



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°47 -10/86 50BEF

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 47

Octobre 1986

Activités du GTF asbl	
une grande exposition à Liège	4
éditions/distribution	7
Nouvelles de la SNCB	
Euro-City	8
Restructuration/Suppressions de lignes	11
Décisions du conseil d'administration	13
Voitures M4 pour rames réversibles	15
Bilan 1985 de la restructuration	17
Questions et réponses parlementaires	31
Nouvelles de la SNCV	
Groupe du Hainaut	50
Divers	
Supplément à Trans-Fer spécial n°3	51
Recension d'ouvrage	54

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.

**EXPOSITION**

"Les transports en commun au Pays de Liège"

**Facteur de développement économique
et social**

**Galerie de la C.G.E.R., rue Sainte Marie 5 - 4000 LIEGE
du 18 octobre au 20 décembre 1986**

**Entrée libre du lundi au vendredi de 13 à 18 heures
le samedi de 15 à 18 heures**

Fermé les dimanches et jours fériés (exceptions ci-après)

Accès aisé par les autobus des lignes STIL 1 - 4

Participations : Ministère des communications (Promotion des transports urbains) - PTU
Société nationale des chemins de fer vicinaux - SNCV
Société des transports intercommunaux de la région liégeoise - STIL
Des collectionneurs privés.
et ...

Coordination : a.s.b.l. GTF : Groupement belge pour la promotion et l'exploitation
touristique du transfert ferroviaire

Réalisation : C.G.E.R., direction régionale de Liège - Luxembourg.

Sur 320 m², l'exposition présente par l'image, par les objets rassemblés, les spectacles audio-visuels, ainsi que par les maquettes, la naissance, le développement et l'avenir des transports en commun urbains de la province de Liège.

On oublie trop souvent aujourd'hui l'importance que les transports en commun ont eu dans le passé :

- l'accès à la mobilité quotidienne pour tous et à faible coût
- l'expansion de l'industrie en lui facilitant l'écoulement de ses produits et l'apport d'une main-d'oeuvre des campagnes
- l'expansion de l'agriculture
- la scolarisation
- le désisolement des régions les moins peuplées
- le changement d'horizon : au village, à la province, à la région, au pays.

4

Les transports en commun sont toujours aussi nécessaires, ils se modernisent.

C'est pourquoi la devise de l'exposition est :

"Découvrir le passé pour mieux affronter l'avenir".

Le visiteur pourra y découvrir les chapitres suivants :

Les premiers transports en commun réguliers : le tram à cheval, l'apparition de l'électricité ;

L'essor des lignes et des réseaux tant en site rural que dans les agglomérations. Les périodes de guerre, pendant lesquelles les tramways furent plus que jamais au service de la population.

Les sociétés de transport aujourd'hui, leur importance et leur intégration dans les vies sociales et économiques.

L'avenir :

Le transport automatisé urbain, TAU, qui permettra de circuler rapidement sans entrave au centre ville.

L'autobus rural et

La carte Z magnétique, un moyen moderne de paiement qui permettra l'intégration de toutes les tarifications de tous les moyens de transport.

Pour vous rendre commodément à notre exposition
rue Ste-Marie à Liège :

- par les transports en commun : prenez à la gare des Guillemins à Liège l'autobus STIL n° 1 ou 4 direction "Centre" et descendez à l'arrêt "Ste-Véronique" au Boulevard d'Avroy
 - par la route : autoroute A 602 direction Liège, sortie "Avroy"
-

organisation de concours dotés de prix intéressants.

5

Week-ends spéciaux des 18 - 19 et 25 - 26 octobre 1986

Circulations spéciales entre l'exposition, la gare des Guillemins et le centre ville de deux anciens autobus

Restaurés dans leur état d'origine et prélevés pour la circonstance des collections du Musée des Transports en commun du Pays de Liège.

Ces véhicules circuleront :

le samedi 18 de 08 à 12 et de 13 à 18 heures,

les dimanches 19 et 26, ainsi que le samedi 25 de 10 à 12 et de 13 à 18 heures.

A cette occasion, l'exposition sera spécialement ouverte aux mêmes heures.

Prix du parcours aller-retour (circuit complet) : 50 BEF

(gratuit pour les enfants de moins de 6 ans) (tarification spéciale).

A ces mêmes dates, la SNCB émet un billet combiné autobus historique + train au barème de 50 % (75 % pour les enfants de 6 à 12 ans) aux visiteurs qui rejoignent Liège par trains réguliers au départ de toute gare belge (*).
(Prix minimum correspondant à la distance de 2 x 40 km).

Voilà une excellente occasion de passer par Liège, pour voir ce qui s'y passe !

Le circuit des autobus historiques permet d'atteindre aisément le Musée de la Vie wallonne (Cour des Mineurs) et le Musée du fer (boulevard Poincaré 47). Il est possible d'embarquer et de débarquer des véhicules, aux arrêts "STIL".

Le Musée de la vie wallonne est consacré à l'ethnographie de la Wallonie en Belgique romane.

Le Musée du fer et du charbon est peu connu. Il retrace d'abord l'histoire des sources d'énergie depuis les antiques norias jusqu'à l'énergie nucléaire. L'exploitation charbonnière est illustrée par diverses collections de matériels. D'anciennes forges témoignent de l'activité précoce de la métallurgie. Celle-ci est présentée sous divers aspects. On y trouve un laminoir hydraulique de 1919 et un haut fourneau.

Liège recèle également d'autres musées célèbres :

Le Musée Curtius, le Musée d'Ansembourg, le Musée d'Armes.

Parmi ses monuments célèbres : le palais des Princes Evêques, le perron, l'Eglise St Jacques (style gothique flamboyant du 16e siècle avec une partie romane et le porche nord de style renaissance), la cathédrale St Paul et son trésor. Mais Liège, c'est aussi la vie urbaine parfois trépidante mais aussi bon enfant.

Le site commerçant piétonnier du centre ville, un des plus longs de Belgique, les ruelles plus calmes d'Outremeuse avec la plus célèbre "Roture", le carré où l'animation est permanente.

Le mois d'octobre, c'est aussi le mois de la foire aux variétés dont les manèges et autres attractions s'étaient sur la totalité du boulevard d'Avroy.

"PASSE PAR LIEGE, on a des trésors plein le coeur"

Plus qu'un slogan : une réalité.

A Liège, vous trouverez des établissements de toute nature pour vous désaltérer. En cherchant bien, un café typique n'est pas bien loin.

Quant à la restauration, toutes les formules pour toutes les bourses, en fonction des affinités et de son emploi du temps : restaurants, friteries, self-service de grands magasins, quick, pizzerias, etc...



Carnet familial

Frédéric, Evelyne et Didier Marganne ont la grande joie de vous faire part de la naissance de leur petite soeur Céline, née le 23 septembre dernier.

Avec toutes nos félicitations à notre membre, coordinateur de Trans-Fer, et à son épouse...

Editions

A l'occasion du voyage en autorail que nous avons organisé le 30 août dernier dans le sud de la Flandre Orientale (lignes Alost - Burst, Denderleeuw - Audenarde, Audenarde - Leupegem, Leupegem - Ruien, Audenarde - De Pinte - Gani, Gand - Zottegem...), un de nos membres avait eu la bonne idée de rédiger une notice historique d'une dizaine de pages sur les lignes parcourues.

Nous pouvons envoyer gratuitement un exemplaire de cette notice à ceux de nos membres intéressés par la région et qui n'ont pu participer à l'excursion (nous l'avons en effet distribuée à tous les participants au voyage du 30 août). Il suffit d'en faire la demande, avant le 31 octobre prochain, à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1. Joignez à votre demande une enveloppe timbrée à 13F (format lettre) et rédigée à vos nom et adresse. Cette enveloppe nous permettra de vous envoyer cette notice. Le tirage étant limité, les premières demandes seront sûres d'être exaucées...

Distribution

● Calendrier loco 1987

Notre service Distribution peut, comme chaque année, vous procurer le calendrier de la maison "Ediblanchart". De format 42x30 cm, il comporte une page par mois, ornée d'une photo ferroviaire grand format. Voici la liste des sujets choisis pour 1987 :

A. <u>12 photos</u> :	JANVIER	Locomotives électriques BB série 11 SNCB (*)
	FEVRIER	Autorail Z 110 et remorque CFL à Luxembourg
	MARS	Locomotives vapeur type 25 et 26 SNCB
	AVRIL	Locomotive vapeur type 40 SNCB
	MAI	Locomotive diesel-électrique 5306 SNCB (*)
	JUIN	Locomotive vapeur type 64 SNCB
	JUILLET	Locomotives vapeur types 1 et 40 SNCB
	AOUT	Autorail triple n° 4001 SNCB (*)
	SEPTEMBRE	Locomotives diesel-électriques type 204 SNCB
	OCTOBRE	Locomotives vapeur types 10 SNCB et 231 K SNCF
	NOVEMBRE	Locomotive vapeur 4102 des CFL
	DECEMBRE	Locomotive diesel-hydraulique 7103 SNCB (*)

Les 4 vues marquées d'un (*) sont en couleurs.

Les légendes techniques sont rédigées en 4 langues.

Prix : 360FB + 40FB de frais d'envoi, soit 400 FB (expédition en Belgique).
(en cas d'expédition à l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 60FB)

Les commandes sont reçues avant le 10 novembre 1985 par versement de la somme correspondante selon le mode suivant :

- membres belges : virement au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.
- membres étrangers : virement à notre compte courant postal "Bruxelles 000-0896641-70, GTF asbl, 4000 LIEGE" ou envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

Les calendriers seront expédiés par nos soins, en carton individuel, dans le courant du mois de décembre 1986.

● Cartes-vues des éditions du Cabri (18 cartes) - trains et trams belges

Cette nouvelle série, annoncée dans Trans-Fer 46A sera envoyée fin octobre à ses souscripteurs. Il nous en reste quelques séries, que l'on peut commander avant le 31/10 au prix de 260FB la série port compris à l'adresse reprise en tête (service Distribution). Envoi en Belgique seulement.

Tel est le nom d'un réseau de trains internationaux de qualité qui sera mis en service au prochain changement d'horaire. Ce réseau n'implique pas nécessairement la création de nouveaux trains mais plutôt un remaniement des services existants en visant 3 catégories de clientèle :

- les hommes d'affaires ;
- les familles ;
- les jeunes.

Les trains intégrés dans le réseau EUROCITY devront répondre à un cahier des charges en 20 points et y répondre de la gare de départ à la gare terminus.

De ce cahier des charges, citons les éléments les plus remarquables :

I. Le réseau EUROCITY comprend :

- des trains de jour circulant entre 6 et 24 H qui comportent en principe des voitures de 1^e et 2^e classe climatisées (type UIC Z ou équivalent) de moins de 15 ans (ou ayant subi une première GRG au cours des 10 dernières années). Des trains ne comportant que des premières classes sont autorisés.
- des trains de nuit offrant des places couchées (lits et couchettes) et éventuellement des places assises de 2^e classe seulement. Ces trains n'auront pas d'arrêts commerciaux entre 0 et 6 H. Les voitures couchettes doivent en principe être climatisées mais dans les premiers temps, des exceptions seront admises pour autant que les voitures aient moins de 15 ans (ou première GRG dans les 15 dernières années). Les voitures à places assises doivent répondre aux mêmes conditions que pour les trains de jour.

2. Les trains du réseau EUROCITY porteront un nom propre évoquant si possible l'entité européenne mais les noms bien connus des trains existants peuvent être conservés. Ils seront en outre distingués par un logo "EC" qui sera utilisé pour toutes les publications et communications (guichets internationaux des gares desservies - tableaux indicateurs - plaques d'itinéraire...)

9

3. Un nettoyage intensifié des voitures dans les gares de départ et en cours de route si le trajet dure plus de 5 heures ou si la relation l'exige.
4. La vitesse commerciale moyenne doit être de 90 Km/h minimum de bout en bout. (En 1989, elle sera exigée sur chaque réseau). Trois exceptions sont autorisées ;
 - parcours à topographie difficile (haute montagne)=80 Km/H;
 - parcours maritimes;
 - opportunité commerciale pour les parcours de nuit.
5. Les arrêts ne seront prévus que dans un nombre limité de gares qui se justifient commercialement. Il sera de 5 minutes maximum sauf contraintes techniques : échange HL, manoeuvre de rames (15 minutes max.)
6. Les horaires devront être fiables. Les trains dont la fiabilité ne sera pas suffisante seront rayés.
7. Les réseaux s'efforceront de faciliter l'interpénétration des engins moteurs.
8. Le personnel affecté à ces trains devra
 - avoir un rôle plus commercial qu'exploitation;
 - être bilingue au minimum dont une des langues de l'UIC (Français-Allemand-Anglais) sauf si le parcours est intégralement unilingue dans une de ces trois langues.
 - accueillir les voyageurs sur le quai;
 - aider à embarquer les bagages;
 - aider pour trouver une place;
 - enlever tout ce qui pourrait nuire au confort ou à la sécurité des voyageurs;
 - porter un badge avec le logo "EC" (identique sur tous les réseaux)

une cravate (agents masculins) ou un foulard (agents féminins) comportant le logo. (Ces accessoires pourront varier d'un réseau à l'autre en fonction des uniformes).

Ces agents devront recevoir un complément de formation adapté à ce nouveau service. (La SNCB envisage d'utiliser les chefs-gardes contrôleurs des brigades de contrôle renforcé).

8. Personnel des gares :

L'accueil devra être soigné, les informations de qualité, les annonces au moins bilingues.

Il faudra du personnel pour accueillir et aider les voyageurs avant le départ du train et à l'arrivée.

Des chariots à bagages ou des porteurs devront être disponibles.

9. Restauration (trains de jour seulement) :

- service complet aux heures des 3 repas à la voiture restaurant ou à défaut à la place (I^e classe), à la voiture bar ou "Gril express"

- restauration légère et boissons en dehors des heures des repas;

- carte des menus au moins bilingue ;

- personnel au moins bilingue annonçant les prestations offertes et veillant au confort et à la sécurité des voyageurs.

10. Lectures :

au minimum une des 2 possibilités :

- vente de revues/journaux par le personnel de restauration (choix en plusieurs langues);

- mise à disposition de revues comportant des articles en plusieurs langues (et dont la propreté devra être surveillée.

II. Des suppléments pourront être prévus pour l'emprunt de certains trains EURO CITY.

Au moment où nous rédigeons cette note, nous ne savons pas encore quelles seront les trains EC qui circuleront sur notre réseau.

P. Lemja
12/9/86

Ligne I67

Dans le courant de 1987, il est prévu de mettre à voie unique et d'électrifier en 25 KV 50Hz la section Athus - frontière SNCF - Mont St Martin. De cette manière, les locomotives électriques SNCF pourront amener leurs trains à Athus (où elles rencontreront l'électrification 25 KV des CFL) sans qu'un changement de traction doive être systématiquement programmé pour le passage de la frontière. P.L.

Restructuration et projets
de suppressions de lignes

Dans le cadre de la restructuration du service des marchandises, le groupe de travail "Cours et dessertes" s'est penché sur l'examen des lignes à faible trafic. Voici les décisions prises par ce groupe de travail lors de sa dernière réunion du 9 juillet 1986 :

1. Ligne 87 (Lessines - Ollignies) :

Le Groupe de travail confirme les conclusions émises lors de la précédente réunion, c'est-à-dire retirer au tronçon concerné le statut de ligne et le considérer dorénavant comme une installation du service de la "Voie".

2. Ligne 88A (Tournai - Chercq) :

Le bilan établi par la Direction Générale fait apparaître que le tronçon Allain - Chercq est déficitaire. Comme par ailleurs les perspectives de trafic sont très défavorables, le Groupe de travail décide de proposer la suppression du tronçon Allain - Chercq et de limiter la ligne 88A à la BK 2.200.

3. Ligne 98/98B/98C + 235 (St-Ghislain - Warquignies - Dour - Frameries) :

L'étude complète établie par la Direction Générale montre que la solution la plus avantageuse pour la SNCB consiste à :

- maintenir la desserte de la ligne 98B de St-Ghislain à Warquignies tant que durera l'exploitation du terril du site de Warquignies (1991);
- supprimer l'exploitation des tronçons :
 - a) Warquignies - Frameries ainsi que la ligne 235
 - b) Warquignies - Dour.

La Représentation Commerciale Régionale de Charleroi signale que des pourparlers sont en cours avec la Ryan pour l'acheminement de déchets de terrils vers Le Tréport (Pas de Calais) à raison de 2 trains/jour durant 10 mois au départ de Warquignies et 2 trains/jour durant 10 mois également au départ de Courcelles Centre et cela se renouvelant durant 5 ans, soit un million de tonnes par an.

Le problème du reclassement des clients de Frameries sera abordé lors de la nouvelle étude des cours et dessertes qui vient de débiter.

4. Ligne 109 (Lobbes - Thuillies) :

L'étude effectuée par la Direction Générale confirme le résultat positif de l'exploitation de ce tronçon et, par conséquent, son maintien.

5. Ligne 112A (Roux - Piéton) :

L'étude de la Direction Générale confirme la nécessité de mettre hors service le tronçon Courcelles Centre - Bif. de Forchies. Etant donné que la location de la cour de Trazegnies à la "Scierie de Trazegnies" vient d'intervenir, le Groupe de travail proposera que la suppression de ce tronçon ait lieu à la date du 31.05.1987.

6. Ligne 113 (Piéton - Bellecourt) + ligne 265 :

Au vu du rapport de la Direction Générale, le Groupe de travail confirme les conclusions émises lors de la réunion précédente, c'est-à-dire :

- la mise hors service du tronçon Bascoup - Bellecourt de la ligne 113 ainsi que de la partie restante de la ligne 265.
- le retrait à la ligne 113 du statut de ligne et sa désignation comme installation du service de la "Voie".

7. Ligne 156 (Mariembourg - Chimay) :

Il apparaît difficile de maintenir le tronçon Boussu - Chimay car ce dernier n'offre aucune perspective au point de vue du trafic. L'étude réalisée par la Direction Générale confirme la nécessité de supprimer ce tronçon entre les BK 14.270 et BK 27.470 soit 13 Km 200.

Le report du trafic de charbon (Ets Michelet de Virelles) sur Couvin ne peut être garanti.

8. Ligne 163 (Gouvy - Bourcy - Bastogne) :

L'étude détaillée entreprise par la Direction Générale confirme la décision du Groupe de travail prise lors de sa dernière réunion au sujet de la mise hors service du tronçon Gouvy - Bourcy et du report de la desserte de Bastogne et Bourcy sur Libramont.

9. Ligne 119 (Châtelet - Gosselies) et 257 (Bif. Noir-Dieu - Gilly Haies) :

Le Groupe de travail confirme sa décision de proposer la mise hors service de la ligne 257 (2.823m) et du tronçon de la ligne 119 compris entre la BK 16.100 et la Bif. Noir-Dieu soit 210M.

10. Ligne 284 :

Il en est de même en ce qui concerne la décision de proposer la mise hors service de la ligne 284. De plus, le Groupe de travail ne voit aucune objection à la dépose des voies de la ligne 257 ainsi que de celles de la ligne 284 après retrait de l'Arrêté Ministériel du raccordement n°6 de Cockerill-Sambre.

Stephenson.

RENUMEROTATION DES AUTOMOTRICES POSTALES

Nous l'avions annoncé dans une livraison précédente, la SNCB a renuméroté les 8 automotrices doubles rouges propriété de la Régie des Postes. A la date du 16 août 1986, leurs numéros 951 à 958 deviennent 001 à 008. Rappelons que l'objet de cette renumérotation, qui ne facilitera pas le travail des historiens futurs, est de libérer progressivement les numéros 900 et suivants, qui pourraient alors être affectés aux automotrices omnibus dont la construction est envisagée à la SNCB. A suivre...

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 vendredi 18 juillet 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 fourniture et le montage de disjoncteurs ultra-rapides 3 kV pour les sous-stations de Namur, d'Yvoir et de Sart-Bernard et les postes de sectionnement de Lustin et de Dinant; la fourniture et le montage de l'équipement électrique de la sous-station de Sart-Bernard ainsi que des prestations analogues pour les groupes transformateurs-redresseurs dans cette même sous-station et à Yvoir; la construction d'une station de lavage complète pour voitures et automotrices à Liers; divers travaux de protection des fondations du pont sur la Hoëgne, à Pepinster; la pose d'un câble téléphonique pupinisé armé entre les centraux téléphoniques de Grammont et d'Enghien; dans le cadre du relèvement de la gare d'Audenarde, des travaux à trois voies à quai dans ladite gare, côté Gand, ainsi que la suppression des passages à niveau n^{os} 44 et 73, respectivement sur les lignes Gand - Renaix et Courtrai - Bruxelles; dans le cadre de la modernisation de la gare de formation d'Anvers Nord, le renouvellement de l'installation d'alimentation électrique haute tension; la poursuite des travaux d'équipement des quais, notamment la construction d'abris-parapluie, de paravants et d'un abri pour voyageurs à la gare de Waregem; l'établissement d'une installation d'éclairage et de force motrice dans le bâtiment du centre d'entretien de l'Electricité et de la Signalisation à Gand St-Pierre; dans le cadre de l'électrification de la ligne Courtrai - Poperinge, l'établissement d'un nouveau poste de signalisation en gare de Menin ainsi que divers travaux d'équipement de signalisation, d'alimentation électrique, de téléphonie et de télécommande entre Comines et Poperinge; en vue de l'établissement d'une nouvelle cabine de signalisation tout-relais à Ezemaal, divers travaux extérieurs de câblage et de signalisation; sur la ligne Anvers - Bruxelles, des travaux d'aménagement des caténares à Kontich.

