signalons l'entrée prochaine (début août) en grande révision à Salzinnes de la 2601, dernière locomotive de la série 26 encore en livrée verte.

**2/ RADIATIONS**

HLD 5943 - Merelbeke (1955) - suite avaris au moteur diesel

PV n° 136 de l'AC Salzinnes du 15.1 - approuvé le 30.1 - H-Ecrit : 1/3

HLR 8413 - Letour ('55) - suite tamponnement à Athus le 25.9.85

PV n° 137 de l'AC Salz du 15.1 - approuvé le 30.1 - H-Ecrit : 1.3

AR 4305 - 4306 - 4308 - 4309 - 4313 (1954) - 4320 - 4326 - 4328 ('55) - Courtrai  
4312 ('54) - 4318 - 4321 - 4322 - 4330 - 4334 ('55) - Letour

PV n° 86-01 de l'AC Malines du 22.1 - approuvé le 6.2 - H-Ecrit : 1.3

N.B.: la plupart de ces 15 engins étaient déjà garés en parc depuis juin 84; ces radiations sont purement administratives, une transformation ultérieure en autorail ES série 400 étant toujours envisagée.

AM 089 ('54) - Ronet - suite collision à Buizingen le 13.11.85

PV n° 861 de l'AC Malines du 22.1 - approuvé le 30.1 - H-Ecrit : 1.4

HLD 6059 ('65) - Hasselt - suite avaris à la génératrice principale.

PV n° 140 de l'AC Salzinnes du 6.2 - Approuvé le 14.2 - H-Ecrit:1.3

6280 ('65) - Merelbeke - suite collision avec un tracteur à un Pn à Zarren le 25.10.85.

PV n° 141 de l'AC Salzinnes du 6.2 - Appr. le 14.2 - H-Ecrit:1.3

6029 ('64) - Kinkempois - suite avaris à la génératrice principale

PV n° 144 de l'AC Salz. du 19.2 - Appr. le 3.3 - H-Ecrit : 1.4

5408 ('57) - Ronet - suite tamponnement à Tailfer le 13.2

PV n° 145 de l'AC Salzinnes du 11.3 - Appr. le 21.3 - H-Ecrit:1.4

5911 ('55) - Merelbeke - suite grippage du vilebrequin moteur

PV n° 147 de l'AC Salzinnes du 14.4 - Appr. le 21.4 - H-Ecrit:1.5

A titre d'information, il n'y a actuellement (au 1.5.86) pas moins de quinze locomotives en instance de démolition à l'AC Salzinnes, soit les 5161 - 5191  
5406 - 5408 - 5932 - 5943 - 6009 - 6015 - 6021 - 6031 - 6078 - 6104 - 6280 -  
6308 - 8413.

- 3/ MUTATIONS : néant  
 4/ MODIFICATIONS de l'ENTRETIEN ELECTRIQUE : néant  
 5/ MATERIEL "SOUS LA LOUPE"

□ Les HLR 72

Bien que cette série de locomotives de manœuvre soit à présent éteinte, certaines particularités de dernière minute nous ont forcé à y revenir.

- 1- Après rédaction du PV de radiation de la 7214 le 17 octobre 85, l'engin -avarié à ce moment- a néanmoins été remis en état grâce notamment à des pièces de rechange provenant de la 7201, dont on savait la radiation également proche.

Mais afin d'éviter de donner l'impression de travailler à un engin dont le PV était déjà établi, la 7214 fut renumérotée 7201 et l'on assure qu'elle aurait circulé ainsi au moins quelques jours, affublée de son nouveau matricule, tandis que la "vraie" 7201 d'où provenaient les pièces de rechange, était maquillée en 7214 !

Finalement, la vraie 7201 était à son tour mise sur PV le 13 novembre, et les deux engins étaient officiellement radiés au 1er décembre 85.

- 2- L'affaire n'en resta pas là : un ferrailleur acheta six des huit 72 radiées présentes à Anvers-Dam et fit transférer celles-ci en convoi exceptionnel à Aerschot dans la nuit du 2 février, afin de les découper au chalumeau.

Il s'agissait des : 7203 - 7204 - 7206 - 7207 - 7208 et 7214 (ex - 7201 !).

La 7209 - dernière de la série à avoir conservé la livrée d'origine de 1956 - serait réservée pour le Musée et est depuis lors gardée sous abri à Anvers-Dam, ainsi que la 7201 (ex-7214) qui lui servirait de magasin de pièces de rechange (encore !) ... Une fin mouvementée, en somme.

□ La 6054

Cette locomotive, radiée par PV le 1er avril 1985, a été transférée le 27 mars par trains de marchandises réguliers de Saint-Ghislain (son ancien atelier propriétaire) à Tilleur, où elle fut mise sur le raccourci de la firme LOCOREM de Sclessin, en vue d'être remise en état dans ses ateliers.

Un contrat de vente liant cette firme à la SNCB prévoit la revente de cinquante locomotives diesel déclassées des séries 60 et 61 à la firme mentionnée, qui compte les restaurer entièrement, grâce notamment au placement d'une nouvelle motorisation.

Ces engins -de seconde main- seraient destinés à la revente à l'étranger.

□ La 5403

Cet engin qui arbore fièrement les roues ailées typiques des types 204 d'antan a subi une grave avarie au moteur diesel en ce début d'année.

Au vu de la politique de radiation appliquée systématiquement dans pareil cas pour les autres séries d'engins diesel, le pire était à craindre, d'autant plus que toute la série (du moins ce qu'il en reste depuis la radiation récente de la 5408 ...) serait de toute façon déstandardisée lors de l'électrification de Namur - Dinant en juin 87.

Contre toute attente, la 5403 est entrée le 12 mars à Salzinnes, pour y recevoir le moteur diesel de la 5408 ...

La raison de cette mesure de grâce ne serait pas une future affectation dans le parc du matériel de musée - comme d'aucuns imaginent déjà ...- mais plutôt la situation très tendue de l'effectif diésel de Ronat, due au nombre très élevé de trains de travaux mis en route sur les chantiers d'électrification de Namur - Dinant.

#### □ Les "11"

Tandis que la livraison des 12 exemplaires de cette série s'achève actuellement, leur baptême du feu n'a pas entraîné, qu'on en juge.

Leur engagement sur des trains réguliers de voyageurs a débuté de manière systématique le 5 février, lorsque deux 11 ont assuré chacune deux IC Anvers-C Mouscron aller-retour, en lieu et place des 21.

Depuis lors, les cinq services-engins qui compte cette relation sont systématiquement assurés par des 11, en composition réversible de voitures M4.

De plus, un exemplaire de cette série assure régulièrement depuis le 1er avril l'aller-retour entre Bruxelles et Amsterdam aux trains 281 et 286, la série 15 (ou parfois même 25-5 !) qui assure normalement ces trains étant remorquée en 2e position comme véhicule.

A partir du 1er juin, cette même machine assure (cette fois en solo), les trains internationaux saisonniers 1181 et 1286, comme nous le signalions déjà dans le Trans-fer n° 44 p 13.

L'engagement sur Anvers-Mouscron prendra fin le 28 septembre; en effet, la date de mise en oeuvre des horaires d'hiver sera mise à profit pour prolonger un train sur deux vers Lille : à ce moment, les 11 céderont leur place aux 12, futures bicourant 3000/25.000 V en construction.

Alors débutera enfin la période de rodage avec les nouvelles rames "bénélux", pour aboutir à une mise en service progressive du nouveau matériel SNCB - NS sur les IC Bruxelles - Amsterdam à partir du 1er décembre (voir ci-dessous : □ les Bénélux).

L'utilisation intensive dont cette série fait actuellement l'objet n'empêche pas le déroulement d'essais ou de parcours divers : ainsi, la 1181 a participé entre le 19 et le 23 janvier à des tests nocturnes de perturbation des circuits de voie entre Leiden et Schiphol, en compagnie de deux voitures ICR des NS.

Le 5 mars, c'est encore la 1181 qui amena le train de relevage A (sans la grue, donc) d'Anvers à Roosendaal, afin que les cheminots hollandais puissent s'initier au relevage des "série 11" : prévoyance ou prémonition ... ?

Le 18 mars enfin, c'est toujours à la 1181 que revint l'honneur d'acheminer la rame de l'Orient Express de Bruxelles à Roosendaal, après son périple vapeur de la veille.

Espérons que cette série à la livrée si attrayante n'a pas encore fini de nous étonner ...

#### □ Les "Bénélux"

S'il est une évidence, c'est que le nouveau matériel Bénélux arrivera à point nommé pour remplacer l'ancien, arrivé à bout de souffle.

Ce sont plus particulièrement les voitures NS composant les rames réversibles qui sont sujettes à des immobilisations dont le taux bat tous les records et spécialement les voitures-pilote NS du type WRDk, à la cabine de conduite si caractéristique.

Déjà, plusieurs exemplaires de cette série subissent les outrages du cannibalisme, afin de maintenir les autres en état de marche.

Malgré cela, la situation vraiment critique de ce matériel a obligé les NS à concevoir un "plan de secours Benelux" qui fut pour la première fois d'application le 19 janvier.

Le plan consiste à exploiter une ou plusieurs rames réversibles Bénélux en rames tractées, par remplacement de la voiture-pilote NS par un fourgon Eurofima Dms SNCB, afin de conserver une rame de six véhicules (1 A et 1 AB SNCB, 3B NS type W et 1 Dms SNCB).

Le nombre de rames ainsi converties dépend donc directement de l'immobilisation des voitures-pilotes NS.

Si l'exploitation par des rames de ce type ne pose pas de problèmes en Hollande, (la 25-5 orientée vers la Belgique tire la rame), la desserte d'Anvers-central (gare en impasse) nécessite l'adjonction en queue d'une seconde locomotive qui remorque toute la composition d'Anvers à Bruxelles-Midi (la 25-5 restant généralement en queue comme véhicule).

A l'arrivée à Bruxelles-Midi, une double évolution de locomotives a lieu : tandis que la machine "de rabattement" va se placer côté "Jonction" pour reconduire le train à Anvers-C, la 25-5 va se placer simultanément en queue côté "Forest".

Cette manœuvre a pour but de retrouver la 25-5 en tête au départ d'Anvers, pour continuation du train vers la Hollande.

On remarquera en passant que le plan, établi par et à la demande des NS, situe la majorité des difficultés d'exploitation en Belgique ...

Les trains concernés par cette mesure sont :

IC 157 Roosendaal 9.14 - Anvers-C 9.43/50 - Bruxelles-Midi 10.30 et retour :  
IC 186 Bruxelles-Midi 14.10 - Anvers C 14.49/54 - Roosendaal 15.22.

Eventuellement, dans le cas d'une deuxième rame non-réversible :

IC 164 Roosendaal 16.14 - Anvers-C 16.43/50 - Bru-Midi 17.30 et retour :  
IC 190 Bru-Midi 18.10 - Anvers C 18.49/54 - Roosendaal 19.22.

N.B. 1. Seules les heures sur réseau SNCB ont été renseignées ci-dessus :  
il est bien évident que ces rames assurent la relation intégralement entre Bruxelles et Amsterdam ;

2. Le deuxième aller-retour (IC 164 - 190) est généralement assuré à cette occasion par des voitures de 2e cl louées à la DB : lorsque de plus, la 25-5 vient à manquer pour avarie quelconque, ces deux trains du service Bénélux ne comportent plus qu'UN seul élément constitutif du matériel d'origine des rames bénélux : la voiture A (ou parfois AB) SNCB !

3. Certains jours d'immobilisation "record" des voitures-pilotes NS, une troisième rame assurant un aller-retour en fin de soirée peut également être exploitée selon le régime du plan de secours.  
Toutefois, c'est généralement les IC 157 - 186 premiers nommés qui font le plus systématiquement les frais de l'opération : un jour sur deux (et même plus) au courant des mois de février et mars ...

Cette situation désastreuse des rames réversibles a conduit tout naturellement les dirigeants des NS à se demander s'il ne serait pas préférable de remplacer d'abord ces rames par le nouveau matériel plutôt que les automotrices Benelux de 1957 comme envisagé initialement : c'est un fait que ces AM, bien que vétustes et peu confortables (par la faute d'une suspension vieillissante), offrent un taux d'immobilisation pour avaries beaucoup plus acceptable que celui des rames réversibles.

N'oublions pas que si leur conception mécanique est hollandaise, toute la partie électrique est de conception belge (sans chauvinisme aucun ...).

Signalons enfin l'arrivée en Belgique le 2 mai dernier des deux premières voitures-pilote NS des futures rames Benelux pour l'initiation des conducteurs SNCB.

Elles seront engagées sur l'axe Anvers-C - Mouscron (qui devient décidément un véritable banc d'essai pour le nouveau matériel, après avoir vu défiler successivement les 21, 11, M5 et bientôt 12 !) pendant une période de  $\pm$  9 semaines, sur les allers-retours suivants :

Anvers-C 11.58 - Mouscron 13.25 / 14.17 - Anvers C 15.44 (ic 560 - 588)

Anvers-C 15.58 - Mouscron 17.25 / 18.17 - Anvers C 19.44 (ic 564 - 592)

Cette voiture, -non (encore !) accessible aux voyageurs-, sera placée en tête de la voiture-pilote M4 (côté "France").

La pousse devra être obligatoirement assurée par une série 11.

#### □ La 2557

Comme nous le signalions plus haut, cette machine est sortie le 27 mars de grande révision à l'AC Malines.

C'est vraisemblablement la dernière de la série 25-5 à avoir subi une opération de cette envergure; la prochaine qui subira une révision (limitée), la 2552, n'entrera à Malines qu'à la mi-novembre.

A ce moment, une nouvelle affectation aura dû être décidée pour cette série d'engins, évincée des IC Bruxelles-Amsterdam par les nouvelles 11.

C'est donc probablement la dernière de cette série qui aura été rodée sous courant 1500 V NS entre Roosendaal et Bergen op Zoom.

Chaque locomotive polycourant sortant de révision à Malines était en effet expédiée à vide à Roosendaal, où elle assurait un aller-retour sur la ligne vers Flessingue jusqu'à Bergen-op-Zoom.

Au retour du parcours, l'engin était déclaré (ou non) "bon pour le 1500 V".

Cette pratique était systématiquement de règle pour les 25-5, mais également pour les 15 et les 16 (!) jusqu'à l'année passée, lorsque ces parcours furent jugés inutiles pour ces deux séries d'engins ...

Il semble raisonnable de croire que les 11 subiront le même rodage dans le futur.

Quant aux 25-5, quantité de rumeurs circulent actuellement quant à leur nouvelle destinée : remise "au type" 25, ou maintien de l'équipement bicourant pour assurer les trains internationaux venant de France entre Bruxelles et Amsterdam (et actuellement remorqués par série 15, soit les IC 82 - 87 et les INT 281 - 286).

Il faut savoir en effet que si les 25-5 sont équipées de l'appareillage de sécurité "ATB" propre au réseau NS, les "15" par contre en sont dépourvues.

D'autre part, une récente directive du Ministère des transports hollandais tendrait à rendre l'ATB obligatoire sur tout le matériel moteur circulant en Hollande dans le futur, y compris sur le matériel étranger.

Et comme d'autre part, une proposition visant à déséquiper les 25-5 de leur ATB au profit des 15 a été refusée par les NS pour des histoires de gros sous (l'auriez-vous deviné ...?), il est encore prématuré de dire actuellement ce qu'il adviendra des huit 25-5 en décembre prochain.

#### □ L'AM Break 311

Il est bon de préciser que cette automotrice (la rascapée d'Aalter) dont la deuxième voiture avait été complètement démolie et remplacée par une nouvelle caisse fournie par la BN, a toujours été affectée depuis sa seconde livraison en octobre 85 à l'ATE Ostende, et non à Stockem, comme la série (301 à 336) dont elle est issue.

Cette mutation - néanmoins prévue - se réalisera à l'expiration de la garantie dont l'AM 311 fait encore l'objet actuellement.

#### □ L'AR triple 4006

Cet engin était hébergé à l'ATD Haine-St-Pierre depuis décembre 84, et réservé au titre de futur "matériel Musée".

Le mercredi 2 avril, il fut remis en marche après une remise en état sommaire et réalisa -seul- un parcours d'essais jusqu'à Binche et retour.

En effet, il sera bientôt affrété par le CFV3V pour assurer des navettes entre Mariembourg et Chimay au cours de la saison prochaine, à l'instar de ce que le 4001 avait réalisé l'année passée.

Mais, nous diriez-vous, pourquoi dès lors ne pas utiliser le 4001 ?

Tout simplement parce que celui-ci a été vendu officiellement au CFV3V et que la législation belge actuelle interdit toute forme d'exploitation "mixte" en trafic voyageurs, comme par exemple des circulations d'engins "privés" sur des lignes SNCB.

Cette chinoiserie administrative aura au moins pour mérite de remettre deux autorails 40 en présence l'un de l'autre, et ce, à ... Mariembourg; l'un desservira Treignes, l'autre Chimay. A ne pas manquer !

#### □ L'AR 4319

Cet autorail, normalement parké à Bertrix depuis la mise en service des 3 AR 44 à Latour, a été prêté le 11 avril à l'ATD Schaerbeek pour une période de ± 3 mois afin d'y faciliter les études de ligne des conducteurs : il sera engagé sur les axes :

- Schaerbeek - Montzen (suite à la conversion à l'électrique au 1er juin de certains trains y remorqués jusqu'à présent en diesel)
- Ottignies - Marcinelle (suite au détournement de certains trains de marchandises à partir du 1er juin via la ligne 140 au lieu de 124)
- Courtrai - Bruges (suite à son électrification).

□ LES MLE 15, 18 et CC 40.100 SNCF

La SNCB et la SNCF ont décidé récemment que pour le nouveau service d'hiver prochain (29 septembre), ces trois séries de locomotives seraient exploitées "en pool" sur les axes Paris-Nord - Bruxelles/Liège, c-à-dire qu'elles seraient indifféremment desservies par des conducteurs des deux réseaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Cette mesure aura pour but de faciliter l'échange inopiné d'engins polycourants pour la remorque des trains internationaux Belgique - France, procédure assez difficile actuellement, puisque chaque conducteur ne "connaît" que la ou les types d'engins de sa propre administration.

