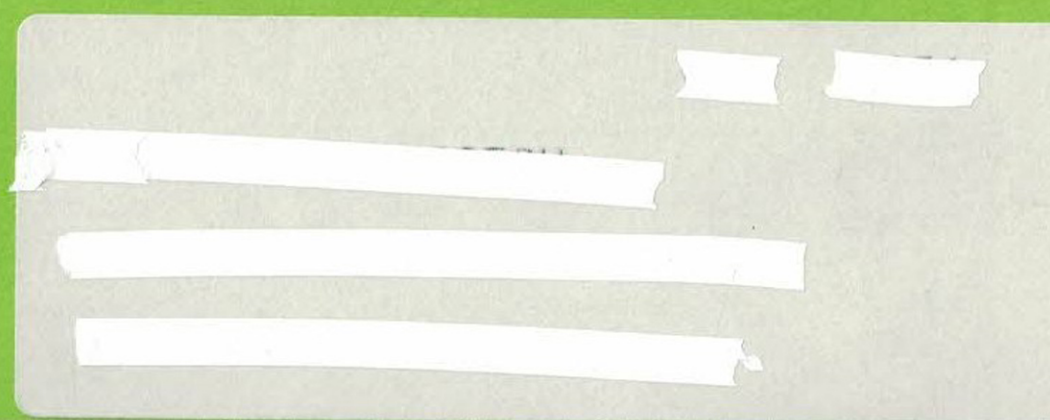


STELLE DU PAYSAN
RUE ROGER MOYET 1-3-5
4000 LIEGE
Tél. 041/52.69.00



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°48 - 12/86 50BEF

BULLETIN DU GTF asbl



GRUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 48

Décembre 1986

Editorial	3
Activités du GTF asbl	
renouvellement des cotisations	4
nouvelles éditions	5
exposition à Liège	7
distribution	11
voyage 1987 à l'étranger	12
Nouvelles de la SNCB	
évolution du réseau	13
double feu vert pour le 160 km/h	14
système électronique de sonorisation	17
le matériel moteur sous la loupe	22
statistiques du matériel moteur	28
effectif du matériel remorqué voyageurs	33
un nouveau service électrique international	39
trains spéciaux et circulations exceptionn.	42
accidents-incidents	48
décisions du conseil d'administration SNCB	54
Nouvelles de la SNCV - Hainaut	57
fin de l'époque vicinale dans le Centre	63
dates marquantes de la ligne 63	64
bref historique des lignes Maurage- Trazegnies et Maurage-Anderlues	65
La SNCV en 1985	67
Divers	73
Encart	

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.

EDITORIAL

A la fin de l'année 1985, commémorative du rail à divers titres, certains membres n'avaient pas manqué de croire en la fin de la grande tradition du GTF asbl, à savoir les voyages en train spécial.

Nous nous étions expliqués à l'époque sur cette démarche. A l'issue de cette année 1986, nous pouvons à nouveau évoquer les excursions que nous avons organisées : elles furent aussi nombreuses que précédemment : excursion dans le Luxembourg avec visite de l'atelier de Latour et de l'ouvrage stratégique de Fermont en France, voyage en Flandre dans la région d'Audenarde au départ d'Alost, découverte inédite du port d'Anvers avec en prime la visite de l'écluse de Beerendrecht.

De plus, nous avons organisé les parcours en autorail spécial sur la ligne 109 entre Thuin (Ouest) et Thuillies lors du festival du tram de l'ASVi. Nous avons aussi mis sur pied le voyage annuel à l'étranger, cette fois en France : notre voyage de 1987 est déjà annoncé dans le corps de ce numéro. Nous avons enfin assuré la promotion de deux voyages en traction vapeur, organisés par la SNCB.

Notre revue Trans-Fer est parue cinq fois cette année : rarement elle a compté moins de 50 pages. Un numéro hors série et hors abonnement consacré au rail en Gaume a été publié à l'occasion du voyage en train spécial organisé dans cette région.

Pour les autres éditions, nous n'avons pas chômé non plus. Le tome 2 de l'ouvrage "50 ans de transport des voyageurs à la SNCB" est sorti de presse ; le tome 1, édité par l'ARBAC, est encore à l'impression à ce jour. Nous avons aussi publié un livre qui a demandé une préparation de non moins de 10 ans : le tome 2 des tramways au Pays de Liège, consacré aux chemins de fer vicinaux. Ces deux ouvrages, très importants pour le GTF asbl, et de haute présentation, ont mobilisé pas mal de membres actifs et un nombre incalculable d'heures de loisirs.

En octobre enfin, nous avons inauguré une exposition à Liège, dans les locaux de la CGER, sur les transports en commun hier, aujourd'hui et demain. Nous en avons assuré la coordination et, pour une bonne part, la réalisation. Tous nos membres ont pu en profiter pleinement.

Vous conviendrez assurément que 1986 fut une année faste pour notre Association. Sa réalisation ne fut possible que grâce à la collaboration de nombreux animateurs que nous remercions vivement, avec une mention particulière pour tous ceux de nos amis qui travaillent "dans l'ombre" pour tenir en ordre la comptabilité, le secteur distribution, les diverses rubriques de Trans-Fer, le secrétariat, toutes les manutentions et nous en passons...

Ne nous faisons pas d'illusions : nous ne pourrons tenir un rythme pareil les années prochaines car le bénévolat a ses limites et il faut respecter la vie privée de chacun. Nous vous remercions de vos encouragements : nous ferons tout pour vous satisfaire en 1987. Déjà, nous vous remercions de votre soutien et formulons, pour vous et votre famille, des vœux ardents pour l'année nouvelle.

Le Président du GTF asbl

- c) vous habitez un autre pays. Rédigez un mandat postal international ou envoyez un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre chèque) à
 GTF asbl c/c M. Jean Laterre
 rue de Marchienne 68
 B - 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

Un versement direct de l'étranger sur le compte postal belge (Bruxelles) 000-0896641-70 de GTF, asbl est possible.

2. Vous étiez membre en 1986, mais l'adresse de ce Trans-Fer est inexacte, ou vous vous affiliez pour la première fois

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

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

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

3. Si vous renouvez votre cotisation après le 15.1.87 (même si vous tardez en 1987, 1988 ou 1989)

Le taux de cotisation est porté à : 450 F quel que soit le pays.

Cette majoration couvre les frais administratifs causés par votre retard.

Affiliez-vous donc avant le 15/1 /87 et veuillez respecter les indications ci-avant. Elles sont conçues pour faciliter la tâche de notre membre bénévole qui accepte de nous rendre le service du secrétariat. Nous vous en remercions déjà.

Nouvelles éditions du GTF asbl

Les commandes sont reçues comme d'habitude par versement préalable de la somme correspondante : (bien indiquer la désignation)

- si vous habitez en Belgique : au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.
- de l'étranger au compte courant postal "Bruxelles 000-0896641-70" de GTF asbl à 4000 Liège. On peut aussi envoyer un Eurochèque garanti ou un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique).

Plan de la motrice type D (dite "métro") à bogies des RELSE (railways économiques de Liège-Seraing et extensions)

Ce plan est exposé à l'exposition dont il est question par ailleurs. Souvent, des visiteurs nous en ont demandé une copie, car il s'agit là d'un matériel typique de cette société.

Afin de satisfaire chacun, nous vous le proposons dans sa version d'origine, 4 vues, échelle 1/20e.

Prix : 160FB(+ frais d'envoi : 40FB pour la Belgique) = 200FB
 (frais d'envoi pour l'étranger : 65FB)

Les bénéfices dégagés par cette vente seront affectés au Musée des Transports en commun du pays de Liège.

Cet article est à commander selon la procédure indiquée ci-dessus avant le 10 janvier 1987. Expédition des commandes en février.

Cartes historiques des réseaux de tramways et autobus européens

Toujours selon la même procédure de commande, nous vous proposons, toujours avec la même date de limite de commande (10 janvier 1987) les articles nouveaux suivants :

Nous publions un assortiment de cartes géographiques de divers réseaux de tramways et autobus européens. Dressées par notre membre Marcel Lambou, ces cartes ont été collationnées par des correspondants spécialistes locaux. Les dates de ces cartes correspondent à l'époque de l'extension maximale du réseau.

Chaque carte est imprimée en noir et blanc et est fournie pliée au format A4.

Désignation de la carte	sujet	format déplié
Lb 1	Liège et agglomération 1935	1,5 x 1 m
Lb 2	Bruxelles/agglom. 1945/55	1,14 x 0,83 m
Lb 3	province de Liège (SNCV) 1935	0,75 x 1 m
Lf 1	Paris 1926	1,5 x 1 m
Ld 1	Berlin 1938	1,5 x 1 m
Lgb 1	Londres 1934	1,5 x 1 m
Lsu 1	Léningrad 1977	1,5 x 1 m
Lsu 2	Moscou 1975	1,2 x 1 m

La légende des cartes est rédigée en français et éventuellement dans la langue de la ville concernée. Sur demande, l'auteur fournit une traduction néerlandaise, anglaise ou allemande.

PRIX

nombre de cartes commandées en même temps	prix de la ou des cartes	frais de port à ajouter	
		envoi en Belgique	envoi à l'étranger
1	160 FB	40FB	40FB
2	320	50	60
3	460	50	60
4	600	60	130
5	740	60	130
6	880	80	160
7	940	80	160
8	1080 FB	80FB	160FB

Ces prix s'entendent en cas de commande groupée soit de cartes différentes, soit d'une même carte.

Délai : date de commande limite : 10 janvier 1987
expéditions : courant février 1987

Colis-cadeau des cartes-vues éditées par le GTF asbl

Présentez vos voeux de nouvel-an à l'aide des cartes-vues ferroviaires éditées par le GTF asbl ! Nous vous offrons les 64 cartes-vues publiées pour 600FB envoi compris.

Exposition

Les transports en commun du pays de Liège,
Hier, aujourd'hui et demain

Galerie C.G.E.R., rue Sainte Marie 5, 4000 LIEGE
(autobus STIL 1 et 4)

jusqu'au 20 décembre 1986

Du lundi au vendredi de 13 à 18 h.

Le samedi de 15 à 18 h.

Fermée dimanche et jours fériés.

La SNCB accorde une réduction de 50 % (75 %) pour les enfants de 6 à 12 ans (application du barème officiel avec prix minimum correspondant à 2 X 40 km), aux personnes qui rejoignent Liège par trains réguliers au départ de toute gare belge.

Il y a lieu de demander (au guichet ou dans le train) l'application de la circulaire A 6207 de la DC 63-33 (code 61).

Le billet de chemin de fer doit être estampillé par le gardien de l'exposition pour validation du retour.

Le contenu de l'exposition est détaillé dans Trans-Fer n° 47.

Elle bénéficie d'une importante iconographie, de nombreuses maquettes, des pièces diverses.

Comme d'autres activités du GTF, cette exposition a une motivation profonde; nous ne pouvons mieux vous la communiquer qu'en reproduisant l'allocution prononcée lors du vernissage le vendredi 17 octobre 1986.

Cette exposition est une réalisation conjointe de :

- le Ministère des Communications : Promotion des transferts urbains
- la S.T.I.L.
- la S.N.C.V.
- la C.G.E.R., Direction régionale de Liège - Luxembourg
- le GTF, asbl.

Avec la participation de collectionneurs privés.

A l'occasion du vernissage de cette exposition le 17 octobre dernier, notre Président a prononcé une allocution dont voici les passages les plus significatifs.

" Demain, 18 octobre, il y aura cent ans qu'un train vicinal faisait ses premiers tours de roues dans la Province de Liège. C'était, il est vrai, à l'extrême Ouest : entre Andenne - alors terre liégeoise - et Eghezée. Quelques années plus tôt, en 1882, le premier tram à vapeur roulait entre Jemeppe et le terminus liégeois, situé à quelques pas d'ici, avenue Blonden.

Après le grand chemin de fer, le rail vicinal et urbain va étendre ses tentacules sur l'ensemble de la Province : les régions rurales souvent isolées sont reliées aux grands centres urbains et aux banlieues. Le transport à bas tarif est enfin mis à la disposition de tous. Chacun y trouve son compte : l'industrie dispose d'une

vaste zone de recrutement de la main-d'oeuvre indispensable a son développement, l'agriculture peut enfin écouler ses produits, la grande école est à la portée d'un plus grand nombre tandis que le villageois voit son horizon reculer notablement. Les sociétés John Cockerill, la Fabrique Nationale de Herstal, les sucreries - pour ne citer que celles-là, font largement appel au nouveau mode de transport...

Au fil des années les modernisations, les extensions et les mutations se succèdent : les motrices électriques de plus en plus puissantes, les autorails, les trolleybus, les autobus font partie des paysages quotidiens successifs.

Le rail local a disparu (pour les vicinaux, il y a juste 25 ans, pour la STIL, il y a 18 ans). Dès 1971, Liège abandonne la traction électrique. L'Histoire - avec un H - même économique nous dira plus tard si le choix de la suppression plutôt que la modernisation progressive était judicieux.

Il y a un an, la SNCV fêtait dans différentes villes de Belgique, le centenaire de sa création. Il nous a semblé qu'à ces occasions une manifestation pouvait prendre place, à Liège, pour souligner la grande part que le transport en commun urbain et vicinal a eu dans l'essor de la vie économique et sociale de notre région.

Voilà la motivation de cette exposition. Décrire cette dernière est superflue ; je vous propose de la découvrir à votre aise.