Les prochains démontages de lignes SNCB...

- Par arrêté royal du 30 avril 1986 (Moniteur Belge du 6 juin 86), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 210 Ans-St-Nicolas (Montagnée) entre les km 3.410 et 3.650.
- Par arrêté royal du 29 mai 1986 (Moniteur Belge du 20 juin 1986), la SNCB est autorisée à procéder au démontage du tronçon Bifurcation canal de Terneuzen - Gand Rabot sur la ligne 58.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 1er juillet 1986, sous la présidence de Monsieur J. DE CROO, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : la fourniture et le montage d'une alimentation commutable 3 kV - 25 kV pour locomotives électriques polycourant, à l'atelier de Salzinnes; la construction d'un nouveau bâtiment à usage de magasin pour le matériel standard dans les atelier et dépôt de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation, à Etterbeek; des travaux d'aménagement des voies en gare de Poperinge nécessaires à la suite de l'électrification de la ligne Courtrai - Poperinge; des travaux d'étanchéisation et de stabilisation des terres à Harelbeke, sur la ligne Gand - Mouscron; des travaux extérieurs de câblage et de signalisation à Denderleeuw, sur la ligne Ostende - Bruxelles Midi.

Le Conseil a également approuvé la participation de la S.N.C.B. au nouveau système international de réservation de places développé par la Deutsche Bundesbahn. Ce système, dont la première phase sera opérationnelle le 1er octobre 1986, devra contribuer à améliorer encore le service à la clientèle.

Nos membres publient...

Gaston NEUKERMANS, Cent ans du Chemin de Fer de la Sennette, 1884 - 1984, dans "Entre Senne et Soignes", tome 54-1986.

Dans la revue trimestrielle de la Société d'Histoire et de Folklore d'Ittre et environs, notre membre Gaston NEUKERMANS publie un article de 35 pages consacré à l'histoire de la ligne de chemin de fer défunte n° 106 Tubize - Clabecq - Ecaussinnes. Originaire de Ronquières, notre membre étudie surtout l'impact du chemin de fer sur la vie des villages traversés et surtout sur l'industrialisation de la vallée de la Sennette. L'article, d'excellente facture, est illustré d'une vingtaine de photos et documents le plus souvent érudits.

Une lecture indispensable pour nos nombreux lecteurs passionnés par l'histoire.

On peut obtenir cet article en versant une somme de 100FB envoi compris au Président de la société d'histoire précitée : CCP 000-0935386-15 Monsieur Jean-Paul CAYPHAS, rue Basse 14 1460 ITTRE. Indiquez en communication "article de M. Neukermans - membre du GTF".

VOITURES M4 UTILISEES POUR LES RAMES REVERSIBLES
--

- M4 A

51045	-	50	88	19-78	045-5	depuis	07/02/84	(CJ FM)	
51046	-	50	88	19-78	046-3	"	24/02/84	"	
51047	-	50	88	19-78	047-1	"	02/04/84	"	
51048	-	50	88	19-78	048-9	"	30/04/84	"	
51049	-	50	88	19-78	049-7	"	07/03/84	"	
51050	-	50	88	19-78	050-5	"	19/03/84	"	(6 HV)

51038	-	50	88	19-78	038-0	depuis	01/03/85	(CJ FM)	
51039	-	50	88	19-78	039-8	"	05/03/85	"	
51040	-	50	88	19-78	040-6	"	03/05/85	"	
51041	-	50	88	19-78	041-4	"	22/05/85	"	
51042	-	50	88	19-78	042-2	"	24/04/85	"	
51043	-	50	88	19-78	043-0	"	12/06/85	"	
51044	-	50	88	19-78	044-8	"	01/02/85	"	(7 HV)

- M4 B 52340 - 50 88 20-78 340-7
à 52430 - 50 88 20-78 430-6 équipées par BN - Brugge
voir dates de mises en service .

(91 HV)

Remarques :

équipement également réalisé par BN - Brugge pour les HV suivantes et transféré sur les M4 A par CJ FM

52327	-	50	88	20-78	327-4	enlevé	21/02/84
52328	-	50	88	20-78	328-2	"	23/01/84
52329	-	50	88	20-78	329-0	"	28/02/84
52330	-	50	88	20-78	330-8	"	23/03/84
52331	-	50	88	20-78	331-6	"	19/04/84
52332	-	50	88	20-78	332-4	"	07/03/84

52333	-	50	88	20-78	333-2	enlevé	20/02/85
52334	-	50	88	20-78	334-0	"	01/04/85
52335	-	50	88	20-78	335-7	"	21/02/85
52336	-	50	88	20-78	336-5	"	21/02/85
52337	-	50	88	20-78	337-3	"	12/03/85
52338	-	50	88	20-78	338-1	"	03/06/85
52339	-	50	88	20-78	339-9	"	22/01/85

deuxième tranche sur ordre du 22/11/84 .

<u>M4 ADx</u>						depuis		(DJ FM)
58034	-	50	88	81-78	034-2	17/02/84	"	"
58035	-	50	88	81-78	035-9	17/02/84	"	"
58036	-	50	88	81-78	036-7	17/02/84	"	"
58037	-	50	88	81-78	037-5	06/03/84	"	"
58038	-	50	88	81-78	038-3	06/03/84	"	"
58039	-	50	88	81-78	039-1	08/03/84	"	"
58040	-	50	88	81-78	040-9	16/03/84	"	"
58041	-	50	88	81-78	041-7	04/04/84	"	"
58042	-	50	88	81-78	042-5	04/04/84	"	"
58043	-	50	88	81-78	043-3	11/04/84	"	"
58044	-	50	88	81-78	044-1	10/05/84	"	"
58045	-	50	88	81-78	045-8	25/05/84	"	"
58046	-	50	88	81-78	046-6	10/05/84	"	"
58047	-	50	88	81-78	047-4	25/05/84	"	"
58048	-	50	88	81-78	048-2	13/12/84	"	"
58049	-	50	88	81-78	049-0	10/07/84	"	"
58050	-	50	88	81-78	050-8	22/08/84	"	"
58051	-	50	88	81-78	051-6	11/09/84	"	"
58052	-	50	88	81-78	052-4	11/09/84	"	"
58053	-	50	88	81-78	053-2	11/10/84	"	"
58054	-	50	88	81-78	054-0	29/06/84	"	"
58055	-	50	88	81-78	055-7	29/06/84	"	"
58056	-	50	88	81-78	056-5	10/07/84	"	"
58057	-	50	88	81-78	057-3	31/10/84	"	"
58058	-	50	88	81-78	058-1	28/02/85	"	"
58059	-	50	88	81-78	059-9	11/10/84	"	"
58060	-	50	88	81-78	060-7	21/12/84	"	"
58061	-	50	88	81-78	061-5	28/02/85	"	"
58062	-	50	88	81-78	062-3	07/06/85	"	"
58063	-	50	88	81-78	063-1	18/04/85	"	"
58064	-	50	88	81-78	064-9	26/06/85	"	"
58065	-	50	88	81-78	065-6	18/04/86	"	"

soit 32 HV.

Par note N° 251.3.3.100 du 20/02/86, la Direction M 23-2 a décidé de modifier 106 voitures supplémentaires :

- 4 HV M4 A n° 51034 à 51037
- 92 HV M4 B n° 52248 à 52339
- 10 HV M4 Bdk n° 59926 à 59935

Numéro de travail au M733 : E86-01 .

M. Thiry

ub/86

LA RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER
BILAN 1985

L'an dernier, la Société Provinciale d'Industrialisation avait dressé un PREMIER BILAN DE LA RESTRUCTURATION DES CHEMINS DE FER basé sur le trafic des voyageurs. Chaque année, en effet, la Direction de l'exploitation effectue un comptage des voyageurs dans toutes les gares. Ces relevés sont effectués dans la seconde quinzaine d'octobre durant neuf jours, soit cinq jours ouvrables entre deux week-ends. Les statistiques distinguent les jours ouvrables, les samedis et les dimanches, mais seuls les jours ouvrables sont pris en considération car ils concernent la grande majorité des usagers. Les données d'octobre 1985 étant disponibles, un second bilan peut être dressé.

Ce bilan est important à un double titre. Tout d'abord le plan de restructuration appliqué en juin 84 comportait des bouleversements et entraînait des modifications dans le comportement des usagers tels que les comptages effectués en octobre 1984 pouvaient se révéler trop proches pour être suffisamment valables, les nouvelles habitudes n'étant pas encore prises. A cet égard, les statistiques de 1985, avec le recul du temps semblent plus fiables. C'est pourquoi, la comparaison des statistiques portera non seulement sur 1985 par rapport à 1984, mais surtout sur la moyenne du trafic des quatre années antérieures.

Sans doute, les comptages effectués par les services de la SNCB n'ont pas toute la rigueur scientifique souhaitable, en ce sens qu'une marge d'erreur est inévitable, - et parmi ces erreurs, figurent les doubles emplois, car les voyageurs changeant de train sont comptabilisés deux fois. Il n'en reste pas moins que, les comptages étant réalisés chaque année de manière identique, les mêmes erreurs sur l'ensemble du réseau se reproduisent d'année en année et, de ce fait, n'ont qu'une incidence mineure lorsqu'on compare deux années entre elles.

Même si les statistiques du trafic voyageurs sont contestables, elles ont été utilisées pour établir tout le plan de restructuration des chemins de fer, et c'est en fonction de ces données que le choix des lignes et des arrêts qui ont été supprimés s'est opéré. De surcroît, c'est sur la base de ces statistiques, et notamment du bilan qui pourra être dressé pour la période 84 à 87, que la SNCB compte apporter les dernières modifications à son plan de restructuration - lesquelles pourraient comporter la réouverture de certains arrêts, mais aussi la suppression d'arrêts maintenus, - pour le plan définitif qui devrait entrer en vigueur en juin 1988.

A. Le trafic au niveau national.

Au niveau national, on peut considérer que le trafic a connu un statu quo de 1984 à 1985, la légère diminution de 0,17 % ou 1.226 voyageurs sur le réseau belge pouvant être tenue pour négligeable.

Par rapport à celle des années 80 à 83, la moyenne des années 1984-1985, révèle une perte conséquente : le trafic a diminué de 5,7 % du fait de la restructuration, avec 44.900 voyageurs en moins. Cette baisse constitue un solde car, si la SNCB a récupéré des voyageurs, -les nouveaux horaires s'avérant plus appropriés pour certains, -l'apport des nouveaux voyageurs est loin d'être compensé par le nombre beaucoup plus important de voyageurs qui n'empruntent plus les chemins de fer. Sans doute, une partie de ces anciens usagers emprunte-t-elle les bus vicinaux. Les statistiques SNCV n'étant pas disponibles, il est impossible de le contrôler. Cette relative désaffection des chemins de fer s'explique par plusieurs causes, dont la suppression de quelques lignes et de nombreux points d'arrêt, un cadencement horaire, valable dans son principe pour les lignes principales mais critiquable pour les lignes secondaires, enfin la suppression ou l'inadaptation aux besoins de la clientèle de nombreux services surtout le matin et le soir. La SNCB, consciente de ces problèmes, pourrait remédier à la plupart de ces inconvénients avant juin 1988.

B. La répartition du trafic par région et province.

L'évolution du trafic par région et province, pour les années 1980 à 1985 figure à l'annexe 1 et peut être synthétisée comme suit, avant et après la restructuration :

Nombre moyen de voyageurs montés

Jour ouvrable moyen - Octobre.

Région	Chiffres absolus		84-85 par rapport à 80-83 (= 100)	1985 par rapport à 1984 (= 100)
	moyenne 1980-1983	moyenne 1984-1985		
Wallonie	236.625	218.544	92,36	99,36
Flandre	361.678	343.254	94,91	100,40
Bruxelles	188.610	180.210	95,55	99,33
Belgique	786.914	742.007	94,29	99,83

Du fait de la restructuration, le trafic voyageur a baissé de 5,7 % sur le réseau belge. Sur le plan régional, c'est la Wallonie qui enregistre la plus forte diminution, soit 7,6 %, contre 5,1 % et 4,5 % respectivement pour la Flandre et Bruxelles.

Sauf si des modifications importantes ne sont pas apportées en faveur de la Wallonie, la situation ne s'améliorera pas car de 1984 à 1985, le trafic a baissé de 0,6 % en Wallonie et de 0,7 % à Bruxelles alors qu'en Flandre, on enregistre un accroissement de 0,4 %.

Au niveau provincial, c'est la Flandre Orientale qui a ressenti le moins les effets de la restructuration (-1,3 %). La province la plus affectée par la restructuration est celle du Luxembourg qui enregistre une baisse de près d'un cinquième de ses voyageurs (-19,1 %). La province de Liège se situe au niveau de la moyenne nationale avec -5,2 %.

Nombre moyen de voyageur montés

Jour ouvrable moyen - Octobre

Province	Chiffres absolus		84-85 par rapport à 80-83 (= 100)	1985 par rapport à 1984 (= 100)
	moyenne 1980-1983	moyenne 1984-1985		
Liège	43.005	40.776	94,82	101,95
Hainaut	95.342	87.869	92,17	97,97
Namur	42.941	41.120	95,76	103,77
Luxembourg	12.468	10.082	80,86	101,91
4 provinces wallonnes	193.756	179.847	92,82	100,39
FL. Occident.	58.182	54.993	94,52	102,90
FL. Orientale	123.962	122.295	98,66	99,18
Anvers	87.637	82.758	94,43	99,92
Limbourg	11.596	10.725	92,49	102,32
4 provinces flamandes	281.377	270.771	96,23	100,27
Brabant	311.781	291.391	93,46	99,09

De 1984 à 1985, la situation ne s'est guère modifiée. C'est la province de Namur qui enregistre la plus forte hausse (+3,8 %) et le Hainaut (1) la baisse la plus sensible (-2,03 %).

En comparant l'évolution de 84 à 85 en Wallonie d'une part (-0,6 %) et dans les 4 provinces wallonnes d'autre part (+0,39 %), on peut déduire que le trafic a diminué dans le Brabant Wallon. En Flandre, la situation est inverse, le Brabant flamand enregistrant une augmentation de trafic.

(1) En ce qui concerne le Hainaut, les statistiques de 80-84 mentionnent un trafic de 88.768 personnes pour 1984, celles de 81-85 révèlent un trafic de 85.769 personnes. Par recoupement, les chiffres de 88.768 personnes montés en 1984 sont valables.

C. Le trafic dans la province de Liège

Dans les tableaux 2 à 7 des annexes, toutes les gares actuelles de la province de Liège sont reprises ainsi que les arrêts supprimés du fait de la restructuration. Les données statistiques concernent les années depuis 1980 jusqu'en 1985, afin de mieux mettre en évidence la cassure existant avant et après la restructuration.

Toutes les gares ont été regroupées selon la ou les lignes auxquelles elles appartiennent. Le numéro de la ligne est celui qui est actuellement en vigueur mais les anciens numéros, plus familiers pour d'aucuns, sont également repris.

Le total du trafic d'une ligne est mentionné en fin de tableau. A cet égard, si l'une ou l'autre gare d'aboutissement est considérée comme faisant partie d'une ligne plus importante, elle figure dans le tableau entre parenthèses et n'est pas comptabilisée, même si des usagers de la ligne montent dans le train. Ainsi, sur la ligne Spa-Géronstère à Verviers-Central, les voyageurs montés aux gares de Verviers-Central, Ensival et Pepinster ne sont pas repris dans la ligne de Spa. Le trafic d'une ligne est donc loin de refléter la réalité; l'objectif n'est d'ailleurs pas de recenser avec exactitude le trafic d'une ligne mais plutôt de montrer l'évolution du trafic avant et après la restructuration sur la base d'ordres de grandeur valables d'une année à l'autre.

Le trafic sur les différentes lignes peut être synthétisé en un tableau reprenant la moyenne des années 1980 à 1983, celle des années 1984-1985, l'évolution suite à la restructuration et, enfin, l'évolution en 1985 par rapport à 1984.

Nombre moyen de voyageurs montés

Jour ouvrable moyen - Octobre

Lignes (1)	Chiffres absolus		84-85 par rapport à 80-83 (= 100)	1985 par rapport à 1984 (= 100)
	moyenne 1980-1983	moyenne 1984-1985		
31 (34)	4.027	3.685	91,5	111,4
32 (40)	611	992	162,4	88,3
16-32-33 (36)	76.026	68.639	90,3	102,4
34 (44)	1.633	1.687	103,3	113,8
35 (43)				
Angleur-Marche	3.870	3.274	84,6	103,1
Angleur-Gouvy	3.343	2.453	73,4	104,6
36 (125)	8.270	7.916	95,7	102,8

(1) Les numéros entre parenthèses se réfèrent à l'ancienne numérotation des lignes SNCB.

Ce tableau appelle les commentaires suivants :

- ligne 31. Liège-Hasselt (annexe 2) : La baisse du trafic constatée du fait de la restructuration (-8,5 %) est principalement due à la suppression des 5 arrêts qui, en 1983, enregistraient 239 voyageurs, dont 171 dans la province de Liège. La situation s'améliore de 1984 à 1985 (+11,4 %) légèrement mieux sur le tronçon limbourgeois (+ 12,6 %) que dans la province de Liège (+ 11,0 %).
- ligne 32 de Maestricht à Liège-Guillemins (annexe 3) : La hausse (exceptionnelle) enregistrée sur cette ligne (+ 62,4 %) est essentiellement due à un nombre de services plus important depuis la restructuration et au fait que Visé est relié directement à Bruxelles et à la côte. Mais cette hausse est également imputable à une situation qui prévalait en 1983 jusqu'en septembre 1985 : les voyageurs en provenance ou à destination de Maestricht étaient tenus de changer de train à Visé. Depuis l'électrification de la ligne jusque Maestricht et sa mise en service en septembre 1985, les doubles comptages à Visé sont supprimés. C'est ce qui explique que de 1984 à 1985, le nombre de voyageurs montant dans un train à Visé ait diminué de 38 %.
- Ancienne ligne 36 (annexe 4) formée de la ligne 33 Liège-Aix-la-Chapelle/Eupen, du tronçon de la ligne 32 (Liège-Landen) et du tronçon de la ligne 16 (Landen-Bruxelles) : Sur cette ancienne ligne, le trafic a baissé de près de 10 % (- 9,7 %). Depuis 1984, la situation s'est améliorée (+ 2,4 %) mais uniquement sur le tronçon flamand (+ 5,0 %), le trafic dans la province de Liège enregistrant une nouvelle baisse (- 1,0 %).
- Ligne 34. Verviers-Spa-Géronstère (annexe 5) : L'augmentation que l'on constate du fait de la restructuration (+ 3,3 %) et de 1984 à 1985 (13,8 %), malgré le fait que certains horaires sont mal adaptés aux heures scolaires, prouve à suffisance qu'il était vain de vouloir supprimer cette ligne.
- ligne 35. Liège-Marloie/Gouvy (annexe 6) : C'est sur cette ligne que le trafic a le plus baissé (- 15,4 % de Liège à Marloie et - 26,6 % de Liège à Gouvy). Des horaires mieux adaptés devraient améliorer considérablement la situation. L'augmentation que l'on constate de 1984 à 1985 (respectivement + 3,1 % et + 4,6 %) semble due au rôle positif joué par la SNCV et à la nécessité de bonnes correspondances entre les deux réseaux : l'exemple de Poulseur où le trafic s'est accru de 42 % est significatif.
- ligne 36. Liège-Namur (annexe 7) : Sur le tronçon Liège-Namur de la dorsale wallonne, le trafic a baissé de 4,3 % du fait de la restructuration. L'augmentation de 2,8 % que l'on enregistre de 1984 à 1985 provient essentiellement du trafic comptabilisé à Huy (+ 32 %), nettement supérieur à celui qui existait avant la restructuration.

Enfin, faut-il rappeler le trafic sur l'ancienne ligne 31 Ans-Liers (annexe 8), en constante augmentation et qui représentait 329 voyageurs en 1983, Ans et Liers exceptés. La ligne de substitution SNCV étant un échec, l'opportunité de réouvrir cette ligne ferroviaire se pose.

C. Conclusions

1. Les conclusions dégagées l'an dernier au départ des statistiques de 1984 restent valables sur la base des données de 1985 car le trafic ne s'est pas modifié en 1985 par rapport à 1984 :
 - du fait de la restructuration, le trafic sur le réseau belge des chemins de fer a diminué de 5,7 %,
 - cette baisse ne se répartit pas unilatéralement en Belgique, elle est plus accentuée en Wallonie (- 7,6 %) qu'en Flandre (- 5,1 %) qu'à Bruxelles (- 4,5 %),
 - au niveau provincial, les écarts sont plus prononcés, se situant entre - 1,3 % en Flandre Orientale et - 19,1 % dans la province de Luxembourg. La province de Liège enregistre une baisse de 5,2 %
 - dans la province de Liège, la ligne la plus critique est celle de Liège-Gouvy, qui a perdu 27 % de ses voyageurs.

2. Juin 1988 sera la date ultime d'entrée en application des dernières modifications du plan de restructuration du trafic voyageurs. Mais c'est dès à présent, - au cours de cette année et durant le premier semestre de l'année prochaine au plus tard, - qu'il convient de s'interroger et de proposer des modifications afin que la Direction de la SNCB puisse les examiner et adapter ses horaires de juin 1988 en conséquence. A cet égard, le Ministre des Communications et la Direction des chemins de fer doivent être conscients qu'un effort particulier devra être fait en faveur de la Wallonie car si la SNCB doit veiller à plus de rentabilité, elle a également une mission de service public à remplir.