Cela devrait par conséquent faire baisser le nombre croissant de trains subissant actuellement un relais de traction imprévu à Quévy ou à Jeumont par manque d'engin polycourant, l'administration défaillante pouvant faire appel désormais à l'assistance de l'autre réseau.

Remarquons que dans un souci d'allègement des initiations du personnel roulant au matériel, la série 16 a volontairement été écartée de cette mise en pool, (ce qui ne veut pas dire nécessairement qu'on ne verra plus de 16 à Paris, puisqu'elles pourront toujours être engagées sur les trains dévolus aux seuls Belges), mais qu'il est prévu d'étendre le pool ultérieurement à la série 12.

□ Et l'AM triphasée ?

Début mai ont débuté les travaux de transformation d'une automotrice en prototype pour la mise au point simultanée de la traction à moteurs triphasés et des nouveaux bogies suburbains.

On ferait donc ainsi d'une pierre deux coups, l'idée d'équiper une automotrice quadruple des bogies du nouveau type étant du même coup abandonnée (voir les articles concernant les futures AM omnibus dans les Trans-fer n°s 44 et 45)

L'automotrice choisie pour servir de cobaye sera la 151 du type 62, ce qui aura des conséquences assez inattendues, jugez-en.

En effet, le montage de ces futurs bogies sur une AM de ce type nécessitera la suppression de certains marche-pieds, ce qui en fera une automotrice "quais hauts", avec les restrictions que cela impose : utilisation exclusive sur les lignes équipées entièrement de ce type de quai, soit Essen - Anvers - Bruxelles - Charleroi, comme pour les AM des types 50 et 53 (N°S 010 à 049).

De plus, afin d'éviter toute confusion et l'envoi accidentel de cette automotrice prototype sur une autre ligne, elle sera temporairement renumérotée pendant la durée des essais sous un matricule actuellement laissé libre dans la tranche des 010 à 050, soit le 050, qui était déjà porté par un prototype !

Enfin, afin d'accentuer encore la différence avec le matériel classique et de faciliter son repérage parmi celui-ci, il a été décidé de repeindre cette AM proto dans la livrée des trains de relevage, soit jaune uniforme avec zébrage noir incliné sur le bas de caisse ... (c'est du moins ce qu'il était prévu au 1er avril).

Après les verts, les inox, les oranges, les bleues, les rouges et les bordeaux, bientôt une jaune ? De quoi en voir de toutes les couleurs ...

LA SITUATION DES ENGINs MOTEURS AU 1ER JUIN 1986

Les électrifications prévues au 1.6.86 des lignes 66 Bruges - Courtrai, 94 entre Hal et Tournai, ainsi que 140 Ottignies - Charleroi-Ouest ont modifié profondément la répartition de l'entretien du parc moteur électrique, et plus spécialement des automotrices, ainsi que de certaines séries d'engins diesel de ligne.

Nous avons détaillé ci-dessous à votre intention l'ensemble des mesures (mutations, mises en parc, radiations éventuelles) qui affectent le parc moteur au 1.06.86.

Toutes ces opérations ont le 1er juin 86 pour date dans les écritures.

D'autre part, nous publions également les tableaux actualisés du parc des engins moteurs, ventilés par atelier propriétaire.

### 1. Automotrices

AT CEDE	Nbre	Type	N <sup>os</sup>	AU PROFIT de :
Schaerbeek Electrique	13	66 66 70 Jh	630 - 636	Haine St-Pierre Courtrai
			637 - 640	
			663 - 664	
	9	74	722 - 730	Hasselt
4	78	731 - 734	Hasselt	
Schaerbeek Diesel	28	55	510 - 517	Stockem Haine St-Pierre
			518 - 525	
			527 - 532	
			534 - 539	
16	70 Th	665 - 676 697 - 700	Kinkempois	
Hasselt	1	62	207	Merelbeke Schaerbeek E.
	14	63	230 - 243	
Kinkempois	4	63	244 - 247	Schaerbeek E. Courtrai Stockem
	23	63-65	248 - 270	
	1	80	337	
Stockem	9	56	142 - 150	Ronet
Ronet	28	54	{ 055 060 - 086	Kinkempois
Ostende	20	73	677 - 696	Kinkempois

### 2. Locomotives électriques

- Bruxelles-Midi cède les 30 HLE 21 (2101 à 2130) à Merelbeke.
- Kinkempois cède 20 HLE 27 (2701 à 2720) à Ostende.
- Merelbeke cède les 14 HLE 25 (2501 à 2514) à Bruxelles-Midi, qui les récupère ainsi après moins de 6 mois d'exil.

### 3. Locomotives Diesel de ligne

D'importants bouleversements sont à noter dans ce type d'engins :

- la série 59 disparaît d'Haine-St-Pierre, tandis que des engins de cette même série sont pour la première fois "parqués", c-à-d. garés sans emploi en attente de radiation (à ne pas confondre avec Réserve Réseau, où les engins restent à tout moment opérationnels).
- Alors que Latour assurait déjà l'entretien de certaines 55 de Kinkempois, cet atelier se voit attribuer quelques exemplaires de cette série à son effectif ;
- La série 62 réapparaît à Kinkempois, où elle sera mise à contribution sur les trains de wagons-torpille chargés de fonte en fusion - les "FO" -, en remplacement des 73, mutés à Ronet ;
- Les "60" disparaissent d'Hasselt et de Kinkempois.

Pour le reste, il s'agit principalement des conséquences des électrifications.

#### A. Mutations

1. Haine-St-Pierre cède 5907 - 17 - 22 - 27 - 29 - 35 à Merelbeke  
5923 et 31 à Anvers-Dam
2. Monceau cède 5170 - 72 et 75 à Anvers-Dam  
5178 - 80 et 86 à Hasselt  
6275 et 76 à Merelbeke  
(n) 6274 - 89 - 6323 - 24 et 29 à Kinkempois  
(n) actuellement effectif de Monceau mais entretenues à Haine-St-Pierre
3. Merelbeke cède (n) 6291 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 à Hasselt  
(n) 6328 à Kinkempois  
(n) 6301 à Courtrai  
(n) actuellement effectif de Merelbeke mais entretenues à Courtrai
4. Courtrai cède 5173 - 74 - 77 à Anvers-Dam  
5139 - 40 - 42 - 45 - 47 - 51 - 53 à Monceau  
6325 à Kinkempois  
6318 - 19 à Hasselt
5. St-Ghislain cède (n) 5129 - 30 - 43 à Monceau  
(n) actu. effectif EI entretien à St-Ghislain mais desservies par Tournai
6. Schaerbeek cède (n) 5108 - 17 - 20 - 21 - 27 - 31 - 35 - 38 - 41 - 44 à Monceau. (n) actu. effectif de Schaerbeek mais entretenues à Monceau
7. Kinkempois cède 6045 - 47 - 69 à St-Ghislain  
(n) 5501 - 02 - 03 à Latour  
(n) actuellement effectif de Kinkempois mais entretenues à Latour
8. Hasselt cède 6012 - 14 - 89 à St-Ghislain  
6027 - 60 - 73 - 75 à Merelbeke

#### B. Mises en Parc

5906 - 27 - 33 - 35 à Merelbeke ; 5901 - 02 - 21 - 23 - 31 à Anvers-Dam.

#### C. Radiations (à une date non encore précisée)

- 6010 - 33 - 41 - 50 - 66 - 88 de Kinkempois
- 6011 - 30 - 74 - 77 d'Hasselt (cette dernière étant l'unique exemplaire encore en service en ancienne livrée avec "moustaches")
- 6019 - 55 - 82 de Merelbeke
- 6028 - 36 - 44 de St-Ghislain.

#### 4. Locomotives Diesel de manoeuvres

La politique de regroupement des séries (et des sous-séries) par atelier d'entretien se poursuit, afin d'homogénéiser les stocks de pièces de rechange, et de spécialiser les ateliers dans les types d'entretien.

Les "73" libérées de Kinkempois par l'arrivée des "62" sont attribuées à Ronet, qui cède par ailleurs ses "84" à Stockem.

##### A. Mutations

1. Kinkempois cède 7338 - 39 - 40 - 41 - 42 à Ronet
2. Montzen cède la 8442 à Anvers-Dam
3. Courtrai cède 8452 - 54 à Anvers-Dam
4. Haine-St-Pierre cède 8422 à Stockem (entretien : Latour)
5. Ronet cède 8401 - 02 - 19 - 20 - 21 - 25 à Stockem (entretien : Latour)

##### B. Mises en parc

- 8306 - 07 - 08 - 18 - 21 à Monceau
- 8401 - 02 - 03 - 18 - 20 - 25 à Latour
- 8404 - 07 - 09 - 11 - 23 à Montzen
- 8410 - 16 - 28 - 46 - 48 à Haine-St-Pierre
- 8014 - 15 - 16 - 17 - 21 - 23 - 29 - 36 - 38 - 39 - 41 - 42 - 44 à Merelbeke.

#### 5. Autorails

Aucune mutation, ni mise en parc supplémentaire n'interviennent ici.

Par contre, les radiations suivantes sont à prévoir prochainement :

4613 - 14 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20, soit les 7 autorails séries 46 actuellement garés en réserve depuis juin '84 à l'ATD Haine-St-Pierre.

Ces engins resteront néanmoins garés sur place, en attendant une éventuelle transformation en autorail ES, dans le cas où les 43, également réservés à cet effet, ne donneraient pas satisfaction.

### Répartition des locomotives électriques

(au 1.06.86)

- MKM : Stockem
- FEO : Ronet
- NK : Kinkempois
- FGH : Saint Ghislain
- FBMZ : Bruxelles-Midi
- FKR : Merelbeke
- FSD : Detens

	MKM	FEO	NK	FGH	FBMZ	FKR	FSD
11					1181- 1192		
12							
15					1501- 1505		
16					1601- 1608		
18			1801- 1806				
255					2551- 2558		
20		2001- 2029					
21						2101- 2130	
22				2201- 2229		2226- 2250	
23		2301- 2363	2364- 2383				
25					2501- 2514		
26	2601- 2635						
27			2721- 2760				2701- 2720
28					2801- 2803		

## PARCOURS MENSUELS RECORDS des ENGINs MOTEURS

## Janvier 86

N° HLE/Nbre km	N° AM/type/km
1182 - 3 774	029 (50) - 10 369
1502 - 20 598	066 (54) - 11 835
1607 - 23 750	144 (56) - 11 481
1802 - 20 459	254 (65) - 12 897
2025 - 16 877	371 (83) - 26 464
2127 - 16 095	508 (55) - 11 844
2207 - 9 920	599 (SAB) - 8 536
2363 - 12 308	628 (66) - 13 578
2513 - 9 427	647 (70) - 23 052
2555 - 22 056	704 (73) - 12 637
2618 - 11 570	710 (74) - 14 293
2707 - 19 560	756 (78) - 14 192
2802 - 1 023	779 (79) - 14 588
	826 QUAD - 20 372
N° AR/ km	901 BENEL - 7 796
4310 - 7 025	953 POST - 17 042
4408 - 7 788	
4506 - 11 985	N° HLR/ km
4601 - 5 044	7003 - 3 047
	7101 - 2 542
N° HLD/ km	7343 - 3 666
5102 - 12 616	7401 - 3 730
5204 - 11 869	7506 - 3 831
5305 - 13 635	8063 - 3 0 1
5404 - 7 988	8231 - 3 762
5540 - 9 892	8317 - 1 794
5935 - 8 896	8469 - 2 751
6039 - 5 734	8517 - 2 612
6277 - 13 503	9160 - 712

## Février 86

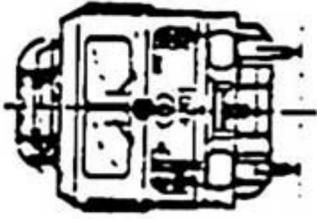
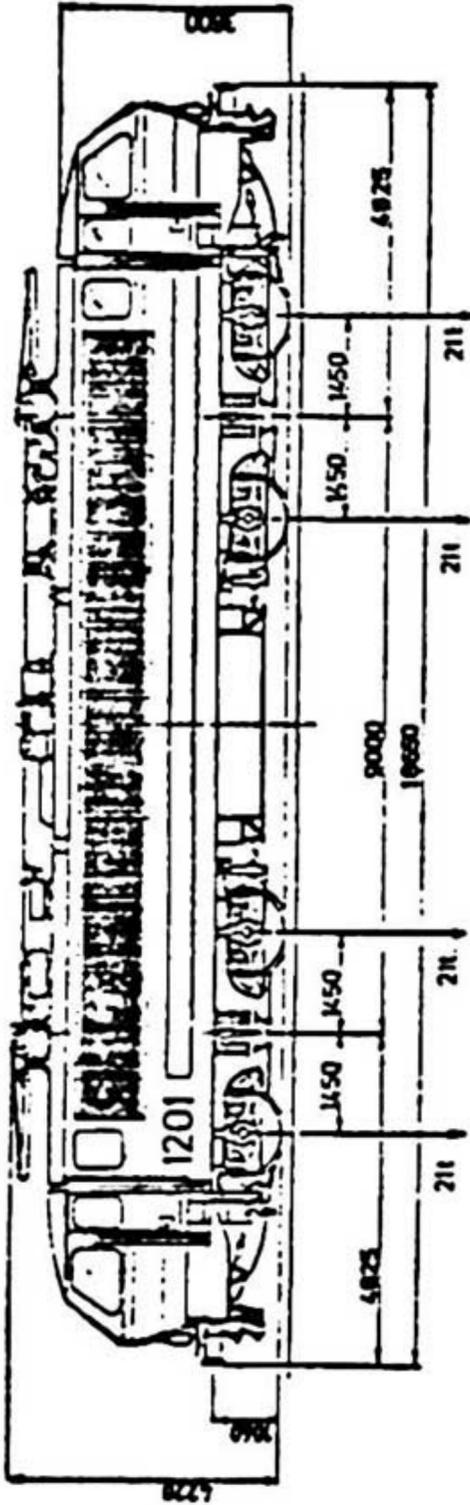
N° HLE/Nbre km	N° AM/type/km
1181 - 4 371	043 (53) - 9 388
1504 - 17 605	113 (54) - 14 303
1608 - 18 950	149 (56) - 13 985
1801 - 19 945	181 (62) - 13 772
2022 - 14 688	323 (80) - 31 352 (a)
2123 - 17 398	504 (55) - 14 434
2212 - 9 943	600 (SAB) - 12 320
2318 - 12 120	631 (66) - 14 699
2514 - 7 673	661 (70) - 17 876
2556 - 21 643	699 (73) - 12 635
2615 - 12 618	729 (74) - 12 546
2728 - 16 899	752 (78) - 13 899
2802 - 1 505	765 (79) - 13 938
	840 QUAD - 17 978
N° AR/ km	902 BENEL - 5 712
4301 - 5 574	953 POST - 13 580
4407 - 10 542	
4507 - 11 329	N° HLR/ km
4602 - 4 520	7002 - 2 289
	7103 - 2 790
N° HLD/ km	7384 - 3 853
5167 - 10 885	7405 - 3 202
5217 - 12 547	7504 - 3 150
5309 - 10 181	8055 - 2 737
5407 - 6 357	8231 - 3 663
5514 - 9 215	8319 - 1 338
5916 - 8 020	8418 - 2 602
6006 - 5 714	8508 - 2 375
6283 - 11 008	9129 - 820

(a) AM Break 323 : premier engin moteur du parc SNCB à franchir la barrière des 30.000 km parcourus par mois, record absolu.

## Mars 86

N° HLE/ km	N° AM/ km	N° AR/ km	N° HLR/ km
1184 - 18 181	036 (53) - 11 860	4304 - 5 913	7003 - 2 588
1501 - 18 983	077 (54) - 13 147	4408 - 11 120	7101 - 2 724
1603 - 25 607	131 (56) - 12 849	4509 - 11 771	7383 - 3 775
1805 - 24 140	260 (65) - 15 197	4601 - 5 894	7410 - 3 515
2024 - 16 201	321 (80) - 27 998		7503 - 3 750
2120 - 13 991	502 (55) - 9 996	N° HLD/ km	8058 - 2 848
2208 - 9 287	598 (SAB) - 10 475	5150 - 13 538	8232 - 3 281
2332 - 13 408	617 (66) - 15 762	5217 - 12 094	8320 - 1 687
2509 - 10 698	642 (70) - 20 593	5304 - 12 844	8455 - 2 687
2556 - 24 788	706 (73) - 13 044	5407 - 5 290	8523 - 2 257
2620 - 11 999	727 (74) - 14 139	5542 - 10 106	9160 - 615
2752 - 17 829	743 (78) - 14 084	5902 - 8 831	
2802 - 1 647	758 (79) - 14 425	6052 - 5 602	
	808 QUAD - 20 687	6246 - 13 508	
	904 BENEL - 8 420		
	951 POST - 9 584		

# Locomotive série 12



## GENERALITES

**Effectif :** 12  
**Type :** AS  
**Poids totale :** t  
**Numérotation :** 1201 à 1212  
**Puissance continue :** MW  
**Tension de service :** kV  
**Vitesse maxime :** km/h  
 **Masse max. par essieu :** t  
**Effort max. au démarrage :** MW  
**Rayon min. de courbe :** m  
**Diamètre des roues :** mm  
 Satisfait au gabarit III C

## PARTIE MECANIQUE

**Constructeur :** S.A. Constructions Ferroviaires et Métalliques (CFM) à NIVELLES  
**Année de construction :** 1986  
**Freinage :** Frein automatique de service et frein direct de manœuvre. Frein de secours agissant sur la conduite de frein autom. Le frein autom. comporte le régime "Marchés-Voyageurs" et le régime "Haute puissance" (à 2 étages de press.). Le robinet de régénération du frein autom. est du type M.R.I.XON FV1.  
 La locomotive est pourvue d'un frein anticipatif, 2 compresseurs Mabco type 212 VB 79 alimentant 2 réservoirs d'une capacité totale de 1 000 l.  
 Le frein à vis placé dans chaque cabine de conduite et agissant sur les 4 axes frein d'un bogie.  
**Bogie :** La locomotive est équipée de bogies M-211, avec suspension primaire : Minterthur (secondaire : flexicoll)  
 Chauffage des cabines de conduite par batterie de chauffe électrique à air pulsé.