Mais... Quelle est donc - dans notre environnement trépidant - l'utilité d'une telle exposition rétrospective ? Elle a à notre sens un grand mérite : nous montrer d'où on vient, les progrès enregistrés jour après jour, le savoir-faire belge. En moins de 20 ans, notre petit pays a construit plus de 2.500 km de voie, en 40 ans plus de 4.500 km... ! Quelle fourmilière économique !

Une telle activité n'a pu être atteinte qu'en mobilisant toutes les énergies pour le bien commun : le développement économique et le bien-être social et culturel. L'intérêt particulier ou sous-régional a souvent dû céder le pas à l'intérêt général. Le choix des tracés des lignes a souvent fait l'objet de nombreuses contestations : dans la plupart des cas, un consensus a pu être dégagé rapidement.

Quel résultat ! Non pas un résultat ! Un point de passage ! Pourquoi ne pas continuer dans le même chemin ? C'est dans ce sens que nous avons fait choix de la devise de l'exposition "Découvrir le passé pour mieux affronter l'avenir !" Notre avenir ! Les transports en commun ont de grands projets, parfois des débuts de réalisation.

Depuis quelques jours, tout est en place pour mener à bien le projet cadre du T.A.U. - le Transport Automatisé Urbain-Encore faut-il qu'il y ait suffisamment de volonté pour en accepter un tracé logique et une réalisation dans un délai raisonnable.

Au moment où de nombreuses villes allemandes ont leur pré-métro ou leur tram rapide, au moment où le tramway électrique est réinstallé à Nantes, bientôt à Grenoble et dans la banlieue parisienne, au moment où d'autres villes belges développent leur réseau de métro ou de pré-métro ou mettent en service le trolleybus bi-mode , ... Liège doit vouloir très concrètement son T.A.U. et faire choix des solutions. Outre le bien-être futur de sa population, il y va de l'intérêt de l'industrie.

Les chemins de fer vicinaux ont développé avec une société privée belge une nouvelle technique de paiement : tant au niveau de la provision que de l'oblitération : la carte Z magnétique. L'avantage primordial de cette carte réside dans la possibilité de l'utiliser - si la volonté existe - pour tous les moyens et les sociétés de transport. En effet elle autorise le décompte précis de la recette et par là même la mesure de l'efficacité de chaque prestation et de chaque société.

Enfin s'il ne s'agit pas d'un transport urbain, notre région ne peut rester à l'écart de l'Europe. Elle s'en rapprochera par le T.G.V. - Train à Grande Vitesse - dont le succès commercial sur la relation Paris - Lyon démontre à suffisance l'erreur des septiques des années "70".

L'ensemble de ces projets aujourd'hui concrétisables contribueront à donner à Liège et au pays la suite du développement économique qu'ils attendent sinon qu'ils doivent saisir.

Mesdames, Messieurs,

Cette exposition est ce qu'elle est ; elle est ce que les visiteurs en retiendront. Votre présence à cette manifestation nous honore. Je m'associe à Monsieur MALTA dans les remerciements qu'il a adressé aux différents organismes. Je souhaite rendre hommage plus particulièrement à Monsieur Claude SMETS, Chargé des Relations publiques à la Direction régionale de la CGER qui tout au long des mois de préparation a oeuvré très efficacement pour aplanir les nombreuses difficultés qui n'ont pas manqué de surgir.

Cette exposition résulte également de la coordination et de la participation de l'asbl G.T.F. dont tous les animateurs sont entièrement bénévoles. Plus d'un a consacré de nombreuses heures à sa réalisation. Citer l'un ou l'autre nom est très hasardeux. Je voudrais cependant évoquer notre complice de plus de 20 ans d'association qui nous a une nouvelle fois grandement aidé.

Le G.T.F. c'est aussi et surtout une association d'un millier de membres de toutes les régions de Belgique. Il contribue à sa façon au développement du tourisme par l'organisation de nombreux voyages ferroviaires insolites. Il contribue également à la promotion du transport en commun et à sa connaissance par l'édition de nombreux ouvrages généraux ou spécialisés.

La dernière édition, le tome 2 du livre "Les tramways au Pays de Liège" a participé à l'activité de plus de 4 petites et moyennes entreprises spécialisées de la région."

Prochaine activité du GTF asbl

Journée variée des transports en commun à Liège
samedi 20 décembre 1986

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à cette journée dont le programme est le suivant :

- arrivée à Liège Guillemins pour 10 heures (rendez-vous dans la salle des pas-pardus de la gare). Venez en train régulier : la SNCB vous accordera une réduction de 50 % (75 % de 6 à 12 ans) pour un parcours minimal de 40 km aller-retour. Vous signalez au guichetier que vous vous rendez à l'exposition "les transports en commun au pays de Liège hier, aujourd'hui et demain" et vous renvoyez votre interlocuteur à la circulaire A6207 du 24/9/86 de la DC 63-33 §2 (code Prodatz 61).
- visite organisée par nos soins :
 - de l'atelier de traction SNCB de Kinkempois
 - du block 45 de Liège Guillemins
 - du Dispatching du groupe de Liège de la SNCB
 - de l'exposition "Les Transports en commun à Liège..."
- les déplacements entre les divers lieux de visite auront lieu dans un vieil autobus de la STIL.
- dans l'après-midi, possibilité d'effectuer un tour de ville dans un autobus historique
- le repas de midi sera laissé à l'initiative de chacun : les possibilités ne manquent pas à Liège.

Les frais de participation s'élèvent à 100FB pour les membres du GTF, 150FB pour les non-membres. Pour vous inscrire à cette activité, renvoyez le talon ci-après à l'adresse indiquée.

BULLETIN DE PARTICIPATION - journée des transports en commun à Liège
20 décembre 1986

*Je soussigné _____

rue _____ n° _____ n° bte _____

code postal _____ localité _____

inscris pour cette journée :

membres à 100FB _____

non-membres à 150FB _____

(les épouses et enfants
sont assimilés aux membres)

TOTAL → _____

*Je verse cette somme { - par billet de banque joint
(biffez inutile) { - par chèque bancaire garanti à l'ordre du GTF

**Je joins une enveloppe timbrée à 13FB et adressée à mon nom et adresse pour envoi de la circulaire de confirmation

*Je dégage la SNCB et la CGER de toute responsabilité en cas d'accident lors de cette activité.

date et signature

A renvoyer avant le 11 décembre à l'adresse suivante :

GTF asbl c/o Monsieur BECKERS
rue de la Douix 15
4050 ESNEUX

Distribution

Les articles vendus sous cette rubrique peuvent être commandés comme suit :

Les commandes sont reçues par versement préalable de la somme correspondante

- si vous habitez la Belgique au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 LIEGE 1.
- de l'étranger, au compte courant postal 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 LIEGE 1. L'envoi d'un mandat postal international ou d'un Eurochèque garanti à GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 est aussi accepté.

● Diesel B par Julien CASIER et Max DELIE

En 1966, une page était tournée pour les chemins de fer belges : la traction vapeur quittait définitivement les rails. Vingt ans plus tard, nous nous trouvons devant un nouveau tournant : par suite de l'électrification continue du réseau et par la mise en service de toute une série de nouvelles locomotives électriques et rames automotrices, les locomotives diesel deviennent superflues. L'année 1986 est marquée par la mise à la retraite des locomotives diesel des séries 54, 60, 61, 72 et d'une grande partie des unités des séries 80 et 84. Et comme si cela ne pouvait suffire, les robustes locomotives série 59 seront aussi radiées.

C'est pourquoi les auteurs de ce livre veulent traiter de toutes les locomotives diesel de la SNCB depuis l'origine à nos jours.

Après une introduction assez ample au sujet de la traction diesel, chaque type ou série de locomotive est repris avec nombre de renseignements et descriptions. Des tableaux clairs et complets vous donnent un aperçu général et les caractéristiques techniques de toutes les locomotives diesel.

Une iconographie comprenant non seulement 175 photos noir et blanc (pour vous donner une documentation unique) mais également 48 reproductions en couleurs (afin de mieux présenter les diverses décorations), illustre ce livre indispensable à quiconque s'intéresse au matériel diesel belge.

Cet ouvrage est publié par la maison Ediblanchart. Notre service distribution peut vous le procurer :

prix : 1980FB + 75FB de frais d'envoi pour envoi en Belgique = 2055FB
+ 240FB d'envoi pour l'étranger soit 2220FB
date limite des commandes : 10 janvier 1987. Expédition en février.

● Cartes-vues des éditions du Cabri

Nouvelle série de 18 cartes annoncée dans Trans-Fer 46A et consacrée au rail belge (en couleurs). Il nous reste quelques séries que l'on peut commander à notre service Distribution au prix de 260FB la série envoi compris.

VOIR AUSSI PAGE 47 de ce numéro

Petite annonce

J.C. Léonard, grand-rue 55 à 6764 Lamorteau, membre du GTF asbl, recherche tous documents et photos concernant la ligne Virton - Lamorteau - Montmédy et plus particulièrement sur la gare de Lamorteau : photos locos vapeur en ligne ou en gare de Lamorteau particulièrement demandées. Restitution garantie après copie.

VOYAGE DU G. T. F. A L'ETRANGER

Quand : du mercredi 27 (au matin) au 31.05.87 (au soir) - week-end de l'Ascension.

Où : le Pays de Galles.

A l'aller, traversée de la Manche en Jetfoil R.T.M. - le retour en bateau.

Tous les déplacements s'effectuent en train.

Visite des lignes de chemins de fer privés à voie étroite suivantes :

Great Orme Railway (tramway funiculaire) - Snowdon Mountain Rly (chemin de fer de montagne) - Llanberis Lake rly - Festiniog rly - Fairbourne rly - Tal-y-Llyn rly

Ligne B.R. à voie étroite et à traction vapeur : Vale of Rheidol.

Archéologie industrielle : visite d'une ancienne carrière d'extraction de l'ardoise et d'une usine musée. - Llechwedd Slate Caverns à Blaenau Festiniog et Quarrying Museum à Llanberis.

Comme vous pouvez le constater ce programme est non seulement copieux mais varié. Sa mise au point nécessite un effort d'organisation particulièrement important, c'est pourquoi un nombre important de participants est vivement souhaité.

Ce voyage sera malheureusement plus coûteux que les années précédentes en raison des traversées maritimes et de l'emprunt de nombreuses lignes de chemins de fer privées à traction vapeur. Sur certaines, des trains spéciaux doivent être même affrétés.

Prix approximatif : \pm 15.000 Bef. par personne. Pour les cheminots, parcours ferroviaires S.N.C.B. et B.R. à déduire

Programme définitif et conditions dans le prochain Trans-Fer.

Si vous êtes non seulement intéressés mais désireux de participer à ce voyage, nous vous invitons à renvoyer le coupon ci-dessous à Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 à Montigny-le-Tilleul, sans engagement de votre part.

Monsieur de
 participera au voyage G.T.F. au Pays de Galles, avec personne(s)
 billets internationaux gratuits oui - non

signature



A.S.B.L.

NOUVELLES DE LA SNCB

Evolution du réseau de la SNCB

Le Moniteur Belge du 19 septembre 1986 apporte une série de nouvelles funestes pour une série de lignes que le GTF asbl a parcourues en train spécial et qui, nous le savons, tenaient à coeur de nombreux membres. Jugez-en plutôt :

- *Par arrêté royal du 21 août 1986, la SNCB est autorisée à démonter les voies de la ligne 136 Bifurcation St-Lambert - Florennes Central entre les km 7.478 et 14.635 y compris toutes les voies en gare de Florennes Central et l'appareil de voie à la bifurcation St-Lambert, donnant accès aux lignes 132 et 136A : tronçon Florennes Central - bifurcation Ermeton-Sur-Biert entre les km 0.000 et 10.247.
- *Par arrêté royal du 21 août 1986, la SNCB est autorisée à démonter les deux voies entre les km 27.540 et 32.214 et la voie vers Lamorteau entre les km 25.986 et 27.540 de la ligne 155 : Marbehan - Lamorteau frontière tronçon Virton - Lamorteau-frontière.
- *Par arrêté royal du 26 août 1986, la SNCB est autorisée à procéder à la mise à simple voie du tronçon Bomal - Marloie de la ligne 43 Angleur - Rivage - Marloie.
- *Par arrêté royal du 27 août 1986, la SNCB est autorisée à démonter le tronçon Tessenderlo - bifurcation Beringen Mijn de la ligne 17 et bifurcation Heppen - bifurcation Leopoldsburg de la ligne 17/1.
- *Par arrêté royal du 27 août 1986, la SNCB est autorisée à démonter le tronçon bifurcation Houthalen - Eksel de la ligne 18 Winterslag - Achel.

Nos commentairesDans l'Entre-Sambre-et-Meuse...

Toute trace du rail va disparaître à Florennes Central, une gare qui eut ses moments de gloire dans l'Entre-Deux-Guerres avec ses sept voies à quai et son noeud ferroviaire rayonnant dans toute la région vers Walcourt (par deux lignes), Givet, Châtelineau, Ermeton-sur-Biert... De plus, la ligne 132 se voit amputée une fois de plus de l'une de ses ramifications autrefois fort nombreuses (voir notre étude dans Trans-Fer spécial n° 2).