3. Le cadencement horaire, érigé en principe immuable, peut se révéler un désastre. C'est ainsi qu'appliqué systématiquement depuis 1984, au départ de lignes à forte concentration de population, le cadencement horaire s'est révélé inefficace sur les lignes en bout de réseau, entraînant une baisse conséquente du nombre de voyageurs. Pour peu que la SNCB se base en 1988 sur les critères qui ont prévalu en 1984 pour décider de la fermeture de certains arrêts, - soit la suppression d'un arrêt, lorsque le nombre de voyageurs n'atteint pas 200, - 31 arrêts sur les 72 que compte encore la province de Liège, seront supprimés en 1988. Ce n'est certainement pas en discutant de l'opportunité de fermer ou non certains arrêts que la SNCB résorbera son déficit, mais en acceptant de mieux adapter l'exploitation et les horaires aux besoins réels des usagers, même si de telles modifications doivent remettre en cause certains principes fondamentaux.

J.P. SERVAIS

SOCIÉTÉ PROVINCIALE D'INDUSTRIALISATION
Société Coopérative Intercommunale Mixte

Siège social - Palais Provincial - B-4000 Liège (Belgique)

23

Nombre moyen de voyageurs montés
Jour ouvrable moyen - Octobre

Région et
Province

Région ou Province	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
LIEGE	41.533	43.250	43.493	43.744	40.382	41.169
Hainaut	95.364	92.275	92.023	96.708	88.768 (1)	86.970
Namur	44.097	43.158	41.608	42.902	40.358	41.881
Luxembourg	12.918	12.524	12.434	11.996	9.986	10.177
4 provinces wallonnes	193.912	191.207	189.558	195.350	179.494	180.197
FL. Occident.	56.528	59.158	58.526	58.514	54.207	55.779
FL. Orientale	118.149	124.743	128.039	124.915	122.801	121.789
Anvers	82.394	86.676	91.651	89.828	82.789	82.726
Limbourg	11.277	11.899	12.337	10.869	10.602	10.848
4 provinces flamandes	268.348	282.476	290.553	284.126	270.399	271.142
Brabant	316.801	318.514	309.421	302.388	292.727	290.055
Wallonie	237.873	239.058	232.688	236.882	219.245	217.842
Flandre	348.863	369.263	368.682	359.904	342.560	343.947
Bruxelles	192.325	188.876	188.162	185.078	180.815	179.605
Belgique	779.061	797.197	789.532	781.864	742.620	741.394

(1) La donnée figurant dans le recueil 81-85 est erronée, celle du recueil 80-84 est seule valable.

Nombre moyen de voyageurs montésJour ouvrable moyen - Octobre

Ligne 31
Ancienne ligne 34

Nom de la gare	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(Hasselt)	3.938	4.663	4.528	3.803	3.944	4.269
Bilzen	276	282	212	225	243	288
Hoeselt	54	44	62	42	-	-
Tongeren	479	450	492	430	445	487
Vreeren	30	35	34	26	-	-
Glons	94	104	87	80	146	165
Liers	307	305	284	312	144	162
Milmort	101	118	122	124	123	129
La Préalles	54	68	67	59	-	-
Herstal	375	412	353	379	329	327
Jolivet	43	48	45	35	-	-
Liège Vivegnis	111	111	99	77	-	-
Liège Palais	1.304	1.325	1.366	1.538	1.307	1.568
Liège Joufosse	682	735	745	867	749	757
(Liège Guillemins)	14.770	15.244	14.783	14.717	14.475	14.191
Entre Hasselt et Liège-Guillemins	3.910	4.037	3.968	4.194	3.486	3.883

Nombre moyen de voyageurs montésJour ouvrable moyen - OctobreTronçon de la ligne 32Ancienne ligne 40

Nom de la gare	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Maestricht	348	306	442	400	218	368
Visé	201	265	176	304	752	464
Bressoux	-	-	-	-	83	98
(Liège Guillemins)	14.770	15.244	14.783	14.717	14.475	14.191
De Maestricht à Bressoux	549	571	618	704	1.053	930

Annexe 4Nombre moyen de voyageurs montésJour ouvrable moyen - OctobreTronçon des lignes 32 et 16 et ligne 33Ancienne ligne 36

Nom de la gare	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Aix-la-Chapelle	2.559	2.243	2.318	2.300	2.434	2.185
Eupen	-	-	-	-	185	245
Welkenraedt	1.210	1.307	1.216	1.230	1.049	923
Dolhain-Gileppe						

Verviers-Est	97	115	110	109	-	-
Verviers-Palais	459	599	508	483	339	346
Verviers-Central	3.395	3.304	3.883	3.462	4.334	4.447
Ensival	137	149	126	119	-	-
Pepinster	1.282	1.387	1.540	1.493	1.187	1.247
Goffontaine	44	49	52	39	-	-
Nesscnvaux	219	261	266	278	300	353
Fraipont	156	152	140	155	181	180
Trooz	99	110	108	103	124	126
La Brouck	41	44	35	44	-	-
Chaufontaine	68	82	77	52	-	-
Henne- Chèvremont	55	87	73	57	-	-
Chênée	210	210	185	138	187	221
Angleur	660	780	718	650	491	452
Liège - Guillemins	14.770	15.244	14.783	14.717	14.475	14.191
Liège Haut Pré	141	134	179	156	70	47
Montegnée	63	64	47	89	-	-
Ans	1.389	1.336	1.504	1.476	1.203	1.254
Bierset	380	299	355	353	198	232
Voroux	42	37	40	71	117	116
Voroux-Goreux	56	56	60	50	11	2
Fexhe-le-Haut Clocher	181	166	152	160	151	147
Momalle	108	102	84	96	85	100
Remicourt	340	331	358	294	307	230
Bleret	55	40	37	55	57	54
Wareme	2.221	2.379	2.692	3.098	2.568	2.617
Corswarem	215	187	155	208	-	-
Jeuk-Rosoux	84	59	83	62	-	-
Gingelom	142	99	84	80	-	-
Landen	6.340	7.055	7.713	7.084	7.664	8.228
Neerwinden	350	370	296	218	239	226
Ezemaal	341	361	303	353	240	233
Tienen	5.780	6.356	5.451	5.243	4.507	5.230
Kumtich	179	216	179	146	-	-
Roosbeek	170	172	168	116	-	-
Vertrijk	434	394	402	327	329	354
Lovenjoel	126	140	147	90	-	-

Korbeek-Lo	101	140	100	79	-	-
Leuven	19.583	24.623	17.892	18.629	18.123	18.187
Herent	452	440	432	419	305	332
Veltem	299	286	232	248	198	217
Erps-Kwerps	128	120	113	113	62	81
Kortenbergh	692	649	684	594	487	563
Nossegem	201	212	190	181	134	128
Zaventem	1.506	1.509	1.453	1.450	996	1.035
Diegem	658	612	618	522	421	417
Haren-Sud	416	359	347	364	257	252
Schaerbeek	5.985	5.328	5.706	5.672	3.696	4.069
(Bruxelles- jonction)	152.657	150.500	152.072	147.885	146.406	147.782
Total de la li- gne jusqu'à Schaerbeek	74.792	80.978	74.590	73.744	67.838	69.440

Nombre moyen de voyageurs montés

Jour ouvrable moyen - Octobre

Annexe 5.

Ligne 34
Ancienne ligne 44

Nom de la gare	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(Verviers- Central)	3.395	3.304	3.883	3.462	4.334	4.447
(Ensival)	137	149	126	119	-	-
(Pepinster)	1.282	1.387	1.540	1.493	1.187	1.247
Pepinster-Cité	109	107	100	105	85	91
Juslenville	206	154	199	179	204	209
Theux	217	226	196	179	172	186
Franchimont	210	178	194	178	203	210
Marteau	38	35	35	61	-	-
Spa	581	604	619	578	578	775
Géronstère	301	318	307	319	336	324
De Pepinster Cité à Gérons- tère	1.662	1.622	1.650	1.599	1.578	1.795

Nombre moyen de voyageurs montésJour ouvrable moyen - Octobre

Ligne 35
Ancienne ligne 43

Nom de la gare	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(Liège- Guillemins)	14.770	15.244	14.783	14.717	14.475	14.191
Angleur	660	780	718	650	491	452
Sauheid	5	6	2	2	-	-
Tilff	214	257	258	309	175	251
Méry	80	91	86	93	-	-
Hony	74	91	84	84	93	85
Esneux	303	263	262	278	228	226
Souverain-Pré	34	40	46	43	-	-
Pulseur	313	274	271	271	284	403
Chanxhe	51	56	46	38	-	-
Rivage	257	229	188	302	156	140
Comblain-au- Pont	163	175	174	168	120	141
Comblain-la- Tour	110	156	141	123	126	130
Hamoir	232	273	282	284	249	252
Sy	50	61	49	48	60	62
Bomal	237	225	229	336	332	300
Barvaux	346	342	331	310	320	299
Melreux-Hotton	274	268	260	206	236	192
Marenne	37	43	34	36	-	-
Marche-en- Famenne	348	311	324	383	354	390
(Marloie)	731	896	1.115	1.098	968	1.308

(Rivage)	257	229	188	302	156	140
Martinrive	18	13	11	10	-	-
Aywaille	187	143	111	143	272	262
Remouchamps	34	30	33	32	-	-
Nonceveux	43	18	17	20	-	-
Lorcé-Chevron	11	9	10	9	-	-
Stoumont	11	11	21	8	-	-
La Gleize	5	6	4	8	-	-
Coo	14	11	16	13	-	-
Trois-Ponts	297	240	252	205	200	209
Grand-Halleux	72	68	54	55	19	7
Rencheux	60	41	54	69	-	-
Vielsalm	259	201	227	228	278	270
Salm-Château	42	39	48	41	-	-
Cierreux	21	19	21	21	-	-
Bovigny	42	48	51	44	10	5
Gouvy	358	370	324	363	192	198
D'Angleur à Marche	3.788	3.941	3.785	3.964	3.224	3.323
D'Angleur à Gouvy	3.465	3.354	3.215	3.339	2.398	2.508

Nombre moyen de voyageurs montés
Jour ouvrable moyen - Octobre

Annexe 7.

Ligne 36
Ancienne ligne 125

Nom de la gare	Chiffres absolus					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(Liège-Guillemins)	14.770	15.244	14.783	14.717	14.475	14.191
Sclessin	144	139	112	125	93	94
Tilleur	130	164	130	136	66	73
Pont-de-Seraing	294	312	304	317	286	243
Jemeppe	176	189	154	199	151	155
Flémalle-Grande	166	203	163	198	141	204
Leman	181	209	175	198	155	130
Flémalle-Haute	595	708	716	630	1.223	1.123

Aigremont	102	120	108	109	-	-
Engis	256	254	242	235	264	256
Hermalle-s-Huy	51	90	56	59	77	81
Haute-Flône	117	142	144	155	121	152
Amay	490	534	430	454	394	398
Ampsin	273	281	259	288	261	235
Huy	1.756	1.969	2.191	2.254	1.752	2.315
Statte	705	700	804	651	576	542
Bas-Oha	148	161	163	96	87	81
Java	28	29	40	27	-	-
Andenne	1.222	1.431	1.388	1.385	1.315	1.237
Château de Seilles	180	230	249	243	281	220
Sclaigneaux	190	204	104	178	164	128
Namêche	268	243	272	285	236	216
Marche-les-Dames	169	185	122	207	164	141
Beez	43	46	52	45	-	-
(Namur)	17.729	16.905	16.235	17.665	16.013	17.877
Entre Liège et Namur	7.684	8.543	8.378	8.474	7.807	8.024

Nombre moyen de voyageurs montés
Jour ouvrable moyen - Octobre

Annexe 8.

Ancienne ligne 31

Nom de la gare	1980	1981	1982	1983	1984	1985
(ANS)	1.389	1.336	1.504	1.476	1.273	1.254
Ans-Est	37	40	30	40	-	-
Allieur	14	25	27	26	-	-
Rocourt	169	184	214	208	-	-
Rocourt Clinique	38	44	39	55	-	-
(Liers)	307	305	284	312	144	162
Entre Ans et Liers	258	293	310	329	-	-

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

**BILAN DE L'ANNÉE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUITE À UNE QUESTION POSÉE
LE 19.12. 85.**

Année des transports en commun. — Résultats.

L'année 1985 avait été proclamée l'Année des transports en commun par le Ministre des Communications. Quelles mesures ont été prises au cours de cette année pour promouvoir les transports en commun?

A-t-on procédé à des modifications de tarif? Dans l'affirmative, lesquelles?

Réponse complémentaire : (12.4.86)

● S.T.I.B.

1. Mesures de gestion.

Un nombre d'initiatives visant à améliorer le service à la clientèle ont été exécutées avec une suite favorable durant l'exercice 1985 par la S.T.I.B.

Prolongement du réseau de métro d'environ 3,5 km avec la mise en service de 5 nouvelles stations :

- la station Herrmann-Debroux à Auderghem (le 24 mars 1985);
- la station Veeweyde à Anderlecht (le 5 juillet 1985);
- les stations Houba-Brugmann, Stuyvenbergh et Heysel sur la territoire de Bruxelles (le 11 mai 1985).

Prolongement du réseau du prémetro d'environ 650 mètres avec la mise en service de la station Louise sur le territoire des communes de Saint-Gilles, Ixelles et Bruxelles (le 19 août 1985).

Mise en service de 25 autobus articulés sur ligne 71 (le 31 mai 1985).

Affichage des horaires avec heures de passage à environ 2.000 arrêts répartis sur tout le réseau : création de nouveaux films avec message simplifié.

Inauguration d'un nouveau centre d'information exploité en commun par la S.N.C.B., la S.N.C.V. et la S.T.I.B. à la Gare du Midi le 2 mai 1985.

Prolongement de la ligne d'autobus n° 78 en vue de la desserte d'un nouveau zoning industriel au sud-ouest de l'agglomération (le 17 décembre 1985).

Création de deux nouvelles lignes d'autobus :

- n° 37 de la Gare du Nord vers la place Georges Brugmann;
- n° 60 de la rue de l'Evêque vers le Fort Jaco.

Une augmentation générale des fréquences d'exploitation sur les lignes du réseau.

L'ensemble des améliorations des services de la S.T.I.B. s'est concrétisé en une augmentation du nombre de voyageurs (+ 0,6 % par rapport à 1984 et 1,4 % par rapport à 1983).

Mentionnons encore un nombre d'événements qui sont positifs pour la société : une exposition technique à l'échelle mondiale aux palais du Heysel du 19 au 24 mai 1985 dans le cadre du congrès de l'U.I.T.P. Des expositions nationales dans le cadre de l'Année des transports en commun à Mariakerke du 15 juillet au 18 août 1985 et à Namur, du 4 au 14 septembre 1985.

Un défilé d'anciennes voitures historiques en présence de Sa Majesté le Roi, le 21 juillet 1985.

La journée train-tram-bus annuelle le 6 octobre 1985.

Simultanément avec beaucoup d'autres manifestations et opérations d'informations, destinées au grand public, une plus grande confiance dans les services rendus s'est développée.

2. Tarifs.

Conformément à l'arrêté royal n° 174 il a été procédé, le 14 janvier 1985, à une augmentation des tarifs qui est en moyenne de l'ordre de 6,2 % sur toutes les lignes de la S.T.I.B.

Il a été décidé de maintenir un prix identique pour le billet direct, tandis que la carte à dix voyages passa de 185 F à 200 F et la carte à 5 voyages de 120 F à 130 F, l'abonnement M.T.B. mensuel passa de 810 F à 850 F et l'abonnement M.T.B. annuel de 8.100 F à 8.500 F, les abonnements M.T.B. junior et senior mensuels de 660 F à 695 F et annuels de 6.600 F à 6.950 F.

L'abonnement scolaire de 1.700 F à 1.800 F pour un trimestre et de 4.470 F à 4.750 F pour une année.

● M.I.V.A.

Mesures de gestion prises pendant l'Année des transports en commun.

Nous vous signalons que pratiquement toutes les initiatives destinées à promouvoir les transports publics dans la région anversoise au cours de l'Année des transports en commun ont été prises dans deux domaines :

- Le tarif unique a été remplacé par un tarif horaire. Ce nouveau système de tarification, qui offre un éventail de possibilités, et notamment la correspondance gratuite, l'interruption du voyage, etc., a tout de suite connu un vif succès auprès du public. Les multiples demandes spécifiques d'informations détaillées permettent de conclure que les usagers des transports publics se sont bien rendus compte des avantages du nouveau système, ce qui constitue une véritable promotion des services d'autobus et de tramway.
- La coordination avec les Chemins de fer vicinaux a été fortement intensifiée en 1985. L'aspect concret le plus spectaculaire de cette collaboration est que la correspondance gratuite prévue au tarif horaire est également valable sur les autobus de la S.N.C.V. (et vice-versa), dans les limites du réseau urbain. Par ailleurs, un nouveau titre de transport commun a été créé, à savoir la carte suburbaine, permettant la correspondance gratuite entre transports urbains et transports régionaux (et vice-versa) sur un territoire plus étendu. Enfin, il y a eu des pourparlers en 1985 en vue de créer un nouvel abonnement commun S.N.C.V.-M.I.V.A. Cet abonnement a été instauré à partir du 20 janvier 1986, date de l'indexation des tarifs.

● M.I.V.G.

1. Politique tarifaire au cours de l'Année des transports publics 1985.

Carte - heures creuses -.

Afin de stimuler l'usage des transports publics pendant les heures creuses, et dans l'effort d'étaler quelque peu le transport pendant les heures de pointe, un nouveau titre de transport plus économique a été instauré à partir de l'augmentation des tarifs du 14 janvier 1985, à savoir la carte - heures creuses -.

Nous avons voulu tester pendant l'Année des transports publics l'efficacité et le succès de cette carte qui coûtait 20 % moins cher que la carte à voyages multiples normale achetée en prévente.

Après une année d'expérience à propos de la carte « heures creuses », l'essai avec le tarif différencié selon les heures s'est avéré très instructif. Au bout d'un court laps de temps, le nouveau titre de transport a connu un vif succès auprès du public en raison de son prix attractif. Peu de temps après le lancement, pratiquement tous les voyageurs utilisant des cartes étaient en possession d'une carte normale et d'une carte « heures creuses », dans le but de pouvoir voyager de façon plus économique.

Il ne fallait cependant pas sous-estimer le possibilité d'emploi — délibéré ou non — de cette carte en dehors des heures creuses. Par ailleurs, la nouvelle carte n'a attiré que très peu de nouveaux voyageurs et les véhicules restaient bondés pendant les heures de pointe, étant donné que la majorité de la clientèle des heures de pointe ne semble pas avoir la possibilité de modifier les heures de leurs déplacements.

Malgré les perturbations sur certaines lignes et le nombre moins élevé de kilomètres parcourus, le niveau du nombre de voyageurs est resté inchangé en 1985. La carte « heures creuses » a sans doute contribué à la stabilisation du nombre de voyageurs.

Une réédition de la carte « heures creuses » peut être envisagée, mais il faudrait alors utiliser une carte magnétique à débit automatique excluant toute possibilité d'utilisation abusive. Par ailleurs, le glissement des voyageurs des heures de pointe vers les heures creuses ne pourra se réaliser que si l'on prend également des mesures radicales en ce qui concerne l'emploi du temps des écoliers et des navetteurs domicile-travail.

Enfin, l'attribution de facilités de circulation en faveur des tramways et des autobus reste la mesure la plus efficace pour promouvoir les transports publics, même pendant les heures creuses.

Carte touristique.

Afin d'offrir la possibilité aux touristes de visiter Gand sans problème, la carte touristique a été instaurée, également à la date du 14 janvier 1985. Elle reste valable au choix pendant 24, 48 ou 72 heures sur tout le réseau de la M.I.V.G., sans distinction de zones.

Cette carte, qui doit être oblitérée dans l'appareil automatique au cours du premier voyage, offre pendant sa durée de validité toutes les facilités possibles pour voyager dans et en dehors du centre de Gand. Par ailleurs, la brochure du Service du tourisme de la ville de Gand, où la carte est mise en vente, comporte une rubrique intitulée : « Visitez Gand avec les transports publics ».

2. Politique générale pendant l'Année des transports publics.

Information.

En 1985, le nécessaire a été fait pour améliorer l'information du public aux arrêts. Tous les arrêts sont actuellement pourvus d'un horaire précis des passages de chaque tramway ou autobus. Ces informations, imprimées sur des supports de conception nouvelle et résistant au vandalisme, sont fort appréciées par le public.

Lors des journées portes ouvertes de la M.I.V.G. organisées dans le cadre de l'Année des transports publics, une brochure en couleurs abondamment illustrée a été éditée à propos de l'organisation, le passé, le présent et l'avenir de la société. Cette brochure, qui n'a pas de liens spéciaux avec la manifestation « portes ouvertes » est fort demandée, aussi bien par les jeunes que par les gens plus âgés, les amateurs des transports publics et les intellectuels.

Trolleybus.

Le prototype de trolleybus articulé VAN HOOB/ACEC a été exposé pendant les journées portes ouvertes de la M.I.V.G. et à la Foire internationale de Gand. Le but de cette exposition était de permettre au public de faire la connaissance de ce nouveau véhicule et de recueillir ses suggestions quant à la facilité d'utilisation et le design. Grâce aux réactions des visiteurs, diverses recommandations ont déjà pu être discutées au sein d'un groupe de travail avec les constructeurs.