## PARTIE ELECTRIQUE

**Équipement de traction :**  
**Constructeur :** A.C.U.C. Charleroi  
 Type de commande : Équipement de démarrage à thyristors composé de 2 hacheurs à commande électronique.  
**Moteurs de traction :** Type LB 622 S avec excitation en série.  
 Nombre : 4  
 Puissance nominale : 828 kW  
 Puissance continue : 782 kW  
 Suspension : Élastique sur 3 points  
 Transmission : Glissière  
 - transmission MTC - Federtrieb.  
**Rapport d'engrenage :** 116/31 - 3,742  
**Transformateur :**  
 Constructeur : A.C.U.C.  
 Puissance : 3800 kVA  
 Tensions secondaires : traction A : 2500V  
 traction B : 1030V  
 chauffage : 1520V  
 pompe à huile : 392V  
**Redresseurs :**  
 2 redresseurs en série fournissent une tension redressée de 24V aux moteurs  
 traction A : redresseur à diodes  
 traction B : redresseur mixte diodes et thyristors

**Appareillage auxiliaire :**  
 2 convertisseurs statiques : 3KV  
 2x550V avec sorties 40V et 110V -  
 2x2 ventilateurs sur un moteur pour les mot. de traction 40V - 18,6kW - type A.C.U.C.  
 2 600 tr/min. - débit : 125m<sup>3</sup>/min. \*  
 2 moteurs-ventilateurs : pour selfs 410V - 4,5kW - type MCE 1 600 tr/min. Débit : 120m<sup>3</sup>/min.  
 12 moteurs-ventilateurs : pour moteurs - moteurs asynchrones 110V incorporés dans les ventilateurs  
 2 moteurs-compresseurs :  
 - moteur 410V - 11 kW type MCE 1 050 tr/min.  
 - compresseur : Mabco-Mestinghaus type 242 VB 79 avec 2 étages de pression et 4 cylindres.  
 1 batterie : chargée en permanence par les 2 convertisseurs en //.  
 Batteries NiFe type 108, 75 Ah avec 75 éléments 100V - tension de charge 115V.  
 \* Valeurs calculées

Avril 86

N° HLE/ km	N° AM/type/km	N° AR/ km	N° HLR/ km
1185 - 16 623	031 (50) - 10 914	4310 - 5 749	7004 - 4 076
1504 - 19 500	064 (54) - 20 418 (!)	4407 - 11 675	7102 - 2 981
1601 - 24 794	143 (56) - 13 191	4505 - 13 157	7338 - 4 260
1802 - 19 313	247 (63) - 13 941	4508 - 5 971	7406 - 3 867
2002 - 17 400	[412 (83) - 28 421]	4903 - 257	7506 - 3 950
2103 - 16 004	506 (55) - 11 437		8040 - 2 680
2216 - 11 136	600 (5AB) - 12 497	N° HLD/ km	8225 - 3 340
2348 - 11 652	629 (66) - 15 153	5122 - 12 425	8301 - 1 771
2504 - 9 379	658 (70) - 18 058	5204 - 12 841	8455 - 2 642
2558 - 20 951	705 (73) - 15 007	5308 - 11 535	8512 - 2 673
2618 - 13 414	720 (74) - 13 940	5407 - 7 990	9139 - 764
2733 - 18 574	755 (78) - 15 798	5536 - 9 789	
2802 - 1 082	758 (79) - 14 701	5912 - 9 803	
	825 QUAD - 18 350	6034 - 5 380	
	901 BENEL - 8 161	6261 - 13 643	
	958 PUST - 9 318		

Hit Computer 6/86

La future desserte Anvers - Mouscron - Lille

Nous l'écrivons par ailleurs : à partir du 28 septembre 1986 (application de l'horaire d'hiver), le service IC actuel Anvers - Gand - Courtrai sera prolongé toutes les deux heures vers Tourcoing et Lille. Les convois seront remorqués par les nouvelles locomotives électriques SNCB série 12, bicourant 3kV= SNCB/25kV 50Hz alternatif SNCF : la première de la série, la 1201, est arrivée à Forest (Midi) le 23 juin dernier. Le changement de tension d'alimentation aura lieu en gare de Mouscron : les trains desservis sur parcours belge par des conducteurs du dépôt d'Anvers, la partie française étant dévolue aux hommes du dépôt de Courtrai. Les rames seront composées de voitures M4, avec voiture pilote, la réversibilité étant obligatoire dans les deux gares cul-de-sac de cette relation, soit Anvers (Central) et Lille. A cet effet, 10 voitures-pilote M4 sont actuellement en cours de modification à l'AC Malines pour les rendre aptes à la réversibilité avec les locomotives bi-courant série 12. Elles portent les N° 58056 à 58065 : elles se distingueront extérieurement des autres voitures-pilote de la série M4 par l'apposition d'une bande de couleur bleue sur les faces latérales des cabines de conduite.

Nous publions ci-contre la fiche technique de la locomotive série 12 de la SNCB, dérivée comme les série 11 de la locomotive monocourant série 21, elle-même dérivée des série 27.

H.A. &amp; G. Debra

# Répartition et utilisation des automotrices électriques.

1.6.86

N.B. Pour rapp., AM 951-458 'Aspas.', entretien Schuerbeek ATO.

A t t r i b u t i o n	Schaerbeek ATD		Schaerbeek ATSE		Hasselt		Ostende		Courtrai		Merlebeke		Haine St. Pierre		Ronet		Stockes		Kin Kempois	
	25-27 124 12	36 36c	12-59- 50-25 96-97 60-17	27-124 25-50 66-89 50A	59-52 15-16 35-25 124-26	94-123 25-15 16-35 36-21	50A-36 89-37 35-21	51-51B 50 36-21 40	50 161	75-53 27-13 15-29	66-50 89 51A	53-89 50-57 90-60	96-107 108- 124-25	124-116-144 112-117 36-124 96-130-130A	161 161D 26	162 161	34-125 130-112 118-97 78-75A	37-44 36-34 125	34-125 330-78 97-118 317	
50	010-011																			
53	013-020																			
54	022-027					051-054 056-059														
55	023-049																			
56																				
62																				
63																				
65																				
66																				
70JM																				
70TN																				
73																				
74																				
QUR																				
78																				
79																				
B																				
AK																				

**LE POINT SUR LES VOITURES A DEUX ETAGES**

C'est décidé : deux rames de voitures M5 entreront en service à partir du lundi 2 juin ; l'une assurera les trains P 3331 Hasselt 6.12 - Bru-Midi 7.31 (à vide Lembeek : 7.54) et P 4331 (à vide de Hal Form 15.48) - Bru Midi 16.04 Hasselt 12.75; l'autre rame assurera les P 3422 Huy 6.10 - Namur 6.47/50 - Bru-Midi 7.52 et P 4424 Bru-Midi 16.51 - Namur 17.50/53 - Huy 18.26.

Remarquons immédiatement que si les deux premiers trains seront bien alternativement tirés et poussés par une locomotive des séries 21 ou 27, le "Huy" actuellement remorqué par une série 20 le RESTERA au 3 juin, la libération d'une 21 ou d'une 27 pour la remorque de ces trains s'étant avérée impossible.

Comme les 20 ne sont pas équipées pour la réversibilité, la rame réversible sera donc tractée aussi bien à l'aller qu'au retour ...

La désignation des quatre trains qui bénéficieront (?) de ce nouveau matériel en juin prochain met fin à plusieurs mois de palabres à l'Africaine : disons-le tout net, personne n'en voulait !

Il semble que les reproches majeurs aillent au manque de porte-bagages et de patères (ce que l'on sait déjà) ainsi qu'au confort relatif qu'offrent les places côté fenêtre : en bas, les pieds butent contre une gaine de ventilation, tandis qu'en haut, c'est la tête qui bute contre les pans coupés du plafond. De deux maux, il faudra choisir le moindre ... (\*)

Signalons en passant que deux B (2e classe) et une Bdx (mixte fourgon-2cl-cabine de conduite) ont été acheminées le 12 mars en queue d'un convoi marchandises de Bruges à Aachen West, d'où elles rejoignirent Vienne, pour subir les traditionnels essais dans le tunnel climatique de l'ORE.

L'engagement de ces deux rames en juin prochain libérera deux rames de voitures M4, qui libéreront à leur tour autant de voitures M2.

Ces dernières seront affectées sur les dernières relations encore assurées actuellement par du matériel M1 non réversible, qui disparaîtra donc.

Seules subsisteront au 2.6.86 :

- deux rames sur les trains L Hasselt - Mol ;
- une rame sur les trains P 3933 et 4935 (ainsi que leurs trains d'équilibre 5054 et 5090) entre Courtrai et Poperinge ;
- deux rames sur les trains P Grammont - Enghien - Braine-le-Comte et Grammont - Ath - Mons ;
- quatre rames sur les trains L Mons - Quiévrain (dont une assure également les trains de service entre Mons et l'AC Cuesmes).

Ces neuf rames seront toutes composées de voitures réversibles M1 .

Les Lustrines 05/86

(\*)NDLR : d'autres remarques négatives sur ces voitures à deux niveaux ont été formulées dans les quotidiens : absence de poubelles dans les compartiments, absence de séparation entre plate-forme et compartiments engendrant bruit et sensation de froid en hiver, aménagement identique en 1ère et 2e classe (pas entre sièges identique, confort aussi spartiate), absence de vitre aux portes donnant sur l'intercirculation, rendant le couloir d'intercirculation tout à fait aveugle, places fumeurs trop peu nombreuses, et surtout marche-pieds extérieurs trop étroits et non rétractables, rendant l'accès à ces voitures malaisé sinon dangereux. Bien sûr, ces marche-pieds étroits sont été peints en jaune en catastrophe, mais est-ce suffisant ?

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

Période de janvier à juin 1986
--------------------------------

Mardi 7 janvier

Parcours annuel de rodage pour la rame royale (soit les voitures n° 1, 2, 3 et 4 encadrées des fourgons 8 et 9).

L'aller-retour traditionnel entre la remise royale de Forest et Arlon sera assuré par la 2721.

Samedi 11 janvier

Parcours de présentation au Ministre, à la Presse et aux invités, du tronçon récemment électrifié de la ligne 89 : Zottegem - Courtrai.

L'engin assurant l'aller-retour entre Bruxelles-Midi et Courtrai (l'AM Break 353) n'était même pas pavoisé, le parcours n'étant considéré que comme simple voyage d'étude, et non comme parcours inaugural.

Cela n'a pas empêché l'AM 355 de suivre la première automotrice au déblocc de bout en bout, une pratique devenue désormais traditionnelle lors de pareilles circonstances, et qui illustre bien la confiance que certains mettent dans le matériel moderne...

Dimanche 26 janvier

Le traditionnel "Luxembourg - Blankenberge Express" d'avant-saison du GAR avait cette fois délaissé son itinéraire classique via Bruxelles et Gand au profit d'un périple le conduisant par Charleroi-Sud, Mons, Tournai, "l'évite-Courtrai", Roulers et Bruges, où il retrouvait enfin des voies plus familières.

La remorque des 4 voitures Wegman CFL était confiée une fois de plus à la CC 1802 luxembourgeoise, baptisée "Blankenberge".

Mardi 11 février

Circulation du "Bruxelles - Binche" du Mardi-Gras, traditionnellement emprunté par les chauds partisans du carnaval de la cité des Filles.

Composé de 6 voitures M1 au bord de la radiation (!), la traction était assurée cette année par une locomotive diesel (la 5108 de Monceau), certains s'étant émus des conséquences qu'aurait pu avoir le démontage des radiateurs électriques sous tension !

Samedi 1er mars

Présentation officielle au Ministre et à la Presse des voitures à deux niveaux (M5) : une rame de ce type a accompli à cette occasion le trajet circulaire Bruxelles-Nord - Ottignies - Louvain - Brux-Nord, composée au départ d'une Bdx - une A - 2 B et de la 2130 en pousse, la réversibilité de la rame étant mise ainsi à profit à Ottignies.

Le tout était bien entendu (!) suivi au déblocc par une "machine-balai", la 2122.

A l'arrivée au Nord, les promoteurs de la cérémonie en profitèrent pour présenter les locomotives de la série 11 aux invités : les 1181 et 1182 accouplées vinrent se mettre à quai derrière la rame des M5.

L'après-midi, ce matériel était accessible cette fois au grand public, en gare de Bruxelles-Midi : initiative originale et intéressante.

#### Du 3 au 26 mars

Campagne annuelle de vérification du comportement dynamique des caténaies.

Une rame d'essais, composée de la 2001 équipée d'appareils de mesures, suivie de la voiture-caténaies auxquelles quatre voitures RIC avaient été accouplées, a sillonné toutes les lignes principales électrifiées du réseau dont la vitesse de référence est supérieure à 90 km/h.

Le périple avait mal débuté, les parcours du jeudi 6 ayant déjà dû être supprimés pour avarie à ... la locomotive.

Pointons la circulation du train d'essais le vendredi 7 jusqu'à Aachen Hbf, grâce à l'autorisation exceptionnelle de la DB, les NS ayant quant à eux refusé semblable autorisation pour Rosendaal, prétextant les perturbations que les locos 20 produisent dans les circuits électriques de signalisation ...

#### Mercredi 12 mars

Arrivée tant attendue à Anderlues de la PCC (ex-vicinale) de Belgrade rachetée par l'ASVI.

Chargé sur wagon plat et parti fin décembre de Topcider (en Yougoslavie), le transport exceptionnel avait été refusé à la frontière autrichienne par les ÖBB, les mensurations en hauteur annoncées par les JZ étant largement dépassées (le mètre yougoslave compterait-il plus de 100 cm ?)

Après démontage laborieux de certains appareils en toiture pour permettre l'inscription dans le gabarit, le convoi se présentait enfin à Raeren le lundi 10, d'où il fut acheminé le même jour à Montzen.

Le lendemain, l'étape Montzen - Monceau était couverte via Kinkempois, et c'est le mercredi que le wagon chargé du tramway aux couleurs crème et rouge était remis par la SNCB au destinataire sur le raccordement -à trois files de rails - d'Anderlues-SNCV ...

Quelques heures plus tard, l'ex-PCC 10 409 reprenait contact avec le réseau hennuyer qu'elle avait quitté 26 ans auparavant; si une page d'histoire était tournée, une autre allait bientôt débiter ...

#### Mardi 18 mars

Un maître-mot pour caractériser le premier parcours vapeur de la saison 86 : l'originalité !

Par le matériel, tout d'abord : des voitures de la prestigieuse rame du "Nostalgie Istanbul Orient Express" de l'Intraflug, amenées le matin même par la 2760 d'Aachen Hbf à Forest-Voitures.

Le convoi était composé des 10 véhicules suivants :

- fourgon Pw 1283 (SBB) en livrée marron et crème, de 1928 ;
- Pullman 1 cl. 4149 (DB), ex- Côte d'Azur, de 1929 ;
- restaurant WR 2741 (DB), ex- Sud-Express, en livrée marron/crème, de 1926 ;
- restaurant WR 3354 (SBB) dite "Présidentielle", de 1928 ;
- voiture ex-Rheingold n° 24507 (DB), Pullman 2e. cl de 1928, seul véhicule de la rame à n'avoir pas fait partie du matériel CIMT ;
- salon-bar WSB 4164 (SBB), ex- Train Bleu de 1929 ;
- Pullman 1 cl. 4161 (SBB), ex- Côte d'Azur, de 1929 ;
- Pullman 1 cl. 4158 (SBB), ex- Côte d'Azur, de 1929 ;
- Lite LX 16 n° 3487 (DB), du type "Grand luxe", de 1929 ;
- Lite LX 16 n° 3472 (DB), du type "Grand luxe", de 1929.

Original par les locomotives qui se sont succédées à la remorque des parcours : HL 12.004 et 29.013 en double traction pour le trajet Bruxelles-Midi - Ottignies via Brux-Ouest, Laeken, Schaerbeek-formation, Delta et Watermael, tandis que la 2760 déjà nommée ramenait le convoi à Bruxelles-Midi via le Quartier-Léopold; le retour de la rame à vide était assuré le lendemain par la 1181 (!) jusqu'à Roosendaal, les voitures étant nécessaires pour un spécial au départ de la Hollande.

Original aussi par son commanditaire : la firme MUM, importatrice des champagnes "Moët et Chandon", qui lançait ainsi sa nouvelle campagne de promotion.

Original enfin par ses modalités : parcours entièrement réalisé de nuit (départ de Bruxelles-Midi à 19 h 43), collation à bord du train pour les invités-triés sur le volet - et conférence de presse à l'arrivée en gare d'Ottignies.

Auparavant, la rame-accouplée aux deux locomotives vapeur - avait été exposée de 14 à 19 h, à la voie 6 à Bruxelles-Midi.

Signalons enfin pour être complet que le parcours d'acheminement des deux "chaudrons" de Louvain à Bruxelles-Midi, initialement prévu par la ligne de ceinture 28, avait dû être détourné in extremis via ... la jonction (sic !), des travaux interdisant toute circulation via Brux-Ouest.

Comme un passage par leurs propres moyens y était exclu, on envoya une locomotive électrique - la 2802 en l'occurrence... - servir d'allège entre le Nord et le Midi !

#### Mercredi 2 avril

Par suite d'une grève sauvage du personnel roulant d'Ath, toute circulation dans cette gare fut interrompue pendant toute la journée.