En Gaume

La ligne 155 Virton - Lamorteau - Ecouvies se voit dépecée. Seule est conservée l'une des deux voies au départ de Virton pour la desserte de la Cellulose des Ardennes à Harnoncourt. Au sud de cette usine performante, toute trace ferroviaire sera arrachée jusqu'à la frontière belge. Côté français, notre membre J.C. Léonard nous signale que toutes les installations sont démontées à Ecouvies, y compris les caténaires : seule reste la première voie, de Vélosnes-Torgny à Ecouvies (gare) jusqu'au bout du quai, à titre de raccordement industriel. D'Ecouvies à la frontière, il ne reste plus rien. C'en est bien fini de cette ligne internationale réservée dans les derniers temps au trafic des marchandises pondéreuses et que nous avons étudiée dans trans-Fer hors série "Le Rail en Gaume".

En Campine

Le démantèlement du réseau se poursuit, parallèlement à la crise charbonnière qui frappe cette région.

Ligne 43 Angleur - Marloie

La mise à voie unique de cette ligne entre Bomal et Marloie est effectuée par mesure d'économie dans le cadre de l'électrification en cours de cette relation.

DOUBLE FEU VERT POUR LE 160 KM/H

Après des années de palabres, il a enfin été décidé d'autoriser dans un prochain avenir la pratique du 160 km/h en service régulier sur les deux tronçons de ligne suivants : - ligne 75 entre Gand-St-Pierre et Courtrai ;
- ligne 75 A entre Tournai et Mouscron.

1. Gand - Courtrai.

Sur cette section, la vitesse de référence sera portée à 160 km/h par le placement de triangles de vitesse verts à chiffre "16".

La signalisation lumineuse actuelle ne sera pas modifiée : le simple feu vert actuel autorisera donc la pratique du 160, les sections de block ayant une longueur de 1500 m en palier, distance suffisante pour s'arrêter à cette vitesse en toutes circonstances devant un signal fermé.

En pratique, seuls les IC Anvers - Mouscron (Lille) remorqués par les série 12 aptes à 160 pourront bénéficier de cette mesure, le restant du matériel circulant sur cette ligne étant limité à 140 km/h.

Comme aucune adaptation technique n'est nécessaire pour autoriser le relèvement de la vitesse sur cette section, celui-ci interviendra dès janvier 1987.

2. Tournai - Mouscron.

Sur cette section, la vitesse de référence sera maintenue à 140 km/h, la longueur des sections de block n'étant que de 1200 m (en palier).

Pour y pratiquer le 160, on introduira la notion de "dépassement de la vitesse de référence" qui sera autorisé par l'apparition d'un deuxième feu vert sur les signaux actuels, lorsque trois sections de block au moins seront libres devant le train.

La succession des indications données par les signaux au convoi se dirigeant vers une section occupée sera donc la suivante : Double Vert - Vert - Double Jaune - Rouge. Cela implique donc qu'un train circulant à 160 km/h dans une section "à double vert" devra dorénavant considérer la présentation d'un simple feu vert comme une indication RESTRICTIVE, puisqu'elle lui enjoint de ramener sa vitesse à celle de référence (soit 140, dans le cas présent) aux abords du canton suivant.

Afin d'éviter tout risque de survitesse, tous les signaux de la section concernée (entre Froyennes et Mouscron) seront équipés de balises électromagnétiques (système TBL) et seuls les engins équipés de ce système en cabine seront autorisés à pratiquer réellement le 160 km/h sur cette section.

En effet, une information propre à l'aspect restrictif du simple feu vert sera transmise par la balise TBL au passage de la cabine de conduite de tête de chaque train.

A bord, l'équipement contrôlera la réalisation effective d'une décelération par le conducteur. En l'absence de réaction de sa part, le freinage d'urgence sera appliqué automatiquement, pour autant que la vitesse du convoi soit supérieure à 140 km/h.

Comme le système "brosse - crocodile" ne permet pas de différencier le simple du double feu vert, le système TBL voit ici pour la première fois sa justification dans un cas bien spécifique, insoluble avec les équipements classiques.

Pour ce faire, les 18 automotrices Break assurant normalement la relation IC Herstal-Mouscron ainsi que les signaux de la section Froyennes - Mouscron seront équipés du système TBL d'ici juin 87, moment où le relèvement de la vitesse à 160 sera effectivement autorisé sur cette section.

3. Et ensuite ?

Ces deux essais "grandeur nature" serviront d'expérience-pilote pour une généralisation future de la pratique du 160 sur les grandes lignes.

Des essais de détermination de l'entraxe minimal à respecter entre les deux voies principales sont d'ailleurs en cours, pour déterminer d'autres tronçons propices aux "grandes vitesses".

Avec l'adoption du système de Transmission Balise-Locomotive (TBL), le relèvement du plafond de la vitesse maximale autorisée à 180, voire même 200 km/h peut être envisagé sans aucun problème, si ce n'est l'aptitude des engins moteurs à de pareilles vitesses. Préparerait-on déjà le terrain pour un TGV à 200 km/h sur voies conventionnelles ?

En attendant, notons plus prosaïquement que le relèvement de la vitesse à 160 sur les deux premiers tronçons qui nous occupent sera essentiellement symbolique, puisqu'il n'induirait au mieux qu'un gain de \pm 2 minutes par rapport aux horaires actuels, par ailleurs déjà fort détendus ; cette nouvelle possibilité ne sera donc mise à profit que pour "régagner des minutes", en cas d'importants retards.

Velox 11/86

Nouvelles diverses

● La gare de Lessines perd une bonne partie de son originalité

Dans le cadre des travaux d'électrification de la ligne Ath - Grammont, la gare de Lessines subit actuellement une sorte de cure de jouvence qui lui enlèvera la totalité de son charme un peu "rétro".

Déjà, l'ancienne halle à marchandises a été démolie afin de faire place à une cabine tout relais destinée à remplacer les trois cabines actuelles vétustes mais typiques d'une certaine époque. La belle signalisation mécanique de la gare disparaît dans le même temps.

Les quatre voies à quai actuelles seront maintenues ; un quai parapluie sera construit sur le 2^e quai : un couloir sous-voies sera creusé dans une phase ultérieure : il est bien nécessaire dans une gare où les mouvements de trains de marchandises/transit sont particulièrement nombreux.

Enfin, une curiosité ferroviaire probablement unique en Belgique va disparaître avec les travaux d'électrification. Il s'agit du fameux raccordement industriel qui traverse perpendiculairement toutes les voies principales et accessoires au beau milieu de la gare de Lessines : ce raccordement à angle droit relie les sièges d'exploitation des carrières unies de Lessines au chargeur de péniches situé le long de la Dendre. Ce raccordement semble antérieur à la construction de la ligne Grammont - Ath en 1855 par les soins de la compagnie du chemin de fer "Dendre et Waes". Un arrêté royal vient d'exproprier cet antique raccordement industriel qui était encore sporadiquement exploité.

Nouvelles de Virton

Le lundi 29 septembre, le nouveau block 4I tout-relais a remplacé les anciens block 4I et 42 de type SAXBY qui encadraient la gare et le block 46 de Latour. Tous les signaux mécaniques à 2 positions bien connus de ceux qui ont participé aux voyages GTF dans la région ont aussi disparu.

La nouvelle installation permet la circulation à contre-voie avec signaux fixes et blocage matérialisé du sens de circulation (BSRM) entre Meix-devant-Virton et Latour. Latour et Halanzy sont aussi équipés de signaux d'entrée à contre-voie mais entre ces deux points, le blocage du sens de circulation n'est pas matérialisé (BSRtf), la circulation à contre-voie ne peut s'y faire que lors de l'organisation d'un service à voie unique.

Un arrêté royal du 21/8/86 publié au Moniteur Belge du 19/9/86 autorise le démontage des deux voies de la ligne I55 entre la BK 27540 (racc. de la cellulose des Ardenes à Harnoncourt) et la BK 32214 (Lamorteau frontière) et le démontage de la voie vers Lamorteau (voie A) entre la BK 25986 (aiguillage de sortie de Virton) et la BK 27540. Depuis la fermeture de la ligne I55, la desserte de Harnoncourt se faisait à l'aller et au retour par la voie A, Depuis le 9 Octobre, la desserte se fait par l'ancienne voie B seule section qui subsistera.

Ligne I63

A partir du 7/12/86, la desserte "marchandises" de Bourcy et Bastogne s'effectuera au départ de Libramont au lieu de Gouvy. On doit s'attendre à ce que la section Bourcy - Gouvy soit mise hors service vers la même date. Le service ^{ECV} du groupe de Namur a déjà publié depuis plusieurs mois un nouveau PSS (Plan schématique de signalisation) dont la mise en vigueur a dû être suspendue et sur lequel la section Bourcy - Limerlé (limite des groupes de Liège et de Namur) était déjà représentée hors service.

P Lemja
10/II/86



Service de Presse et Relations Publiques

SYSTEME ELECTRONIQUE DE SONORISATION (SES)

Le réseau de la S.N.C.B. comprend plusieurs lignes axiales partant de Bruxelles en forme d'étoile, où la Jonction Nord-Midi, mise en service en 1952, a permis une circulation fluide des trains vers les quatre points cardinaux du réseau. Les jours ouvrables, plus de mille trains transitent par cette Jonction pour transporter environ 300 000 voyageurs de et vers les gares de Bruxelles-Nord, -Congrès, -Central, -Chapelle et Bruxelles-Midi.

L'installation de sonorisation et les appareils de desserte des panneaux annonceurs des trains mis en place dans les gares précitées peu après l'inauguration de la Jonction ont bien fonctionné durant plus de 30 ans. Leur utilisation intensive et l'évolution de la technique rendent leur remplacement nécessaire. A cette occasion, la S.N.C.B. souhaite améliorer la qualité de l'information aux voyageurs, tout en la complétant.

D'ici peu, les données relatives à la circulation des trains seront connues plus rapidement et avec davantage de précision. En outre, elles seront transmises automatiquement au nouveau dispositif, commandé par un ordinateur, dès la mise en service du système électronique de régulation du trafic ferroviaire (SER). Ce dispositif de gestion, ainsi que le nouvel équipement sonore (SES) et l'appareillage de desserte des annonceurs (STA), constituent un triptyque.

Par le truchement de lignes de transmissions et éventuellement de disquettes, le système de sonorisation peut recevoir du SER les données concernant le roulement des trains. Le système de sonorisation permet en plus de préparer lui-même son programme journalier d'annonces, de sorte qu'on en arrive à un haut niveau de fiabilité.

A chaque train repris au programme saisonnier, le système de sonorisation associe un ou plusieurs messages sous forme codée. Ces codes permettent de reprendre dans les mémoires du système les éléments de phrases destinées à constituer les messages prévus tout en tenant compte des caractéristiques propres à chaque train, comme par exemple la nature du train (IC-IR-Int. ...), les heures prévues pour l'arrivée et le départ, l'origine et la destination, le numéro de la voie, etc. ... Ces caractéristiques doivent être introduites ou modifiées via la console du dispositif.

En cas de retard ou de changement de voies, les annonces sont adaptées automatiquement et diffusées aux endroits appropriés (quais et passages sous voies). La répartition des préannonces dans le temps, préalablement établie, peut être modifiée par l'opérateur s'il le juge nécessaire.

En toutes circonstances, l'opérateur garde la possibilité d'intervenir et, au besoin, il peut lancer un message par micro. En plus, il dispose de la possibilité de composer lui-même des textes sur base de ceux compris dans le dispositif de mémorisation. Ceci se fait par un choix approprié de tranches de phrases successives complétées par les caractéristiques nécessaires. L'opérateur peut définir le nombre des appels ainsi que l'importance des intervalles.

Actuellement, le système SER fournit les données saisonnières ou journalières sur disquette. Dans une phase suivante ces données seront communiquées via une ligne de transmission de données, en même temps que les renseignements réels concernant le mouvement.

A Bruxelles-Nord, le système de sonorisation est complètement monté et il est opérationnel. L'opérateur introduit lui-même les données réelles en se basant sur les informations en provenance du tableau synoptique de la cabine de signalisation et celles données par le régulateur concernant les changements de voies, les retards, etc. Le passage à la desserte automatique intégrale n'entraînera pas de modifications notoires pour le public. Dans cette phase, l'opérateur sera sensiblement déchargé, de sorte qu'il disposera de plus de temps pour composer des informations non programmées.

En gare de Bruxelles-Midi, le dispositif est en place, le personnel de desserte a été initié et la période d'entraînement est en cours. Le raccordement avec le dispositif de diffusion est prévu pour ce mois (novembre).

Bruxelles-Central sera pourvu d'un dispositif similaire. Les locaux dans lesquels l'opérateur et le dispositif seront installés sont en voie d'achèvement. La mise en service est prévue pour la fin de l'année.

Le grand avantage offert par le nouveau dispositif réside dans le fait que l'opérateur est déchargé en grande partie des informations multilingues : en plus des annonces en français et en néerlandais selon les priorités établies, des annonces relatives aux trains internationaux se font aussi en allemand et en anglais. On peut s'attendre à une amélioration des annonces et au fait que celles-ci seront plus complètes et diffusées au moment approprié grâce au dispositif de programmation. De la sorte, l'opérateur sera à même de mieux suivre le mouvement des trains. Lors de perturbations importantes, allant généralement de pair avec des changements de voies, l'information nécessaire pourra atteindre les voyageurs en temps voulu.

En jumelant l'installation de sonorisation (SES) au système de gestion (SER) les données relatives à la circulation des trains pourront être traitées automatiquement dans un avenir prochain. Dès cet instant, l'opérateur deviendra le gestionnaire du dispositif et il ne devra plus intervenir que dans des cas exceptionnels.