Le design définitif du trolleybus aura donc partiellement été déterminé par le public gantois.

Enquête scolaire.

En vue de pouvoir réagir aux glissements dans la demande de transport et de faire une évaluation de son réseau, la M.I.V.G. a mené une enquête en début de l'année scolaire auprès des élèves de toutes les écoles moyennes et des écoles supérieures non universitaires de la région gantoise, en collaboration avec les directions de ces écoles.

La M.I.V.G. espère que cette enquête lui donnera une meilleure connaissance, à propos des navettes scolaires, de l'usage actuel des lignes et des points faibles éventuels de l'office de transport.

Prolongation de la ligne 31.

A 1.600 mètres du terminus de la ligne d'autobus n° 31, près du carrefour de la « Beekstraat » et de la « Driesdreef », à Mariakerke, près de Gand, se situent deux quartiers résidentiels groupant quelque 1.200 habitants. Beaucoup de ces gens font la navette pour se rendre à leur lieu de travail en ville ou leur école au centre de la ville. La ligne n° 31 de la M.I.V.G. dessert toutes ces destinations.

Depuis 1981 la M.I.V.G., liée par une convention avec la S.N.C.V. portant sur la desserte de la commune fusionnée de Drongen, a toujours dû refuser la prolongation demandée par les habitants de cette commune.

Par suite d'une importante modification de la ligne n° 706 de la S.N.C.V. sur ce territoire à desservir, cette convention a été résiliée. La M.I.V.G. a dès lors estimé que le moment était venu de réaliser une communication directe entre les nouveaux quartiers résidentiels et le centre de la ville et d'offrir ainsi un service amélioré pendant l'Année des transports publics.

Cette intention a été renforcée également par le fait qu'il était matériellement possible de satisfaire à cette requête sans utiliser plus de personnel ni d'autobus, et donc sans augmentation des dépenses. La prolongation en question a été instaurée à partir du 26 août 1985.

Portes d'entrée.

En automne 1985 il a été décidé, à titre d'essai, de permettre aux voyageurs de la M.I.V.G. en possession d'un abonnement normal ou d'un abonnement scolaire d'utiliser également les portes de derrière des tramways et des autobus.

Par cette mesure qui permettra un meilleur écoulement des voyageurs dans les véhicules, la M.I.V.G. compte réaliser une réduction des temps d'arrêt et contribuer ainsi à l'amélioration du confort des voyageurs.

Autobus à trois portes.

Afin de résoudre le problème des usagers des autobus qui se pose plus spécialement pendant les heures de pointe, le conseil d'administration de la M.I.V.G. a décidé de reporter provisoirement la commande de 33 autobus Diesel et de s'informer auprès de l'Administration des transports sur la possibilité de commander des autobus à trois portes sur base d'un certain nombre de dérogations au cahier des charges existant.

L'autobus à trois portes offre de nombreux avantages aux voyageurs, à savoir un plancher surbaissé, trois larges doubles portes d'entrée et de sortie avec plateformes spacieuses, très bonne accessibilité pour les gens âgés, les voitures d'enfant et

les personnes en fauteuil roulant. Il en résulte un bon écoulement des voyageurs, ce qui pourrait augmenter la capacité des autobus de 10 %.

Estimant que le confort des voyageurs est primordial et peut contribuer à un usage accru des transports publics, la M.I.V.G. désire examiner toutes les possibilités susceptibles de contribuer à ce facteur avant de prendre une décision importante.

● S.T.I.C.

1. Modifications de l'itinéraire et des horaires en 1985.

Pour nous, la politique de promotion et de relations publiques (faire connaître le réseau et les lignes), la politique de produits (améliorer l'horaire et l'itinéraire des lignes) et la politique tarifaire (offrir un prix et des titres de transports adéquats) forment un tout indissociable.

En 1985, la politique de promotion et de relations publiques (voir annexe 1) a dès le début de l'année, eu pour objectif principal de préparer la clientèle à utiliser les nouvelles stations du métro léger qui devaient être ouvertes en septembre et en novembre 1985.

Ces mises en service devaient modifier le tracé et l'horaire de nombreuses lignes d'autobus. Nous avons donc mobilisé tous nos effectifs pour que cette restructuration soit une réussite et nous avons veillé à ne pas provoquer, en cours d'année, des changements qui auraient pu nuire au succès de cette refonte de notre réseau.

Comme les inaugurations ont été postposées, notre action sur le terrain a été la suivante :

- a) Nous avons maintenu intégralement le service offert à la clientèle, malgré le budget limité qui nous a été octroyé en 1985 (+ 1,2 %). Pour y parvenir, des efforts ont été demandés à tout le personnel.
- b) En septembre, présentation à la R.T.B.F. du nouveau système - Taxi Stop -. Ce panneau de signalisation, réalisé par la section de Charleroi de l'Œuvre nationale des Aveugles, permet aux non-voyants de faire arrêter le bus qu'ils désirent.
- c) En décembre, mise en service du véhicule expérimental — le - Bus de l'an 2000 - — à plancher surbaissé et à trois portes.
- d) Dans le courant de l'année, préparation et mise au point de grandes enquêtes :
 - avec des étudiants de la F.U.C.A.M., enquête origine-destination pour mieux adapter notre réseau aux besoins de la clientèle (résultats disponibles en 1986);
 - avec la R.A.P.D., enquête pour mieux connaître l'attitude de la clientèle vis-à-vis des trois sociétés qui desservent Charleroi (résultats obtenus en 1985).
 - avec la ville de Charleroi, enquête pour mieux cerner les problèmes de parking dans le centre ville (résultats obtenus en 1985).

Annexe 1.

Actions de promotion et de relations publiques en 1985.

- a) Actions pour animer la région de Charleroi et mieux faire connaître les stations de métro.

La plupart de ces actions ont été réalisées avec nos partenaires locaux habituels : la ville de Charleroi, la R.T.B.F., les commerçants, les enseignants, les associations culturelles, etc.

- Du 15 décembre 1984 au 3 janvier 1985, exposition-animation - Les Schtroumpfs accueillent le Père Noël de la S.T.I.C. - (station Beaux-Arts).
- Du 19 janvier au 3 février 1985, exposition - L'Age d'or de la B.D. - (station Beaux-Arts).
- Du 10 au 18 mai, exposition - la B.D. mondiale - (station Beaux-Arts).

- Pendant cette période, les bus de la S.T.I.C. sont décorés avec des personnages de B.D. et animation permanente de la station Beaux-Arts (concours de dessin, projections, dédicaces, etc.).

- En octobre, placement de panneaux d'affichage libre aux accès de stations de métro.

- Le 8 novembre, conteur tunisien dans la station Beaux-Arts.

- Le 15 novembre, concert rock dans la station Beaux-Arts.

- Organisation de nombreuses visites du métro pour les écoles et diverses associations locales (police, les - 3 x 20 -, Rotary, R.A.P.D., Charleroi environnement, etc.).

- Organisation de nombreuses visites du métro, vitrine d'exposition de l'industrie belge, pour les congressistes de l'U.I.T.P. et les représentants des pays suivants : U.S.A., U.R.S.S., Chine, Cuba, Argentine, Espagne, France, Philippines, Malaisie, Thaïlande, Indonésie, Singapour, Brunei, Inde et Tunisie.

- Création d'un nouveau diaporama intitulé - Un métro pour demain -.

Annexe 1.2.

- b) Actions pour mieux faire connaître notre métier, notre réseau, notre société et le transport public en général.

- Le 14 février, Saint-Valentin, fête de tous les amoureux du transport.

- Du 22 février au 9 mars, exposition - Les tramways urbains de Charleroi - (Innovation, Charleroi).

- Du 23 février au 4 mars, Salon de la Maison et des Loisirs, à Charleroi.

- Du 23 au 31 mars, Salon des Vacances, à Bruxelles.

- Le 13 et le 14 avril, exposition des hobbies et des travaux artistiques du personnel de la S.T.I.C. et de la S.N.C.V. (station Beaux-Arts).

- En mai, congrès de l'U.I.T.P. à Bruxelles.

- En juin, présence de notre Bus-Info à Charleroi-Sud, lors de la venue du Train-Expo de la S.N.C.B.

- En juillet et en août, présence de la S.T.I.C. dans l'exposition - Transport en commun, facteur de développement social -, à Ostende.

- En septembre, cette exposition est à Namur.

- Le 3 septembre, présentation du nouveau système - Taxi Stop -.

- Le 2 octobre, participation de la S.T.I.C. (exposé sur le métro léger) à l'anniversaire de la Société royale belge des ingénieurs et des industriels.

- Du 1^{er} au 4 octobre, présence du Bus-Info à Charleroi-Sud, lors de la venue du Train-Expo de la S.N.C.B.

- En décembre, l'exposition - Transport en commun, facteur de développement social - est à Bruxelles. Remise des prix pour le concours de dessin : - Le transport public dans ma région -.

Annexe 1.3.

- À la mi-décembre, mise en service du - Bus de l'an 2000 -.

- À la fin décembre, le Père Noël de la S.T.I.C. distribue des bonbons aux enfants et des calendriers aux adultes.

- Création d'un nouveau diaporama - Des hommes au service des hommes - qui décrit notre métier, avec tous ses aspects méconnus.

Annexe 2.

Modifications des tarifs du 14 janvier 1985.

Titres de transport	Prix au		Augmentation	
	16.1.1984	14.1.1985	en F	en %
Billets :				
1 et 2 zones	27	29	+ 2	+ 7,41
3 zones et +	37	39	+ 2	+ 5,41
Cartes (7 cases) :				
Hors voiture	109	115	+ 6	+ 5,50
Sur voiture	139	147	+ 8	+ 5,75
Abonnements urbains (AUC)				
Normal 1 mois	745	790	+ 45	+ 6,04
1 an	7.450	7.900	+ 450	+ 6,04
Junior } 1 mois	640	680	+ 40	+ 6,25
Senior } 1 an	6.400	6.800	+ 400	+ 6,25
Abonnements généraux :				
Normal 1 mois	960	1.020	+ 60	+ 6,25
1 an	9.600	10.200	+ 600	+ 6,25
Junior } 1 mois	825	875	+ 50	+ 6,06
Senior } 1 an	8.250	8.750	+ 500	+ 6,06
Abonnements scolaires :				
Domicile-Ecole :				
1 et 2 zones	3.410	3.640	+ 230	+ 6,74
3 zones et +	3.890	4.150	+ 260	+ 6,68
Libre-parcours :				
Zones 1, 2, 3	4.100	4.400	+ 300	+ 7,32
Tout le réseau	4.850	5.200	+ 350	+ 7,22

● S.T.I.L.

Exploitation.

Mesures de gestion prises par la S.T.I.L. en 1985.

1. Sites propres.

Au 31 décembre 1984, les sites propres représentaient une longueur de 14.445 m (A + R).

Le 4 juillet 1985 :

Création d'une bande réservée boulevard de la Sauvenière en direction des Guillemins donnant accès à la piste des autobus (100 mètres).

Création d'une bande réservée rue de Herve en direction du centre, entre l'avenue de la Rousselière et Bois-de-Breux (298 mètres).

Le 13 septembre 1985 :

Aménagement d'un site propre dans les deux sens entre le Cadran et la place Hocheporte (1038 mètres) ainsi qu'un site propre entre la place Hocheporte et Fontainebleau utilisé uniquement vers le centre par la S.N.C.V. (360 mètres).

Le 18 novembre 1985 :

Installation d'une boucle terminale à l'Hôpital universitaire du Sart Tilman (248 mètres).

Soit au 31 décembre 1985 : 16.489 mètres ou une augmentation de 14,15 %.

L'ensemble de ces mesures a permis d'augmenter la vitesse commerciale du réseau. Celle-ci était en 1984 de 19,046 km/h et est passée en 1985 à 19,380 km/h.

2. Augmentation des tarifs.

14 janvier 1985 : 6,31 %. Cette augmentation a donné pratiquement une recette supplémentaire de 5,36 %.

En outre, la mise en service de 16 autobus articulés aux heures d'affluence, sur les lignes 1 - 2 - 3 - 4 et 30, a permis d'influencer le taux de couverture (recettes/dépenses) de 39,86 % en 1984, porté à 41,05 % en 1985.

3. Extensions de lignes réalisées en 1985.

Ligne 23 - Cathédrale à Sainte-Walburge - prolongée jusqu'à l'Hôpital de la Citadelle (1.210 mètres (A + R)/2).

Ligne 35 - Théâtre - Robermont -, extension vers le centre funéraire (1.415 mètres (A + R)/2).

Ligne 41 - Place Kuborn Sersing - Mons Arbre Saint-Michel - prolongée vers la cité des Makets (570 mètres (A + R)/2).

Ligne 20 - Cathédrale - Cointe - extension vers Sclessin (1.250 mètres (A + R)/2).

Ligne 48 - Théâtre - Domaine universitaire du Sart Tilman - extension vers l'hôpital universitaire (428 mètres (A + R)/2).

Ligne 3 - Théâtre - Flémalle Trixhes - fusion des antennes - Flot Marly - et Marnières - (- 293 mètres (A + R)/2).

4. Information des voyageurs aux arrêts.

Des nouveaux cadres d'arrêt donnant les heures de passage ont été posés aux arrêts des lignes suivantes : 20 - 21 - 22 - 23 - 41 et 42 ce qui porte le nombre de cadres de 827 à 1.015.

5. Création d'un musée des Transports en commun du pays de Liège (le 25 avril 1985).

6. Participation de la société à la journée « Train-Tram-Bus » du 6 octobre 1985.

7. Exposition d'une unité de traction T.A.U. place Saint-Lambert du 18 au 27 octobre 1985.

● S.T.I.V.

1985 : Année des transports en commun.

Conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 31 décembre 1983 pris en exécution de l'article n° 174 du 30 décembre 1982 instaurant l'adaptation annuelle des tarifs pour les Sociétés de transport en commun, la hausse des tarifs s'établit à 6,2 % à dater du 14 janvier 1985.

Journée portes ouvertes le 15 juin 1985.

Bus-exposition (photos, vidéo, ...) devant la gare centrale à Verviers les 15 et 16 octobre 1985 à l'occasion de la venue à Verviers du train-expo S.N.C.B.

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

TRANSPORTS EN COMMUN

Question de M. Lagneau du 17 janvier 1986 (Fr.) :
Mons. — Métro léger sur pneu.

Le Ministre avait, lors d'une visite à Mons, promis l'installation dans la région montoise d'une ligne de métro léger sur pneu en lieu et place du projet de T.A.U.

Le Ministre voudrait-il bien m'indiquer le programme des travaux d'installation de cette première ligne de M.L.P.?

Réponse : Les essais du prototype du métro léger sur pneus sont encore en cours. Aussi longtemps que la fiabilité technique du nouveau système n'est pas complètement démontrée, il n'y a pas de raison d'établir, dès maintenant, un programme des travaux pour la réalisation d'un réseau de métro sur pneus.
(4.2.86)

Question de M. Lagneau du 14 février 1986 (Fr.) :
Mons. — Métro léger sur pneu.

Je remercie l'honorable Ministre pour sa réponse à ma question du 17 janvier 1986 (n° 46).

Je lui serais reconnaissant de m'indiquer quand se termineront les essais en cours sur le M.L.P.

Réponse : Suivant les renseignements pris auprès du constructeur de M.L.P., on est arrivé au dernier stade des essais.

Si tout se passe bien, on peut s'attendre à ce que pour la mi-1986, tous les essais destinés à tester la faisabilité du nouveau système soient terminés. (11.3.86)

Question de M. Petitjean du 15 mai 1986 (Fr.) :
Métro de Charleroi. — Poursuite du réseau.

Etant donné la priorité accordée à la réalisation de l'axe métro Est-Ouest de Charleroi, le Comité d'action et d'animation économique du Bassin de Charleroi souligne l'urgence de procéder à l'engagement des deux derniers segments intermédiaires de cet axe et qui ne sont toujours pas exécutés.

Le Ministre pourrait-il me signaler :

1. quand aura lieu l'adjudication des trois stations de la boucle centrale à savoir : Janson, Tirou et Sud;
2. quand se réalisera la station et gare d'échange de Marchienne?

Réponse : J'ai l'honneur de communiquer à l'honorable Membre que l'adjudication de la station Janson peut avoir lieu cette année et celle des stations Tirou et Sud en 1987.

La réalisation de la station Marchienne se ferait au plus tôt en 1988.
(7.6.86)

Question de M. Paul Peeters du 28 mars 1986 (N.) :

Sociétés de transport intercommunal. — Coût par voyageur. — Pourcentage de couverture.

Le Ministre pourrait-il me communiquer pour 1985 et pour chaque société de transport intercommunal :

1. par voyageur transporté : le coût
 - a) exploitation uniquement;
 - b) exploitation + frais généraux + investissements;
2. le pourcentage du coût a) et du coût b) supportés par les utilisateurs, en d'autres termes le pourcentage de couverture;
3. le nombre de voyageurs transportés?

Réponse : (7.6.86)

1. Coût par voyageur transporté :

a) exploitation uniquement : F/voyageur :

- S.T.I.B. : 41,20 F
- M.I.V.A. : 22,74 F
- M.I.V.G. : 27,33 F
- S.T.I.L. : 27,30 F
- S.T.I.C. : 33,35 F
- S.T.I.V. : 24,16 F

b) exploitation + frais généraux + investissements : F/voyageur :

- S.T.I.B. : 52,90 F
- M.I.V.A. : 37,19 F
- M.I.V.G. : 29,78 F
- S.T.I.L. : 30,13 F
- S.T.I.C. : 36,41 F
- S.T.I.V. : 32,13 F

2. Pourcentage de couverture des frais :

a)

- S.T.I.B. : 33,00 %
- M.I.V.A. : 38,79 %
- M.I.V.G. : 42,26 %
- S.T.I.L. : 42,00 %
- S.T.I.C. : 38,80 %
- S.T.I.V. : 41,23 %

b)

- S.T.I.B. : 25,70 %
- M.I.V.A. : 35,18 %
- M.I.V.G. : 38,78 %
- S.T.I.L. : 38,05 %
- S.T.I.C. : 35,53 %
- S.T.I.V. : 31,62 %

3. Nombre de voyageurs transportés :

- S.T.I.B. : 192.400.000
- M.I.V.A. : 54.736.303
- M.I.V.G. : 31.013.319

- S.T.I.L. : 59.094.159
- S.T.I.C. : 11.871.532
- S.T.I.V. : 6.689.384

Question de M. Tomas du 19 mars 1986 (Fr.) :

S.T.I.B. — Ligne de métro 1B à Anderlecht. — Prolongation.

Le Ministre pourrait-il me donner les renseignements suivants, relatifs au prolongement de la ligne de métro 1B à Anderlecht :

1. L'adjudication des travaux pour la station « Bizet » a-t-elle été lancée?
2. Quels sont les montants prévisibles pour les travaux de construction de la gare et du tronçon sous la chaussée de Mons, permettant le rebroussement des rames?
3. Quelle est la durée prévue pour les travaux en surface et sous terre?
4. En ce qui concerne le prolongement vers l'hôpital Erasme, une décision a-t-elle déjà été prise? Si non, quand le Ministre compte-t-il la prendre, et selon quelle procédure?
5. Les études de tracé de ce prolongement sont-elles terminées? Si oui, est-il possible d'en avoir connaissance?

Réponse : (19.4.86)

1. L'adjudication a été lancée et l'exécution des travaux a été attribuée.
2. Le montant total des travaux de génie civil est de 360 millions F (T.V.A. comprise) dont 18 millions F à charge du département des Travaux publics.
3. Le délai contractuel d'exécution des travaux est de :
 - 330 jours-calendrier pour la surface (délai partiel);
 - 690 jours-calendrier pour les travaux souterrains.
 Ces délais prendront cours à la date du 1^{er} mai 1986.

Question de M. Vanvelthoven du 23 mai 1986 (N.) :

Métro de Bruxelles. — Rapport. — Contestation.

Il nous revient que l'agglomération bruxelloise conteste le rapport relatif au métro lourd de la petite ceinture établi par la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.) à la demande du Ministre des Communications. L'ordinateur a calculé que les économies escomptées de la réduction du réseau des trams sont surestimées de 450 millions de F, que l'augmentation des frais d'exploitation du métro est sous-estimée de 150 millions, et que le coût de la nouvelle infrastructure souterraine est sous-estimé d'environ 140 millions. On aurait donc ainsi omis 740 millions dans les frais d'exploitation. En ce qui concerne le programme des investissements, 30 milliards de dépenses n'auraient pas été portés en compte. C'est ainsi que d'après l'agglomération, les investissements pris en charge par l'Etat, qui s'élèvent à la bagatelle de 24 milliards, n'auraient pas été portés en compte.

1. Le Ministre est-il au courant de cette situation, et comment estime-t-il devoir réagir?
2. A combien s'élèvent les investissements réels de l'Etat, et comment ce montant est-il justifié?

3. Ces investissements cadrent-ils dans la politique générale de modération du gouvernement?
4. Quelles solutions de rechange ont été examinées et à quels résultats est-on arrivé?
5. Une amélioration du réseau existant, des trams, notamment par l'amélioration des fréquences, l'amélioration de la densité du réseau, l'accès des gares par ascenseurs et l'achat de trams plus modernes, ne pourraient-ils pas constituer une solution de rechange valable?