Du matériel des dépôts environnants fut réquisitionné pour assurer un service de remplacement : ainsi, l'AR 4402 d'Alost a assuré la navette entre Lessines et Grammont, tandis que la 6006 navettait entre Jurbise et Mons, remorquant des M 1. Le 4620 d'Haine et Pierre a assuré le P Braine-le-Comte - Enghien du matin, tandis que celui du soir était assuré en rame tractée par la...5907 du même dépôt. Les IC et IR Bxl - Tournai/Lille étaient bien entendu détournés par Mons.

#### Jedi 17 avril

Un convoi exceptionnel constitué de trois automotrices triples déclassées de la DB (du type ET 455) a circulé de Montzen (où elles y étaient arrivées depuis quelques semaines) à Genk Kolenhaven, où elles furent mises à disposition d'un ferrailleur.

Remorquées par la 5512, les automotrices non freinées étaient séparées de wagons plats agissant comme poids-frein.

Vendredi 2 mai

Les "bleues" à l'honneur : tandis que la 6215 de Courtrai menait un train d'excursionnistes de Roulers à Verviers-Central (via Courtrai, Gand-St-P, Malines, Louvain et Liège-G) et retour le soir, la 6005 de Merelbeke en ramenait un autre de Malreux à Bruges, via Marlois, Namur, Bruxelles JNM et Gand-St-P), l'aller s'étant déroulé le mercredi 30 avril.

La première rame était composée de 4 voitures M 2, la seconde de 5 AK RiC.

W-End des 3 et 4 mai

Portes ouvertes à Anvers-Central à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée du Rail dans la Métropole.

Diverses activités étaient organisées, dont les parcours circulaires désormais traditionnels dans le port, mais assurés cette année par des rames de voitures à 2 niveaux ; la circulation non-stop de l'automotrice de 1935 en omnibus entre Malines et Anvers-Central ; la présentation de la nouvelle rame Benelux en gare ainsi que la présence d'une intéressante exposition dans le majestueux hall des pas-perdus.

Mercredi 7 mai

Circulation d'un train-croisière dénommé "Librévasion" à destination de Venise et organisé par La Libre Belgique pour ses lecteurs.

Remorqué par les 2711 et 2729 en UM, la rame était composée des 17 véhicules suivants : 1 WL MU - 9 WL T2 SNCF - 5 voitures "Club 34" SNCF - la bar-dancing n°2 et 1 Bc 10 SNCB.

Le retour eut lieu le lundi 12.

Judi 8 mai

- A l'occasion de la remise du prix "Charlemagne" aux autorités Grand-ducales, un train spécial composé de 16 voitures wegman CFL remorqué par les CC 1819 et 1805 CFL a amené les participants à la cérémonie de Luxembourg à Aachen Hbf, via Gouvy et Liège-G.
- Simultanément, une rame de 8 voitures TEE inox dites "PbA" menait des congressistes de Paris-Nord à Maestricht, via Jeumont, Charleroi-Sud, Kinkempois et Visé, remorqués par la 2731.

Vendredi 23 mai

Nous ne nous étendrons pas outre mesure sur la période de grèves dures qui ont frappé le réseau ferré, en n'oubliant toutefois pas de signaler cette circulation exceptionnelle d'un train de pèlerinage pour Lourdes au départ de Libramont, via Bertrix, Dinant et Givet, alors que tout le réseau wallon était paralysé.

La circulation de ce train avait - nonobstant les événements - été tolérée par les grévistes, pour des motifs à la fois humanitaires et... publicitaires : les locomotives de remorque (5208 + 5209 en DT) furent abondamment décorées à cet effet des drapeaux de l'organisation en cause...

Signalons que le lundi 19 déjà, un retour de Lourdes, initialement prévu par Tourcoing et Mouscron, avait dû être détourné via Bray-Dunes et La Panne, avec emprunt de cette section de ligne à exploitation simplifiée, seul point d'échange entre la Belgique et la France resté à l'écart des mouvements sociaux du moment.

Samedi 24 mai

Une certaine reprise du travail se dessinant en Wallonie (à l'exception d'une partie des groupes de Mons et de Charleroi), le trafic international entre Bruxelles et Paris est rétabli, mais via le point frontière de Mouscron.

D'abord assurés avec relais diesel entre Courtrai et Tourcoing, les trains internationaux détournés soit via Audenaerde (1.89), soit via Gand-St-P (1.50 et 75) seront très rapidement assurés de bout en bout par des locomotives polycourant entre Bruxelles et Tourcoing, avec emprunt de la "zone neutre" de Mouscron, qui n'avait encore jamais servi à cet usage...

A Tourcoing, les voyageurs étaient "invités" à poursuivre leur route moyennant l'utilisation de trains du service intérieur SNCF.

Mardi 27 mai

Malgré ce contexte morose, l'inauguration de la mise sous traction électrique de Courtrai - Bruges a bien eu lieu : la rame -réversible- de 4 voitures M 4 (soit 2 B - 1 A - 1 ADx) remorquée par la 2122 pavoisée a rallié Bruxelles-Midi à Bruges via Audenaerde et Courtrai, sans (trop ?) soulever d'opposition...

Mercredi 28

Il n'était plus venu en Belgique depuis un bon bout de temps : le ViP-Car, ou autrement dit "le chameau", sobriquet désignant l'autorail NS 20, ce dernier probablement attribué par analogie aux prééminences que constituent ses cabines de conduite installées dans la toiture...

Il a transité par notre réseau entre Maastricht et Gouvy, via Visé, Angleur et Rivage, lors d'un parcours Zwolle - Luxembourg.

Le retour (le 30) se déroula via l'itinéraire plus classique Arlon - Namur - Schaerbeek - Anvers-Est et Essen.

Le Nouvel Obs' 6/86

A NOS MEMBRES

Pour entrer en contact avec les animateurs du GTF, une seule formule :

ECRIVEZ à GTF asbl, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1  
en joignant un timbre-poste lettre ou un coupon international  
si une réponse est souhaitée.

Cette boîte postale est levée plusieurs fois par semaine par notre membre chargé du secrétariat, qui transmettra votre missive à l'animateur compétent.

- Ne nous envoyez pas de recommandé : notre secrétaire vide la boîte postale en dehors des heures d'ouverture du bureau de poste. Les recommandés posent donc des problèmes de retrait tels qu'il risquent de vous être retournés...
- Ne téléphonez pas à nos animateurs, ni chez eux, ni surtout... sur leur lieu de travail. Ne les surmenez pas...ils sont bénévoles.

Si vous souhaitez nous aider, si vous disposez d'un peu de temps à consacrer au GTF asbl, n'hésitez pas à nous écrire : nous vous en remercions déjà.

## INCIDENTS - ACCIDENTS

Période de janvier à juin 1986

N.B. Le premier incident relaté ci-dessous date encore de l'année passée et est resté curieusement dans nos cartons, malgré son retentissement relatif dans la presse...

Déraillement d'un train voyageurs à Bruxelles-Central - vendredi 3 novembre 85

A 15 h 39, le responsable du chantier pour la réalisation d'un nouveau passage souterrain pour piétons situé à hauteur de la Banque Nationale signale la chute d'éboulis d'un volume approximatif d'un m<sup>3</sup> sur la voie 5 (pertuis U3), le futur passage étant implanté dans l'espace libre entre la voirie et les tunnels ferroviaires de la jonction Nord-Midi.

Quasi simultanément, l'IR 1537 Charleroi Sud - Anvers C (AM 629 - 724 et 619) quitte la gare et s'en va buter dans les gravats ...

Le premier bogie du train déraile, laissant toutefois la voie 6 adjacente libre. Il n'y a pas de blessés.

Si un déraillement dans la jonction N-M reste heureusement phénomène exceptionnel, on s'imaginera sans peine la pagaille que cet incident a provoqué dans le service des trains en pleine heure de pointe, le relevage n'étant terminé qu'à 19 h 17.

Temponnement de trains marchandises à Epegem - l 27 - Lundi 20 janvier à 7 h 35

Alors que le E 27270 Châtelain - Anvers BE (2355 + 20 wagons chargés de coils) roulait lentement à l'approche du signal de la bifurcation de Weerde, le Z 38206 Clabecq - Anvers BE (5117 + 20 wagons vides de minerai) qui le suivait le temponne à l'arrière à hauteur des quais d'Epegem.

Le 5117 déraile et vient s'échouer sur le quai central des lignes 25 et 27, tandis que les 4 derniers wagons du convoi temponné déraillent aussi en éparpillant leur chargement (des coils de plusieurs tonnes) littéralement dans tous les sens ... Les deux conducteurs sont légèrement blessés. Les quatre voies principales de l'endroit sont obstruées ; de plus, le 5117 a endommagé un poteau caténaire provoquant ainsi des déclenchements, et l'immobilisation de tous les convois électriques circulant sur les secteurs concernés.

Deux trains croiseurs sur la ligne 25 sont arrêtés de justesse (P 3721 et IC 929).

Après intervention du service 900 (le 5117 perdait du mazout en abondance, faisant redouter un incendie), les équipes des trains de relevage d'Amsterdam et de Schaerbeek se mettent à l'ouvrage, en dégageant d'abord les wagons déraillés, afin de permettre l'accès à la locomotive échouée sur le quai.

Pendant ce temps, une exploitation en navette entre Malines et Vilvorde est organisée sur la seule voie A restée libre de la ligne 25, tandis que la totalité du trafic est détournée soit via Aarschot et Louvain, Muizen et Louvain, ou même via Termonde.

Les deux voies de la ligne 27 seront libérées le lendemain à 17 h 40, après évacuation des débris et réfection de la voie et des caténaires.

Déraillement d'une rame voyageurs vide à Binche - Vendredi 24 janvier à 19 h 30

Lors de la sortie de gare de la EM 2241 Binche - La Louvière Sud (AM 615 retournant à vide), le dernier bogie de l'automotrice déraile sur un aiguillage pour une raison inconnue, obstruant ainsi les deux voies principales.

Des bus SNCV remplacent les IR entre La Louvière-S. et Binche jusqu'à la fin du service, tandis que l'AM déraillée est abandonnée sur place jusqu'au lendemain à 5 h, moment où le train de relevage de Monceau interviendra. Le service est rétabli à 10 h 35.

Déraillement d'un train marchandises à Waterschei - Mercredi 29 janvier à 5 h 54

Par suite de l'oubli d'un sabot d'arrêt sous un essieu du premier wagon du Z 33335 Waterschei - Winterslag (7395 + 7393 d'Hasselt remorquant 22 wagons vides), les deux premiers wagons du train déraillent sur le premier aiguillage rencontré, obstruant les deux voies principales.

Une voie est libérée à 11 h 45 après relevage.

Bivoie d'une automotrice à Ostende - Vendredi 31 janvier à 12 h 55

L'AM 311, rescapée de la catastrophe d'Aalter, fait bivoie à la sortie d'Ostende, alors qu'elle se dirigeait à vide vers Bruges, accouplée à la 434.

Les deux bogies de la première voiture choisirent chacun un itinéraire différent, sans toutefois dérailler ...

Il en est à la SNCB tout comme à l'armée : c'est souvent les mêmes matricules qui trinquent ...

Déraillement d'un train voyageurs à Lommel - Lundi 3 février à 17 h 30.

L'IR 1691 Neerpelt - Anvers Cal (6283 d'Hasselt remorquant 5 voitures) déraile de la dernière voiture (une M1 pilote) sur un rail cassé provoqué par un défaut de construction : le champignon du rail s'était brisé sur une distance de  $\pm$  170 cm.

Il n'y a pas de blessés; la voie unique est obstruée.

Des bus SNCV assurent le relais entre Mol et Neerpelt.

Le relevage sera terminé le lendemain vers 1 h 45, tandis que les travaux de réfection de la voie permettent une reprise des circulations vers 4 h.

Obstacle dans la voie à quai à Brux-Midi - lundi 3 février à 18 h 15.

Signalons pour la petite histoire la chute dans la voie 14 d'un petit tracteur à batteries du service du factage abandonné temporairement sans surveillance sur le quai.

La masse de l'engin est telle que tout effort pour le relever fut vain : de dépit, le train de ... relevage de Schaerbeek fut appelé à la rescousse !

Déraillement d'un train marchandises à Beersel - mercredi 5 février à 19 h 08

Lors du garage voie 4 du E 142 174 Neerpelt - Zeebrugge (2313 + 10 wagons du trafic combiné), le premier wagon (plat chargé d'un conteneur) déraile d'un bogie par suite d'une rupture d'essieu et chancelle contre un signal électrique qui endommage à son tour un support de caténaire.

La voie B Bruges - Aalter reste libre.

La voie A est libérée le lendemain à 7 h 43.

Déraillement d'une rame voyageurs à vide - Charleroi Sud - Lundi 10 février

Lors du passage à 18 h 11 de la ZR 4752 Charleroi-Ouest - Châtelet (5186 + 5 voitures K ayant assuré le P 4752 Ottignies-Charleroi-Ouest), les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> voitures de la rame dérailent complètement sur une traversée jonction double manœuvrée sous le train, le signal donnant accès à l'itinéraire parcouru étant franchi irrégulièrement.

Le relevage est terminé le lendemain à 9 h 10.

Tamponnement d'un train marchandises à Tailfer - Jeudi 13 février

Vers 22 h 50, alors que le Z 49920 Athus - Anvers (5313 + 18 wagons vides à minerais) était arrêté en pleine voie pour rupture d'attelage entre les 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> wagons, la ZL 1969 Dinant - Ronat (constituée de la 5408 circulant à vide et qui suivait à distance de block) tamponne la rame arrêtée à près de 70 km/h, faisant dérailler les quatre derniers wagons, dont l'ultime se retrouve à cheval sur le poste de conduite (!) de la 5408.

L'unique voie principale en service est obstruée, l'autre voie étant hors service à long terme en raison des mises à gabarit électrique des tunnels de la section Jambes - Yvoir.

Tous les IC entre Namur et Dinant (et vice-versa) de la journée du 14 seront donc assurés par bus SNCV, le temps du relevage.

Le 14 à 22 h 06, la voie est remise en service.

Déraillement d'un parcours local à Quévy - Mercredi 26 février à 15 h 10.

Lors de la formation sur la voie 1 du 41815, la 8212 poussant une rame de 13 wagons est erronément dirigée vers la voie 2 au lieu de 1.

S'apercevant de l'erreur, le signaleur bascule un aiguillage alors que les 3 premiers wagons sont déjà engagés sur l'itinéraire.

Le 3<sup>e</sup> wagon déraile des deux essieux, obstruant les deux voies principales directes.

Tous les trains internationaux entre Bruxelles et Paris sont détournés via les lignes 124 et 130 B, par Nivelles, Marchienne-au-Pont et Jeumont, tandis qu'une navette de bus SNCV achemine la clientèle entre Mons et Maubeuge. Le relevage est terminé à 22 h.

Marriage de butoirs à Bruxelles-Nord - Jeudi 27 février à 5 h 29.

Lors de la circulation de l'IR 2305 Bruxelles-Nord - Tournai dans la grande courbe précédant l'entrée des tunnels de la jonction, les butoirs des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> voitures (du type M2) s'enchâstrent et se marient, sans provoquer toutefois de déraillement.

Les deux voitures incriminées sont laissées sur place en plein grill jusqu'à 10 h 47, au moment où le train de relevage les évacue.

Une déformation de la voie à cet endroit semble être à la base de l'incident.

Déraillement d'un train marchandises à Flémalle - lundi 10 mars à 18 h 06

Lors du passage dans la courbe "du général Leman" du Z 64474 Tilleur - Kinkepois, le 8<sup>e</sup> wagon (vide) déraile d'un essieu, tandis que le 9<sup>e</sup> (chargé de coils) bascule complètement et se couche contre un support de caténaire.

Le relevage sera particulièrement laborieux, après découpage au chalumeau de la paroi du wagon culbuté et extraction des coils contenus à l'intérieur.

Les travaux de réfection de la voie et des caténares dureront près d'une semaine ...

Déraillement d'un train marchandises à Grammont - Mercredi 26 mars à 12 h 16

Lors de la sortie du Z 69508 Grammont - Merelbake (6225 + 10 wagons) le premier wagon déraile d'un bogie sur une traversée à aiguille, un sabot de calage ayant été oublié sous le premier essieu.

Des détournements en gare permettant néanmoins la poursuite de l'exploitation ferrée sans trop de problèmes.

Le relevage sera terminé à 19 h 30.

Déraillement d'un train voyageurs à Hasselt - Vendredi 28 mars à 5 h 43.

Par suite probablement d'un surécartement de la voie, le P 3341 Hasselt - Louvain (10 voitures M4 poussées par la 2119) quittant la voie à quai n° 9 et se dirigeant vers la ligne 35 déraile d'un bogie de la dernière voiture et des deux bogies de la locomotive.

Il n'y a pas de blessés. Ici également des détournements locaux limitent au maximum les conséquences de l'incident sur le service des trains.

La voie est rétablie à 14 h 38.

Importantes perturbations du trafic à Roosendaal - 1.12 - dimanche 6 avril.

Vers 14 h 30, la gare de Roosendaal (NL) signale à la SNCB que tout trafic est impossible de et vers la Belgique, par suite d'un important dérangement de la nouvelle cabine de signalisation à Roosendaal.

L'INT 283 Paris - Amsterdam est garé à Essen. L'interruption semblant devoir se prolonger, il est décidé de transférer ses ± 800 voyageurs en autobus.

C'est lors des contacts pris avec les autocaristes de la région que l'affaire se corse sérieusement : tandis qu'une firme d'Essen ne disposait pas de conducteurs libres, la MIVA ne répondait même pas aux appels téléphoniques, tandis que les bus SNCV d'Anvers n'étaient pas autorisés à franchir la frontière (sic!) ; plus fort encore : les bus SNCV de Turnhout étaient bien habilités à le faire, aux, mais pas via Essen !

Enfin, les bus hollandais contactés en avaient déjà plein les...bras entre Roosendaal et Breda, donc... finalement, le train est reparti avec ses voyageurs...

"L'autocar a changé" dans le pub : ça se voit !