ACEC

Relations Publiques
 B.P. 4
 6000 CHARLEROI
 (071/443129)

UN PROGRES IMPORTANT DANS L'INFORMATION DES VOYAGEURS :
LE NOUVEAU SYSTEME DE SONORISATION DES GARES DE LA JONCTION NORD-MIDI

Une meilleure information du voyageur et un travail allégé

Le nouveau système électronique de sonorisation (SES) développé par ACEC pour les gares de la jonction NORD-MIDI est une première mondiale. Il est destiné à assurer aux voyageurs fréquentant ces gares une meilleure information vocale sur le mouvement des trains qu'ils empruntent tout en allégeant la tâche des opérateurs SNCB.

Principe du système et modes de fonctionnement

Ce système consiste à remplacer le speaker traditionnel qui annonce l'arrivée des convois, les retards, les changements de voie, etc... par la diffusion automatique de messages.

Le système crée chaque jour, à partir d'un programme saisonnier, les informations à diffuser. Un opérateur donne l'ordre d'émission des messages et peut en composer d'autres si nécessaire.

Une intervention directe et prioritaire de l'opérateur est toujours possible via le microphone.

Le système électronique de sonorisation (SES) sera ultérieurement relié à un système électronique de régulation. Dans ce cas, il créera ces messages sans aucune intervention de l'opérateur. Celui-ci gardera cependant toujours la possibilité d'intervenir.

Les éléments constitutifs du système

Le système ACEC comprend un ordinateur de gestion, des périphériques (écrans et imprimante) et une unité de diffusion vocale utilisant des mémoires électroniques statiques. Parmi les nouveautés remarquables du système développé par ACEC figure notamment une technique élaborée de compression des informations vocales qui permet de réduire la taille des mémoires d'un facteur 10. L'ensemble des caractéristiques du système, qui n'est offert par aucune réalisation actuelle, lui confère des qualités déterminantes :

- l'automatisme des annonces
- la clarté de la parole et des messages dont la qualité reste constante
- l'"humanisation" de la voix. Il n'est plus possible de distinguer la voix "synthétisée" de celle d'un(e) speaker(ine)
- la possibilité de messages longs et variés
- la fiabilité remarquable
- le coût d'entretien quasi nul.

DESCRIPTION TECHNIQUE DU SYSTEME ELECTRONIQUE DE SONORISATION

Dans les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord sont installés des systèmes automatiques d'annonce vocale destinés à l'information des voyageurs. Ces systèmes regroupés sous la dénomination SES (Système Electronique de Sonorisation) diffusent sur les quais, via des haut-parleurs, des messages à l'attention des usagers de la SNCB les renseignant sur les mouvements de trains. Le SES est issu d'un projet développé avec l'aide du service de Technologie Nouvelle (STN) de la Région Wallonne.

Chaque système est composé des modules suivants :

- Un microcalculateur avec disque dur et lecteur de disquettes souples.
- Une unité de diffusion vocale utilisant des mémoires électroniques statiques et un synthétiseur de parole.
- Un ensemble d'amplificateurs de puissance entièrement transistorisés.
- Des écrans-claviers pour l'exploitation et le dialogue avec les opérateurs.
- Une imprimante pour l'archivage des documents et les impressions du carnet de bord destiné au contrôle ultérieur.

Les informations nécessaires au fonctionnement du SES sont fournies par une base de données saisonnières reprenant les paramètres de circulation de trains tels que :

- . numéro du train
- . type de train (IC, IR, International, ...)
- . heures de départ et/ou d'arrivée
- . gares d'origine et/ou de destination
- . voie à quai où sera reçu le train

ainsi que les messages associés à ces trains sous forme codée.

Cette base de données saisonnières est introduite en chaque début de saison (été - hiver) et est utilisée chaque jour pour créer une base de données journalières reprenant tous les trains qui circuleront le lendemain ainsi que les messages qui doivent être diffusés pour les utilisateurs de ces trains. Cette base de données journalières est d'application à partir de minuit et les informations sur les trains sont affichées sur deux écrans utilisés par l'opérateur dans la cabine de signalisation :

- . l'écran de travail : les trains y sont affichés à l'heure d'arrivée (ou de départ) moins dix minutes;
- . l'écran d'exécution : les trains y sont affichés à l'heure d'arrivée (ou de départ) moins deux minutes. En outre, le train pour lequel un message est en cours de diffusion dans la gare est signalé par un cliçotement attirant l'attention de l'opérateur.

Les bases de données saisonnières et journalières sont visualisables et modifiables via un troisième écran situé dans la salle ordinateur où se trouve également l'imprimante de contrôle et d'archivage. Ce dernier écran sert aussi à contrôler l'introduction de disquettes d'échange d'informations avec le système électronique de régulation SER.

L'émission des messages sur les quais est commandée par divers événements :

- . arrivée ou départ du train
- . perturbations de trafic telles que retard, changement de voie.

Ces événements sont signalés au système ACEC par deux canaux différents :

- . le SER en fonctionnement automatique
- . l'opérateur via le clavier de l'écran de travail en fonctionnement semi-automatique.

D'autre part, une horloge interne à quartz rythme le transfert des trains d'un écran à l'autre.

L'opérateur peut enfin créer des messages non prévus au saisonnier grâce à la présentation sur l'écran de travail des morceaux de messages regroupés par rubriques (formats) évitant des erreurs d'introduction.

Tous les messages vocaux du système ACEC sont mémorisés sous forme numérique dans des mémoires statiques (mémoire à transistors CMOS ou NMOS). Etant donné l'ampleur du vocabulaire, soit 4000 mots en quatre langues, il est difficile de mémoriser ces messages en utilisant les techniques de numérisation classiques à 64 kbits. ACEC a développé, avec l'aide financière de l'IRSIA (Institut pour l'Encouragement de la Recherche Scientifique dans l'Industrie et l'Agriculture), des techniques originales de synthèse de la parole qui permettent de réduire le débit binaire à 6400 bits/sec, soit un facteur 10, tout en conservant une qualité et une intelligibilité des messages excellentes.

Par rapport aux techniques numériques classiques et encore plus par rapport aux solutions analogiques (bandes magnétiques), la synthèse de la parole offre des avantages indéniables : gain de place considérable, consommation négligeable, meilleure fiabilité et donc entretien réduit, accès direct et non plus séquentiel à l'information, qualité constante de la voix, interfacage facile avec des systèmes informatiques.

L'utilisation des techniques de synthèse de la parole requiert une analyse préalable de la parole prononcée par des locuteurs spécialisés. Cette analyse étudiée par ACEC permet grâce à des algorithmes complexes d'extraire les paramètres fondamentaux de la parole correspondant au fonctionnement de l'appareil phonatoire humain. Ces paramètres sont alors mémorisés. Lors de la synthèse, ils sont traités par un microprocesseur spécialisé qui reconstruit la parole originale.

ACEC détient actuellement en Belgique une position de leader en traitement de la parole et poursuit des recherches actives dans le domaine dont la finalité est de réaliser un système interactif vocal homme/machine naturel.

Comme vous l'aurez remarqué dans ce numéro, la rubrique "Le point sur le matériel moteur" a fait place à deux nouveaux intitulés : "Statistiques du matériel moteur", qui reprendra toutes les données chiffrées de l'ancienne rubrique, et "le matériel moteur sous la loupe", qui recensera les particularités ayant touché un engin, un type ou une série d'engins pendant la période déterminée, et ce d'une manière plus exhaustive.

● Les "11" et les rames BENELUX "new-look"

La présentation à la presse de ce nouveau matériel s'est déroulée le 18 juin à la faveur d'une rencontre symbolique à Rotterdam de deux rames de ce type. L'une provenant de Bruxelles-Midi et remorquée par la 1191, l'autre d'Amsterdam poussée par la 1184, les deux trains (composés de trois voitures, soit une Bx-pilote, une A et une AB) étant reçus sur le même quai.

Le 2 octobre, c'était au tour d'Anvers-Central d'accueillir deux rames "Benelux Nouvelle Génération", chacune accompagnée par son Ministre des Communications. Les deux trains vinrent se mettre quai à quai, la rame de Bruxelles étant remorquée par la 1183, tandis que celle d'Amsterdam était poussée par la 1187.

Le lendemain (3.11), la même rame inaugurale, renforcée à sa composition désormais classique (1 Bx - 2 B - 1 BDK - 1 AB - 1 A), fut engagée pour la première fois en service commercial sur les trains 157 - 186 - 167 et 193, et ce tous les jours (sauf samedis et dimanches) jusqu'au 26 octobre, moment où ce roulement fut également d'application les samedis. (Les dimanches : 164 - 190).

Début décembre (1.12.86), trois nouvelles rames supplémentaires sont engagées simultanément, selon le roulement suivant :

Rame n° 1 : Asd 157 - 186 - 167 - 193 Asd (Asd = Amsterdam)
 " n° 2 : Asd entretien - 173 Rtd (Rtd = Rotterdam)
 " n° 3 : Rtd 177 - 158 - 184 - 165 Bx1
 " n° 4 : Bx1 178 - 159 - 185 - 166 - 192 Asd

A ce moment (1.12), trois rames réversibles "ancien type", ainsi que deux rames de trois automotrices "Benelux" resteront en service, en plus du nouveau matériel.

On aurait finalement coupé ainsi la poire en deux, les NS préférant l'élimination préalable des rames réversibles, pour les avaries techniques qu'elles subissent, tandis que la SNCB préférerait l'élimination des AM en premier lieu, pour les problèmes de capacité aux heures de pointe.

La phase suivante se situera au début février (1.2.87), lorsque deux nouvelles rames supplémentaires sont engagées : nous y reviendrons à ce moment.

Entretemps, les locomotives de la série 11 étaient rodées intensivement sur l'axe Anvers-Mouscron, pendant qu'un tiers de l'effectif stationnait en Hollande pour l'écolage des conducteurs et la mise au point de l'ATB (système d'arrêt automatique NS).

Cela n'a pas empêché la 1184 d'aller faire de la figuration à côté de la rame TGV 117 à ... Cologne (!), dans le cadre d'une opération "portes-ouvertes" à la gare de Köln Hbf, le W-end des 7 et 8 juin.

Quelques mois après, la 1185 réitérait l'exploit à Troisdorf cette fois, lors du W-end des 4 et 5 octobre, à l'occasion du 125e anniversaire de la gare. Mais où donc s'arrêteront-elles ?

● Les "12"

La 1201, premier exemplaire de cette série de 12 locomotives Bi-courant 3kV/25 kV a été réceptionnée à l'atelier de Bruxelles-Midi le 3 juin.

Après avoir subi les parcours de rodage classique (Un aller-retour à vide vers Braine-le-Comte, suivi d'un parcours de vitesse sur Ostende avec une rame à voyageurs vide), elle fut expédiée à vide à Quévy, où elle évolua sur le faisceau alimenté en 25 kV alternatif.

Le 8 juillet, elle faisait pour la première fois son entrée en gare de Lille, y côtoyant les BB 16 000, 22 200, TGV de la SNCF et ... 51 SNCB !

Depuis lors, les parcours de rodage et d'initiation du personnel SNCB étaient quasi quotidiens entre Courtrai et Lille, le plus souvent avec une voiture pilote M4 à bande bleue (équipée pour le 25 kV), ou même une rame réversible complète de voitures M4.

Simultanément, une première locomotive de la série 12 était engagée sur la relation ic Anvers - Mouscron à partir du lundi 1er septembre, en remplacement d'une série 11.

Enfin, dimanche 28 septembre, le grand jour : la relation ic Anvers - Lille bihoraire est exploitée de bout en bout, au moyen de quatre série 12 (pour six en service !) Gros succès de foule d'ailleurs, puisque la relation entre Courtrai et Lille était gratuite ce jour-là.

Mais eu égard aux maladies de jeunesse frappant ces nouvelles locomotives, (une détresse en ligne par jour en moyenne !) et au retard pris par la BN - ACEC dans les livraisons des nouveaux engins, il se révéla impossible d'organiser un parcours inaugural, par manque de locomotives.

Tout avait pourtant été prévu pour le 4 octobre, mais fut annulé in extrémis ... la poisse semble décidément persécuter plus particulièrement les cérémonies d'inaugurations !

Cette situation très tendue devait pourtant s'améliorer rapidement au fur et à mesure des livraisons des nouveaux engins.

Comme utilisations originales de cette nouvelle série, pointons déjà le parcours de démonstration le 2 juillet de la 1201 entre Bruxelles-Midi et Gand-St-P, remorquant six voitures M5 à double étage (!), à l'occasion de la visite en Belgique du Directeur du Matériel de la SNCF; d'autre part, les essais de relevage au dépôt de Fives (Lille) accomplis le 25 septembre avec la 1206, pour familiariser les agents de ce dépôt aux opérations de mise sur lorry de ce type d'engin.

● Les AM postales et la numérotation des futures automotrices "L"

Comme déjà annoncé précédemment, les huit automotrices postales rouges 951 à 958 ont été renumérotées à dater du 16.8.86 de 001 à 008, numéros précédemment affectés aux huit AM du type 39 radiées en décembre 77.

Cet artifice de calcul a pour but de libérer les n°s 900 et sq, afin de numérotter les nouvelles AM omnibus du type "L", tranches 86, 87 et suivantes.

Notons que les AM 901 à 904 (les quatre AM "Benelux" appartenant en propre à la SNCB) seront radiées au plus tard fin mai 87, libérant ainsi la tranche complète des n°s 900 à 999.