Réponse : Mes services ont effectivement eu connaissance d'un rapport établi par l'Agglomération bruxelloise et dont les conclusions sont celles que reprend mon honorable interpellateur.

Il résulte de l'examen auquel ce rapport a été soumis, que ces conclusions reposent sur des données contestables et sur des affirmations non fondées.

Une critique détaillée de ce rapport dépasserait le cadre de cette réponse; tous les éléments en sont toutefois à la disposition de ceux qui souhaiteraient en prendre connaissance.

Je dois rappeler que dans le cadre de l'étude S.O.B.E.M.A.P., divers schémas de réseaux ont été étudiés et évalués sur le plan socio-économique. Par la suite, les schémas présentés par Inter Environnement et par la Conférence des Bourgmestres ont été analysés selon les mêmes critères. Enfin, la dernière proposition de l'Agglomération bruxelloise a également été vérifiée.

Toutes ces analyses ont évidemment tenu compte, d'une part, de l'impact sur le compte d'exploitation de la S.T.I.B. et d'autre part, de l'aspect socio-économique pour la collectivité qui doit retirer un revenu social de l'investissement réalisé.

La conclusion de tous ces tests m'a conduit à retenir la solution du métro sur la Petite Ceinture comme la plus intéressante, tant pour la S.T.I.B. que pour la collectivité.

La réduction du budget d'investissement de l'Etat conduit à limiter les montants attribués pour la Promotion des Transports urbains. Les montants prévus permettent toutefois — tout en respectant la clef de répartition généralement admise — de poursuivre les travaux relatifs à la Petite Ceinture de Bruxelles, considérés comme prioritaires et d'envisager une mise en service pour la fin de 1990.

Question de M. Willy Burgeon du 25 avril 1986 (Fr.) :

S.N.C.V. — Région du Centre. — Travaux.

Le personnel de la S.N.C.V. de la Région du Centre est en grève parce que la société a pris la décision de suspendre, dès le 1^{er} septembre prochain, l'exploitation de son réseau ferré dans la région et de le remplacer par un service de bus.

Des travaux coûtant 823 millions seraient simultanément entrepris pour moderniser les voies en vue de la mise en circulation ultérieure de motrices articulées - BN -.

Cette décision est préjudiciable à la clientèle qui diminuera.

Le Ministre peut-il calmer les craintes du personnel? Des contrats ont-ils été signés avec la firme fabriquant les motrices articulées? Comment l'Etat apportera-t-il les charges de 823 millions soit 63,5 millions par an?

Réponse : Lors de la commande de 105 véhicules articulés BN, dont 55 pour le réseau du Hainaut et 50 pour la Côte la desserte de la région de La Louvière a été prévue.

La S.N.C.V. ne devra donc plus acquérir de nouveau matériel.

Les travaux de modernisation de l'infrastructure du réseau ferré de la S.N.C.V., tant au Hainaut qu'au Littoral sont normalement pris en charge :

- en partie par le budget d'investissement propre de la S.N.C.V.;
- en partie par l'Etat, par l'intermédiaire du budget qui est alloué au ministère des Communications, Service de la promotion des transports urbains.

Les quotes-parts respectives d'intervention sont déterminées en fonction du degré de vétusté des installations à moderniser. (20.5.86)

Question de M. Petitjean du 30 avril 1986 (fr.) :
S.N.C.V. — Réseau du Centre.

Un rapport interne de la S.N.C.V. du 2 avril 1986 souligne l'éventualité de la suppression des lignes ferrées : Anderlues-La Louvière-Maurage et Trazegnies-La Louvière-Bracquignies. Ce rapport met en évidence la précarité des conditions actuelles d'exploitation. En effet, ces lignes sont desservies par 23 motrices du type « S » dont la caisse date des années 1950-1960 et les bogies des années 1930. Ce qui veut dire que le matériel est à bout de souffle et l'auteur, en conclusion, propose d'arrêter l'exploitation par rail avant l'hiver prochain. D'autre part, ce rapport analyse la possibilité, en attendant de rénover à charge de l'Etat le réseau ferré, car le système est moins coûteux, de mettre en service 35 autobus dans le courant du dernier trimestre 1986. Mais ce remplacement temporaire provoquera aussi des problèmes de maintenance.

Toutefois les décisions qui rassureraient les usagers de ces lignes, tardent à être prises et une inquiétude fort légitime apparaît. Dès lors, Monsieur le Ministre, pourrait-il me donner :

1. l'état actuel du dossier;
2. la solution définitive qui est retenue;
3. le coût de la rénovation de ce réseau?

Réponse : (3.6.86)

1. Etat actuel du dossier.

Le Conseil d'administration de la S.N.C.V. estime, dans une première approche, que les dépenses à engager dans le réseau du Centre, soit pour maintenir une exploitation ferrée, soit pour y substituer un service d'autobus, sont du même ordre de grandeur. Dès lors, compte tenu de l'amélioration du confort et de la vitesse commerciale à attendre de la mise en service des voitures articulées sur rails, le Conseil a opté pour le maintien du réseau ferré.

2. Solution définitive retenue.

L'hypothèse sur laquelle se fonde la S.N.C.V. pour conclure à l'intérêt d'un tel renouvellement est que le coût de celui-ci (en infrastructure) serait totalement pris en charge par l'Etat.

Dans ces conditions, une étude de rentabilité de l'investissement ainsi qu'une étude coût-bénéfice sont en cours au sein de mon département, en vue de déterminer sur les plans financier et socio-économique l'intérêt d'entamer de tels travaux.

3. Coût de rénovation du réseau.

Ce coût est estimé par la S.N.C.V. à 823 millions de francs.

INFRASTRUCTURE

Question de M. Desutter du 14 mai 1986 (N.) :
S.N.C.B. — Bruges. — Travaux d'aménagement.

Le parking de la gare de Bruges — qui est par ailleurs située en dehors du centre de la ville — connaît un tel encombrement qu'une deuxième gare s'impose, comme il en existe à Anvers (Berchem), Gand (Dampoort), Liège (Bressous, Ans) et dans d'autres villes. Cette gare permettrait aux voyageurs d'embarquer à bord des trains I.C. se rendant directement à l'intérieur du pays.

La gare de Bruges-Saint-Pierre se prêterait parfaitement à un tel aménagement. L'extension de la ville de Bruges se fait essentiellement dans cette direction (direction Zeebrugge), où est par ailleurs implanté l'hôpital universitaire Sint-Jan.

Cet hôpital emploie près d'un millier de personnes, auxquelles il faut ajouter les milliers de visiteurs qui se rendent chaque jour au chevet des malades. De nombreux quartiers ont été construits dans cette zone et d'autres y sont prévus dans un proche avenir. La transformation de la gare de Bruges-Saint-Pierre en vue d'accueillir comme il se doit les voyageurs et de soulager ainsi le trafic de la gare de Bruges ne nécessiterait que de légers aménagements.

Ne pourrait-on prolonger les quais existants par une sortie qui aboutirait dans les environs immédiats de l'hôpital universitaire? Il suffirait pour cela de construire deux escaliers et un passage pour piétons.

La route de Ruddershove — voie d'accès à l'hôpital universitaires — et le quai sont séparés par une grande bande de terrain vague qui, semble-t-il, appartient au domaine public. Pourquoi n'est-elle pas aménagée en parking? Le train I.C.-I.F., qui assure à heures fixes la liaison Knokke-Bruxelles, pourrait y faire halte.

Pourquoi les tarifs ne sont-ils pas alignés sur ceux de Bruges, comme c'est déjà le cas pour les trois gares de la jonction Nord-Midi à Bruxelles?

Réponse : L'ouverture d'un deuxième passage souterrain sous les voies à Bruges-Saint-Pierre ne rapporterait en pratique aucun bénéfice ou seulement un bénéfice négligeable pour les voyageurs vers ou de l'hôpital académique, étant donné que les trains — motrices électriques depuis 1^{er} juin 1986 — font arrêt auprès du pont au-dessus de la chaussée d'Ostende (côté Zeebrugge des quais).

Une solution alternative serait la réalisation d'un accès direct au passage souterrain actuel à partir de Ruddershove.

En plus du prolongement du tunnel à voyageurs, un aménagement de la voie publique serait nécessaire. Pour ce dernier, la S.N.C.B. n'est pas compétente.

Dans le cadre d'une réalisation éventuelle d'une relation plus courte entre le point d'arrêt et l'hôpital académique, la S.N.C.B. est prête à collaborer à un examen éventuel concernant l'opportunité d'un tel projet.

Pour l'aménagement comme « gare-parking en vue de délester les environs de la gare de Bruges, le point d'arrêt de Bruges-Saint-Pierre ne peut être pris en considération du fait de sa situation géographique défavorable. En effet, pour être couronnée de succès une gare ayant pareille fonction doit se situer sur un axe central devant l'agglomération concernée en arrivant du sens de Bruxelles. La situation des gares d'Ans et Berchem satisfait à ces conditions.

Un arrêt supplémentaire des trains I.C. à Bruges-Saint-Pierre, aurait pratiquement pour seul résultat de réduire la qualité du service en provenance et en direction de la gare, plus importante, de Knokke.

Comme chaque gare ou chaque point d'arrêt, Bruges-Saint-Pierre dispose de son propre tarif.

La jonction Nord-Midi à Bruxelles est un cas d'exception.

Par conséquent, l'établissement d'importantes facilités de parcage à Bruges-Saint-Pierre ne peut pas être justifié.

Avant l'instauration du service I.C./I.R. des soi-disants trains « directs » s'arrêtaient à Bruges-Saint-Pierre; le nombre de voyageurs utilisant ces trains était assez faible.

Entre Bruges, gare principale, et Bruges-Saint-Pierre, circule un service intensif d'autobus. De plus, Bruges-Saint-Pierre est repris dans le service omnibus cadencé Bruges-Zeebrugge et certains trains d'heures de pointe s'y arrêtent. (17.6.86)

Question de M. Jérôme du 15 mai 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Gare d'Enghien. — Dégradation.

Dans votre réponse n° 70 du 17 mars 1986, au Sénateur Cardoen, il est annoncé que tous les bâtiments des voyageurs de la ligne Grammont-Enghien feront l'objet de toilettes à l'occasion de l'électrification.

Ayant eu l'occasion de constater l'état de non entretien et de délabrement des bâtiments de la gare d'Enghien dont le rôle et l'importance ont pourtant été confirmé lors de la récente restructuration du réseau de la S.N.C.B., je souhaiterais savoir dans quel délai ces travaux d'entretien et d'aménagement débiteront puisque l'électrification est maintenant prévue pour le début juin 1986.

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

La gare d'Enghien a déjà fait l'objet de travaux de modernisation importants :

- construction d'un couloir sous-voies public;
- couverture des quais par des abris para-pluie;
- pose de revêtement en dalles de béton sur les quais;
- peinture de la salle d'attente;
- aménagement d'un grand parking public.

Des engagements financiers sont prévus pour la réalisation d'autres travaux :

- nouvelle cabine de signalisation; ces travaux ont été entamés le 6 janvier 1986;
- nouvelle gare d'autobus à établir en 1987.

Ces travaux impliquent la démolition des annexes vétustes du bâtiment des voyageurs :

- démolitions des deux cabines et du hangar aux marchandises après mise en service de la nouvelle cabine.

Avant d'envisager d'autres travaux de modernisation au bâtiment des voyageurs, la couverture doit être renouvelée; les possibilités budgétaires actuelles ne permettent pas ce travail en 1986. (17.6.86)

DEPOTS , ATELIERS

Question de M. Eerdekens du 18 février 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Atelier central de Salzinnes.

Des rumeurs alarmantes font état de la perte de 57 emplois à l'atelier central de Salzinnes, dont 53 ouvriers, deux agents de maîtrise, un agent administratif et un agent du bureau de dessin.

Il est fait état également d'une prévision, en 1986, d'une diminution des charges de réparation (57 locomotives au lieu de 66) ce qui entraînerait une perte d'heures prestées de 35.000 heures.

Il serait également prévu une augmentation de la périodicité des grandes révisions en ateliers centraux.

Cette situation peut provoquer diverses inquiétudes :

- sur le plan social;
- sur le plan de la sécurité du réseau.

Les économies que l'on tente ainsi de réaliser ne vont-elles pas entraîner des risques pour les usagers?

La sécurité n'ayant pas de prix, ne vaut-il pas mieux se prémunir de tous risques d'accidents, lesquels, jusqu'à présent, sont rarissimes en Belgique, précisément en raison du fait que la S.N.C.B. disposait d'un personnel suffisant dans le passé.

Il me serait agréable de connaître la réponse du Ministre à cette question.

Réponse : Le Conseil d'administration de la S.N.C.B., dans sa séance du 30 octobre 1974, a fixé la répartition des attributions entre les 6 ateliers centraux de la direction du matériel.

L'atelier central de Salzinnes a été chargé notamment de la réparation des locomotives Diesel et des locomotives électriques modernes.

Depuis plusieurs années déjà, le volume de travail est en régression dans tous les ateliers centraux, du fait principalement de l'électrification progressive du réseau et des mises en service de séries importantes de matériel roulant nouveau : locomotives et automotrices électriques, voitures et wagons.

La mise en service de matériel électrique nouveau entraîne la diminution des parcours des locomotives diesel et la démolition d'une partie de celles-ci, ce qui, pour l'atelier central de Salzinnes, signifie la diminution du nombre de locomotives à réparer, d'autant plus que ce sont les locomotives les moins fiables qui sont retirées en premier lieu du service.

Les locomotives électriques prévues en remplacement sont relativement neuves et nécessitent moins de main-d'œuvre pour leur réparation.

Enfin, l'expérience acquise montre qu'il est possible d'augmenter les parcours entre révisions, tant pour les locomotives diesel que pour les locomotives électriques. Il va de soi que ces dispositions n'affectent en rien la sécurité, qui reste, comme par le passé, l'objet d'une attention constante.

Il résulte de tous ces éléments que le cadre du personnel devra être adapté à la charge des réparations. Les chiffres cités par l'honorable Membre sont un ordre de grandeur, les chiffres définitifs n'étant pas encore fixés. (11.8.86)

Question n° 133 de M. Gabriels du 19 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Atelier de Louvain. — Entretien de la locomotive type 91.

L'atelier central de Kessel-Lo à Louvain est parfaitement adapté à l'étude et à la transformation des locomotives de la série 91. L'entretien pourrait y être effectué parce que l'étude y a été faite et qu'il en résulterait des avantages d'ordre financier et en matière de transport.

La S.N.C.B. souhaite toutefois confier ces travaux d'entretien à l'atelier central de Salzinnes.

- Quel atelier central sera chargé du grand entretien des locomotives de la série 91?
- Est-il exact que l'atelier central de Louvain serait le plus indiqué?
- Comment explique-t-on que la S.N.C.B. désire néanmoins réserver ce travail à l'atelier central de Salzinnes?
- Est-il exact que cette décision risque d'entraîner la perte d'environ 400 emplois pour l'atelier central de Louvain?

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

- Le Conseil d'administration de la S.N.C.B., lors de sa séance du 30 octobre 1974 a fixé la répartition des attributions entre les 6 ateliers centraux de la direction du matériel. L'atelier central de Salzinnes a été chargé de la réparation des locomotives diesel. En application de cette décision, les locomotives série 91 seront réparées à l'atelier central de Salzinnes. Toutefois, aucune réparation n'est actuellement prévue avant 1996.
- L'atelier central de Salzinnes est tout aussi adapté que l'atelier central de Louvain pour effectuer ce travail; il n'est d'ailleurs pas indiqué de soustraire à l'ensemble du parc une série de locomotives pour les faire réparer dans un autre atelier central.
- Le travail sera confié à l'atelier central de Salzinnes pour les raisons reprises sous a) et b).
- Il est inexact d'affirmer que l'atelier central de Louvain risque de perdre environ 400 emplois par suite de cette décision. L'effectif total actuel est d'ailleurs nettement inférieur à 400 agents. (8.4.86)

Question de M. Coveliers du 28 mai 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Atelier de traction d'Anvers-Dam. — Travaux d'électrification.

Il ressort de la réponse à la question n° 37 du 10 janvier 1986 que l'équipement de l'atelier de traction d'Anvers-Dam serait moins bien adapté à l'entretien des locomotives électriques.

Dans la presse, on a affirmé que le seul aménagement nécessaire pour faciliter le travail était l'électrification des quatre ateliers et de la voie de liaison.

Si elle est réalisée en même temps que celle du faisceau Stuivenberg, le coût de cette électrification ne devrait pas s'élever à plus de 2,5 millions de francs, précise-t-on.

- Quel est le montant exact des aménagements à réaliser pour que l'atelier de traction d'Anvers-Dam puisse assurer l'entretien de locomotives électriques?
- Pour quand est prévue l'électrification du faisceau Stuivenberg?

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

- Il n'y a aucune adaptation à effectuer à l'intérieur de l'atelier de traction d'Anvers-Dam pour y procéder à l'entretien de locomotives électriques. Toutefois, à l'extérieur de l'atelier,

la voie d'accès et les 4 voies de la cour doivent être électrifiées. Ce travail, effectué en même temps que l'électrification du faisceau Stuivenberg, est estimé à 2,5 millions FB.

2. Ces travaux d'électrification doivent être entrepris avant la fin de 1986 et seront normalement terminés dans le courant de 1987.

SNCB - RESEAU , LIGNES

Question de M. Desseyn du 17 janvier 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Ligne n° 73 Gand-La Panne. — Elektrification.

En réponse à mes questions posées du 22 avril 1982 (n° 164) et du 24 février 1984 (n° 197), vous disiez estimer que le dédoublement de la section de voie Dixmude-La Panne ne se justifiait pas encore et qu'il était encore trop tôt pour prendre une décision quant à son électrification.

Près de quatre ans après, rien ne semble avoir été fait en vue de désenclaver le Westhoek par une amélioration des liaisons ferroviaires.

A présent, il est à nouveau question de plans d'action et d'une stratégie de développement en faveur de cette région défavorisée du point de vue socio-économique. Aussi, j'aimerais recevoir une réponse aux questions suivantes :

- L'électrification de la ligne n° 73 Gand-De Panne est-elle reprise dans le plan complémentaire d'électrification élaboré en exécution du programme d'investissement 1985-1987?
- Les plans ou programmes actuels prévoient-ils un dédoublement de la section de ligne Dixmude-La Panne?

3. D'autres mesures sont-elles éventuellement prévues pour améliorer les liaisons ferroviaires du Westhoek? Dans l'affirmative, lesquelles?

Réponse : (4.2.86)

1. L'électrification de la ligne Gand-(Deinze)-La Panne n'a pas été reprise dans le programme d'investissement 1986-1988 de la S.N.C.B.

2. Dans la programmation actuelle il n'est pas prévu d'équiper le tronçon Dixmude-La Panne de la double voie.

3. Depuis juin 1984, un service de voyageurs à heure cadencé a été organisé. La fréquence des trains a été de ce fait pratiquement doublée.

En outre il est prévu de prolonger le tramway rapide de la côte jusqu'à la gare de La Panne.

Question de M. Vanhorenbeek du 28 février 1986 (N.) :

Chemins de fer. — Ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne.

Le mercredi 19 février dernier, le Ministre a amplement informé la commission de l'Infrastructure de la Chambre sur les plans relatifs à une ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles, avec des embranchements vers Amsterdam et Cologne. Il a attiré l'attention des membres de la commission sur le fait qu'aucune décision n'avait encore été prise quant au tracé.

Il est cependant bien connu que les Liégeois mettent tout en œuvre pour faire passer cette ligne par leur ville.

L'itinéraire via Hérentals présente cependant les meilleures perspectives et emporte d'ailleurs la préférence des Pays-Bas et de l'Allemagne.

C'est donc avec quelque étonnement que le vendredi 21 février, lors de l'émission télévisée *Librado*, j'ai entendu le Ministre citer avec enthousiasme Bruxelles et Anvers, mais aussi Liège comme plaque tournante future de cette ligne à grande vitesse.

Faut-il en déduire que le Ministre a succombé à la pression Liégeoise et a entre-temps opté pour le tracé passant par Liège?

Réponse : Les études actuellement en cours ont pris en considération trois scénarios de tracés, afin d'en tirer des conclusions significatives sur différents plans :

- temps de parcours;
- villes desservies;
- importance du trafic;
- coût de construction;
- bilans financiers et économiques;
- intérêts sociaux, régionaux, politiques;
- répercussions sur les réseaux actuels.

Il est toutefois prématuré de devancer dès à présent les résultats de l'étude circonstanciée sur la rentabilité qui sera disponible en juillet de cette année. Aussi bien, je peux communiquer à l'honorable Membre les principes généraux suivants.

L'une des variantes étudiées prévoit effectivement le regroupement sur une infrastructure commune de plusieurs relations (Bruxelles-Cologne, Bruxelles-Amsterdam, Amsterdam-Cologne) : c'est la variante via Hérentals.

Une telle option privilégie évidemment les aspects « longue distance » et « rapidité », mais, s'écartant des lignes actuelles, elle ne permet pas beaucoup d'économies de trains classiques, lesquels garderont leur fonction de desserte intervilles sur le plan national. Elle évite toutefois de considérables investissements que comporte la pénétration de grandes agglomérations.

Une deuxième solution envisagée permet de desservir la gare des Guillemins à Liège, en suivant, à partir de Waremme, la ligne existante améliorée. Le même principe (utilisation partielle des lignes existantes et dessertes des villes intermédiaires) est appliqué pour le tracé vers les Pays-Bas via Anvers.