Déraillement d'un train marchandises à Jemeppe-Froidmont - 1.144 - Je. 17 avril.

Pour une raison inconnue, le 10 e. wagon du E 48913 (20 wagons chargés de minerai remorqués par les 2310 et 2330) déraile du premier bogie et laboure ± 400 m. de traverses avant de s'arrêter, engageant le gabarit de la voie adjacente.

Le relevage par le train de Ronet est terminé à 19 h 20.

Entretemps, les trains P furent remplacés par des bus SNCV (autorisés à circuler sur la section, si !) tandis que les trains marchandises étaient détournés par les lignes 161 ou 124.

## 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 8 avril 1986, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur.

Il a approuvé l'augmentation de 5 % des prix du barème général pour le transport de minerais de fer et de ceux appliqués pour le transport de wagons particuliers vides, à la même date que la majoration des tarifs généraux.

Sous réserve de l'approbation du Ministre des Communications, il a également approuvé la mise au point, la fourniture, le montage, les essais, la campagne de mesure et la mise en service de disjoncteurs hyper-rapides à semi-conducteurs pour le réseau 3 kV de traction; la mise à simple voie du tronçon Bomal - Marloie de la ligne Angleur - Rivage - Marloie moyennant adaptation et modernisation complète de l'infrastructure et la réalisation d'une zone de croisement à Melreux-Hotton; le remplacement du tablier métallique du passage inférieur pour la route nationale n° 7 (Mons - Bruxelles), situé à Hal, sur la ligne Tournai - Bruxelles; des travaux pour le franchissement par l'autoroute A 602, sous les installations ferroviaires au droit du quadrilatère de Kinkempois; la canalisation du ruisseau "Ruyff" le long de la voie vers Liège, à Welkenraedt, de la ligne Liège Guillemins - Astenet frontière; le remplacement d'un pont surplombant un bief de la Vesdre, à Chaudfontaine, sur la ligne Liège Guillemins - Astenet frontière; la fourniture et le montage de l'équipement électrique de la sous-station de Jurbise; la construction d'un passage inférieur sur la ligne Gand - Eeklo, à Gand (Wondelgem), pour permettre la prolongation de la ligne du tram 1 vers Evergem; la construction d'un passage supérieur et d'un pont sur le Démer sur la ligne Louvain - Hasselt en vue de la suppression des passages à niveau nos 108 et 109 à Aarschot; l'extension du terminal rail-route à Anvers Schijnpoort sur la ligne Anvers Central - Roosendaal frontière.

Par ailleurs, le Conseil, contrairement à certaines informations diffusées, rappelle qu'en matière de soins de santé les agents de la Société ne bénéficient d'aucun privilège particulier pour lequel ils ne contribuent pas directement. Il insiste aussi sur le fait que, parmi les industries du pays, la Société connaît, en raison des contrôles sévères qu'elle exerce, un taux d'absentéisme pour maladie et blessures inférieur, en moyenne, à 5 %, ce qui la place véritablement au nombre des sociétés les plus performantes en ce domaine.

---

### Petite annonce

En vue d'élaborer l'histoire de la signalisation des chemins de fer belges (toutes sociétés), je cherche des indications, textes, dessins, plans et photos se rapportant à la période 1835-1900. Qui peut m'aider ? J. CHABOTTAUX, Grand-Rue 220 à 4940 TROOZ tél. 041/51.63.27.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 29 avril 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 : des terrassements pour l'aménagement d'un faisceau d'échange à Dampremy, sur la ligne Monceau - Charleroi Ouest; l'aménagement, en vue de son électrification, du faisceau Stuivenberg à la gare d'Anvers Bassins et Entrepôt, comprenant des déplacements de voie et l'adaptation de la tête du faisceau, côté atelier; la suppression du passage à niveau n° 74 moyennant la construction d'un couloir sous voies et la prolongation d'un chemin latéral à Harelbeke, sur la ligne Gand St-Pierre - Mouscron; la pose de câbles et l'établissement d'installations de signalisation et d'alimentation pour le nouveau bloc 8 à Aalter, sur la ligne Ostende - Bruxelles Midi; divers travaux en vue de l'établissement d'une installation de lavage de rames à voyageurs en gare de Louvain; des travaux de simplification de l'infrastructure de la gare de Grimde.

**Un nouveau signal : le signal de vitesse pour Car-Wash**

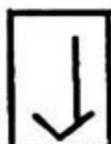
Ce signal se présente sous la forme d'une double flèche lumineuse blanche sur fond noir. Il est surélevé et placé à gauche.

Aspect

signification

(éteint)

néant



réduire la vitesse.



augmenter la vitesse.



(I)

maintenir la vitesse.

(I) ce schéma correspond à la représentations au PSS.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 30 mai 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 : la construction d'une nouvelle gare à Jambes Nord, sur la ligne Namur - Givet; le renouvellement de la couverture et des lanterneaux de l'auvent du bâtiment des voyageurs à la gare de Mons, au quai n° 1; la construction d'un couloir sous voies à la halte de Silly, sur la ligne Tournai - Bruxelles; le remplacement des tabliers du passage inférieur situé à Liège, sur la ligne Angleur - Marloie et les travaux de voies corrélatifs; la réfection de la voûte du tunnel dit "de la Chic-Chac" sur la ligne Verviers Ouest - Bifurcation Chic-Chac; la pose de conduites d'eau et d'air comprimé ainsi que des travaux connexes aux faisceaux de garage A et B à Bruges; la pose de voies de circulation au nord du faisceau B et des travaux de terrassement et de voie dans le cadre de la modernisation de la gare de formation d'Anvers Nord; l'équipement d'un nouveau poste de signalisation tout-relais à Ypres.

---

#### BIBLIOGRAPHIE

Canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre tome 2  
par André Dagant et Paul Van Bellingen

En septembre prochain, le Cercle d'histoire et de folklo\*re d'Haine-St-Pierre sortira de presse le tome 2 de cet ouvrage consacré aux chemins de fer charbonniers du Centre : réseaux des charbonnages de Mariemont-Bascoup, de Haine-St-Pierre et La Hestre, Houssu, La Louvière, Sars-Longchamps, St-Vaast, Bois du Luc, Maurage, Péronnes, Ressaix, Mont-St-Aldegonde, Piéton et Carnières (construction des lignes, exploitation, matériel remorqué, machines à vapeur, plans inclinés et rivages).

On peut souscrire dès à présent à cet ouvrage par versement d'une somme de 400FB + 50FB (envoi) = 450FB au compte 000-1081650-03 du Cercle d'Histoire et de Folklore, rue de l'Enseignement 1 à Haine-St-Pierre. Livraison en septembre.

La qualité scientifique des publications précédentes des deux auteurs, par ailleurs membres de notre Association, font de cet ouvrage une publication dès à présent très attendue.

Le GTF asbl ne diffuse pas cet article.

Le trafic des voyageurs et des marchandises en 1985
---

VOYAGEURS

L'évolution de ce trafic a été influencée par plusieurs facteurs, dont la hausse du prix des billets de 5%, des abonnements de 7% et des bagages de 10%.

En chiffres, par rapport à 1984, le nombre de billets délivrés en service intérieur a augmenté de 0,7, le nombre des abonnés étant resté stationnaire. Le trafic international, lui, accuse une hausse de 5,4%.

Côté nouveautés, on note la mise en application de la carte REF le 1er mai 1985.

Quelques statistiques montrent l'évolution de certains secteurs. Ainsi, le nombre de voyageurs transportés en trains auto accompagnés accuse une baisse de 9%, le nombre de voyageurs transportés en couchettes passe de 237.000 à 249.000 et ceux transportés en voitures-lits reste stationnaire (110.000). Le nombre de cartes inter-rail vendues atteint le chiffre de 5.555 en 1985 pour 4.678 en 1984. Le nombre de billets BIGE chute de 344.137 en 1984 à 273.433 en 1985. La carte Senior s'est vendue à 22.185 ex..

ENVOIS DE DETAIL

Le nombre de ceux-ci a diminué de 5,4% et se manifeste dans toutes les catégories de transport. Le tonnage transporté a diminué dans les mêmes proportions. Une majoration tarifaire de 5,6% appliquée le 11 mars 1985 a eu pour effet que les recettes réalisées en 1985 avec un trafic moindre sont les mêmes que celles de 1984. La diminution de ce trafic était prévisible. Elle est due à la perte de quelques clients contractuels importats et un bon nombre de clients occasionnels qui déposaient leurs envois dans une série de gares fermées les 1er décembre 1984 et 1er juin 1985.

CHARGES COMPLETES

L'évolution du trafic (+4,4%) qui s'est manifestée entre mars et juillet 1985 peut être attribuée pour moitié au transport des minerais des sidérurgies françaises et luxembourgeoises. Pour les produits en provenance de la sidérurgie allemande, l'accroissement du transport a été relativement minime, surtout en direction des industries belges. Le transit maritime est resté stable et celui vers la France et la Grande Bretagne a légèrement augmenté. Une diminution dans le transport des minerais vers la sidérurgie belge a été constatée.

Le transport des combustibles solides a augmenté en trafic intérieur, à l'exportation et en transit vers l'Europe orientale, mais a diminué dans toutes les autres relations, surtout dans le trafic important au départ de l'Allemagne.

L'accroissement considérable du transport des produits chimiques s'est manifesté dans le trafic international de et vers les industries belges, ainsi que dans le trafic au départ des Pays-Bas. Sont à mentionner parmi les autres évolutions l'augmentation du transport de produits agricoles de la France vers les ports belges et des huiles minérales à destination de la Suisse, la diminution du transport des moëllons vers Zeebrugge pour l'aménagement du port, l'augmentation sur la plupart des relations du trafic rail-route, conteneurs et produits divers.

Les augmentations les plus remarquables sont constatées dans le transport du papier (+13%), du bois (+36%), des emballages (+68%), des produits de l'industrie automobile (+14%). Quelques chiffres : le nombre d'envois est passé de 556.000 en 1984 à 569.000 en 1985, le tonnage : de 71 à 72,4 millions, les recettes de 14,3 à 15,1 milliards, le tonnage par envoi de 127,4 à 127,1 tonnes, le tonnage par wagon de 38,6 à 39,1 tonnes et la distance moyenne parcourue

de 111,5 à 113,9 km.

Le trafic des conteneurs se maintient à + 370.000 conteneurs transportés ; le transport combiné rail-route accuse une augmentation des véhicules transportés de 5,2%.

La quote-part du chemin de fer dans le tonnage du port d'Anvers se situe à 24,9% (23% en 1984) : il est de 73,3% à Zeebruges (76% en 1984).

#### MATERIEL DE TRANSPORT A MARCHANDISES

Le nombre de wagons fermés est passé de 9395 en 1984 à 8836 en 1985. Cette diminution est due à la mise hors service pour vétusté de 1043 wagons de type G et 39 wagons-frigo et de la mise en service de 578 wagons de type Hbis.

Le nombre de wagons tombereaux passe de 14.866 en 1984 à 13.075 en 1985. 1.463 wagons à deux essieux ont été rebutés ; 134 wagons à bogies ont été livrés à la SNCB par la S.A. BREC ; 490 wagons à toit ouvrant ont été mis hors service ou vendus.

Le nombre des wagons plats passe de 14.076 en 1984 à 13.818 en 1985. La différence s'explique par la mise hors service de 93 wagons K et 132 L pour vétusté.

Le parc total de wagons s'élève donc à 35.729 en 1985 pour 38.301 en 1984.

B.D.

#### L'activité commerciale spécifique de la SNCB en 1985

En 1985, selon des statistiques SNCB, le trafic acquis par les représentations commerciales et les agences commerciales représentait les valeurs suivantes :

- voyages en groupe : 14.502 pour 385.907 participants
- voyages programmés train+car : 2003 voyages pour 71.951 part.
- voyages train + car spécialement organisés à la demande de la clientèle : 1054 voyages pour 38.480 participants
- trains spéciaux : 44 pour 19.397 participants

Les chiffres énoncés pour les trains spéciaux sont très faibles. Ils tendent à démontrer que le chemin de fer ne paraît pas pouvoir apporter un produit spécifique et sur mesure à la clientèle. A notre sens, le secteur des voyages spéciaux est le témoin du dynamisme d'une entreprise de transport commerciale. C'est à travers ceux-ci que l'on peut sentir le pouls d'une clientèle "non obligée", (et qui par ailleurs est ainsi susceptible de découvrir ou de redécouvrir le rail). Ainsi, on sait que le chemin de fer est très absent du secteur des "excursions scolaires" malgré quelques atouts importants, alors qu'il s'agit là de jeunes clients potentiels. Les banques l'ont pourtant bien compris avec leur agressive politique de promotion pour les jeunes.

Le sauvetage du chemin de fer passe aussi par sa promotion...

H.A.

## LA REGULATION DU TRAFIC

Première partie (suite)  
Historique du Dispatching.

---

### d) Création du dispatching en France :

Lorsque les hostilités furent déclenchées en France en 1914, l'intensité du trafic et les modifications qui en résultèrent dans les courants de transports contribuèrent à augmenter dans d'énormes proportions la circulation sur certains points des réseaux français et à multiplier les difficultés d'exploitation.

Le 6 avril 1917, les Etats-Unis entraient à leur tour en guerre. En 1918, l'arrivée en France du corps expéditionnaire américain compliquait encore la situation par l'importance des transports de troupes (250.000 hommes par mois) et de matériel à acheminer du point de débarquement de Saint-Nazaire vers le théâtre des opérations.

Pour réduire les difficultés de circulation et pour faciliter l'amélioration du service, les chefs de l'administration militaire américaine des chemins de fer proposaient l'emploi du système appliqué, depuis 1907, aux Etats-Unis sous le nom de "dispatching system".

Ce procédé était né de la difficulté d'exploiter des lignes s'étendant sur des distances considérables et jalonnées par des gares parfois très espacées les unes des autres. Les chefs de gare n'avaient pas la possibilité, de se rendre compte de l'opportunité de garer un train, et de régler la mise en marche de trains facultatifs sans savoir où et quand les équipes et les locomotives pourraient être relayées.

Une organisation spéciale, permettant de connaître l'ensemble de la situation sur ces grands parcours s'avérait nécessaire. Le "dispatching system" consistait à centraliser dans un bureau le contrôle du mouvement de toute une ligne ou d'un groupe de lignes, en mettant à la disposition d'un "dispatcher" un appareillage téléphonique spécial avec lequel il pouvait communiquer avec n'importe quelle gare placée sous ses ordres et même avec les agents des trains par l'utilisation de postes téléphoniques de campagne.

La suggestion américaine fut écoutée des dirigeants de la Compagnie d'Orléans qui décidèrent d'expérimenter le système tout d'abord sur la section Saint-Nazaire/Angers/Saumur, puis de l'étendre jusqu'à Tours et Givré où les Américains avaient installé un camp important relié à la ligne de St Pierre des Corps à Vierzon.

Le bureau central, installé au camp de chemin de fer américain de Villebernier, à 7 Km de Saumur, était commandé par un chef de service "chief dispatcher" qui contrôlait les deux sections : Saint-Nazaire/Saumur et Saumur/Givré.

Les dispatchers placés sous ses ordres utilisaient des téléphones perfectionnés qui, par l'intermédiaire d'un appareil appelé sélecteur, permettaient de communiquer avec tous les postes de chacune des sections de ligne avec lesquels ils étaient reliés.

Les services rendus par cette installation étaient tels, notamment au point de vue de la régularité de la circulation et de la réduction des immobilisations de machine, qu'après la Première Guerre Mondiale la plupart des réseaux appliquait progressivement le système sur leurs lignes importantes et sur les lignes présentant des sujétions spéciales.

L'application du dispatching system ne fut d'ailleurs pas une transposition intégrale de la méthode américaine. Chaque réseau l'adapta à ses conceptions, à sa réglementation, aux particularités de son trafic et aux causes de perturbation qu'il enregistrerait.

## Deuxième partie

### Le dispatching system aux Chemins de fer belges.

#### a) Instauration :

Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, les difficultés d'exploitation surgissent à nouveau. L'Administration des chemins de fer décide de reprendre les projets ébauchés en 1914.

Après examen du système anglais, des bureaux régulateurs de Cologne et du dispatching-system introduit en France par l'armée américaine, la décision est prise d'équiper certaines lignes de téléphones pourvus de sélecteurs. L'essai fut entrepris le 1er octobre 1921, sur la ligne 161 entre Schaerbeek et Namur.

La ligne est équipée d'un circuit téléphonique spécial. Le dispatcher, agent responsable de la régulation des trains et des remorques sur la ligne, dispose d'un graphique type des circulations. A l'aide des informations reçues des gares et des postes de signalisation, cet agent trace le graphique réel de tous les parcours qui empruntent la ligne considérée. Il est tenu au courant, immédiatement, de l'évolution de la situation. Il connaît (ou peut obtenir très rapidement) l'origine, la destination, la charge, l'horaire complet du train, le type et le dépôt de la locomotive de remorque, le service qu'elle doit assurer par la suite, la prestation du personnel de conduite et d'escorte. Par expérience, il connaît les possibilités de réception des gares. Il est, en matière de circulation, mais uniquement en celle-ci, le représentant du responsable du Service de l'Exploitation du Groupe et détient son autorité sur tous les agents de la ligne qui interviennent dans le mouvement des trains. Il dispose donc de tous les renseignements nécessaires et de l'autorité suffisante pour décider en connaissance de cause des mesures à prendre pour rétablir au mieux la régularité compromise par des incidents.

Il convient de souligner que le dispatcher de l'époque n'intervient en aucune façon dans la sécurité de la circulation des trains qui reste le domaine propre des chefs de gare et qu'il ne peut s'immiscer dans le travail intérieur des gares.

L'essai entrepris sur la ligne 161 est couronné de succès tant dans le domaine de la régularité que celui du rendement. Les économies de traction s'avèrent importantes et la consommation kilométrique d'énergie accuse une réduction qui voisine les quarante pour cent.

Ce succès incite l'Administration à poursuivre l'équipement du "dispatching-system" sur toutes les lignes à trafic intense.