En principe, la première tranche de 35 AM du type 86 sera numérotée de 901 à 935; la seconde de 10 AM 87 de 936 à 945, et ainsi de suite.

Il n'est donc pas prévu en principe de différencier par leur numérotation les AM à motorisation classique de celles à moteurs triphasés.

● Les voitures-pilote numérotées ?

Un projet circule actuellement, consistant à numéroter chaque voiture-pilote afin de faciliter le travail des services d'entretien et de l'exploitation.

Bien que dépourvues de motorisation, ces voitures sont équipées d'un poste de conduite, avec les équipements propres à ce genre de fonction (manipulateur, robinets de frein, appareil enregistreurs de vitesse, équipement MEMOR, etc ...) qui ne relèvent plus de la compétence du poste d'entretien classique chargé de la maintenance de la partie "voiture", mais bien des services du Matériel.

Un premier projet de numérotation utiliserait la classe 4 (soit celle des autorails!) selon la répartition suivante :

M1	(29 véhicules)	:	tranche de 4001 à 4050
M2 Diesel	(7 véhicules)	:	" de 4051 à 4075
M2 Elect	(8 ")	:	" 4076 à 4100
M4 Mono	(22 ")	:	" 4101 à 4150
M4 bicour *	(10 ")	:	" 4151 à 4200
M5	(10 ")	:	" 4201 à 4250

* Il s'agit des M4 équipées pour être alimentées en courant continu sous caténares monophasés 25 kV sur la relation Anvers - Lille; elles sont reconnaissables à leur bande bleue sur les flancs de la cabine de conduite.

Il eut été bien plus logique d'utiliser la classe 3 (actuellement non attribuée) et d'affecter une série (30, 31, 32, etc ...) par type de voitures bien déterminée, au lieu d'imaginer une numérotation purement croissante.

Mais peut-être que la SNCB rêve-t-elle déjà de numéroter ses futures rames TGV par les numéros 3000 et suivants ? Mystère ...

● L'AR triple 4006

Cet autorail-Musée a été rapatrié de Mariembourg à Haine St-Pierre le 21 octobre, pour y passer l'hiver.

Rappelons qu'il est allé épauler son collègue le 4001 (acquis par le CFV 3 V) pendant la saison touristique à Mariembourg (voir Trans-fer n° 46 p. 24).

● L'AR 4319

Cet autorail, en prêt à l'ATD Schaerbeek depuis le mois d'avril pour y assurer des parcours d'études de lignes, a été ramené à Bertrix, le 19 septembre, la mission étant accomplie.

Comme le moteur de l'autorail était avarié, il a été remorqué par la 5114.

● L'AR ES 401

Cet autorail-caténares, prototype d'une série de nouveaux engins destinés à la maintenance des lignes électrifiées, est enfin sorti de transformation le 17 juillet de l'AC Malines, pour être transféré le même jour au centre ES de Kinkempois.

Le samedi 19, des essais de stabilité de la plate-forme élévatrice avaient lieu sur la ligne 43 à Poułseur, dans une grande courbe à fort dévers, et sans ... caténares.

Les tests pratiques semblent avoir donné satisfaction, puisque l'ES 401 est depuis lors affecté au centre ES de Schaerbeek, où il participe à toutes les missions dévolues normalement à ce type d'engins.

Rappelons qu'il est issu de la transformation de l'AR 4307 radié en juillet 84, et que l'adaptation à ses nouvelles fonctions qui prit près de deux ans fut laborieuse, par de nombreux problèmes techniques imprévus, que vinrent encore compliquer les faillites de firmes privées fournissant certains équipements.

Sous peu, une chaîne de transformation devrait être installée à l'AC Malines, pour équiper une vingtaine d'autorails de la série 43 de la même façon.

Signalons enfin que l'ES 401 a revêtu la livrée traditionnelle des engins ES, soit vert avec bandes de visibilité jaunes, ce qui lui donne incontestablement un "coup de vieux" ...

● Les autorails "46"

La radiation récente des sept autorails parqués à Haine St-Pierre depuis juin 84 a permis la revente immédiate aux associations qui s'étaient déclarées intéressées par un rachat : ainsi, le 4614 a été vendu au TTZ, et a été transféré le 8 août d'Haine St-Pierre à Zolder ; le 4616 a trouvé preneur au CFV 3V, et son transfert s'est réalisé le 17 septembre vers Mariembourg; enfin, le 4618 a été vendu à un groupe d'amateurs privés, par ailleurs déjà heureux possesseurs du 553.29 (ex-4906), en cours de restauration.

● L'AR 551.48

Puisqu'on évoque les Brossel, restons-y pour signaler la première sortie du Musée de Louvain de ce superbe petit autorail à deux essieux depuis sa restauration par l'AC Malines en janvier 82.

Depuis lors, il n'avait jamais circulé, au grand dam des amateurs, nonobstant une restauration complète avec remise en livrée d'origine bleu/crème.

C'est au TTZ que revint le mérite de l'avoir affrété le premier en l'engageant alternativement avec le 4903 d'Anvers-Dam sur des navettes entre Zolder et Hasselt, à l'occasion du festival vapeur annuel.

Les 15 et 17 août, trois autorails d'origine Brossel se côtoyaient donc sur le carreau de la Mine à Zolder : le 551.48, le 4903 et le 4614 du TTZ !

La SNCB sembla prendre alors conscience de l'intérêt archéologique de ces vétérans puisqu'elle les engagea très à propos sur des navettes entre la gare de Louvain et la remise-musée, à l'occasion des traditionnelles portes-ouvertes du début septembre.

A deux, les 551.48 et 4903 véhiculèrent ainsi plus de 10.000 visiteurs en une semaine. Enfin, le 551.48 parvint à Mariembourg le 25 septembre (où il rejoignait le 4903 qui l'avait précédé la veille) afin de participer au festival vapeur traditionnel.

Lors du week-end, Mariembourg ne comptait pas moins de cinq autorails d'origine SNCB : outre les 551.48 et 4903 déjà cités, les 4001 et 4006, ainsi que le 4616, dernière acquisition du CFV 3V !

Terminons ce tour d'horizon en signalant que l'AR ES 303 (issu de la transformation d'un 551) qui était garé depuis des années sans emploi à Anvers-Est a été transféré à Louvain le 28 octobre, remorqué par la 8262 d'Anvers-Dam.

Il servira tout naturellement ce magasin de pièces de rechange pour le 551.48.

● Les diesel série 215 DB

La concurrence routière se fait de plus en plus vive, ce n'est un secret pour personne.

Dans le souci constant des administrations ferroviaires européennes de relever ce défi, l'accélération du trafic - notamment marchandises - est une de leurs préoccupations majeures.

C'est dans cet esprit que deux trains "Huckepack" du trafic combiné (remorques routières chargées sur wagons) entre l'Allemagne de l'Ouest et la Belgique sont assurés depuis le 29 septembre de bout en bout sans changement de locomotive à la frontière : en effet, les trains :

Z 42174 Neuss (D.) - Neerpelt 11.23/32 - Mol 11.58 - Anvers Schijnpoort 12.52
 et 42175 Anvers-Schijnpoort 13.44 - Mol 14.43/44 - Neerpelt 15.10 - Neuss

sont remorqués depuis lors par une 215 de la DB (sauf samedis et dimanches), qui franchit pour cela deux frontières nationales en empruntant les lignes de trois réseaux différents : la DB, les NS et la SNCB.

Auparavant, ces trains étaient assurés par une série 59 d'Anvers-Dam entre Anvers et Neerpelt, où avait lieu l'échange des machines (d'où perte de temps).

A noter que c'est un conducteur SNCB du dépôt de Mol qui assure la conduite entre Mol et Anvers (et vice-versa); le conducteur DB restant néanmoins à bord de la locomotive au titre d'agent dépanneur.

Pour ce faire, une 215 allemande a été détachée à Mol au cours du début du mois de septembre, aux fins d'initiation.

Certains jours, elle était mise en tête du L 6759, un train local entre Mol (DP : 11.06) et Hasselt (AR : 11.49), servant d'allège à la "62" SNCB !

L'interpénétration des engins-moteurs étrangers semble d'ailleurs à la mode, puisqu'un autre essai avec une 215 DB a été tenté sur la Vennbahn (avec un train de voyageurs, cette fois) et dont vous lirez le compte-rendu dans la rubrique "Trains spéciaux - Circulations exceptionnelles" de ce numéro.

● La 7201 (ex-7214)

Suite (et triste fin) de cet épisode à rebondissements (voir Trans-fer n° 46 p 20) : la locomotive de manoeuvre 7201 (ex-7214) d'Anvers-Dam a été conduite le 16 juin chez un ferrailleur installé dans le port de Bruxelles.

Quelques jours après, le chalumeau avait accompli son oeuvre ...

● Des "60" à la Voie

Le service de la Voie possède depuis quelques années deux trains de renouvellement "rails et traverses" (appelés P 811) engagés à travers tout le réseau selon un planning rigoureux.

Chaque train de renouvellement travaille conjointement à un "train de criblage" qui effectue la rénovation du ballast.

Par chantier de renouvellement, trois locomotives diesel sont nécessaires en permanence, un des deux trains étant encadré pour faciliter les évolutions.

Les locomotives désignées à la remorque de ces convois (des engins de ligne, la plupart du temps, vu l'importance des charges remorquées constituées soit de wagons plats porteurs de traverses, soit de wagons trémie chargés de ballast) n'assurent que les déplacements des trains entre les chantiers et les lieux de garage, ainsi que les déplacements sur les chantiers proprement dits, soit un nombre très faible de km.

La direction du Matériel a proposé de céder six locomotives de la série 60 (trois par chaque groupe de deux trains) au service de la voie, à l'instar des HLR série 92 et des 15 locotracteurs '91" qui appartiennent déjà en propre au service V.

Cette solution offre le double avantage de garantir la fourniture des éléments de remorque (puisque les locomotives resteraient chaque jour aux trains, ce qui n'est pas le cas actuellement), ainsi que de rehausser le rendement global des engins moteurs de ligne, fort affecté par les locomotives à faible kilométrage parcouru.

Notons que la conduite, les visites de sécurité et l'entretien de ces engins resteront confiés au service M.

Cette proposition n'est qu'un premier pas face à certaines situations rencontrées actuellement sur le terrain, où nombre d'ateliers justifient un nombre parfois élevé de locomotives uniquement pour assurer les trains de travaux (appelés "trains de route") de tous genres (voie, signalisation, électrification, etc ..)

On ne rechigne même plus à y engager des locomotives officiellement radiées par PV (principalement des "60"), faisant remorquer ainsi des trains par des engins qui ne figurent même plus dans les écritures!

● Vente d'HLR 80

Les six locomotives de manoeuvre récemment radiées à Merelbeke (8014 - 21 - 23 - 29 - 38 et 42, voir "Statistiques du matériel moteur") ont été revendues à la firme italienne GLEIS MAC de Gazzo di Bigarello.

Les 8021, 23 et 38 ont été acheminées dans la nuit du 29 au 30 octobre de Merelbeke à Stockem, par incorporation dans les trains de marchandises réguliers.

Elles transitèrent ensuite par Luxembourg Triage, Zoufftgen, Bâle et Chiasso.

Ces engins seraient destinés au marché de la seconde main, après reconditionnement.

● La HL 10.018

A l'occasion du trentième anniversaire de l'ultime train de voyageurs remorqué en traction vapeur sur la ligne du Luxembourg (c'était le 29 septembre 1956, lorsque la 10.018 de Stockem assurera pour la dernière fois le 461 entre Luxembourg et Bruxelles-Nord), cette prestigieuse machine-réservée pour le Musée - a été ramenée froide en exposition en gare d'Arlon (du 29 septembre au 5 octobre), très exactement trente ans après l'avoir quittée.

Le transfert de Louvain à Arlon s'est déroulé le 27, la HL étant encadrée par les 5207 et 5201 de Ronet.

Le retour s'est passé le 12 octobre lorsque les 6331 et 6240 de Louvain reconduisirent l'ancêtre au Musée.

La verra-t-on jamais un jour regagner sa Gaume d'adoption par ses propres moyens ?
On en parle ...

Mac'Machine 11/86

BIBLIOGRAPHIE

Chemins de fer régionaux et urbains n° 197 1986/V

Edition FACS, rue de Colombes F-92600 ASNIERES

L'excellent chroniqueur des chemins de fer secondaires Jacques CHAPUIS consacre 40 pages de cette revue périodique à la première partie d'une évocation du 100e anniversaire de la SNCV. Son objectif est forcément limité, mais séduisant puisqu'il donne une idée de ce que la SNCV a été à l'époque de son plein développement ferroviaire et de ce qu'elle est encore aujourd'hui en ce domaine. Sous format A5, le texte est abondamment illustré de photos souvent inédites de nos amis français. Attendons avec impatience le numéro suivant, avec la fin de cet article. Le n° 197 contient aussi une étude sur les trams de Lisbonne (Portugal).