Si une telle solution permet un meilleur accès des villes intermédiaires moyennant de considérables investissements supplémentaires pour la liaison de ces villes à l'infrastructure de la voie à grande vitesse au réseau rapide et rend possible l'utilisation des lignes nouvelles pour des trafics intérieurs, cela se fait au détriment de la vitesse, et donc de l'attrait du système pour les relations à moyenne et longue distance. Les recettes des voyageurs à moyenne et longue distance risquent par conséquent de baisser et les coûts d'exploitation augmentent, en raison du temps de parcours supérieur.

L'étude actuellement en cours devrait permettre de déterminer où se situe le meilleur point d'équilibre entre ces différentes données qui influencent les coûts d'investissement et d'exploitation et les recettes de trafic.

Indépendamment de tout aspect politique, le résultat de cette étude m'apparaît essentiel avant d'adopter une position définitive en matière de tracé. (4.4.86)

Question de M. Vanvelthoven du 14 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Rhin de fer*.

Le service sur la ligne de chemin de fer Neerpelt-Anvers n'est pas un modèle d'efficacité. Il arrive fréquemment que les horaires ne sont pas respectés. En outre, le confort laisse beaucoup à désirer, étant donné que les wagons datent d'avant la guerre.

Par ailleurs, l'électrification de la ligne Neerpelt-Hérentals aurait été renvoyée aux calendes grecques.

1. Quel est le calendrier prévu pour les travaux d'électrification sur l'ensemble de la ligne?

2. De quelles données disposez-vous en ce qui concerne l'importance du trafic des voyageurs et des marchandises sur la ligne Neerpelt-Anvers?

3. Quelles sont les prévisions en ce qui concerne la réalisation du « Rhin de fer »?

Réponse : Par rapport aux questions sub 1 et 2, la S.N.C.B. me répond ce qui suit :

1. L'électrification de la ligne (Hérentals-)Mol-Neerpelt est actuellement soumise à une étude de rentabilité. En fonction des résultats de cette étude et après comparaison avec d'autres projets, on examinera quelle priorité peut être donnée à ce travail.

Le planning d'exécution et la date de commencement des travaux ne peuvent donc être fixés en ce moment.

2.

a) Trafic voyageurs.

Le tableau ci-dessous donne le rendement au sujet du service de trains Anvers-Neerpelt.

1984

Kilomètres voyageurs : 203.906,8

Kilomètres voyageurs

Train kilomètres = 69

1985

Kilomètres voyageurs : 216.566,0

Kilomètres voyageurs

Train kilomètres = 73

Train kilomètres

b) Trafic marchandises

La liaison Anvers-Neerpelt, faisant partie du « IJzeren Rijn », est en trafic international utilisé exclusivement pour le transport combiné entre la Belgique et l'Allemagne, à cause de son gabarit d'espace libre favorable.

Ce transport comporte en moyenne 22 wagons par jour.

La moyenne de la masse totale par wagon s'élève à 50 tonnes.

A remarquer qu'en trafic intérieur, un transport de minerai de zinc est assuré entre Anvers et Neerpelt (raccordement Budel).

Ce transport comporte 44 wagons par jour ouvrable.

La moyenne de la masse totale des wagons chargés s'élève à 78 tonnes.

3. A la réunion des 14 et 15 novembre 1985 des Ministres des Communications de la C.E.E., la délégation belge, mandaté par le Ministre, a fait une déclaration. Cette déclaration soulignait l'importance du « IJzeren Rijn » au niveau régional et communautaire. Mes services poursuivent l'étude de cette question. (8.4.86)

Question de M. Desseyn du 14 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Electrification en courant alternatif de 25.000 volts. — Projet expérimental.*

Selon *Gazet van Antwerpen*, le conseil d'administration de la S.N.C.B. a été saisi, le 4 mars dernier, d'un projet d'électrification de la ligne Athus-Meuse en courant alternatif de 25.000 volts. Ce projet devrait permettre aux fabricants belges de matériel de traction électrique (lire A.C.F.C.) de se familiariser avec cette tension, actuellement utilisée dans toutes les nouvelles électrifications parce qu'elle est moins onéreuse que l'électrification en courant continu (qui est la norme en Belgique).

Le choix des lignes ne semble pas avoir été judicieux, dans la mesure où elles ne pourront servir que de dérivation pour des lignes déjà électrifiées, en particulier la ligne Namur-Arlon-Luxembourg.

1. Quels critères ont présidé à la réalisation de ce projet expérimental sur la ligne Athus-Meuse?

2. A combien est estimé le coût du projet?

3. A-t-on examiné la possibilité de choisir la ligne Gand-La Panne pour la réalisation d'un projet similaire, qui assurerait du même coup la liaison avec le réseau français jusqu'à Dunkerque?

Réponse : Il y a lieu de noter que, le 4 mars, le Conseil d'administration a uniquement pris connaissance d'une étude concernant une électrification éventuelle de la ligne Athus-Meuse.

Le 25.000 volt, courant alternatif, a effectivement été proposé.

Aucune décision n'a toutefois été prise.

1. Cette étude tient compte des éléments suivants :

— La S.N.C.B. cherche à exploiter son réseau de la façon la plus économique possible.

— La ligne Namur-Arlon est parcourue par un trafic rapide de voyageurs et un trafic lourd mais lent de marchandises. La combinaison de ces deux sortes de trains crée des exigences divergentes.

— Le profil en long de la ligne Athus-Meuse est particulièrement favorable à la circulation de trains lourds.

— La plupart des trains Namur-Arlon se prolongent en France ou au Luxembourg, où les lignes sont déjà équipées de 25.000 volt, courant alternatif.

— La ligne est suffisamment longue pour justifier un équipement particulier.

— Un équipement 25.000 volt, courant alternatif, est avantageux à faible vitesse.

2. Divers modes d'électrification ont été étudiés. Les coûts varient suivant les solutions adoptées.

3. L'électrification de la ligne Gand-La Panne n'est pas encore à l'étude. (8.4.86)

Question de M. Beysen du 28 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Restructuration. — Ligne 14 Anvers-Boom.*

Depuis la restructuration de la S.N.C.B. en 1984, tous les arrêts ont été supprimés sur la ligne 14 entre Anvers-Sud et Boom. Il me revient que des propositions auraient été formulées visant à réintroduire certains arrêts sur le tronçon en question.

1. Si ces informations sont exactes, pourriez-vous me fournir les précisions suivantes :

a) Quels arrêts seront remis en service sur la ligne 14 entre Berchem et Boom?

b) Pour quelle date cette remise en service est-elle prévue?

2. Si les informations en question sont erronées, quelles mesures la S.N.C.B. a-t-elles prises pour donner une autre affectation aux bâtiments des gares de Niel et de Hemiksem, actuellement désaffectés mais de construction relativement récente?

Réponse : (22.4.86)

1. Un groupe de travail tripartite S.N.C.B.-S.N.C.V.-ministère des Communications a examiné récemment le problème de la liaison voyageurs entre Boom et Anvers.

Ce groupe est arrivé à la conclusion qu'une révision des conditions de desserte de cette liaison n'est valable qu'après la mise en service du tronçon Puurs-Boom, prévue dans le courant de 1987. A cette occasion, la réouverture de certaines gares intermédiaires entre Boom et Anvers-Sud sera réexaminée, également dans le cadre d'une évaluation globale du plan IC-IR.

2. Les bâtiments des gares de Hemiksem et Niel n'ont pas encore reçu de nouvelle affectation.

Certains locaux de Niel sont occupés par le personnel intervenant dans le trafic des trains de charbon destinés à la centrale électrique de Schelle.

Un poste de signalisation fonctionne d'autre part dans certains locaux de la gare de Hemiksem.

Question de M. Bourgeois du 17 avril 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Arrondissement Roulers-Tielt. — Travaux 1985-1986.*

Pouvez-vous me communiquer la liste des travaux d'infrastructure que votre département ou la S.N.C.B. ont exécutés, achevés ou poursuivis sur les anciennes lignes 66 et 73 dans les arrondissements administratifs de Roulers-Tielt dans le courant de 1985, ainsi que des travaux qui ont été entamés ou prévus en 1986?

Réponse :

1. Dans l'arrondissement Roulers-Tielt les travaux suivants ont été exécutés ou achevés en 1985 ou poursuivis en 1986 :

a) Ligne 66 — Tronçon Ingelmunster-Lichtervelde.

Ligne Bruges-Courtrai : Electrification de la ligne.

Lichtervelde : Construction d'une sous-station de traction.

Lichtervelde : Travaux de voie pour augmentation de la vitesse de 40 à 80 km/h.

Ingelmunster : Amélioration du tracé pour augmentation de la vitesse de 60 à 90 km/h.

Izegem : Construction d'un poste de sectionnement.

b) Ligne 73 — Tronçon Tielt-Lichtervelde.

Néant.

2. Les travaux suivants sont prévus en 1986 dans l'arrondissement Roulers-Tielt :

a) Ligne 66 — Tronçon Ingelmunster-Lichtervelde.

Achèvement des travaux d'équipement des caténaires et de la signalisation.

Izegem : Construction d'un couloir sous-voies pour voyageurs. Exécution en 1986.

Izegem : Aménagement d'une gare d'autobus. Exécution en 1987.

Izegem : Etablissement d'un parking vélos. Exécution en 1987.

Lichtervelde : Aménagement d'un parking vélos. Exécution en 1986.

Ingelmunster : Aménagement d'un parking vélos. Exécution en 1987.

b) Ligne 73 — Tronçon Tielt-Lichtervelde.

Tielt : Augmentation du nombre de rateliers à vélos. Exécution en 1987.

Question de M. Vanvelthoven du 4 avril 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Trajet Herentals-Neerpelt. — Electrification.

Le journal *Gazet van Antwerpen* a récemment annoncé en manchette que l'électrification du trajet Herentals-Neerpelt était bien rentable. Cette électrification se ferait cependant encore longtemps attendre. Les clients réguliers et occasionnels du service interrégional Anvers-Neerpelt devront provisoirement se contenter des trains diesel réversibles peu confortables et peu fiables. La mise en service de locomotives plus puissantes pourrait remédier aux retards journaliers. Il nous revient de bonne source qu'il est possible de mettre en service sur la ligne Herentals-Neerpelt des locomotives de la série 55 (plus puissantes de 500 CV que les locomotives de la série 62/63 actuellement utilisées sur ce trajet). Les transports publics dans cette région s'en trouveraient provisoirement fort améliorés.

1. Cette information est-elle conforme à la réalité?
2. Est-il possible de mettre en œuvre à titre temporaire ces locomotives plus puissantes sur le trajet Anvers-Neerpelt?
3. L'électrification de cette ligne pourrait-elle être réalisée rapidement, de manière à mettre fin aux nombreux inconvénients présentés par la circulation ferroviaire dans le nord du Limbourg?

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

1. Lors de l'instauration du plan I.C./I.R., la ligne Anvers-Neerpelt a été exploitée au moyen de 3 rames. Cette exploitation était possible, moyennant un bref tête-à-queue de la rame à Neerpelt et une correspondance assez tendue à Berchem vers Bruxelles. Pour améliorer la qualité des horaires, une rame supplémentaire a été mise en service.

Les voitures accessibles aux voyageurs, actuellement utilisées dans la relation Herentals-Neerpelt sont du type M2 dont plus de 600 unités sont en service. Elles satisfont aux normes actuelles de confort.

2. Les locomotives de la série 62/63 ont une puissance suffisante pour assurer le service des trains sur cette ligne.

Lorsque les rames doivent être renforcées d'une ou de deux voitures en heures de pointe, cette puissance ne permet cependant pas, en cas d'incident, d'atténuer sensiblement le retard encouru.

La S.N.C.B. examine dès lors la possibilité de prévoir une locomotive plus puissante pour la remorque de ces trains.

3. L'électrification de la ligne (Herentals)-Mol-Neerpelt est actuellement soumise à une étude de rentabilité. En fonction des résultats de cette étude, après comparaison avec d'autres projets et selon les possibilités budgétaires, on examinera quelle priorité peut être donnée à ce travail.

Le planning d'exécution et la date de commencement des travaux ne peuvent donc être fixés en ce moment. (29.4.86)

Question de M. Belmans du 9 mai 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Traction diesel sur la ligne Anvers-Neerpelt.

Le tronçon Herentals-Neerpelt n'étant toujours pas électrifié, la liaison interrégionale Anvers-Neerpelt est assurée par des locomotives à traction diesel. Actuellement, on utilise à cet effet d'anciennes locomotives du type M1. Ces machines ne s'avèrent pas suffisamment puissantes pour ce type d'utilisation et il y a en permanence des problèmes.

Il en résulte que les trains sont souvent en retard et qu'il ne peut donc être question, à l'heure actuelle, d'une liaison cadencée sur la ligne Anvers-Neerpelt. Ces retards posent également des problèmes de correspondances aux voyageurs. En attendant l'électrification du tronçon Herentals-Neerpelt, ne pourrait-on pas mettre en service des locomotives plus puissantes afin qu'au moins les horaires soient mieux respectés?

Réponse : La S.N.C.B. me répond :

Lors de l'instauration du plan I.C./I.R. la ligne Anvers-Neerpelt a été exploitée au moyen de 3 rames. Cette exploitation était possible, moyennant un bref tête-à-queue de la rame à Neerpelt et une correspondance assez tendue à Berchem vers Bruxelles. Pour améliorer la qualité des horaires, une rame supplémentaire a été mise en service.

Les voitures accessibles aux voyageurs, actuellement utilisées dans la relation Herentals-Neerpelt sont du type M2 dont plus de 600 unités sont en service. Elles satisfont aux normes actuelles de confort.

Les locomotives de la série 62/63 ont une puissance suffisante pour assurer le service des trains sur cette ligne.

Lorsque les rames doivent être renforcées d'une ou de deux voitures en heures de pointe, cette puissance ne permet cependant pas, en cas d'incident, d'atténuer sensiblement le retard encouru.

La fréquence peu élevée de ces incidents ne permet pas d'envisager l'adoption de mesures dont le coût serait sans commune mesure avec les avantages escomptés. (10.6.86)

Question de M. Tomas du 14 mai 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Halte de Cureghem (Anderlecht).

Depuis des années, la gare (halte) de Cureghem, située sur le territoire de la commune d'Anderlecht, n'est plus accessible aux voyageurs. Le bâtiment est en très mauvais état et à plusieurs reprises, on a constaté la chute de lourdes pierres et de morceaux de toiture.

Le Ministre pourrait-il me faire savoir :

1. si la S.N.C.B. a décidé de faire les réparations indispensables à la sauvegarde du bâtiment et si oui, quand;
2. si ce bâtiment n'est plus utilisé, quand la S.N.C.B. compte le démolir pour assainir le site?

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

Le bâtiment sera démolé.

La demande d'autorisation va être transmise à l'Administration de l'urbanisme.

Dès réception de son accord, les travaux feront l'objet d'une adjudication. (17.6.86)

Question de M. Van Hecke du 23 mai 1986 (N.) :
S.N.C.B. — Ligne n° 76. — Limitation du nombre d'arrêts.

A partir du 1^{er} juin 1986, le nouvel horaire entrera en vigueur à la Société nationale des chemins de fer belges.

Sur la ligne 76 (anciennement 122) Gent-Sint-Pieters-Zottegem-Geraardsbergen, le service subira d'importantes modifications. Ainsi, les samedi, dimanche et jours fériés, les trains ne s'arrêteront plus en gare de Landskouter. Les jours ouvrables, seuls 4 trains y feront halte, et cela dans les deux sens.

1. Pour quelles raisons a-t-on réduit le nombre d'arrêts à Landskouter, même si cette mesure ne représente qu'un gain de temps de deux minutes?

2. Combien de voyageurs embarquaient en moyenne à Landskouter en 1985?

3. Le nombre d'arrêts sur la ligne 76 sera-t-il encore davantage réduit à l'avenir?

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

1. A partir du 1^{er} juin 1986, l'I.C. « G » Ostende-Courtrai-Bruxelles roule en traction électrique sur la totalité de son itinéraire.

Suite au parcours accéléré de cet I.C., le train omnibus en correspondance Gand-Zottegem peut être déplacé de 3 minutes dans cette dernière gare.

Techniquement, ceci ne peut se faire qu'en supprimant un arrêt sur le parcours; la gare la moins importante est Landskouter.

2. Landskouter compte, les jours ouvrables, 85 à 90 voyageurs en partance et est desservi par 4 x 2 trains P le matin et le soir.

Suite à des comptages récents, 2/3 des voyageurs peuvent utiliser ces trains P. Les autres voyageurs ne se trouvent qu'à ± 2 km de la première gare suivante : Gontrode.

3. Il n'y a actuellement aucune autre suppression de points d'arrêt prévue sur la ligne en question. (10.6.86)

Question de M. Suykerbuyk du 27 mai 1986 (N.) :
S.N.C.B. — Gare frontière d'Essen. — Réduction des activités.

Dans le nouveau plan de transport de la S.N.C.B., qui comporte la réduction progressive des activités des gares frontière dans le domaine du trafic des marchandises, je constate que des modifications importantes sont prévues pour la gare frontière d'Essen mais pas pour la gare frontière de Montzen.

Le Ministre pourrait-il me faire connaître les raisons de cette inégalité de traitement, étant donné que le contrôle a lieu dans les deux gares et que, selon les projets des planificateurs, cette activité devrait dans les deux cas être transférée à l'intérieur du pays?

Réponse : L'accélération du trafic international est souhaitée par la C.E.E. et par les chemins de fer de l'Europe occidentale, comme le seul moyen de renforcer la position concurrentielle du chemin de fer, vis-à-vis du transport par route ou par voie d'eau.

Dans ce but, on tend, à l'avenir, à une diminution du travail dans toutes les gares frontières par le transfert des activités frontalières vers les gares de triage de l'intérieur.

Le délai prévu pour cette réalisation est de 3 ans, sous réserve cependant de l'approbation, par le Conseil d'administration,

des propositions qui sont encore à formuler.

Dans le cadre de cette étude, toutes les gares frontières sont traitées sur un pied d'égalité.

Le résultat final de cette étude vise l'élimination des activités frontalières pour toutes les gares frontières. L'évolution vers cette situation finale pourra cependant varier de point frontière à point frontière, étant donné les problèmes spécifiques de chaque gare frontière, qui doivent en outre être résolus de commun accord avec le réseau limitrophe.

Étant donné que cette étude vient seulement d'être entamée, et que, par conséquent, les résultats n'en sont pas encore connus et n'ont pu être présentés au Conseil d'administration, il est impossible d'en communiquer dès maintenant la répercussion pour chaque gare, ni de faire des comparaisons entre les différentes gares frontières.

Pour ce qui concerne particulièrement Essen et Montzen, la situation pour le service d'été 1986 (application au 2 juin 1986) est la suivante :

Essen :

Sens NS S.N.C.B. = tous les trains sont visités à Essen.

Sens S.N.C.B. NS = visite à Essen des trains qui y sont formés et des véhicules ajoutés à certains trains.

Montzen :

Sens DB S.N.C.B. = visite d'échange à l'entrée supprimée sur 14 trains par jour; les autres continuent d'y être visités.

Sens S.N.C.B. DB = visite des trains formés à Montzen et des véhicules ajoutés à certains trains.

Conclusions :

Pour Essen, la situation est donc inchangée; pour Montzen, les activités sont en régression, et cela, depuis 1 an.

De plus, il convient de préciser que la décision prise par le Conseil d'administration à l'égard de Montzen, concernait l'organisation générale du trafic marchandise à la S.N.C.B., c'est-à-dire la fonction de Montzen comme gare de triage et non comme gare frontière. (10.6.86)

Question de M. Piot du 19 février 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Répartition régionale des transports par chemin de fer.

Je saurais gré au Ministre de me fournir les renseignements suivants relatifs aux transports par chemin de fer :

Quel est, suite à la réorganisation de 1984-1985, le nombre de gares et de points d'arrêts respectivement dans les régions flamande, wallonne et bruxelloise?

Quel est le nombre d'arrêts de train par région?

Quel est le nombre de voyageurs par région?

En ce qui concerne le transport de marchandises, quel est, par région, le nombre de gares de marchandises et le nombre de lieux de chargement et de déchargement?

Compte tenu de ces renseignements, quelle est la répartition régionale du nombre de voyageurs-kilomètre et du nombre de tonnes-kilomètres?

Réponse : (18.3.86)

1. Nombre de gares et de points d'arrêt en service en 1984 (trafic voyageurs) :

— Flandre.....	245
— Wallonie.....	284
— Bruxelles.....	28

2. Nombre d'arrêts de trains par région pour un jour ouvrable en octobre 1984 :

— Flandre.....	16.013
— Wallonie.....	14.587
— Bruxelles.....	4.705

3. Le tableau ci-dessous donne le nombre de moyens de voyageurs montés, par gare pour un jour ouvrable d'octobre 1984 :

— Flandre.....	1.398,20
— Wallonie.....	771,99
— Bruxelles.....	6.457,68

4. Installations pour le trafic commercial de marchandises :

Installations comportant :	Région flamande	Région wallonne	Région bruxelloise	Total
1. uniquement une cour à marchandises.....	36	42	1	79
2. une cour + un ou plusieurs raccords.....	69	70	9	148
3. Total (1 + 2).....	105	112	10	227
4. uniquement un ou plusieurs raccords.....	42	81	3	126
5. Total général (3 + 4).....	147	193	13	353

5. En ce qui concerne la répartition par région du nombre de train-km voyageurs et du nombre de tonnes-trains-km, j'invite l'honorable Membre à consulter la réponse à la question parlementaire n° 434, du 13 juillet 1985, posée par M. Cardoen, Membre de la Chambre des Représentants.