Les principales mises à fruit se sont échelonnées sur une dizaine d'années suivant le calendrier ci-dessous :

Sections disnatchisées	Date de mise en service	Kilométrage
Bruxelles Nord et Schaerbeek à Namur	01.10.21	64,6
Bruxelles Nord et Schaerbeek à Ans	01.06.22	97,5
Ceinture Ouest de Bruxelles	07.08.22	27
Bruxelles Nord et Schaerbeek à Denderleeuw	11.09.22	26,8
Ans à Herbesthal	15.09.22	46,7
Denderleeuw à Gent	25.09.22	36,5
Dendermonde à Schellebelle	25.09.22	12,9
Gent à Oostende/Oostende Quai	27.11.22	70
Ciney à Arlon	15.12.22	107,1
Namur à Ciney	17.04.23	29,1
Denderleeuw à Gent St Pierre (nouvelle ligne)	01.06.23	30,2
Namur à Châtelineau	08.05.24	29,9
Schaerbeek Fon à Zone Anversoise	25.08.24	49,9
Dendermonde à Leuven	08.09.24	51,3
Angleur à Marloie	22.09.24	62,3
Châtelineau à Charleroi Sud	24.09.24	6,8
Charleroi Sud à Luttre	01.10.24	14,6
Bruxelles Midi à Luttre via Braine-le-Comte	10.10.24	56,5
Mons à Manage	10.10.24	26
Bruxelles Midi à Luttre via Baulers	27.10.24	41
Athus à Dinant	07.04.25	141,9
Liège à Liers et Ans	23.04.25	20,8
Dinant à Walcourt, Ermeton et Fleurus	05.05.25	89,9
Walcourt à Ottignies	09.06.25	59,2
Manage à Ottignies	23.06.25	35,5
Lierre à Ottignies	15.07.25	71,8
Aarschot à Tongres	27.08.25	64,4
Braine-le-Comte à Quiévrain	15.09.25	50
Tongres à Herbesthal et Visé et Angleur	29.09.25	64,5
Ceinture Ouest et Est de Gent	19.10.25	31
Arlon à Sterpenich et Athus	16.12.25	24,7

Sections disnatchisées	Date de mise en service	Kilométrage
Gent à Mouscron	16.03.26	58
Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre	01.04.26	15
Mouscron à Saint-Ghislain	20.04.26	61
Schaerbeek Formation et Schaerbeek Josaphat à Watermael	11.10.26	16
Herbesthal à Gouvy	10.03.27	110
Rivage à Gouvy	10.03.27	58
Tongeren à Liers	07.12.27	15,2
Etterbeek à Linkebeek	01.07.28	9
Bruxelles - Anwerpen - Essen (voie rapide)	15.04.29 15.04.29	44 32
Hal à la bifurcation de Linkebeek	03.01.30	7,4
Brugges-Blankenberge et Knokke	1931	31,2
Charleroi - Erquelines	1931	30,1
Le Louvière Sud - Piéton	09-01-1983	
Piéton - Marchienne-au-Pont	16-01-1984	

## Troisième partie

## Organisation et attributions des dispatchings régionaux

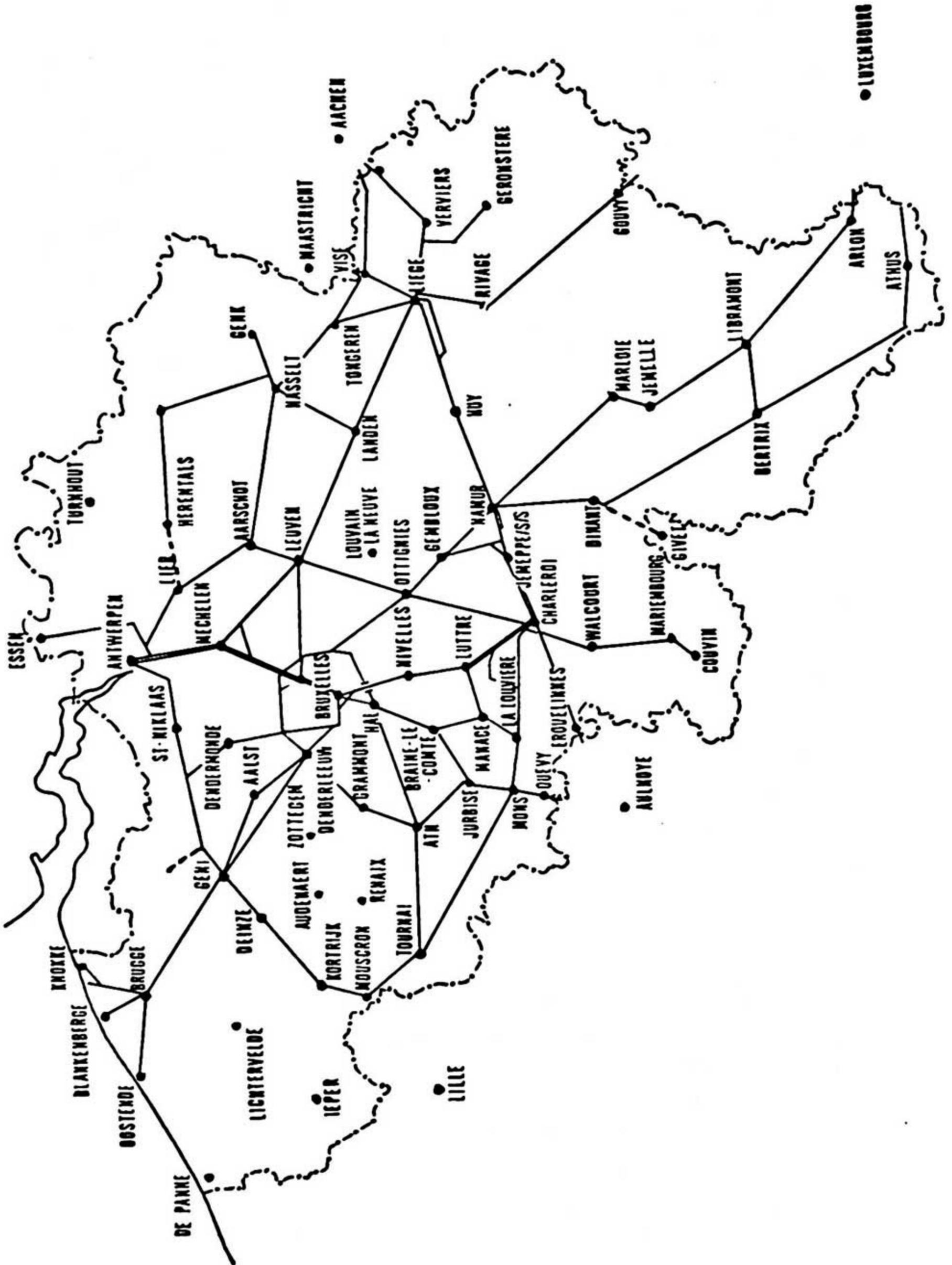
a) Organisation :

Les postes de dispatching régionaux (DISREG) sont établis au siège de chaque groupe : Bruxelles, Anvers, Hasselt, Liège, Mons, Namur, Charleroi et Gand.

Le centre régional de dispatching, placé sous la direction de l'inspecteur principal de l'Exploitation (I.P.V.), est dirigé par un chef-dispatcher. Celui-ci est assisté à chaque prestation d'un chef de gare adjoint qui assure la coordination entre les différentes tables ou circuits de régulation.

Les centres régionaux de disnatching fonctionnent sans interruption. Le plus souvent, un seul dispatcher s'occupe d'une ligne ou d'une section de ligne. Pour certaines lignes à double voie, la longueur de la section contrôlée par le dispatcher, l'intensité du trafic et parfois la réunion de ces deux conditions nécessitent la présence de deux dispatchers. Deux méthodes sont possibles : chacun des dispatchers est affecté à un sens de marche pour la régulation et les combinaisons à réaliser, ou bien un dispatcher règle les circulations, et l'autre s'occupe des combinaisons. Durant les périodes à faible trafic (nuit et week-end) deux ou plusieurs circuits peuvent être reliés. Cela s'appelle la concentration des circuits.

b) Tableau des principales lignes régulées :



c) Attributions et missions complémentaires des dispatchings régionaux :

Au fil des temps, les centres de dispatching régionaux ont été chargés d'autres missions que celle de la régulation du trafic voyageurs et marchandises.

Diverses raisons sont à la base de la multiplication des sujétions :

- la permanence des services des dispatchings qui fonctionnent 24 heures sur 24 et 365 jours par an;
- la modernisation des installations de signalisation;
- l'électrification des lignes axiales;
- les rationalisations du personnel des gares.

Parmi les missions complémentaires, nous citerons sans ordre de préséance :

- mise en marche de parcours supplémentaires à vide, ou à charge avec la création de l'horaire et la transmission de l'information préalable de la mise en marche aux centres de retransmission;
- annonce des retards des trains de voyageurs ou de marchandises aux gares de coïncidence ou de bifurcation;
- informations aux autorités régionales et nationales en cas d'accidents ou d'incidents;
- réquisition des moyens d'action, en cas d'accidents, trains de secours, grue, locomotive, bus, .....
- réquisition et rappel en service des chefs de gare, des fonctionnaires de garde, des gens de métiers et de taxis;
- étude et analyse des retards, dans le but essentiel d'en éviter le retour;
- annonce des charges des trains de marchandises et en cas de modification à la composition, information à la gare réceptrice du listing téléimprimé de composition;
- organisation des services à voie unique lors d'incidents ou travaux;
- prescription de la circulation à contre-voie pour dégager un tronçon de ligne surchargé;
- en block system par relais matérialisé, ordre au signaleur du poste d'about de bloquer un sens de circulation;
- accord pour la mise hors service d'une voie prévue pour travaux et adaptation des circulations aux circonstances du moment;
- nombreux contacts avec le dispatching central, surtout en cas de trafic perturbé;
- en cas d'avarie aux passages à niveau automatiques, choix des des gares devant intervenir avec le moins de conséquences pour la régularité pour la délivrance des formulaires S379 (ordre aux conducteurs de réduire la vitesse à 5 Km/h. et siffler lors du franchissement du passage à niveau concerné);

- information et rappel de l'électromécanicien de signalisation en cas d'avarie aux crocodiles;
- désignation des gares chargées de délivrer les documents S381 (ordre de réduire la vitesse), ralentissement imposé par suite du mauvais état de la voie et information aux ateliers de traction;
- examen de la situation, lors de la prise d'un formulaire S421 (ordre de franchir un signal automatique fermé) par les conducteurs afin de déterminer s'il s'agit d'une avarie du signal ou d'une occupation de section;
- prescription des mesures de sécurité à prendre par les gares et les postes de signalisation en cas de mise hors tension de la caténaire (accidentelle ou prévue pour travaux), assurance que ces mesures sont prises et relations avec le répartiteur E.S.;
- desserte des circuits d'alarme (S.O.S.) et transfert éventuel de la communication au répartiteur M. ou E.S.;
- retransmission des prévisions météorologiques;
- information urgente en cas d'accidents aux passages à niveau;
- contrôle de la bonne utilisation des trains et des locomotives en vue de récupérer les parcours à vide (en collaboration avec l'agent M se trouvant au dispatching régional);
- exécution et contrôle des ordres de répartition du matériel vide;
- régularisation des trains et de leurs composantes en cas d'incident;
- recueil les informations relatives aux blessés en service et sur le chemin du travail ainsi que pour les agents malades et retransmission de ces informations au centre médical régional dès l'ouverture des bureaux;
- surveillance spéciale des transports exceptionnels (T.E.) et éventuellement initiative pour la mise hors tension de la caténaire pour les T.E. en hauteur;
- surveillance spéciale de la marche des trains internationaux avec information au dispatching central;
- informations et relations diverses avec la clientèle principalement du trafic marchandises.

Ces diverses missions ne doivent pas distraire les dispatchings de leur mission essentielle : veiller à la régularité des trains et gérer de façon efficiente les moyens de traction.

#### Quatrième partie

##### Equipement technique original du dispatching

###### a) Principe :

Le dispatcher doit pouvoir appeler à tout moment l'un quelconque des postes raccordés en parallèle sur son circuit. Des agents en ligne doivent pouvoir entrer en contact direct et rapide avec le dispatcher.

###### b) Clé d'appel et sélecteur :

Le dispatcher dispose, à portée de la main, de clés ou boutons poussoirs d'appel dont le nombre correspond à celui des postes

qu'il doit pouvoir appeler en ligne (gares, postes de block et de signalisation, ateliers de traction).

La sélection du poste désiré s'obtient par l'émission d'un train codé d'impulsions de courant continu comprenant normalement 3 groupes. La somme des impulsions des 3 groupes est la même pour tous les codes. Un appareil récepteur est conçu de façon à ne répondre qu'au total correct; les impulsions perdues ou ajoutées (interférences) ne peuvent provoquer un appel erroné. La présence ou l'absence dans le récepteur du poste central d'un ronflement de sonnerie "en retour" émis par le poste de ligne permet au dispatcher de contrôler l'aboutissement ou non de l'appel. En ligne chacun des postes est pourvu d'un sélecteur actionnant un contact électrique incré dans le circuit local de la sonnerie d'appel du poste considéré.

Lorsque le dispatcher arme une clé ou appuie sur un bouton poussoir, il lance dans le circuit trois séries d'impulsions de courant continu alternativement positives et négatives dont le nombre est constant. Ces impulsions actionnent dans tous les sélecteurs une roue-code. Une seule de ces roues-code, réglée sur la combinaison des séries, c'est-à-dire sur le code d'impulsions lancé dans le circuit, ferme le contact du circuit local de la sonnerie du poste.

Pour réaliser la sélection des appels, il importe donc que les impulsions de courant lancées dans le circuit par une clé ou un bouton soient différentes de celles des autres clés et que le sélecteur correspondant à la clé actionnée soit réglé de telle sorte qu'il soit le seul à fermer le circuit local de la sonnerie.

Chaque impulsion fait avancer d'un pas les roues-code de tous les sélecteurs. Tous les sélecteurs d'un circuit sont réglés avec des possibilités d'accrochage différentes, de sorte que la manoeuvre d'une clé ou d'un bouton poussoir n'amène qu'un seul sélecteur à bout de course et l'appel ne parvient qu'à un seul poste.

#### c) Clé universelle :

Chaque table de régulation possède une clé universelle qui permet à l'opérateur de former un code d'impulsions quelconque par une simple manoeuvre de réglage. Elle peut remplacer toutes les clés ou tous les boutons poussoirs d'appel d'une table. Comme elle nécessite un réglage pour chaque appel elle ne permet pas un travail rapide. Elle est surtout utilisée lors de défaillances des clés ou de l'appareillage automatique d'appel. Le dispatcher s'en sert également lorsque en cas de concentration partielle, il doit appeler un poste non reporté sur sa table.

La clé universelle comprend :

- un mécanisme similaire à celui de la clé d'appel;
- un mécanisme réglable qui actionne les contacts commandant les impulsions.

#### d) Lignes téléphoniques :

A l'origine, les circuits de dispatching étaient aériens. L'isolant du conducteur était réalisé en papier imprégné dans une gaine textile. Par la suite, l'isolant a été remplacé par des matériaux thermoplastiques.

La qualité des communications d'une ligne aérienne est fonction des dérivation plus ou moins nombreuses, des conditions

atmosphériques. La perdurance augmente par temps de pluie, de givre, de neige ou de brouillard et de l'état de la ligne (isolement des fils, propreté des isolateurs). Aussi, les lignes aériennes ont été remplacées d'abord par de simples câbles et ensuite par des câbles pupinisés.

### Cinquième partie

#### Evolution technique du dispatching en Belgique

##### a) La première génération :

La description du dispatching faite jusqu'à présent porte essentiellement sur le dispatching traditionnel, à savoir :

circuit aérien;  
clé d'appel;  
casque écouteur;  
micro-plastron.

Cette génération a survécu depuis la création des centres de dispatching jusqu'en 1949.

La mise à fruit de l'électrification de la ligne Charleroi Bruxelles, complément naturel de la ligne 25 Anvers-Bruxelles, électrifiée dès 1935 voit apparaître les tables plus sophistiquées.

##### b) Deuxième génération :

A l'origine, le circuit ne comportait que deux fils. Par la suite, la mise sous câbles pupinisés a été mise à profit pour introduire les circuits à quatre fils dans le réseau de dispatching. Dans ce système, une paire de fils est affectée au sens de transmission dispatcher vers la ligne et l'autre paire au sens ligne vers dispatcher. Le courant d'appel est transmis sur le "fantôme" qui n'est pas pupinisé. Le circuit à quatre fils offre une stabilité plus grande que le circuit à deux fils. Grâce à l'utilisation de répéteur, la longueur du circuit n'est pas limitée par l'affaiblissement. Le système à quatre fils permet aussi de doter l'équipement du poste dispatcher d'un micro séparé du haut-parleur et supprimer, ainsi, le casque-écouteur et le micro-plastron. Le micro du dispatcher est relié aux écouteurs des postes de ligne tandis que son haut-parleur est relié aux micros de ces postes. Pour que les postes de ligne puissent s'entendre entre eux, il existe un couplage dans les deux paires de l'équipement du poste de dispatcher. Grâce à l'équipement des circuits sous câbles à quatre fils au lieu de deux fils aériens, il est devenu possible d'abandonner le casque-écouteur et le micro-plastron d'un emploi peu commode et dont le port durant toute une prestation constitue une véritable servitude.

Le rôle, la mission et l'organisation du dispatching restent traditionnels, à l'exception que le dispatcher se voit chargé de la desserte d'une ligne d'alarme (ligne S.O.S.) dont sont équipées les lignes électrifiées. Cette ligne comporte des téléphones fixés à distance régulière en campagne (+/- 650m). Elle permet aux agents de traction et autres se trouvant en campagne de signaler rapidement au dispatcher toutes les anomalies survenues aux engins de traction ou à la caténaire. Le dispatcher dispose de la faculté de transférer la communication vers les répartiteurs E.S. surveillant les lignes sous tension ou M. responsables des engins de traction électrique.