Le n° 197 de cette revue peut être commandé au prix de 38 FF envoi compris au compte courant postal "Paris centre D 16471-89" de la FACS, rue de Colombes 27 à 92600 ASNIERES.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de juin à novembre 86

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

De l'AC Malines (HLE + AM + AR)

2366 - NK - 3.7	2250 - FKR - 12.8	613 - GT - 25.9
801 - FSRE - 8.7	2344 - FEU - 5.9	1601 - FBMZ - 13.10
4507 - MUT - 18.7	815 - FSRE - 9.9	2359 - FEU - 24.10

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

5104 - FSR - 30.5	6257 - FGH - 2.7	5183 - FHS - 25.8	8210 - FSD - 30.9
7325 - LNC - 4.6	8239 - NK - 17.7	7388 - NK - 25.8	6322 - LK - 15.10
8223 - FGH - 4.6	5119 - LK - 24.7	9201 - V - 5.9	7384 - NK - 10.10
8037 - FKR - 6.6	8507 - FNDM - 28.7	6316 - FHS - 8.9	8324 - LNC - 30.10
5108 - LNC - 24.6	7358 - FKR - 31.7	7329 - LNC - 9.9	
7381 - NK - 25.6	6237 - FKR - 8.8	5151 - LNC - 19.9	
8311 - LNC - 27.6	8414 - GMN - 12.8	8025 - FSR - 29.9	

2/ RADIATIONS

- Date de mise hors-écritures au 1.7.86 :

MLD 6044 = St-Ghislain (1965) - suite avarie au moteur diesel
PV n° 148 de l'AC Salzinnes du 27.5 - approuvé par le Dir M. le 17.6.86

- Date de mise hors-écritures au 1.8.86 :

AR 4613 - 4614 - 4616 - 4617 - 4618 - 4619 - 4620 (1952) - Haine St Pierre (*)
PV n° 86-02 de l'AC Malines du 6.6.86 - Approuvé par le Dir M. le 7.7.86
(*) Voir également "Le matériel moteur sous la loupe".

HLD	Atelier d'entretien	date de construction	N°/Date PV AC Malines	Date d'approbation du Directeur M	Raison technique
6010	St-Ghislain	1964	159/12.6.86	8.7.86	déstandardisation
6028	"	"	160/ "	"	"
6036	"	"	161/ "	9.7.86	"
6050	"	1965	162/ "	"	"
6055	"	"	163/ "	"	"
6033	Kinkempois	"	155/ "	"	"
6041	"	"	156/ "	"	"
6066	"	"	157/ "	"	"
6088	"	"	158/ "	8.7.86	"
6019	Merelbeke	1964	149/ "	4.7.86	"
6082	"	1965	150/ "	8.7.86	"
6011	Hasselt	1964	151/ "	"	"
6030	"	"	152/ "	"	"
6074	"	1965	153/ "	9.7.86	"
6077	"	"	154/ "	8.7.86	"

- Date de mise hors-écritures au 1.9.86 :

HLR	Atelier d'entretien	date de construction	N°/Date PV AC Malines	Date d'approbation du Directeur M	Raison technique
8017	Merelbeke	1961	164/15.7.86	5.8.86	cannibalisme
8041	"	"	165/ "	"	"
8306	Monceau	1956	166/ "	"	avarie mot. dies.
8420	Latour	"	167/ "	"	déstandardis. série 84 lère tr.

- Date de mise hors-écritures au 1.10.86 :

HLR	8014	Merelbeke	1961	168/19.8.86	5.9.86	
	8021	"	"	169/ "	"	
	8023	"	1960	170/ "	"	Vente à l'étranger
	8029	"	"	171/ "	"	(voir "le matériel
	8038	"	1961	172/ "	"	moteur sous la loupe")
	8042	"	"	173/ "	"	

- Date de mise hors-écritures au 1.11.86 :

HLD	5906	Merelbeke	1955	174/6.10.86	16.10.86	Avarie moteur diesel
	6014	St-Ghislain	1964	175/ "	"	incendie moteur diesel
	6046	"	1965	176/ "	"	avarie moteur diesel
	6068	"	"	177/ "	"	avarie génératrice princ.

- Erratum au Trans-fer n° 46 p 19 point 2/ RADIATIONS

PV 86-01 de l'AC Malines du 22.1 radiant 15 autorails série 43 : ajouter le 4332.

3/ MUTATIONS

Compléments au Trans-fer n° 46 p. 27 point 3.A/ MUTATIONS au 1er juin 86.

1. Merelbeke cède 6055 à St-Ghislain
2. Kinkempois cède 6010 - 6050 à St-Ghislain

4/ MISES EN SERVICE

N.B. Les dates citées sont celles de la prise en écritures des engins, et non celles de leur livraison à la SNCB, souvent antérieure de plusieurs semaines.

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| - au 1.6.86 : HLE 1191 | - au 1.9 : 1203 - 1204 |
| - au 1.7 : 1192 | - au 1.10 : 1205 - 1206 - 1207 |
| - au 1.8 : 1201 - 1202 | - au 1.11 : 1208 |

5/ MODIFICATIONS DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE

Outre celles annoncées dans le Trans-fer n° 46 p. 26 ayant pour date le 1er juin : NEANT.

Mac'Machine 11/86

R.M.

CARNET FAMILIAL

Toutes nos félicitations à notre ami Beauvain DIEU et à son épouse Françoise Roland à l'occasion de leur mariage le 8 novembre dernier. Avec tous nos vœux de bonheur !

REPARTITION du MATERIEL de TRACTION DIESEL

Les derniers tableaux renseignant la répartition du matériel de traction diesel ont été publiés à l'occasion de la restructuration de juin '84 (voir Trans-fer n° 37 de novembre '84).

Il était grand temps de réactualiser ceux-ci, suite aux nombreuses radiations et mutations qui ont touché ce mode de traction pendant les deux dernières années.

Légende des tableaux :

TITU : atelier TITULAIRE (et également d' ENTRETIEN, sauf précision contraire)
 ENT : atelier d' ENTRETIEN, lorsque celui-ci est différent de l'at. titulaire
 UTIL : dépôt UTILISATEUR , " " " " "
 PARC : engins garés "en parc", c-à-d hors-service à long terme.

Abréviations télégraphiques utilisées, classées par ordre alphabétique :

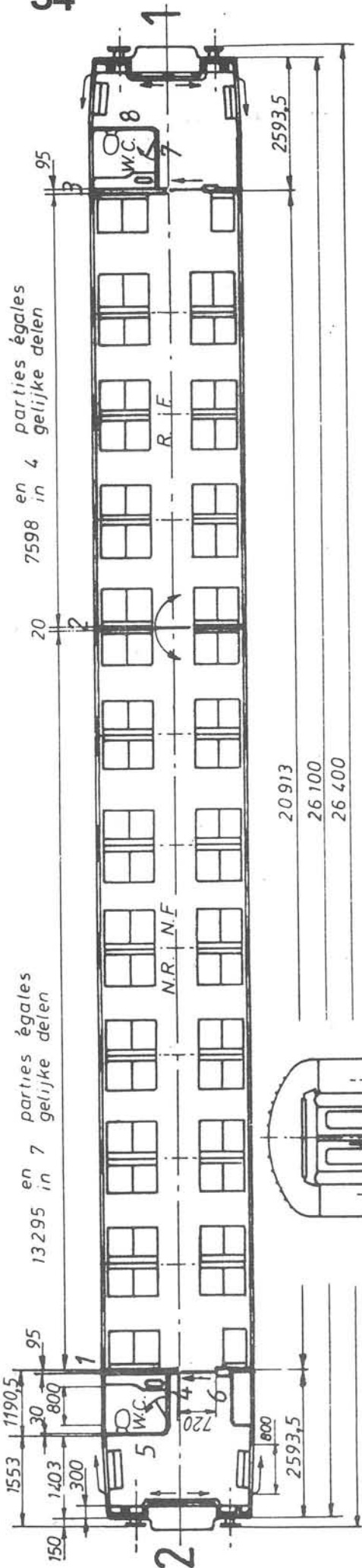
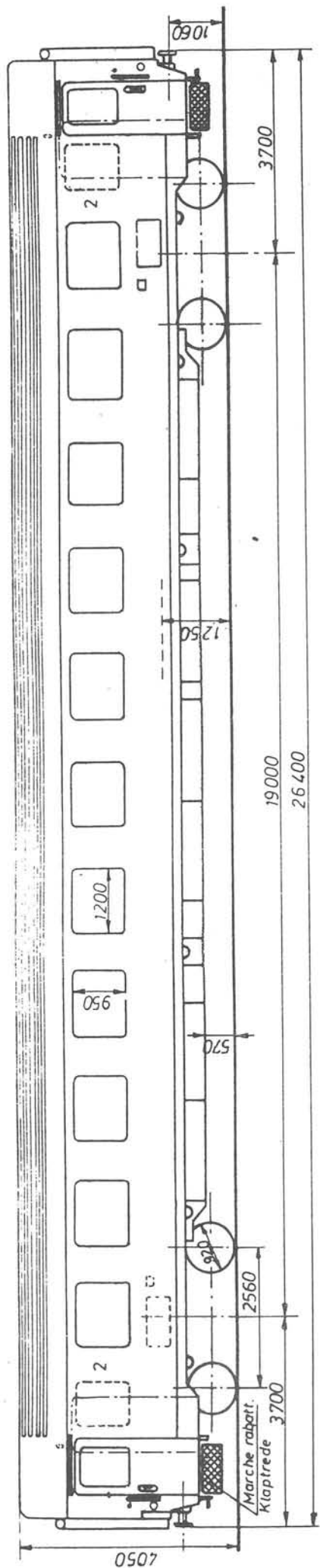
FED : Ronet FNDM : Anvers-Dam GMN : Montzen MKM : Stockem
 FGH : t-Ghislain FSD : Ostende GT : Haine-St-P MUT : Latour
 FHS : Hasselt FSR : Schaerbeek LJ : Jemelle NK : Kinkempois
 FKR : Merelbeke FTY : Tournai LK : Courtrai
 FLV : Louvain FVY : Gouvy LNC : Nonceau

Edmond Son 11/86

AUTORAIS ET REMORQUES (au 1.11.86)												
SÉRIE	43			44		45	46	49	734			
TITU	LK	MUT	GMN	LK	MUT	MUT	ATH	FNDM	LK	FKR	MUT	
			ENT MUT	4401 02 03	4407 08 10	4501 ↓ 10	4601 ↓ 11 15	4903	.01 .02 .03 .04 .05	.08 .09	.06 .07 .10	
	PARC	PARC			PARC							
	4302	4315 16 19 24 36			4409							

EFFECTIF DU MATERIEL REMORQUE A VOYAGEURS AU 30/06/86

Types/Aménagements	N° SNCB	N° UIC	Nombres	Remarques
<u>I1</u> B8 A4B4	12200 13000		59 9	
<u>I2</u> B8 B11 A3R R Raitour	12150 12100 11900 11911		25 10 9 1	
<u>I3</u> Bc9/8	14000		40	2 modernisées
<u>I4</u> A9 A9 A4B6 B9 Raitour B(5D4) Rtour B9 Raitour	11300 11300 13200 12301 12302 12300	19-70 19-80 30-70 29-80	8 10 20 1 1 2	ex. A9 proto ex. A4B5 proto ex. A9
<u>I5</u> Bc10	14100		45	16 Raitour
<u>I6</u> Am9 Bm11	11600 12600	61 88 61 88	20 59	
<u>I10</u> Am11 Bm11 Bm11	11700 12700 12700	51 88 51 88 61 88	0 0 0	15 commandées 45 commandées 35 commandées (climatisées)
<u>TEE</u> A8tu A8tu B9 ¹ / ₂ tu	130 140 150	61 88 61 88 61 88	6 7 4	de 1974 ex. SNCF ex. A8tu de 1964
<u>WR</u>	4200 4260	51 88 61 88	6 5	4265 à 4269
<u>WL</u> MU T2 T2	4790 5100 5150	71 88 71 88 71 88	5 3 3	louées Eurofima



* = climatiséé geklimatiseerd

Série-Reeks	Ancien n°_ Oud n°	Nouveau n°_ Nieuw n°	Type	Places_ Plaatsen	Tare_Tarra	Tonnage_Tot.gew.	Quant._ Aantal	Courbe_Bocht	Vitesse_Snelh.	Ech._Sch.
Hv. I 10	12746_ 12780	61.88.2170 046 → 080	B(*)	86			35	125 / 75 m	160 (200)km/h	1/100
Mod.										
Gew.										
								M 25_24		
								(B)		
								675-0-050M		

<u>K1</u> A9	21000	18-40	40	RIC
A9	21100	19-48	16	ex. b9
A9	21100	19-48	5	ex. a2b7
B11	22000	21-48	6	4 Folklore
A4B5	23000	39-48	4	
A8R	21900	84-48	3	
A6D	28000	81-66	8	
A6D	28100	81-48	25	
A6D	28100	81-66	2	
A5DR	28900	87-48	15	
B7D	29000	82-66	4	
B7D	29100	82-48	12	
B7D	29100	82-66	2	
<u>K2</u> B11	22200		125	10 ex. c10r
B7D	29200		10	
<u>K3</u> B11	22400		98	
<u>L</u> A8	31100		2	HV Folklore
B10	32000		7	"
A4B4	33000		2	"
A5D	38000		2	"
B6D	39000		2	"
<u>M1</u> B8 proto	42002	27-26	1	ex. c8
B10	42000	29-26	24	1 Croix-Rouge
A5B4	43000	38-26	16	
B5D proto	49118	82-26	1	BDx
B8D	49000	82-26	22	BDx (toutes)
<u>M2</u> A10	41000	18-38	3	
A10	41000	18-48	31	
B11	42300	20-38	16	
B11	42300	20-48	331	
A5B5	43200	39-48	103	
B8D	49200	82-38	2	
B8D	49200	82-48	114	7 BDx RRD + 8 RRE 7 RRD à modif. en +
B7DR	49900	87-48	15	