ASSIETTES ABANDONNEES

Question de M. Gabriels du 19 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Assiettes de chemin de fer abandonnées.*

Notre pays compte un nombre considérable d'assiettes de chemin de fer dont la destination n'est pas évidente. A certains endroits, l'on tente de les vendre; à d'autres, des associations de défense de l'environnement méritantes essaient d'assurer la gestion de ces terrains.

- Combien d'hectares de talus de chemin de fer de la S.N.C.B. ne sont plus utilisés pour l'instant en raison de la suppression de la ligne de chemin de fer?
- Quelles options a-t-on retenues en ce qui concerne la destination de ces talus?
- Existe-t-il des talus de chemins de fer à propos desquels votre administration a déjà introduit des demandes en vue d'en assurer la protection ou la conservation en tant que site naturel?
- Existe-t-il des contrats avec des firmes chargées d'assurer l'entretien desdits talus? Dans l'affirmative, quels sont les travaux d'entretien effectués?

- Est-il exact qu'en certains endroits, l'assiette de chemin de fer de la ligne Tongres-Saint-Trond sera remblayée et vendue? Quel sort entend-on réserver en pratique à ces talus?
- La S.N.C.B. dispose-t-elle de spécialistes de l'environnement qui conseillent la direction quant à la conservation de ces talus?

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

- Dans l'hypothèse où l'honorable Membre entend par « hermes » de chemin de fer les talus d'une ligne de chemin de fer en remblai ou en déblai, il n'est pas possible à la S.N.C.B. d'en donner la superficie, car elle n'en tient pas de statistiques distinctes.
La S.N.C.B. peut toutefois donner une estimation de la superficie des assiettes de chemins de fer abandonnées sur son réseau, y compris les talus qui sont toujours sous sa gestion; cette superficie s'élève à ± 800 ha.
- Dans le cas où en application d'un arrêté royal, une ligne de chemin de fer a été mise hors service et a été démontée, les terrains devenus disponibles sont remis à l'Administration des Domaines pour vente.
L'affectation future des terrains dépend de l'acquéreur.
- Compte tenu de la destination des terrains, décrite sous b), il n'appartient pas à la S.N.C.B. de prendre des initiatives en ce qui concerne la protection de la nature.
- Les travaux d'entretien sont limités à ceux prescrits par les lois et décrets; la S.N.C.B. ne conclut pas de contrat d'entretien à cet effet.
- La ligne de chemin de fer abandonnée Tongres-Saint-Trond est remise pour vente à l'Administration des Domaines.
Le ministère des Travaux publics a pris une option pour l'achat de la partie Brustem-Piringen. La ville de Tongres s'intéresse à l'achat d'une autre partie située sur son territoire.
Il est exact que certaines parties, qui se situent en dehors des tronçons cités ci-avant, sont susceptibles d'être remblayés. Toutefois, la S.N.C.B. n'a pas connaissance de projets concrets.
- La qualification « spécialiste en écologie » n'existe pas à la S.N.C.B. (6.4.86)

Question de M. De Roo du 23 mai 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Destination de l'assiette de chemin de fer Maldegem - direction Bruges, et gare de Maldegem.*

A la suite des restructurations continues de la S.N.C.B., il y a, dans de nombreuses communes de notre pays, des assiettes de chemin de fer abandonnées et des bâtiments de gare désaffectés, dont certains tombent en ruines.

Dans certaines localités, on essaie de les vendre, de les louer ou de les mettre à la disposition de groupements méritants.

1. Quelle est l'affectation de l'assiette du chemin de fer de Maldegem - direction Bruges, qui est toujours la propriété de la S.N.C.B., eu égard à la suppression de l'ancienne ligne de chemin de fer?

2. Quelle est l'option retenue pour la destination future de cette assiette de chemin de fer?

3. Existe-t-il un contrat avec une autorité ou une firme pour l'entretien de cette assiette? Dans l'affirmative, quels travaux d'entretien y sont exécutés?

4. Quels sont les plans quant à la destination de l'ancienne gare de Maldegem?

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

1. L'assiette de l'ancienne ligne 58, y compris les talus, est donnée en occupation à la commune de Maldegem depuis le 1^{er} janvier 1983.

2. La commune de Maldegem se proposerait de l'utiliser à des fins touristiques.

3. L'entretien de cette ancienne ligne incombe contractuellement à la commune.

4. Le maintien de la liaison Eeklo-Maldegem est actuellement à l'étude à la S.N.C.B. Dans le cadre de cette étude la destination future du bâtiment de gare sera décidée. (17.6.86)

Question de M. Ansoms du 28 mai 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Tronçons désaffectés.

- Combien y a-t-il dans notre pays de kilomètres de lignes de chemin de fer désaffectés? Pourriez-vous me fournir ces chiffres par région?
- Qui est propriétaire des terrains où sont situées ces tronçons?
- De quels tronçons s'agit-il exactement?
- Les propriétaires ont-ils déjà donné une nouvelle destination à ces tronçons désaffectés? Dans l'affirmative, laquelle? Dans la négative, accepteriez-vous que les terrains soient vendus aux communes, qui pourraient leur donner une autre destination (par exemple, les aménager en pistes cyclables, en sentiers touristiques, etc...)?

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

- Actuellement la S.N.C.B. gère encore 860 km de lignes de chemin de fer (déjà enlevées ou non) qui par arrêté royal ont été mises hors exploitation du réseau chemin de fer.

Situation par région linguistique :

- Région flamande : 364 km;
- Région bruxelloise : 11 km;
- Région wallonne : 455 km;
- Région germanophone : 30 km.

- Les terrains de ces lignes supprimés sont la propriété de l'Etat et sont gérés par la S.N.C.B.
- Ci-dessous la liste des tronçons de ligne concernés :

Tronçon	Ligne
Neerpelt-Achel.....	18
Tirlemont-Diest.....	22
Drieshinter-St.-Trond-Tongres.....	23
Tongres-Glons-Bas.....	23
Malines-Bifurcation Duivenstraat.....	27 B
Turnhout-Weelde.....	29
Tongres-Bifurcation Glons.....	34
Géronstère-Stavelot.....	44
Lommersweiler-Lengeleer frontière.....	47
Waismes-St.-Vith.....	48
St.-Vith-Gouvy.....	49 A
Termonde-Puurs (Ligne touristique B.V.S.).....	52
St.-Nicolas-De Klinge.....	54
Eeklo-Zelzate.....	55
Hamme-Grembergen.....	56
Zele-Termonde.....	57
Oudegem-Alost.....	57
Maldegem-Sijsele.....	58
Opwijk-Moorsel.....	61
Torhout-Ostende.....	62
Torhout-Kortemark.....	63
Ypres-Langemark.....	63
Ypres-Moorslede-Passendale.....	64
Menin-Roulers.....	65
Ingelmunster-Wielsbeke.....	66 A
Poperinge-Abele.....	69
Ingelmunster-Tielt.....	73 A
Dixmude-Nieuport.....	74
Waregem-St.-Eloois-Vijve.....	75 B
Kemzeke-Moerbeke.....	77
Lokeren-Moerbeke.....	77 A

Blaton-Belœil-Irchonwelz.....	81
Zwevegem-Avelgem-Oroir.....	83
Ruien-Avelgem-Herseaux.....	85
Renaix-Avelgem.....	87
Ollignies-Bassily.....	87 C
Angreau-Dour.....	98
St.-Ghislain-Hornu-Flénu.....	98
Quiévrain-Dour.....	98 A
Vaudignies-Sirault.....	100
Binche-Erquelines.....	108
Vellereille-le-Sec-Lobbes.....	109
Donstienne-Strée-Chimay.....	109
Berzée-Thuillies.....	111
Thy-le-Château-Gourdinne.....	111
Soignies-Soignies Carrières.....	114
Braine-l'Alleud-Clabecq.....	115
Thiméon-Gilly.....	119
Fleurus-Frasnes-lez-Gosselies.....	131
Mariembourg-Treignes (Ligne touristique C.F.V.3V.).....	132
Gerpennes-Bifurcation Morialmé.....	135
Florennes-Merlemont.....	136
Mettet-Acoz.....	137
Acoz-Gerpennes.....	138
Genappe-Baulers.....	141
Senefte-Nivelles.....	141
Tirlemont-Eghezée-Frizet.....	142
Landen-Gembloux-Sombreffe.....	147
Hoyet-Jemelle.....	150
Chimay-Momignies.....	156
Bruxelles-Tervuren.....	160
Bifurcation Glain-Ans.....	212
Rivages de Jemappes.....	242 A
.....	242 B
Bascoup-Trazegnies.....	254
Jumet-Brulotte à Masses-Diarbois.....	255
Ransart-Masses-Diarbois.....	256
Courbe Est du Vieux Campinaire.....	259
Le Vieux Campinaire-Lambusart.....	
Bifurcation Couillet-Marcinelle Hayes.....	261

- Les terrains provenant des lignes supprimées sont généralement remis à l'Administration des domaines en vue d'être vendus. Il incombe alors à l'acheteur d'en décider la destination conformément aux prescriptions des plans de secteur.

PLAN DE TRANSPORT ,
PLAN IC - IR

Question de M. Baudson du 14 février 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Plan « I.C.-I.R. ». — Corrélation avec les transports de la S.N.C.V.

Lors de l'installation du plan « I.C.-I.R. » il avait été prévu une corrélation entre les transports de personnes de la S.N.C.B. et ceux de la S.N.C.V., corrélation qui se manifestait par un signal lumineux dans les gares terminales intermédiaires des lignes « I.C.-I.R. ».

Le signal devait en principe permettre aux « bus » de la S.N.C.V. d'attendre l'arrivée des voyageurs et ainsi créer le facteur correspondance entre chemins de fer et communications routières.

Il semble que ce système n'ait jamais fonctionné, bien qu'installé.

Vous plairait-il :

1. de me faire connaître les raisons de l'absence de mise en œuvre;
2. le coût de l'installation pour l'ensemble du réseau ferroviaire belge?

Réponse : Gares de correspondance S.N.C.B./S.N.C.V. :

1. Système de gestion.

La S.N.C.B. a effectivement entrepris elle-même en 1984 en collaboration avec la S.N.C.V., la mise en œuvre d'un équipement de gestion électronique des correspondances entre trains et autobus dans deux gares pilote : Huy et Lokeren.

Il s'agissait de deux équipements prototypes dont le but essentiel visait à mettre en évidence la validité du mode de fonctionnement : le personnel de la S.N.C.B. est chargé de l'introduction des retards de trains dans un petit ordinateur, qui détermine alors automatiquement si l'autobus en correspondance peut partir ou pas. Cette autorisation de départ est matérialisée par l'allumage d'un feu vert; à ce moment un numéro de code apparaît que le conducteur doit inscrire sur sa feuille de route; dans le cas contraire, un feu rouge reste allumé.

Ce mode de travail donne satisfaction, sans toutefois résoudre un problème important : le système travaille de façon « aveugle » en ce sens qu'il ne sait jamais si un autobus est présent ou pas.

Les services de la Promotion des transports urbains ont ensuite repris le dossier des gares de correspondance trains/bus, en développant une nouvelle philosophie concernant l'infrastructure (disposition des quais autobus), le service à la clientèle (téléaffichage des bus au départ) et les relations régulateur de cabine et chauffeur de bus. C'est dans ce contexte qu'un cahier des charges doit être rédigé par un bureau d'étude design en vue de l'équipement de 2 gares pilote, tenant compte de l'expérience de Huy et Lokeren et des améliorations à apporter (détection de la présence du bus, affichage du bus au départ, fiabilité plus grande par l'emploi de composants professionnels). La rédaction de ce cahier des charges est encore à l'étude.

En attendant la S.N.C.B. a installé dans plusieurs gares d'autobus un simple feu d'indication pour le chauffeur de bus.

2. Coût de l'installation pour l'ensemble du réseau.

Le prix de l'installation de gestion des correspondances trains-bus est très difficile à fixer, car il dépend et du type de matériel et de la configuration utilisée.

Il faut plutôt envisager les fourchettes suivantes :

1. l'installation la plus simple comporte un petit ordinateur relié à un seul panneau de départ, commun pour tous les conducteurs (configuration Lokeren);
2. l'installation la plus complète comporte :
 - un système de détection de la présence des bus;
 - un panneau de départ par quai;
 - un système de téléaffichage des bus au départ (information aux clients);
 - un ordinateur gérant tous ces périphériques.

L'ensemble du réseau S.N.C.B. comportant 115 gares de correspondances trains-bus, on peut dans une première estimation admettre qu'un équipement réseau devrait coûter entre ± 100 et ± 300 millions de FB. (18.3.86)

Question de M. Suykerbuyk du 19 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Plan I.C. — Trains vespéraux.

Récemment, le Ministre a déclaré que l'évaluation globale du plan I.C. modifié se ferait à la fin de l'année prochaine.

Il a toutefois laissé une marge suffisante pour qu'il soit possible en attendant de procéder à quelques évaluations anticipées, suivies ou non d'aménagements.

Il insiste auprès du Ministre afin qu'il procède à l'évaluation anticipée des trains circulant très tard le soir. Il est incontestablement au courant des conséquences de l'avancement considérable de l'heure du dernier train sur certains trajets lors de l'introduction du plan I.C. Pour un grand nombre de lignes, le dernier départ se situe aux alentours de 22 à 22 h 30, ce qui est particulièrement tôt ou, pour le dire autrement, pas tard du tout.

Dans une série de cas — cf. la ligne 11 —, une solution peut être trouvée en retardant le dernier train de 30 minutes, ce qui semble techniquement faisable et ce qui aurait pour effet, sans doute, de retarder d'une heure le retour de certains voyageurs, mais permettrait à d'autres de rentrer chez eux au moyen des transports publics, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le Ministre pourrait-il nous communiquer son point de vue à ce sujet?

Réponse : Lors de l'évaluation du plan I.C.-I.R., le problème des trains circulant très tôt le matin et très tard le soir fera en effet l'objet d'un examen approfondi.

A remarquer que certains trains matinaux et vespéraux ont été supprimés au 3 juin 1984 (et même auparavant) à cause d'un manque de clientèle suffisante pouvant justifier de tels trains.

La remise en marche éventuelle de ces trains ne peut être envisagée que si le niveau de la clientèle le justifie.

L'horaire plus tardif qui serait imposé pénaliserait la clientèle existante au bénéfice d'une clientèle potentielle très vraisemblablement moins nombreuse.

Il est d'ailleurs difficile de déterminer un horaire ultime convenant à tous les voyageurs.

Il existe en outre une nette différence entre le transport public collectif, domaine du train, et le transport individuel. (24.86)

MATERIEL

Question de M. Roger Van Steenkiste du 10 janvier 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Chauffage dans les trains.

Ce n'est pas la première fois que des plaintes me parviennent au sujet du chauffage dans certains trains, en particulier sur les lignes La Panne-Grammont et Ostende-Bruges-Bruxelles-Welkenraedt-Cologne.

Ou bien les voitures sont chauffées d'une manière totalement insuffisante, et les voyageurs sont presque frigorifiés, ou bien elles sont surchauffées, et les voyageurs ont l'impression de se trouver dans un four.

Il est évident que dans de telles conditions, il est impossible de vanter auprès du public le confort — même relatif — des transports en commun.

1. Pourquoi en certaines occasions les voitures sont-elles insuffisamment chauffées?

2. Quelles mesures ont été prises pour mettre un terme à cette situation?

3. Pourquoi en d'autres occasions les voitures sont-elles trop chauffées?

4. Quelles mesures ont été prises pour mettre un terme à cette situation?

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

1. Généralités.

A. Chauffage vapeur.

— Causes d'absences ou d'insuffisances de chauffage.

- défauts du réservoir de chauffage de la locomotive;
- défauts de la conduite principale et des accouplements sous la voiture;
- défauts des radiateurs et de leur réglage (fermeture);
- insuffisance en absence de préchauffage avant le départ.

— Causes d'excès de chauffage.

- étanchéité insuffisante du système de régulation dans le radiateur à vapeur.

B. Chauffage électrique.

— Causes d'absences de chauffage.

- défauts de l'installation 3000 V (sélecteur, coupleur, contacteurs, éléments);

- défauts du convertisseur statique.

— Causes d'insuffisance ou d'excès de chauffage.

- défauts des systèmes de commande et régulation des installations de chauffage et climatisation.

2. Trains Ostende/Köln.

Rame littera FSD I 152-157 matériel 59 voitures 16 (année de construction 1976).

Depuis le 1^{er} novembre 1985, 19 voitures de ce type ont été rebutées à Ostende pour remise en état du système d'alimentation et de chauffage électriques.

- 2 cas étaient imputables au convertisseur statique (conversion 3000 V/380 V-220 V), dont un rebut suite à une défaut de la commande du convertisseur;
- 17 incidents étaient imputables à l'installation de chauffage et de climatisation.

Remarques.

Mesures.

— Convertisseur statique (T.C.O.).

Vu la complexité de l'équipement technique de cet appareil, les firmes privées (A.C.E.C. + T.C.O.) ont prévu une durée d'utilisation (statistiquement déterminée) de 12 mois entre deux défauts.

Ceci implique qu'à Ostende, pour ce qui concerne les convertisseurs, une moyenne de 4 à 5 devraient (théoriquement) chaque mois tomber en panne. Le fait qu'il n'y en ait que deux montre que les directives d'entretien ont été appliquées correctement.

— Coupleur HT; conduite HT et contacteur HT.

Ces avaries sont plutôt accidentelles :

- 1 coupleur HT était défectueux (surcharge);
- 1 conduite HT était coupée;
- 2 contacteurs HT : il faut noter qu'il y a 4 contacteurs par Hv.

— Systèmes de commande et de régulation.

Un examen approfondi et une mise au point de ces équipements auront lieu à l'occasion du passage des voitures 16 à

Malines (opération R3) lequel est programmé à partir de cette année.

3. La Panne-Grammont.

— 2 trains P — Matériel du PE Schaerbeek (voit. M2) année de construction 1958-1960.

— trains IR — Matériel du PE Alost (voit. M3) — année de construction 1959-1960.

1. Depuis le 1^{er} novembre, les irrégularités suivantes ont été signalées :

- à 3 reprises il s'est agi d'une locomotive Diesel en panne, laquelle fut remplacée, ce qui a provoqué une insuffisance ou une absence de chauffage sur tout en partie du parcours.

2. Les 2 trains P (voit. M2) en provenance de La Panne sont de longues rames (8 et 7 voit.) pour lesquelles le préchauffage et le chauffage vapeur en période de basse température posent des problèmes dus à des phénomènes d'inertie et de condensation.

3. Pour les trains IR (rames du PE d'Alost) il y a eu, depuis le 1^{er} novembre 1985, 9 rebuts de voitures pour chauffage vapeur.

- 4 défauts des accouplements de chauffage et conduites;

- 5 défauts de radiateurs.

- 3 voitures ont été transférées en atelier pour réparation.

Remarques.

- des essais vapeur sont exécutés à Alost avec une locomotive Diesel mise à disposition (8-16);

- les défauts des radiateurs concernent l'obstruction des filtres d'entrée par le Discro qui est ajouté à l'eau des radiateurs à vapeur;

- la gare de La Panne doit contrôler le préchauffage en ce qui concerne le respect des temps alloués. (28.1.86)

Question de M. Dillen du 17 janvier 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Matériel de traction. — Coût.

Dans son édition du 14 décembre 1985, la *Gazet van Antwerpen* a consacré un article à la commande par la S.N.C.B. de trente automotrices omnibus.

Le quotidien estime que la S.N.C.B. paie trop cher les éléments de traction fournis par les A.C.E.C. Cela revient à dire que l'Etat, qui apure les déficits enregistrés par la S.N.C.B., accorde en fait des subsides à l'entreprise wallonne, bien qu'il s'agisse d'un secteur industriel relevant de la compétence des régions.

Le coût de cette commande s'élève à 3,2 milliards. Quel serait le prix d'un matériel similaire acheté en Allemagne ou en France, par exemple?

Réponse : L'assertion de la *Gazet van Antwerpen* dans son édition du 14 décembre 1985 selon laquelle les 30 automotrices omnibus récemment commandées coûteraient 20 millions de plus par unité que les automotrices dénommées Breaks est inexacte.

Le dessein de rendre ces automotrices omnibus plus simple de manière à en réduire le prix a été atteint. Cela vaut tout autant pour l'automotrice complète que pour sa partie électrique livrée par A.C.E.C.

Il n'est pas dans les habitudes des différents réseaux de chemin de fer de divulguer leurs prix. Les publications faites dans la littérature spécialisée sont, dans ce domaine, peu fiables et une comparaison est très difficile sinon impossible.

Il s'agit, la plupart du temps, de matériels qui ne sont pas techniquement comparables.

En outre, il n'est pas fait mention des frais d'étude et de développement qui doivent être répartis sur la quantité totale d'engins auxquels ils se rapportent et qui, par conséquent, deviennent moins importants par unité lorsque les séries augmentent. C'est le cas qui se présente dans les pays cités : République Fédérale Allemande et France.

Question de M. Vanvelthoven du 19 mars 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Locomotive du type 27. — Condensateurs contenant des P.C.B.

J'ai lu dans *Het Belang van Limburg* qu'en janvier 1986 s'était produit à Aalter un accident impliquant une locomotive du type 27 équipée de condensateurs contenant des P.C.B.