##### c) La commande centralisée des circulations, troisième génération :

Ce n'est que vers 1960 qu'apparaît le dispatching de la troisième génération. Elle comporte une radicale modification

dans l'organisation du travail du dispatching. Le dispatcher responsable des circulations ne donne plus ni directives ni ordres aux signaleurs des postes de signalisation, il exécute lui-même le travail.

La commande centralisée de la circulation (C.C.C.) connue en Amérique sous le nom de "Centralised Traffic Control" fut appliquée la première fois en France en 1933 en Houilles et Sartrouville sur la ligne Paris - Le Havre.

Au cours de l'étude du quadruplement des voies rendue indispensable par l'accroissement des circulations, l'ampleur des travaux à exécuter dans une zone de banlieue, a suscité l'idée de banaliser une troisième voie qui s'avéra suffisante pour éponger le trafic intense de banlieue, le matin vers Paris et le soir en sens inverse. L'agent le plus qualifié pour déterminer les trains devant circuler sur cette troisième voie était, sans conteste, le régulateur de ligne. En plus de la régulation de la ligne on lui confie la commande des signaux et des aiguillages de ce tronçon.

Une autre extension de cette nouvelle méthode est celle du tronçon qui s'étend depuis le nord de la gare de Blaisy-Bas jusqu'à Dijon. Les voies de ce tronçon sont entièrement banalisées. Le régulateur est le signaleur d'un poste électrique dont la zone d'action s'étend sur 27 Km. De son poste, il peut procéder à la commande des itinéraires au lieu de procéder comme sur le tronçon Houilles - Sartrouville à la commande des aiguillages et des signaux.

La commande centralisée des circulations a été également mise à profit sur les lignes à voie unique particulièrement chargées Reims - Epernay et Dole - Valørbe.

En Belgique, la C.C.C. est utilisée sur les lignes 37 (Welkenraedt/Chênée depuis 1962) et 96 (Hal/Quétvy depuis 1959). La C.C.C. impose au régulateur une attention particulière puisqu'il doit en principe, commander les itinéraires de chaque train, alors qu'en régulation classique, il peut donner à l'avance une série d'instructions aux signaleurs. En situation normale d'ailleurs, le régulateur n'a pas à intervenir, chaque gare respecte l'ordre de succession préalablement établi.

La création et le développement des C.C.C. n'ont été rendus possibles qu'à la faveur du progrès technique et le remplacement systématique des postes de signalisation traditionnels par des cabines "Tout relais".

L'appareillage à relais s'accomode très bien de la commande et du contrôle à distance; de plus, il permet la création d'un "tracé permanent" des voies directes. De cette manière, l'intervention du signaleur est ramenée pratiquement aux seuls tracés des itinéraires relatifs aux voies locales de son installation.

Il est donc possible de faire reprendre par une seule personne la tâche de toute une série de signaleurs qui desservent des tronçons consécutifs. Cet agent possède en main, à l'exception des voies purement locales, la commande de tous les signaux et appareils de voie de toute la ligne qu'il dessert. Ses pouvoirs en matière de régulation se sont étendus et il exerce les fonctions combinées d'agent du mouvement, de signaleur et de régulateur. Même en cas de dérangement, c'est le dispatcher ou chef de ligne qui reçoit du conducteur l'information qu'un train est arrêté devant un signal obstinément fermé et qui procède aux formalités prévues pour le franchissement de ce signal.

d) Le graphiquage automatique, quatrième génération :

L'époque de la commande centralisée des circulations voit apparaître le dispatching de la quatrième génération. C'est le graphiquage automatique ou plus exactement semi-automatique.

Nous avons vu que la surveillance de la circulation des trains repose entre les mains du dispatcher qui doit, dans ce but connaître, à tout instant, la position des trains en ligne. Les agents des postes de block et des cabines le tiennent au courant en lui annonçant les heures de passage, de garage ou de départ des trains, par l'intermédiaire du circuit de dispatching.

A l'apparition des postes "Tout relais" qui réalisent des concentrations de plus en plus importantes des postes de block et qui sont incorporés, souvent, par le tracé permanent, dans le block automatique, le nombre de points d'information devient, sur certaines lignes, insuffisant à une régulation.

La solution apportée consiste à remplacer l'information verbale faite par le signaleur au dispatcher, par une information automatique faite par le train lui-même, à son passage en des points de référence espacés le long de la ligne. Ces points de références sont choisis judicieusement par le service de l'Exploitation. Ils sont matérialisés par des éléments de signalisation : contacts de rail et rails isolés ou circuits de voie.

Par l'intermédiaire d'une seule paire téléphonique, une installation de transmission électronique se charge du transport de ces données vers un appareillage central de réception où la position d'un relais final répète et enregistre l'information reçue. Au moyen d'un appareil intermédiaire, la position finale de ces rails est périodiquement vérifiée, au rythme des impulsions provenant d'une horloge mère. Lorsque cette position indique une occupation de la voie, le marteau correspondant est manoeuvré à l'appareil de graphiquage automatique. De cette manière, le graphiquage des circulations, autrefois tracé manuellement, est enregistré automatiquement par le train lui-même, sous forme d'une suite de traits. Le dispatcher relie ceux-ci et dessine ainsi la courbe représentant la marche d'un train.

Le graphiquage automatique est utilisé sur les lignes 25 (Anvers - Bruxelles) - 37 (Chânée - Welkenraedt) et 96 (Mons - Bruxelles).

e) Commande nodale des circulations, cinquième génération :

Une nouvelle génération vient de naître avec la création de la commande nodale des circulations (C.N.C.). Elle s'adresse à un ensemble d'installations dont la commande est assurée à partir d'un poste installé dans la gare la plus importante du noeud et généralement intégré au poste de celle-ci.

La technique consiste à étendre la zone d'action du poste de la gare aux postes de signalisation voisins, qu'ils soient ou non situés sur une même ligne. Le découpage s'effectue, en effet, sur la base de relations d'exploitation entre gares importantes et subordonnées ainsi que sur l'existence (actuelle ou projetée) de zones contigües plutôt que selon des critères de circulations en ligne.

Cette formule permet :

- de réaliser une importante économie en personnel signaleur dans les postes satellites tout en n'exigeant que peu ou pas d'extension de personnel au poste central;
- de donner aux desservants du poste central une vision complète de la situation dans toute la zone ainsi que des informations

succinctes au voisinage de celle-ci;

- de permettre ainsi de tirer un maximum de parti des installations de toute la zone, y compris de la gare elle-même (meilleure estimation du temps disponible pour les mouvements cisailants et en manœuvre, etc...).

En revanche, le fait de découper un axe ferroviaire en plusieurs zones oblige à revoir l'organisation mise en place pour coordonner l'activité des différents centres et assurer la régulation du trafic sur l'axe entier. Dans cette optique, il faut tenir compte de ce que chaque responsable d'une zone dispose en permanence de tous les renseignements qui sont nécessaires au dispatcher, mais qu'il devient le seul correspondant pour toute la zone.

(fin) Stephenson.

### Suppression de lignes ferrées de la SNCB

Le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé, en date du 3 décembre dernier (1985), la démontage des voies des lignes 18 entre Neerpelt et Achel et 58A entre Gand Rabot et Y Canal de Terneuzen.

### Publications du Moniteur Belge

Un arrêté Royal du 23 janvier 1896 (Moniteur Belge du 22/2/86) autorise la SNCB à démonter le tronçon Waregem - St-Eloois-Vijve de la ligne 75 Gand-Mouscron (NDLR : en fait, il s'agit d'une section subsistante de l'ancienne ligne 66A Waregem-Ingelmunster)

Un arrêté royal du 15 janvier 1986 (Moniteur Belge du 14/2/86) autorise la SNCB à démonter les voies de la ligne 268 entre les km. 1.775 et 1.840 et 268A entre les km. 0.130 et 0.448 à Monceau-Usines. Le même arrêté autorise la SNCB à procéder à la mise à simple voie du tronçon Ghislenghien-Ath entre les km. 42.500 et 51.350, et au démontage des voies du tronçon Marcq - Ghislenghien, entre les km. 35.450 et 42.500 de la ligne 94 tronçon Marcq - Ath (ancien tracé).

### Circulation de trains à vapeur à la SNCB en 1986

- 21/7\* : HL 29013 Lier - Mechelen - Gent - Deinze - Diksmuide
- 9-10/8 : HL 29013 Leuven - Lier - Wildert et Antwerpen - Wildert
- 17/8\* : HL 29013 ou 12004 Bruxelles - Bokrijk
- 28/8 : HL 12004 Etterbeek - Brugge
- 13.09\* : HL 12004 Bruxelles Midi - Oostende
- 14.09 : HL 12004 Ostende - Gent - Dendermonde - Mechelen - Muizen - Vilvoorde - Jette - Dendermonde - Gent - Oostende
- 28.09 : HL 29013 Bruxelles - Luttre - Mariembourg - Charleroi - Jemeppe S/S - Gembloux - Delta - Bruxelles Ouest et M. (à l'occasion du festival vapeur du CFV3V)
- 25.10\* : HL 12004 Leuven - Aarschot - Hasselt - Mol - Neerpelt - Weert - Mol - Lier - Berchem - Roosendaal - Berchem - Mechelen - Leuven
- 09.11\* : HL 12004 Maastricht - Liège (4 allers-retours)  
(\* = sous réserve au 15/7/86)

### CFV3V

Festival vapeur les 27 et 28/9/86. Nombreuses manifestations prévues, dont circulation d'autorail triple entre Mariembourg et Chimay (départ de Mariembourg les 27 et 28/9 à 11.30, 14.00 et 16.10)

## ■ MODIFICATIONS APPORTEES AU RESEAU FERRE

---

- Entamés il y a près d'un an et interrompus de longs mois durant les travaux de modification du tracé des voies à CHARLEROI (Sud) se sont achevés dans le courant du mois d'avril 1986. La boucle fut mise hors service le 8 avril, mais il fallut attendre la semaine suivante pour que toutes les nouvelles voies de garage soient opérationnelles. Rappelons que le nouveau plan des voies a été publié dans le TRANS-FER n° 43 (11/85) à la page 53.

Les trams continuent comme par le passé à arriver en voie 1, dont, fait nouveau, ils peuvent éventuellement repartir (cette liaison n'apparaît toutefois pas sur le plan précité). En général, ils vont stationner sur l'une des 4 voies de garage situées à l'est de l'esplanade et en repartent juste avant l'heure du départ pour cueillir les passagers en voie 2. Si le temps de stationnement est trop court, ils rebroussement directement devant la gare (c'est notamment le cas pour le 41 aux heures de pointe et pour le 90).

Deux autres voies de garage ont été aménagées côté ouest pour y placer une réserve matériel dans la perspective de la disparition du dépôt de Charleroi.

Ces 6 voies sont pourvues d'un nombre impressionnant de signaux commandés par un "régulateur de trafic" installé dans la tour qui domine l'ensemble des installations. C'est là qu'il est prévu d'installer à l'avenir le centre de dispatching.

- Le prétexte fut l'éternel refrain bien connu sur les travaux d'égouttage, la raison véritable était le désir de la SNCV de libérer au plus tôt un maximum de motrices classiques pour faire face à la pénurie flagrante de matériel de ce type en ordre de marche. Toujours est-il que c'est finalement le lundi 14 avril dernier que fut abandonnée l'exploitation ferrée de la section JUMET (Gohyssart) - ROUX (Marais) de la ligne 41 (voir détails sous la rubrique EXPLOITATION). Ce tronçon sera parcouru - vraisemblablement pour la toute dernière fois - lors de l'excursion du 21 juin prochain organisée conjointement par l'ASVi et le MTUB.
- Le 1er juin, le dépôt TRAMWAYS de CHARLEROI a été supprimé. Provisoirement, bus et services administratifs y ont été maintenus, mais seront transférés dans un proche avenir à Jumet. Malgré les grèves, les 14 motrices qui y logeaient toujours

ont dû être évacuées en catastrophe vers Jumet par convois de 2 et de 3 le samedi 31 mai vers 16 H: dès le 2 juin en effet, de gigantesques travaux de terrassement débutaient, rendant tout trafic ferré impossible.

La fermeture du dépôt de CHARLEROI entraîne la disparition de la bretelle de raccordement vers le site métro à la Place de l'Ouest par la rue du Grand Central et met fin à 99 ans de présence du tram en site banal dans le centre de Charleroi.

#### \* MATERIEL ROULANT

- Aucune arrivée de nouveau matériel n'est à signaler. Mentionnons par contre à titre de rectificatif que nous avons déclassé un peu trop hâtivement les 9143 et 9148 qui ont repris du service après quelques mois d'inactivité.
- Par contre, au cours de ces derniers mois, plusieurs motrices (notamment les 9103, 9124, 9141, 9150, 9152, 9170 et 9179) ont été accidentées à divers degrés de gravité. Si on est actuellement occupé à remettre en état les 2 SJ précitées, il est quasi-certain que les motrices S endommagées ne seront pas réparées, vu les intentions de la SNCV de déclasser ce type de matériel à brève échéance (cfr ci-après).
- Dans le cadre du grand nettoyage au dépôt de Charleroi avant sa fermeture, plusieurs motrices partiellement cannibalisées qui y moisissaient depuis de nombreux mois, voire des années, ont été acheminées vers le dépôt de TRAZEGNIES (il n'y a plus de place ailleurs!) en vue de leur démolition: il s'agit des types S 9036 - 9050 - 9053 - 9060 - 9061 - 9081 et de la type S métro 9139. Ces motrices, qui pour la plupart n'avaient plus roulé depuis 1983, sont donc officiellement déclassées.

#### \* EXPLOITATION

##### - Lignes 30 - 31 - 88

Le dernier survivant des services à remorque circule depuis février selon l'horaire suivant:

Anderlues 6.02 - Bracquegnies 7.09/7.39 - Anderlues 8.46

et: Anderlues 14.32 - Bracquegnies 15.39/16.09 - Anderlues  
Anderlues 17.16.

Cette modification a entraîné la suppression des dédoublements Anderlues 6.10 - Bracquegnies 7.17/7.19 - Anderlues 8.26 et Anderlues 14.40 - Bracquegnies 15.47/15.49 - Anderlues 16.56, même s'ils figurent toujours à l'horaire.

- Ligne 41

Depuis le 14 avril, suite à l'abandon du tronçon ferré Jumet (Gohyssart) - Roux, la ligne 41 est scindée en :

- une ligne électrique Charleroi (Sud) - Beaux-Arts - Jumet (Gohyssart), exploitée en motrices articulées,

et

- une navette bus Jumet (Gohyssart) - Roux (Plomcot).

Ces services sont tous deux exploités sous indices 41, films blancs et plaques jaunes.

La cadence du tram 41 a été maintenue, voire améliorée: toutes les 15 minutes aux heures de pointe, toutes les 30 minutes aux heures creuses et le week-end, à l'heure en période de vacances scolaires.

Malgré la double voie, l'exploitation en BN a nécessité la mise en place d'une signalisation lumineuse destinée à interdire le croisement des motrices sur 3 courts tronçons: dans la Rue Paul Barré entre DAMPREMY (Place) et DAMPREMY (Rue de Marchienne), entre DAMPREMY (Haut du Village) et LODELINSART (Ravin), et entre JUMET (Rue de Marchienne) et la Place de Gohyssart.

- Lignes 57 - 62 - 63 - 80 - 87

Des travaux de renouvellement des voies ont débuté en mars sur la Chaussée de Bruxelles à DAMPREMY. Les trams circulent actuellement à simple voie entre la sortie du site propre de PIGES et DAMPREMY (La Planche). Au cours des prochains mois, les travaux se poursuivront vers Jumet et Gosselies.

- Lignes 89 - 90 - 93

Comme il est de tradition à l'époque du Carnaval, la ligne 90 a été scindée à Binche les 9 et 11 février. Le 11, le service fut assuré entre La Louvière et Binche par les motrices 9153, 9157 et 9171.

Pendant la semaine du 7 au 11 avril, des travaux de voies à Ressaix ont entraîné la suspension des services ferrés aux heures creuses entre ANDERLUES (Monument) et BINCHE. Une navette bus a été mise en place entre ces deux localités.

Un renfort scolaire supplémentaire circule entre ANDERLUES (Monument), départ à 7H20 et BINCHE (Kursaal), arrivée à 7H40.

### Mouvements sociaux

Les grèves ont débuté à La Louvière où tout trafic a cessé dès le 14 mai: Charleroi n'était pas atteint, mais le 80 a dû être limité à CHAPELLE. De plus, des rassemblements de cheminots devant la gare du Sud ont empêché les trams d'encore circuler et tous les trams furent peu à peu limités à BEAUX-ARTS. Quelques motrices coincées au Sud ont pu se dégager en repartant du quai d'arrivée, utilisant ainsi la toute nouvelle liaison signalée plus haut. Mais le 15, Charleroi était à son tour paralysé.

Pendant le week-end de Pentecôte (17-18-19 mai), la situation fut l'inverse de ce qu'on avait connu le 14: pas un seul tram à Charleroi, mais un 31 qui circulait normalement à La Louvière ainsi qu'un 80 converti vu les circonstances en 87. Le 20, les trams tentèrent à nouveau de sortir du dépôt de La Louvière, mais ils en furent empêchés par des piquets d'enseignants grévistes. Ce fut dès lors l'arrêt de toute activité jusqu'au 5 juin, si l'on excepte la circulation exceptionnelle du 31 mai déjà mentionnée.

Le réseau ne se réveilla que tard dans la matinée du 5 juin: les premières motrices à recirculer furent à partir de 10H00 les BN 6144 et 6135 sur le 41, suivies une heure plus tard par les premières motrices traditionnelles qui circulèrent en navette 62 en attendant d'être épaulées par de plus nombreuses consoeurs.