<u>M3</u> B12	42800		36	
A6B3D	40000		9	
<u>M4</u> A9	51000		50	
B11	52000		430	
A7D	58000		33	
A6Dx	58000		32	
B7Dk	59900		35	
<u>M5</u> A	51500	16-38	5	15 commandées
B	52500	26-38	24	97 commandées
BDx	59950	82-38	6	18 commandées
<u>RAW</u> B8	734.00	27-29	10	
<u>Ds</u>	17100	95-40	8	
D	77000	92-26	7	
D	77000	92-66	5	
D	77100	92-26	5	
D Gen	77000	92-66	5	
Dms	17400	95-70	34	1 Railtour
<u>SR</u> 1	17901	51 88	1	Railtour
2	17902	61 88	1	Railtour
<u>EXPO</u>	17800	60 88	4	ex. I1 c11
	17800	60 88	6	ex. I1 A4B4
	17815	60 88	1	ex. Ds 17006
	(27801)	80 88	(1)	Info - n° HG
	77300	50 88	4	Expo-Shop
<u>CINE</u>	41	60 88	1	
<u>ROYAL</u>	1 à 4 8 & 9	-	6	
<u>MES</u> M	11	60 88	1	M 22 frein
	13	60 88	1	M 25
<u>MES</u> ES	601	60 88	1	caténaire
	12030	60 88	1	télécommunications

<u>MED</u>	31 & 32	60 88	2	
<u>SEC</u>	51 à 55	60 88	5	ex. I1 c11
<u>TES</u>	61 à 65	60 88	5	ex. I1 c11
<u>LABO ES</u>	43062 49064	60 88	2	en cours aménagement ex. M1

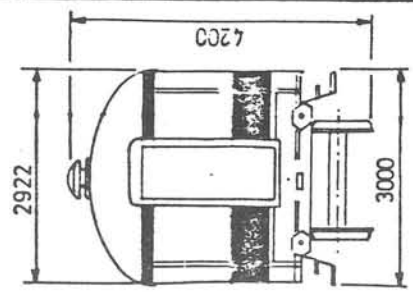
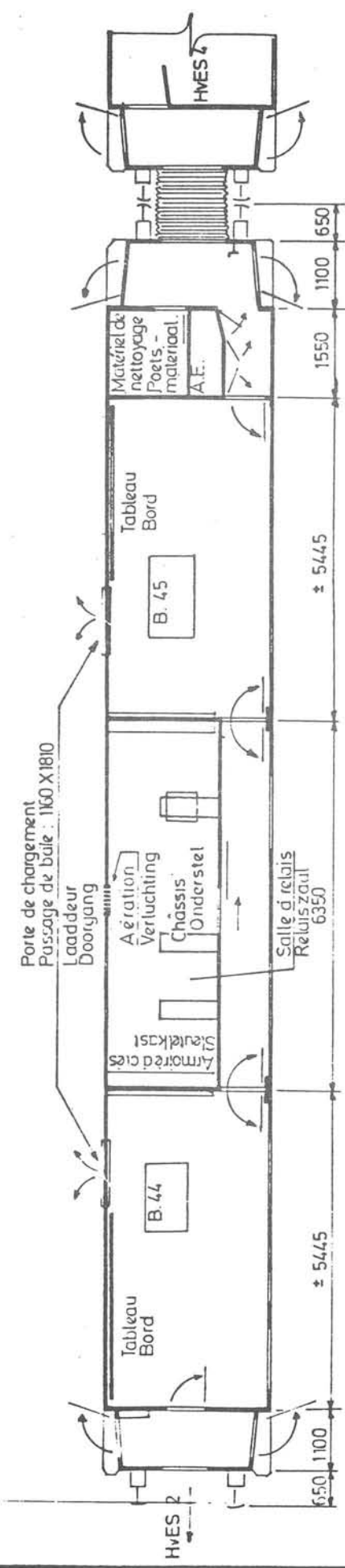
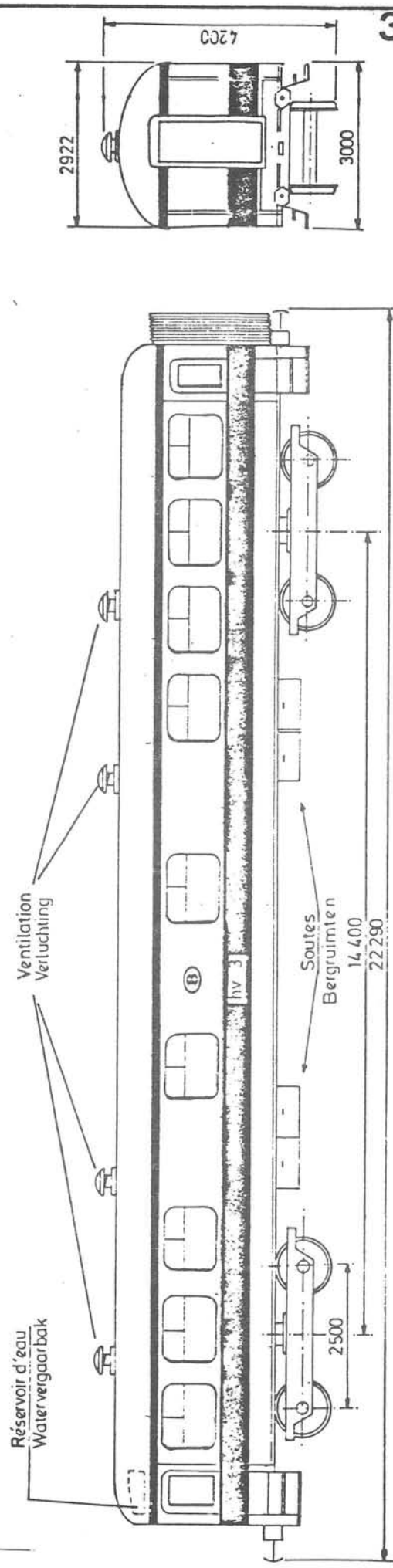
Soit au total :

68 HV I1	142 HV K1	10 HV RAW
45 I2	135 K2	
40 I3	98 K3	64 HV D
42 I4		0 Post
45 I5	15 HV L	
79 I6		42 HV Spéciales
0 I10	64 HV M1	
	615 M2	
17 HV TEE	45 M3	
11 WR	580 M4	
11 WL	35 M5	

TOTAL GENERAL : 2.203 HV .

M. Thiry - 03/10/86.

Annexe au livre "50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS"
vol 2 de G. Close & M. Thiry



Serie - Reeks T.E.S(x11)	Ancien n° - Oud n° 12050	Nouveau n° - Nieuw n° 60.88.80.60102 - 7	Type HVES3	Places - Plaatsen	Tare - Tarra 41,76T	Tonnage - Totaal gew.	Quant-Aant. 1	Courbe - Bocht. 125 (solée) 80 (Algezonderd)	Vitesse - Snelheid 80Km/H	Fth.Sch 1/100
-----------------------------	-----------------------------	---	---------------	-------------------	------------------------	-----------------------	------------------	--	------------------------------	------------------

EXPLOITATION

Un nouveau service électrique bi-courant international en trafic voyageurs : Anvers - Gand - Courtrai - Lille

C'est donc le 28 septembre 1986 que la ville française de Lille a été intégrée, de même que Roubaix et Tourcoing, dans l'horaire cadencé IC-IR de la SNCB. Depuis cette date en effet, toutes les deux heures, le service Ic "C" Anvers - Gand - Courtrai - Mouscron est prolongé jusqu'à Lille : les contrôles de police et douane sont organisés en cours de route. Cette relation directe entre la cité lainière française et le grand port belge, qui existait de longue date en traction diesel via Malines, Termonde et Gand avant l'ouverture du tunnel ferroviaire sous l'Escaut et la modernisation de la ligne Anvers - Gand par St-Nicolas, se voit ainsi renouvelée et rendue plus performante grâce à la traction électrique ; il était temps : à peine vingt voyageurs empruntaient encore cette relation de bout en bout chaque jour avant le mois de septembre 1986. Grâce au nouveau service, la SNCF et la SNCB espèrent voir "monter" le nombre de voyageurs sur les trains Anvers - Lille de bout en bout à une moyenne journalière de 200, d'autant plus que certaines relations IC seront en correspondance à Lille avec le TGV vers Lyon.

La mise en service de cette nouvelle relation a nécessité de nombreux travaux entre Mouscron et Lille, et l'adaptation du matériel roulant.

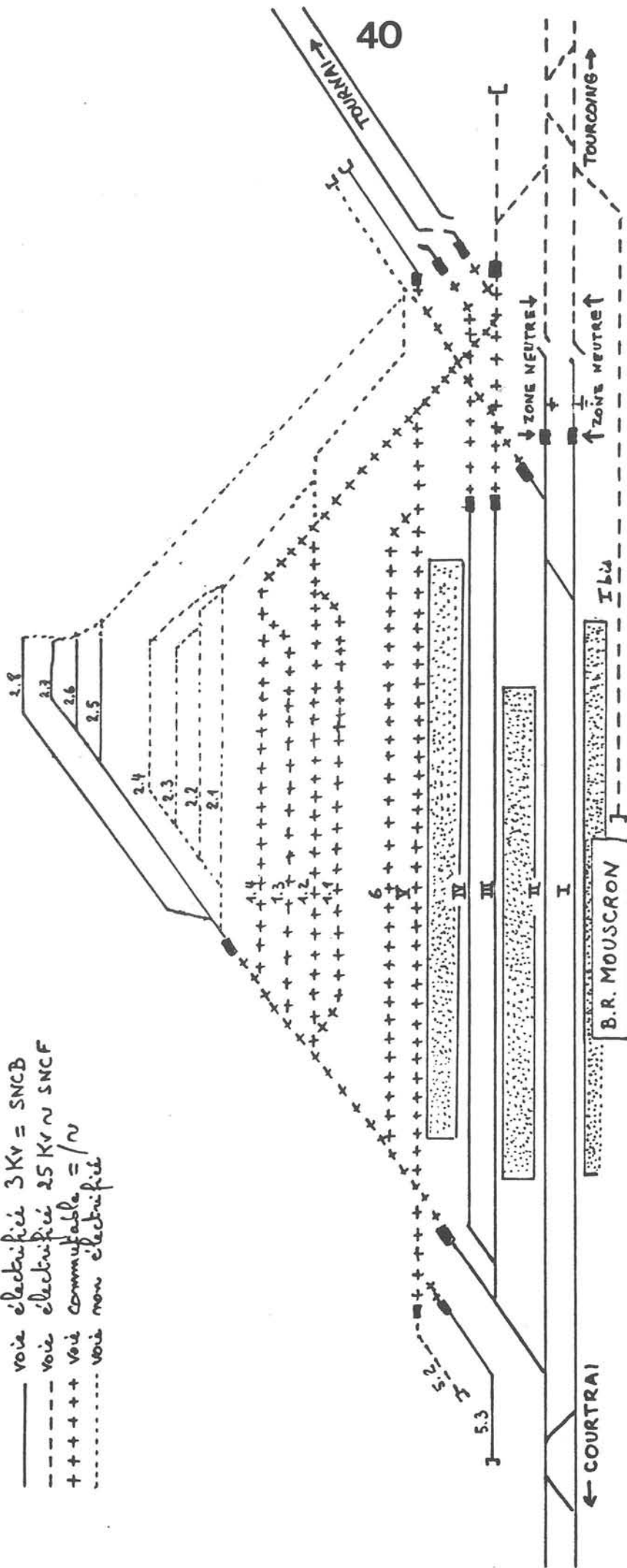
Travaux d'infrastructure

Côté SNCF, la liaison ferrée Jonction Lion d'Or - Roubaix - Tourcoing frontière (11 km) avait été électrifiée en 25 kV 50 Hz alternatif le 24 septembre 1982 déjà. Il appartient à la SNCB d'électrifier la courte section de la frontière à Mouscron (quelques centaines de mètres) en 25 kV 50 Hz le 24/9/82 et d'aménager la gare de Mouscron en gare bi-courant commutable, à l'instar de Quévy et de Jeumont.

Nous publions ci-contre le plan des voies de la gare de Mouscron en 1986. Notons que les voies I et II sont réservées au trafic direct Courtrai - Lille avec locomotives bi-courant : la commutation 25kV/3kV se fait au passage de la zone neutre mise en permanence à la terre à la sortie de Mouscron côté SNCF. Une voie Ibis en impasse et à quai est prévue également, pour recevoir les éventuels trains de voyageurs tractés par locomotives monocourant de la SNCF (rames réversibles de la région Nord-Pas de Calais, y compris les voitures à 2 étages autorisées sur cette relation). Les voies III et IV, sous tension 3 kV SNCB sont réservées au trafic Mouscron - Tournai. Les voies V et 6 sont commutables et destinées aux trains de voyageurs ou marchandises directs Belgique - France ou vice-versa devant subir un échange de machines. Les voies 1.1 à 1.4 constituent l'autre groupe de voies commutables pour le trafic marchandises devant subir un échange de machines. Des voies en impasse 3 kV et 25 kV sont prévues aux deux extrémités de la gare pour mise en attente des locomotives monocourant.

Installations bi-courant de Mouscron

- voie électrifiée 3 Kv = SNCB
- - - voie électrifiée 25 Kv ~ SNCF
- + + + voie commutable = / \
- voie non électrifiée



R.M.