1. L'enquête menée par la S.N.C.B. a-t-elle révélé que le conducteur de la locomotive concernée a été en contact avec des vapeurs de dioxine?

2. Y a-t-il eu d'autres accidents dans lesquels des locomotives de ce type étaient impliqués (Merelbeke, Ronet et la gare de Liège-Guillemins)?

3.

a) Le personnel de la S.N.C.B. a-t-il été informé du danger lié à l'émission de vapeurs de dioxine lors d'accidents avec ce type de locomotives? Dans l'affirmative, par quel moyen?

b) Le personnel a-t-il reçu des instructions quant aux informations à fournir aux voyageurs? Dans l'affirmative, par quelle voie?

4. La directive européenne 76/769 C.E.E. du 27 juillet 1976 attirait déjà l'attention sur les dangers liés à l'utilisation de P.C.B. La directive du 1^{er} octobre 1985 interdit en principe toute utilisation de P.C.B.

— Pourquoi a-t-on encore acquis des locomotives équipées de condensateurs contenant des P.C.B., alors que les dangers en étaient connus?

— Quels sont les types de locomotives équipées de condensateurs contenant des P.C.B. actuellement utilisées par la S.N.C.B.? Combien de locomotives sont en service pour chaque type?

— La S.N.C.B. dispose-t-elle d'autres installations équipées de condensateurs contenant des P.C.B.?

5. Avez-vous connaissance d'accidents de ce type dont des membres du personnel ou des voyageurs auraient été victimes par le passé?

6. Quelles mesures proposez-vous pour assurer la sécurité du personnel et des voyageurs?

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

1. Les agents qui auraient pu être en contact direct avec le P.C.B. et autres produits toxiques éventuels ont été soumis à un examen en médecine du travail.

Ces examens n'ont jusqu'à présent fourni aucune indication d'intoxication chez les conducteurs en question.

Les techniques les plus modernes ont pour cela été appliquées dans les laboratoires de l'Institut d'hygiène et d'épidémiologie de Bruxelles qui est spécialisé dans ce domaine.

2. et 5. L'accident sous rubrique est le premier cas pour lequel on a pu craindre la formation, sous forme gazeuse, d'aromatiques poly-chlorés.

3.

a) Le personnel sédentaire des ateliers de traction de la S.N.C.B. a été informé depuis 1978 des dangers que peuvent présenter les P.C.B.

Un complément d'information a été donné le 30 juin 1984 et le personnel a été mis au courant :

— des dangers que les P.C.B. peuvent présenter;

— des mesures de sécurité à prendre lors de l'enlèvement des P.C.B.;

— comment les condensateurs doivent être traités en tant que déchets;

— comment les condensateurs doivent être étiquetés.

Pour le personnel, tel que les conducteurs et le personnel de l'exploitation, non directement en contact avec ces produits, des directives seront éventuellement données dès que les résultats des analyses seront connus.

b) Pour les voyageurs, il n'y a pas de dangers directs, étant donné que les condensateurs sont, en fonctionnement normal, complètement isolés et qu'aucune matière ne peut s'en échapper.

De plus, les condensateurs sont montés dans un espace complètement séparé de celui des voyageurs. En cas d'avarie éventuelle d'un condensateur, il n'y a pas de contact direct entre les deux espaces.

4. Les Directives européennes du 27 juillet 1976 (76/769/C.E.E.) et du 1^{er} octobre 1985 (85/467/C.E.E.) sont en application à la S.N.C.B. pour ce qui concerne l'utilisation de P.C.B.

Il est à remarquer, que l'utilisation du P.C.B. sur le matériel existant, n'est pas interdite par les directives reprises ci-dessus.

Les cahiers des charges de la S.N.C.B. stipulent depuis le 30 janvier 1984 l'interdiction du placement de P.C.B. sur le matériel roulant nouveau.

Sur le matériel existant, tous les condensateurs au P.C.B. avariés sont remplacés par des condensateurs sans P.C.B.

— Répartition du matériel roulant équipé de condensateurs au P.C.B.

	Type	Nombre
Locomotives	20	25
	27	60
	21	30
	11	12
Automotrices	70 à 79	162
	80 à 83	140
Voitures	M4	580
	16	79
	M5	12

— Autres installations.

Service de l'Electricité : des transformateurs refroidis par P.C.B.

Service de la Signalisation : certains types de condensateurs.

Les instructions nécessaires concernant les mesures de sécurité vis-à-vis des installations renfermant du matériel refroidi par P.C.B., ont été données au personnel concerné.

6. La S.N.C.B. se conformera à l'évolution de la législation. (19.4.86)

Question de M. Yvon Harmegnies du 28 mars 1986 (Fr.) :

Transports publics en milieu rural. — Nouveau type de véhicule pour la S.N.C.B.

Les diverses restructurations et rationalisations au sein de la S.N.C.B. n'ont pas manqué de poser d'énormes problèmes au niveau de l'évolution des transports publics en milieu rural.

De nombreux comités d'action, et notamment le R.A.P.D.,

s'inquiètent de cette circonstance, mais proposent également des alternatives qui permettraient de tenir compte à la fois de la rigueur nécessaire au niveau du coût du fonctionnement et de la nécessité d'octroyer à tous nos citoyens des possibilités de se déplacer en utilisant les transports en commun.

C'est ainsi qu'il apparaît peut-être indispensable que la S.N.C.B. se dote d'un nouveau type de véhicule léger du genre autorail, mais à traction électrique et à accumulateurs.

Ces véhicules pourraient utiliser les lignes électrifiées et jouir d'une autonomie de 250 à 400 km sur les autres lignes.

Un tel type de véhicule peut aujourd'hui fonctionner à un coût équivalent à celui de l'autorail classique, tout en améliorant ses performances.

Il apparaît bien être le seul moyen de maintenir en service certaines dessertes aujourd'hui en difficultés en raison du matériel vétuste ou trop lourd qui lui est consacré et il serait même possible dans cette hypothèse de rouvrir certaines lignes dont les potentialités de trafic le justifient.

Le Ministre pourrait-il m'informer si de tels projets sont à l'étude au sein de la S.N.C.B. et dans cette hypothèse, de m'en faire connaître l'état d'avancement.

Réponse : La S.N.C.B. me répond :

- La S.N.C.B. n'a pas procédé à une étude détaillée d'un véhicule hybride, pouvant circuler d'une part sur ligne électrifiée et d'autre part sur ligne non électrifiée grâce à des accumulateurs.
- Aucun projet de ce genre n'est envisagé. (22.4.86)

Question de M. Denys du 11 avril 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Matériel de traction. — Coût.

Me référant à la question n° 48 de M. Dillen du 17 janvier 1986, je vous saurais gré de me communiquer le prix d'achat exact d'une automotrice Break ainsi que celui d'une automotrice omnibus.

Eu égard au fait qu'il s'agit de commandes qui ont été payées par l'Etat, j'aimerais recevoir une réponse claire et détaillée.

Réponse : Pour des raisons d'ordre commercial il n'est pas d'usage de divulguer les prix auxquels sont attribués les marchés, ni de donner des détails sur ces prix.

D'autre part, le fait que les automotrices « Break » et les automotrices « omnibus » ont été commandées à des époques différentes et en des séries différentes rend sans signification toute comparaison des prix en valeur absolue.

En ce qui concerne le rapport entre les prix des deux types d'automotrices envisagés, on peut constater que, en ramenant les prix des commandes passées à une même date de référence, le prix moyen des 35 automotrices « omnibus » commandées est de 21 % inférieur au prix moyen de la première tranche de 35 automotrices « Break » ; de 11 % inférieur au prix moyen de la seconde tranche de 35 automotrices « Break » et de 5 % inférieur au prix moyen de la dernière tranche de 70 automotrices « Break ». (13.5.86)

Question de M. Féaux du 9 mai 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Matériel T.G.V.

Dans un entretien accordé au journal *Le Monde*, le 22 avril 1986, le président de la S.N.C.F. indiquait que l'Allemagne s'était ralliée à la technique roue/rail pour le projet du T.G.V. Nord et qu'en outre la S.N.C.F. et la Bundesbahn s'étaient mises d'accord sur un cahier des charges commun pour le matériel roulant.

Ceci me paraît contradictoire avec la volonté que vous affichiez devant la Commission de l'infrastructure de voir les

constructeurs belges de matériel roulant être des partenaires à part entière dans la production du matériel nécessaire au T.G.V. Nord.

- Quelle est la réalité de ce cahier des charges commun ?
- Quelle part réserve-t-il à notre industrie nationale ?
- Ce cahier des charges a-t-il fait l'objet d'une décision positive des Ministres des transports concernés ?

Réponse : Le cahier des charges commun pour un matériel roulant à grande vitesse, auquel l'honorable Membre fait allusion, résulte d'une concertation entre les réseaux français et allemand, à laquelle les réseaux belges et néerlandais ont été associés dans une deuxième phase.

Ce travail des quatre réseaux doit être considéré comme une contribution technique à la mise au point d'un matériel roulant commun à grande vitesse, susceptible de s'inscrire dans le contexte de l'étude du projet de liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam. Lors de leur rencontre du 28 janvier 1986, les Ministres des transports des quatre pays concernés par le projet ont pris acte de l'existence du résultat de ce travail de concertation des réseaux ferroviaires.

A l'occasion de la même rencontre du 28 janvier 1986, les Ministres ont entendu avec satisfaction des représentants de l'industrie ferroviaire européenne, qui leur ont fait part de leur volonté de coopérer afin de concevoir et de produire ensemble un matériel roulant roue-rail commun, adapté au projet Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam et susceptible de trouver sa place sur des marchés à l'exportation. Le cahier des charges commun, dont question ci-dessus, constitue l'un des éléments sur lesquels repose la coopération instaurée entre les industries européennes.

Je continue à être d'avis que les industries belges doivent être considérées comme des partenaires à part entière dans le processus engagé, tant en ce qui concerne la conception qu'en ce qui concerne la production du matériel roulant commun. J'estime qu'il s'agit là d'un aspect fondamental de l'ensemble du dossier, conditionnant l'appréciation globale que portera la Belgique à l'endroit des résultats des études en cours.

Par ailleurs, je signale à l'honorable Membre que je ne dispose d'aucune information officielle faisant état de ce que la République fédérale d'Allemagne se serait ralliée à la technique roue-rail pour le projet Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam. Pour l'instant en tout cas, les deux techniques, roue-rail et système magnétique, continuent à être étudiées de façon parallèle par le Groupe international quadripartite en charge des études en cours. (17.6.86)

Question de M. Gabriels du 4 juin 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Matériel démodé.

Sans doute est-ce une fois de plus par hasard que les voitures modernes qui auraient dû être mises en service sur la ligne Neerpelt-Anvers ont été affectées par la direction de la S.N.C.B. à la ligne Charleroi-Mariembourg-Couvin. Les rames roulant actuellement sur la ligne Hasselt-Anvers sont démodées et ne sont plus adaptées aux exigences techniques modernes.

En outre, les horaires sont établis d'une manière telle qu'un certain nombre de navetteurs ne peuvent pas utiliser cette ligne à des moments plus favorables. Le directeur du service exploitation de la S.N.C.B. a même admis un certain nombre d'anomalies sur le plan du confort, des appareils, etc.

1. Comment s'explique-t-il qu'en 1986, on utilise encore des voitures datant de 1936 dans ce pays ?

2. A quels autres endroits du pays sont encore utilisées des voitures qui, en fait, ne sont plus dignes d'être utilisées ? Sur quelles lignes ?

3. Est-il exact que les rames modernes qui auraient dû être mises en service sur la ligne Neerpelt-Anvers ont été affectées à la ligne Charleroi-Mariembourg-Couvin ? Quels motifs justifient ce changement d'affectation ?

4. Dans quel délai êtes-vous disposé à modifier cet état de choses en améliorant le confort et en adoptant les horaires?

Réponse : Bien que d'importants renouvellements aient eu lieu dans le domaine du matériel à voyageurs ces dernières années, (140 breaks, 44 automotrices quadruples, 580 voitures M4), il reste encore un certain nombre d'anciens types de voitures en service.

Après la livraison de 130 voitures à double étage, les voitures M1 du plus ancien type disparaîtront également. Sur un nombre de 3.004 voitures en circulation en service intérieur, il restera que \pm 200 voitures « ancien type », qui sont encore assez confortables (plus de banquettes en bois).

Actuellement, les voitures M1 sont encore utilisées sur les parcours suivants :

- Mol-Hasselt;
- Courtrai-Poperinge;

— Mons-Ath-Grammont.

Dans des circonstances normales, au 1^{er} juin 1987 (au plus tard au 1^{er} juin 1988), toutes les voitures M1 seront mises hors-service.

Sur la ligne Charleroi-Couvin, des voitures M2 + poste de conduite M2 sont mises en circulation ainsi qu'entre Anvers et Neerpelt. Dans ce dernier cas, le poste de conduite est une voiture M1, dans laquelle les voyageurs ne sont pas admis.

Actuellement, la transformation des voitures avec poste de conduite M1 en voitures avec poste de conduite M2 est à l'étude, de manière à obtenir des rames homogènes sur la liaison Anvers-Neerpelt.

Pour le moment, une modification des horaires sur la ligne Anvers-Neerpelt ne s'avère toutefois pas possible. (24.6.86)

NOUVELLES DE LA SNCV

Groupe du Hainaut

Le 1^{er} septembre dernier, inauguration d'un nouveau tronçon du métro léger à Fontaine l'Evêque, et ouverture de deux nouvelles stations.

D'après des rumeurs non confirmées, la suppression des lignes 30, 63 et 80 (tramways) interviendrait au soir du 31 octobre 1986.

Musée des Transports en Commun du Pays de Liège

L'atelier de la Chaussée d'Anvers de la STIB a commencé la restauration du plus vieux trolleybus existant en Belgique : un T 32 des TULE (septembre 1986).

Salon des Chemins de fer organisé par l'ARBAC à la gare centrale à Bruxelles

Cette année, cette traditionnelle manifestation se tiendra du 26.10 au 09.11.86 de 10h à 18h30.
Entrée libre et gratuite.

Supplément à trans-fer spécial n° 3 :

Le matériel tramway "Standard" au littoral belge.

- page 180 renvoi (2), il faut :

120 étroites (72 motrices - 45 remorques motorisées -
3 remorques non motorisées) PD

- page 181 : pérégrinations des motrices "littoral" pendant la guerre, il faut :

à Louvain : 9729-9817-9818-9942^x-10005-10047-10053-10054;

à Louvain, ensuite Liège/Limbourg : 9731-9816^x-9819-9940^x-
9946^x-9947-10051;

au groupe Liège/Limbourg : 9941-9944-9945-9946-9948-10003^x;

à Bruxelles : 9730^x-9943-10001-10004-10041-10042-10045-
10046-10050-10052.

- 9730 : victime d'un feu de controller le 22/6/41 à Grimbergen "Batavia".

9816 : à Louvain en septembre 42. Détruite dans l'incendie du dépôt de Bassenge le 5/7/43.

9940-9946 : détruites dans l'incendie du dépôt de Bassenge. (L'assurance est intervenue pour les 9816 et 9946 mais a refusé d'intervenir pour la 9940 détruite par sabotage).

9942 : roulait à Bruxelles en octobre 40, à Louvain dès le mois de novembre.

10003 : accidentée à la suite d'une collision à Gand lors du parcours Ostende - Bruxelles.

Selon mes correspondants, elles furent largement utilisées par leurs groupes d'adoption particulièrement sur la ligne Bruxelles - Louvain.

Le 18/10/45, 23 motrices étaient présentes au littoral et 9 n'étaient pas encore rentrées. Le 24/08/46, la SELVOP écrit aux vicinaux pour se plaindre de l'absence de 3 voitures qui sont toujours à Liège (Peut-être sont-ce les 3 détruites ?) Certaines voitures étaient en mauvais état lors de leur retour.

RVC-FC

- page 181 renvoi (3)

selon la correspondance SNCV/SELVOP, les ORAN furent fermées entre octobre 1940 et début 1941.

selon Monsieur Cammaert, les ORAN de Bruxelles furent fermées en 1941, celles d'Ostende à partir de mars 42 seulement.

RVC-FC

- page 186 : les plaques de paravent n'étaient pas recto/verso.
Il y avait en fait deux plaques différentes qui devaient être changées à Ostende :
 - 1 sur fond rouge (ligne via les dunes)/ 1 sur fond rouge avec 2 angles blancs en diagonale (ligne via les villages)
 - 2 sur fond bleu (La Panne)/ 2 sur fond bleu à bande blanche horizontale (Westende) PDB
- page 187 : Lors de leur arrivée à Ostende, les premières standard furent équipées d'un panto d'un nouveau modèle construit par ACEC et qui pesait environ 400 kg , qui était trop rigide et décollait aux irrégularités de la ligne aérienne, qui démolissait régulièrement les isolateurs de sections et dont les cornes ouvertes s'accrochaient dans le fil de trolley de la ligne divergente aux croisements et bifurcations. On installa des archets pour se dépanner avant la mise en service des nouveaux panto à deux frotteurs.
EDB-PDB
- page 192 : Les motrices de 2,20 m avec boîte à film en auraiat reçu un dès leur mise en service et le papier d'emballage que j'ai vu en 1968 serait un intermède inexpliqué. PDB
- page 202 : Motrices standard métalliques.
4 motrices standard . à caisses métalliques rivées et plaques en bois construction Baume et Marpent 1935 sont venues brièvement en renfort au littoral.
I0078 & I0079 (les 2 premières métalliques) prêtées par le réseau de Mons en août 1936 (arrivée fin juillet);
I0126 & I0127 en août 1937. RVC
- page 204 :
 - a) motrice 9985 : pour la saison 1985, les boyaux du frein à air ont été remplacés à l'avant PA
 - b) Des plaques de toitures avec centre arrondi ont été brièvement utilisées au littoral pour les motrices 9573-9574-9596 9598 (dites "Seneffe") de 1924 à 1939 et peut-être sur les 9916 à 9919 de décembre 31 à mai 33. PDB

● pages 195 (Destelbergen) - 198 (type côte) - 200 (type 2,20m)

Les voitures qui subsistaient vers 1977 ont été, comme le reste du matériel, pourvues de 6 catadioptres oranges sur les deux faces latérales :

- au milieu du panneau entre la porte et l'extrémité ;
- sous la baie de retour de caisse;
- sous les 2ème et 4ème fenêtres. PT

Je remercie très sincèrement les lecteurs aimables et érudits qui m'ont transmis ces informations complémentaires:

Monseigneur Cammaert et Messieurs E De Backer, P De Backer, P Dehon, P Tordeur et R Vancraeynest.

P. AUGUSTE

Rappelons que Trans-Fer spécial n°3, qui contient 10 articles d'histoire et actualités ferroviaires sur 250 pages, est toujours disponible par versement d'une somme de 450FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège. (si vous habitez l'étranger, versez 485FB selon la procédure indiquée en 3e page de couverture).

Recension de l'ouvrage de Jaak NIJSSEN, De spoorlijn Tongeren - Aken, in oorlogstijd aangelegd.

Notre membre R. RADERMECKER de Micheroux nous envoie une recension de cet ouvrage en langue néerlandaise, qui a été proposé à nos membres par notre service Distribution dans Trans-Fer n° 43.

page 18 : l'auteur ne cite pas le pont de Nouvelaar, près de Gemmenich, qui enjambe la ligne 24. Il s'agit d'un chemin rural menant au bois de Preuss. Ce pont date de la construction de la ligne. Il ne cite pas non plus le pont qui permettait, à Hindel, à la ligne 38 Liège - Plombières, d'enjamber la ligne 24 Tongres - Aix-la-Chapelle.

page 50 : l'auteur signale erronément que les locomotives à accumulateurs n'existaient pas; or, de tels engins existaient déjà à la fin du XIXe siècle.

page 88 : en fait, le pont de Fouron-St-Martin n'était pas miné, tout comme celui de Remersdael. Les autres ouvrages de la région des Fourons ont TOUS sauté en 1940. D'après un historique du Régiment des Cyclistes-frontières, la circulation des trains reprit rapidement en 1940, sans citer de date. Les ponts de Visé et de Moresnet avaient été détruits, les tunnels de Veurs et Botselaer obstrués. Ce dernier tunnel fut bloqué du 10 mai 1940 à la fin de cette année 1940.

Remarques générales

*L'auteur évoque trop peu les raccordements nombreux entre les lignes 24 et 40 à Visé, 38 et 24 à Hindel, 39 et 24 à Montzen. Ce dernier raccordement n'était pas terminé à la fin de la guerre 1914/1918.

*Quelques remarques sur la traduction des noms de lieu. L'auteur aurait pu traduire en néerlandais Lixhe (Lieve), Glons (Glaaien), Jodogne (Geldenaken). Par contre, il traduit Berneau par Berne, terme inconnu même en patois local, si ce n'est dans des noms composés (A. BOILEAU, dans son ouvrage sur la toponymie de la région, ne cite pas Berne). Voici enfin quelques traductions de lieux-dits évoqués par l'auteur : Elven = Navagne, lieu-dit le long de la Meuse entre Visé et Mouland ; Moresnet-Eiske = Moresnet-Chapelle ; Boschhausen se dit aujourd'hui Buschhausen; Demerkhof = Merckhof (Hombourg et Aubel).

Cet ouvrage n'est plus en stock au GTF asbl. On peut toujours s'adresser à VVV Voerstreek, Dorpstraat 3/H à 3792 St-Pieters-Voeren (prix : 125F + frais d'envoi)

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.