### ▪ L'AVENIR DU RESEAU

La SNCV a l'intention de déclasser dans les plus brefs délais son matériel de couleur jaune, les motrices S traditionnelles bien sûr, mais celles adaptées pour le métro également. Ces motrices ne bénéficient d'ailleurs plus depuis de longs mois que d'un entretien réduit au strict minimum - et c'est un euphémisme - et pendant l'hiver passé de nombreux services durent être supprimés, assurés par bus ou par du matériel inadéquat (des types S traditionnelles sur le 80 par exemple), par manque de matériel disponible. L'hiver précédent, on s'en souviendra, le même problème de pénurie avait provoqué l'entrée en vigueur des horaires de vacances en janvier/février.

Cette décision implique la mise en service des BN partout où c'est possible, la modernisation rapide des tronçons destinés à être maintenus et la disparition tout aussi rapide des autres.

Au début de cette année, la presse spécialisée a fait état de la suppression "officieusement officielle" de 4 tronçons lors du renouvellement annuel des horaires le 1er juin 1986. Rappelons que les tronçons menacés étaient: Jumet (Gohyssart) - Roux (Marais), Courcelles (Trioux) - Fontaine l'Evêque, Anderlues (Monument) - Morlanwelz (Place) et Bracquegnies (Ste Anne) - Maurage.

La disparition de la section terminale du 41 dès le mois d'avril illustre parfaitement la politique qui consiste à utiliser des BN pour récupérer des motrices classiques partout où c'est possible.

Les trois autres tronçons ont, on le sait, survécu à la date fatidique du 1er juin. Mais il ne s'agit probablement que d'un sursis.

Le 63 est en effet menacé par les travaux de construction du grand ring autoroutier de Charleroi à Forchies, et par la difficulté de faire circuler des BN dans les rues étroites et sinueuses de Fontaine. Ces deux difficultés pourraient être résolues: les plans prévoient à Forchies la construction d'un pont rail-route avec double voie de tram, et il existe depuis plusieurs années un projet de déviation de la ligne dans sa section terminale: à partir du Pont du Ventaire, le tram éviterait le centre de la localité pour se diriger vers la station PETRIA. Mais existe-t-il une volonté politique de faire aboutir ces projets? D'après certains bruits, le 63 disparaîtrait à la fin de cette année, ou lors de l'ouverture des antennes métro vers Gilly et Centenaire.

La situation est beaucoup plus confuse pour ce qui est de l'avenir du 30 et du 80. La SNCV a en effet l'intention de supprimer tout trafic ferré sur le 30 et sur la partie louviéroise du 80 à partir du 1er septembre prochain afin de permettre d'accélérer les travaux de reconstruction, à l'instar de ce qui s'est fait naguère sur le 90. Ceci ouvre évidemment la porte à beaucoup de questions, et en premier lieu: a-t-on l'assurance de voir reconstruire tout? Si l'on peut se montrer relativement confiant quant à la réapparition du tram entre Trazegnies et La Louvière, il n'en est pas de même pour les autres sections, à commencer par le parcours propre du 30. En profitera-t-on pour modifier certains tracés (la desserte de La Louvière Sud par tram par exemple) ou creuser l'un ou l'autre tunnel? Un épais voile de mystère plane sur l'avenir du tram dans l'entité louviéroise ...

## ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

## Nos prochains voyages

Après notre excursion du 5 avril dernier, où nous avons emmené 180 membres en autorail spécial à la découverte de la Gaume et de la Lorraine française, nous avons décidé d'observer une courte pause. Les événements nous ont donné raison : la longue grève des chemins de fer de mai dernier en Belgique a empêché toute initiative en ce domaine. Heureusement n'avions-nous rien prévu à l'époque : l'image de marque de l'Association en aurait pris un coup vis à vis de membres convoqués à une excursion et qui n'auraient pu être décommandés à temps... Chacun appréciera selon sa sensibilité les mouvements sociaux qui ont affecté nos chemins de fer en mai : mais force est de constater que l'image de marque de la SNCB n'en est pas sortie grandie : des voyageurs partis le matin ne trouvèrent pas de train le soir pour les ramener chez eux, des trains roulèrent dans certaines régions du pays et pas dans d'autres....

Passons... Les impératifs d'impression de ce numéro de Trans-fer nous obligent à vous l'envoyer sans indication précise sur notre prochain voyage. Sous peu, vous recevrez un numéro réduit avec notre prochaine proposition.

## Notre service "Editions"

● Trans-Fer hors série "Le rail en Gaume"

Sorti de presse pour le 4 avril dernier, ce numéro hors abonnement de 104 pages, avec 70 illustrations sous couverture en deux couleurs, a été acquis par de nombreux membres que nous remercions de leur intérêt et de leur soutien.

Rappelons qu'il s'agit d'une monographie historique sur les lignes ferrées de la région de Bertrix, Virton et Athus. Au sommaire : Bertrix - Muno - Carignan, une relation internationale bien éphémère ; Virton - Lamorteau - Montmady, une liaison internationale par la vallée du Ton; Signeulx - Gorcy, un raccordement industriel international; les activités de la remise à locomotives de Latour; le noeud ferroviare d'Athus; un avenir pour le rail en Gaume.

Prix de vente : 300FB (+ port).

PROMOTION SPECIALE D'ETE réservée aux membres du GTF asbl.

Nous voudrions donner une dernière occasion à nos membres belges d'acquérir cette édition à un prix préférentiel (la période de souscription avait été particulièrement courte) et donner à nos membres étrangers l'occasion de bénéficier eux aussi de conditions préférentielles (dans notre dernier numéro, nous leur avons demandé de ne pas passer commande de cette édition, vu l'incertitude de l'époque sur les tarifs postaux internationaux : cette incertitude est aujourd'hui levée).

Jusqu'au 20 août prochain, nos membres ont l'occasion d'acquérir Trans-Fer hors série en promotion aux conditions suivantes :

**Versements en provenance de Belgique :**

- \* Veuillez nous faire parvenir une somme de 240FB (225FB + 15FB de port) à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions BP 191 à 4000 LIEGE en indiquant en communication "Le Rail en Gaume" et votre n° de carte de membre (qui figure sur l'étiquette-adresse de Trans-fer)

**Versements en provenance de l'étranger :**

- \* Veuillez nous faire parvenir une somme de 275FB (225FB + 50FB de port quel que soit le pays - nouveau tarif postal oblige hélas) selon l'un des modes suivants :
- versement à notre compte courant postal BRUXELLES 000-0896641-70 de GTF asbl à B-4000 LIEGE
  - envoi d'un Eurochèque garanti à GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.
  - envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.

La formule de versement à notre compte courant postal est, si vous habitez à l'étranger et si vous disposez d'un compte de ce type, la formule la moins onéreuse.

DANS TOUS LES CAS, spécifiez bien en communication "Le Rail en Gaume" et votre n° de carte de membre.

Après le 20 août 1986, le prix de cette édition (s'il en reste...) passe à 300FB + frais de port.

● Les Tramways au Pays de Liège tome 2

Cet ouvrage de 400 pages avec plus de 750 illustrations est toujours disponible. Il est consacré aux chemins de fer vicinaux de la province de Liège.

Pour l'obtenir, il suffit de procéder comme suit :

- versements en provenance de Belgique : 2700FB + 220FB frais d'envoi recommandé soit 2920FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.
- versements en provenance de l'étranger : 2700FB + 290FB d'envoi recommandé soit 2990FB selon la procédure indiquée ci-dessus pour "le rail en Gaume".

● Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB

Le tome 1, attendu par les souscripteurs de cette édition, est toujours sous presse à ce jour. Pour rappel, l'édition néerlandaise de cet ouvrage sortira de presse avant l'édition française. Trans-fer donnera les dates de sortie de presse dès que l'éditeur nous les aura transmises. Merci de votre patience.

En raison des vacances de nos membres chargés de l'expédition de vos commandes, nous vous demandons d'être indulgents sur le délai de livraison. Nous vous en remercions déjà, tout en vous souhaitant, à vous aussi, de reposantes vacances...

## Bibliographie

- Science et vie - n° Nors série "L'avenir du Rail" - 135F en librairie

Un numéro de 160 pages avec de nombreux articles d'un grand intérêt sur l'évolution de trafic des voyageurs et marchandises à l'échelon européen, le projet du tunnel sous la Manche et les nouveaux systèmes de transport urbain.

- publication d'une nouvelle plaquette historique consacrée à l'histoire des lignes vicinales de l'Entre-Sambre-et-Meuse (lignes Chimay à Couvin, Olloy à Oignies et Dinant à Florennes).

Comme nous en prenons l'habitude, nous venons d'éditer une nouvelle plaquette consacrée à l'historique détaillé d'un groupe de lignes particulièrement peu connues.

Ce nouvel ouvrage comporte 32 pages et est agrémenté de 17 photos "noir et blanc", 8 reproductions d'horaires d'époque ainsi que de reproductions de quelques anciens billets de ces lignes, et bien entendu, une carte de la région, sur double page, présentant la situation exacte de ces 3 lignes.

il est possible de se procurer par virement de la somme de 170 FB par exemplaire souhaité (frais de port inclus) au compte 068-0528040-96 ouvert au nom de "AMUTRA - avenue des Buissonnets, 42 - B-1020 BRUXELLES" (200 FB pour les commandes de l'étranger).

Amateurs de Chemins de Fer et de Tramways,  
voici un ouvrage exceptionnel :

LE RAIL EN TOURNAISIS 1835-1985

la première étude du genre sur la région  
écrite par F.Lemaire et J.Simonet  
une magnifique édition format 23 x 30  
de 208 pages, agrémentée de 200 documents  
illustrés.

- édition brochée 900-francs rendu  
- édition de luxe 1900-francs rendu  
à verser au compte 068-2017630-63 de  
Archeologie Industrielle, rue Perdue 13/10  
7500-Tournai

Courrier des lecteurs
-----------------------

Notre membre Jean Simonet de Kain nous écrit afin de résoudre une énigme. Un lecteur savant pourrait-il l'aider en solutionnant ce problème. On peut s'adresser au GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1 qui transmettra.

Lors de la lecture systématique des journaux régionaux de Tournai, j'ai découvert un fait qui m'a posé un problème. Il semble qu'au cours du mois d'octobre 1850, il y a eu une interruption de circulation entre Farciennes et Ham-sur-Sambre. Il ne m'a jusqu'à présent pu savoir quand la circulation a été reprise.

Pour votre édification et pour lancer un appel par le biais de votre revue, voici le texte que j'ai retrouvé.

-----

LE COURRIER DE L'ESCAUT N° 275 du samedi 12101850, page 2

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Service des convois

A V I S

Le public est prévenu qu'à dater du 11 octobre courant, le service des convois (voyageurs et marchandises) entre Charleroy et Farciennes d'une part et Namur et le pont de Ham d'autre part, est modifié comme suit :

Départ de Charleroy pour Chatelineau et Farciennes.

6 heures 15 minutes du matin pour Chatelineau et Farciennes

7 heures 20 minutes du matin pour Chatelineau et Farciennes après l'arrivée du convoi de Braine-le-Comte.

10 heures du matin pour Chatelineau, après l'arrivée du convoi partant de Bruxelles à 7 heures 15 minutes, de Tournay à 6 heures 10 minutes et de Quiévrain à 6 heures 40 minutes du matin.

1 heures 45 minutes de relevée pour Chatelineau et Farciennes après l'arrivée du convoi partant de Bruxelles à 11 heures 45 minutes, de Tournay à 9 heures 20 minutes et de Quiévrain à 9 heures 95.

7 heures du soir pour Chatelineau et Farciennes après l'arrivée du convoi partant de Bruxelles à 5 heures 30 minutes, de Tournay à 2 heures et de Quiévrain à 2 heures 45 minutes.

A heures 45 minutes du soir pour Chatelineau après l'arrivée du convoi partant de Bruxelles à 6 heures, de Tournay à 5 heures 10 minutes et de Quiévrain à 5 heures 30 minutes du soir.

Départ de Farciennes et de Chatelineau pour Charleroy.

- 6 heures 50 minutes du matin de Farciennes en correspondance à Charleroy pour les lignes de Bruxelles, Tournay et Quiévrain.
- 8 heures du matin de Farciennes pour Chatelineau et Charleroy.
- 10 heures 30 minutes de Chatelineau en correspondance à Charleroy pour les lignes de Bruxelles, Tournay et Quiévrain.
- 2 heures 20 minutes de relevée de Farciennes en correspondance à Charleroy pour les lignes de Bruxelles et de Quiévrain.
- 5 heures du soir de Chatelineau en correspondance à Charleroy pour les lignes de Bruxelles, Quiévrain et Tourany.
- 7 heures 40 minutes du soir de Farciennes pour Chatelineau et Charleroy.
- 9 heures 15 minutes du soir de Chatelineau à Charleroy.

Départ de Namur pour Floreffe, Moustier et Ham.

- 8 heures du matin,
- 2 heures 30 minutes de relevée,
- 4 heures 30 minutes du soir.

Départ de Ham pour Moustier, Floreffe et Namur.

- 9 heures du matin,
- 3 heures 30 minutes de relevée,
- 5 heures 30 minutes du soir. "

Lettre à la rédaction (P.K. St. Trond)

Le nouvel Indicateur de la SNCB, la troisième édition depuis la réorganisation IC-IR, vient d'être publié. Dans l'introduction, la direction commerciale demande des remarques et suggestions aux voyageurs. J'ai envoyé mes propositions à deux reprises, avec des résultats plutôt modestes. J'énumère ci-dessous les suggestions que la SNCB n'a pas retenues.

1) La partie "1001 relations de ville à ville"

- \* Il y a toujours des fautes flagrantes dans cette partie. Par exemple : la relation la plus rapide entre Malines et Bruges ne passe pas par Bruxelles comme indiqué, mais par Termonde.
- \* Je me pose d'ailleurs des questions sur l'utilité générale de cette partie volumineuse de l'indicateur. Le choix des relations reprises semble assez arbitraire. Des relations avec Eupen qui n'existent que quatre fois par jour y figurent, tandis que la relation Hasselt-Anvers (très rapide et intéressante, toutes les deux heures) n'y figure pas.

2) Tableaux et cartes

- \* La brochure "IC-IR 1001 relations cadencées", éditée séparément par la direction commerciale, est parfois plus pratique que l'indicateur, où le parcours des trains est éparpillé dans plusieurs tableaux. Les tableaux A-M (IC) et a-p (IR) de cette brochure devraient être repris dans l'indicateur.
- \* Les cartes dans les couvertures (à déplier deux fois) ne sont pas très pratiques. Un encart séparé serait plus facile.

3) La partie "horaires des trains du service intérieur"

- \* L'information est moins complète et moins claire qu'auparavant :
  - les trains uniquement 2e classe (TT, TA) ne sont plus indiqués ;
  - restauration, minibar... ne sont plus indiqués ;
  - l'indication de la destination terminale des trains en toutes lettres en bas de la colonne était beaucoup plus claire que les notes énigmatiques "voir tableaux 16, 74, 71".
- \* Des trains locaux qui dépassent la frontière ont disparu totalement de l'indicateur (Gouvy-Luxembourg ; Athus-Rodange-Esch/Luxembourg) ou y figurent incomplètement (Sterpenich-Luxembourg ; Tournai-Lille ; Mouscron-Lille).
- \* Au tableau 33, l'arrêt des trains L Spa-Eupen (et vice versa) à Pepinster devrait être indiqué.

4) Le service des trains

Je suis persuadé que de meilleures correspondances pourraient être établies, avec un peu de bonne volonté. Je donne quelques exemples.

- A Hasselt, les trains en provenance de Mol entrent en gare à la minute même que les trains pour Liège démarrent, et vice versa.
- La même situation se présente à Bruxelles-Nord, pour la correspondance Liège-Bruxelles-N-Aéroport (et vice versa).
- Pendant le week-end, les voyageurs d'Anvers pour Bokrijk (relation jadis très fréquentée pendant la saison touristique) doivent attendre 54 minutes à Hasselt...

Etcétera. Il s'agit ici d'exemples particulièrement odieux, qui n'encouragent pas du tout les voyages en chemin de fer...

**Musée du transport en commun  
du Pays de Liège**  
**Rue Richard Heintz, 9 - 4020 LIEGE**

*ouvert en 1986 pendant la période avril-octobre  
les samedis, dimanches, et jours fériés de 14 à 18 heures  
accès : autobus STIL lignes 4-26-28 et 31*

Visitez notre Musée du transport en commun liégeois. Vous y trouverez la plupart des articles de ce catalogue et vous éviterez ainsi de payer les frais de port (sous réserve du stock disponible le jour de votre visite).

**Billet combiné "un beau jour au Musée des Transports en Commun  
du Pays de Liège"**

Les jours d'ouverture du Musée, la SNCB accorde, au départ de toute gare belge, des conditions préférentielles : billet combiné avec parcours chemin de fer vers Liège-Guillemins aller-retour avec 50 % de réduction (75% pour enfants de 6 à 12 ans), parcours autobus STIL n°4 aller-retour des Guillemins au Musée, et ticket d'entrée au Musée (forfait de 55FB pour ces deux dernières prestations).

Il suffit, en demandant son billet à la gare de départ, de se référer à la circulaire A 6072 du 18.4.86 de SNCB, DC 63.33.

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, 140FB pour les membres belges, 160 FB pour les luxembourgeois et les néerlandais, 220FB pour les autres pays. Demandez-nous un bulletin d'affiliation ; vous recevrez Trans-Fer gratuitement et nous vous ferons de substantielles réductions si vous participez à nos activités (voyages, éditions nouvelles...)

#### SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes en banque et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte en banque indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous évitez des erreurs.

#### Paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, les versements en provenance de l'étranger doivent nous parvenir, quelle que soit l'activité, selon un des trois modes suivants :

- paiement par versement à notre compte courant postal "BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège". C'est, pour nos membres étrangers, la formule la moins onéreuse.
- établissement d'un Eurochèque avec n° de carte de garantie au verso à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
- envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement vu les lourdes taxes imposées à l'arrivée par les organismes financiers belges.

#### Changements d'adresse

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



A.S.B.L.