Le matériel roulant du service voyageurs Anvers - Lille

Les gares d'Anvers-Central et Lille ont en commun au moins trois particularités : leur splendide verrière classée, leurs voies principales voyageurs en impasse et leur grande saturation. Il importait dès lors de desservir la nouvelle relation Anvers - Lille avec un matériel réversible. La SNCB a donc fait construire une série de 12 locomotives électriques bi-courant 3kV/25kV (série 12) destinées à ce nouveau trafic et à une autre relation nouvelle dont la réalisation est hypothétique : Bruxelles - Lille en traction électrique. Dérivées des locomotives monocourant série 21, les "12" sont adaptées à la réversibilité : elles tractent ou poussent une rame de voitures de service intérieur SNCB de type M4. A cet effet, dix voitures 1^{re} classe/fourgon, équipées d'un poste de conduite, ont été adaptées à l'équipement bi-courant des locomotives série 12. Pour les reconnaître des voitures-pilote "classiques", elles sont décorées d'un bandeau bleu sur les portes donnant accès au fourgon. Un total de 38 voitures M4, composant 6 rames, sont ainsi engagées sur Anvers - Lille, le plus souvent en composition 3 M4 B + 1 M4 BDx offrant un peu moins de 400 places.

Exploitation

Pas d'inauguration officielle pour cette nouvelle relation, mais une journée "grand public" le 28 septembre dernier, avec gratuité entre Anvers et Lille, et vice-versa. Pendant le mois suivant, les billets Anvers - Lille et retour étaient à demi-tarif.

Toutes les deux heures donc, les trains Ic "C" quittent Anvers-Central ('.58) pour arriver à Lille moins de deux heures plus tard ('.47). Après un très court battement de 8' à Lille, ils repartent à '.55 : un stationnement un peu "juste" pour rattraper un éventuel retard, à tel point qu'aux heures de pointe, certaines relations Anvers - Lille sont limitées à Tourcoing, avec correspondance SNCF immédiate. Peut-être un handicap pour cette nouvelle relation, à qui on ne peut néanmoins souhaiter que grand succès...

Et Bruxelles - Lille...

Nous l'avons écrit, la SNCB souhaite desservir électriquement Bruxelles - Tournai - Lille le plus rapidement possible. Il ne lui reste à électrifier que quelques kilomètres sur parcours belge entre Froyennes et Blandain - Frontière. La SNCF se fait, elle, tirer l'oreille pour l'électrification de Baisieux - Lille. Le trafic local y est faible, semble-t-il, et en principe, la SNCF devrait régler le problème du changement de courant (gare bi-courant ou jonction de pleine voie...). Le problème est toujours à l'étude, encore que les deux administrations se seraient entendues sur un service toutes les deux heures entre Bruxelles et Lille dès juin 1987, avec traction électrique de Bruxelles à Tournai, où une correspondance immédiate serait assurée vers Lille par les soins de la SNCF. Une solution d'attente, qui doit encore être confirmée au plus haut niveau.

R.M.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES
--

Période de juin à octobre 1986

Du 9 au 28 juin :

Conséquence des grèves persistantes du mois de mai, les travaux d'électrification du faisceau marchandises de Marcinelle n'ont pu être terminés à temps, alors que certains trains de minerai nouvellement tracés par la ligne 140 (Ottignies - Charleroi-Ouest - Marcinelle) y étaient prévus en électrique à partir du 1er juin.

Pendant toute la période susdite nécessaire à l'équipement des installations de Marcinelle, les trains auront été systématiquement détournés entre Charleroi-Ouest et Monceau via la ligne industrielle 260 en traction diesel par simple ajout en tête de deux locomotives série 51. Par commodité, le (ou les) engin(s) n'étaient pas différenciés, ce qui amenait souvent une composition de quatre locomotives en tête, les deux électriques étant remorquées comme véhicules.

Le retour des rames vides de Monceau vers Charleroi-Ouest se réalisait de la même manière (3 allers-retours en moyenne par jour de semaine).

Mercredi 11 juin

Un "Walibi-Express" assuré par l'autorail double SNCF X 4778 de Metz a circulé de Chalons-sur-Marne à Wavre et retour via Givet, selon une tradition devenue ... estivale.

Mercredi 18 juin

Parvenant cette fois d'Epernay, c'est une rame de quatre voitures SNCF qui parvint à Wavre, remorquée à l'aller par la 5403 au départ de Givet, tandis que la 5212 en assurait le retour.

Vendredi 20 juin

Le Rheingold en Belgique ! Amenée directement de Köln à Anvers-Est par la polycourant 1803, la prestigieuse rame-musée allemande composée de cinq voitures (dont un fourgon) avait été affrétée par le Kiwanis local pour effectuer un périple vapeur autour de la Métropole.

La 29.013 fut donc de la partie pour un Anvers-Est - Muizen - Aerschot - Lierre et retour à Anvers-Est tard dans la soirée.

Pointons encore le virage de la locomotive sur la plaque tournante de la remise d'Anvers-Dam le lendemain, tandis que la 1803 ramenait la rame la nuit même à Köln Deutzerfeld.

Samedi 21 juin

Le montage d'une grue géante surplombant les voies à quai et destinée aux travaux de réfection du hall couvert d'Anvers-Central a nécessité l'interruption complète de la circulation ferroviaire entre cette gare et celle de Berchem pendant tout le week-end.

Seule une navette composée de quatre voitures M2 encadrées de deux "59" d'Anvers-Dam reliait encore ces deux gares : tous les trains du service régulier desservant normalement Anvers-Central étaient limités à Berchem ou Anvers-Est, ou détournés via la courbe de raccord reliant ces deux gares.

Lundi 23 juin

Affrètement par le GAR d'un Luxembourg-Ostende, suivant un itinéraire encore plus original que les précédents : rien de moins que l'Athus - Meuse, soit via Athus, Bertrix, Dinant, Namur et Jette.

Au retour, l'itinéraire fut plus classique via la ligne 162 (Namur - Arlon). L'aller-retour fut assuré par la locomotive diésel 1820 des CFL, remorquant huit voitures Wegman.

Jeudi 28 juin

Circulation du train annuel de la "Marche du Souvenir", et qui conduit les participants de Vielsalm à Arlon, point de départ de la compétition.

Cette année, la rame composée de cinq voitures K et de six I fut remorquée par les 5534 et 5535 de Kinkempois et a emprunté (pour la dernière fois ... ?) le tronçon de ligne entre Gouvy et Bastogne-Sud, menacé de fermeture.

Vendredi 11 juillet

Acheminement en transit de Roosendaal à Zeebruges des deux locomotives électriques ex-NS 1502 et 1505 d'origine anglaise et récemment radiées par les NS, retournant ainsi vers leur pays natal pour y figurer aux Musées de Bradford et de Manchester.

Ces deux engins furent acheminés par incorporation dans des trains de marchandises réguliers, via Essen, Schaerbeek F., Merelbeke et Zeebruges, où ils furent embarqués à bord d'un ferry-boat dans la matinée du 14.

Samedi 19 juillet

Prises de vues en gare de Virton pour le compte de la société IBM, qui faisait réaliser un spot publicitaire.

Comme figurants, la 5319 de Latour stationnait attelée à une rame de trois voitures M4, spécialement amenées d'Arlon pour la circonstance.

Dimanche 20 juillet

Train vapeur remorqué par la 29.013 et composé de sept AK et d'un wagon fermé H bis dans lequel avait pris place un ... géant de plus de trois mètres, qui se rendait aux fêtes de fiançailles organisées en son honneur !

Le train relia Lierre à Diksmude littéralement à toute vapeur (!), via Malines, Termonde et Gand St-P.

A l'arrivée, la noce fut conduite en autobus dans la localité où l'attendait la "promise", tandis que la 29.013 s'en allait virer à Courtrai, s'orientant ainsi correctement pour le voyage de retour.

Sameci 9 et dimanche 10 août

A l'occasion de la fête de la vapeur organisée par le "Bakkersmolen" (le moulin du boulanger) à Wildert, un train-vapeur a circulé les deux jours au départ de Louvain vers Essen, via Aerschot, Lierre et Berchem, en desservant au passage la localité de Wildert, où se tenait un étonnant rassemblement de toutes sortes d'engins ayant un même dénominateur (et moteur ...) communs à la vapeur. Outre des locomobiles, rouleaux compresseurs, autobus et voitures de pompiers à vapeur - tous sous pression (!) - un petit train à voie de 60 circulait dans la propriété joutant la minoterie (à vapeur, bien entendu) et dominée par les ailes du moulin (à vent).

Il y en avait vraiment pour tous les goûts...

Les trains furent assurés par la vaillante 29.013 et neuf voitures L, la locomotive allant virer au triangle de gare d'Essen.

Au cours de l'après-midi, un aller/retour Essen - Anvers Central était organisé afin d'amener la clientèle anversoise, avant de reconduire les participants du matin à bon port.

Jeudi 14 août

Transfert avorté de l'automotrice "Hooftsuburban", prototype des futures automotrices SNCB du type "L", et réalisé par le consortium "BN - ACEC" à Bruges.

Comme cet engin n'est apte qu'à la tension de 1 500 V DC, une série de tests sur réseau NS a été mis sur pied.

Lors du transfert comme véhicule remorqué par la 2107, le convoi dut s'immobiliser à la sortie de Bruges (Oostkamp), une boîte d'essieu de l'automotrice commençant déjà à chauffer !

Le véritable transfert vers Tilburg eu lieu finalement le 19, remorqué cette fois par la 5930 de Merelbeke.

Les 15, 16 et 17 août

A l'occasion du festival du tramway de l'ASVI à Lobbes, une navette d'atorail SNCB (le 4601) a circulé entre Thuin Ouest et Thuillies, ce qui permettait aux participants d'y visiter les anciennes remises vicinales où l'ASVI entrepose son matériel non restauré.

A Thuin Ouest, les correspondances de et vers le réseau vicinal étaient systématiquement assurées, comme au temps de la splendeur des réseaux ferrés...

Samedi 16 août

Circulation du "Viroin-Fagnes" Express organisé par le CFV 3V, et reliant Couvin à Blankenberge via Mariembourg, Marchienne-au-Pont, Manage, Braine-le-Cte, Enghien, Zottegem et Gand St-Pierre.

La composition réversible de septvoitures M2 (1 Bdx - 3B - 3AB) était poussée (à l'aller) par la 5108 de Monceau, fait assez exceptionnel puisque la série 51 n'assure pas de trains en réversibilité en service régulier.

Le retour le soir en rame tractée se fit via le même itinéraire.

Jeudi 28 août

- Voyage-surprise pour ces Hollandais à bord de l'atorail NS 20 (le "Chameau") en provenance de Putten (NL) et à destination de ... la Cité Scaldéenne.

Même le personnel de contrôle avait reçu instruction de ne pas donner d'indications concernant la destination du train aux voyageurs qui l'auraient demandé ...

Un train pour nulle part ... cela existerait tout de même ?

- Train vapeur Etterbeek - Bruges organisé par la VUB (visite de délassément au cours d'un congrès international de Médecine).

Les cinq voitures L furent (très !) allègrement menées par la 12.004 dont c'était la deuxième sortie officielle en 86.

Parti à vide de Schaerbeek via Bruxelles QL, le train roula via la ligne de ceinture 26A (Josaphat), poursuivant ensuite via Schaerbeek, Jette, Denderleeuw, Gand St P, la 12.004 allant virer sur la plaque de l'atelier d'Ostende.

Dimanche 14 septembre

Train vapeur "De Maeneblusscher" d'Ostende à Malines, via Termonde à l'occasion du Corso fleuri dans la cité des "éteigneurs de lune".

Assuré par la 29.013 parvenue la veille à Ostende (la 12.004 initialement pressentie étant avariée), le temps de midi fut mis à profit pour virage et approvisionnement de la locomotive à Louvain.

Le retour se fit via Schaerbeek, Jette et Denderleeuw.

Mardi 16 septembre

Le "VIP - train" de l'année pour ce Bruxelles-Midi - Paris Nord sans arrêt : à son bord, le "gratin" de la SNCF, président du Conseil d'administration en tête, qui revenait d'une visite-éclair dans notre capitale, tout ce beau monde étant arrivé par le TEE 83 du même jour.

Le convoi du retour, remorqué par la 1801 et composé de quatre voitures TEE SNCF, dont trois du type "Grand confort" du réseau Sud - Ouest, fut mené de main de maître par une équipe exclusivement ... belge. Cocorico !

Jeudi 18 septembre

Retour du NS 20 à Anvers-Central, en provenance cette fois d'Utrecht, pour le compte de la "Hypotheekcentrum Academici".

Les voyages d'affaires par rail en petit comité ont l'air de recueillir un franc succès outre-Moerdijk !

Samedi 4 octobre

Pour fêter son centenaire, la firme "Coca-cola" avait eu la bonne idée d'offrir à plusieurs centaines de jeunes une journée à Walibi, avec parcours d'approche en trains spéciaux.

C'est ainsi que convergèrent vers Bierges (sur la ligne 139 Ottignies- Louvain), gare desservant le domaine d'attractions :

- deux AM quadruples, en provenance de Bruxelles-Midi, via Ottignies;
- trois AM Break, venant de Liège-G, via Louvain;
- une rame réversible de huit M4 remorquée par une série 27 venant de Roulers, via Bruges, Gand St-P, Bxl et Ottignies;
- une autre rame réversible de huit M2 remorquée par une série 25 en provenance de St-Nicolas, via Anvers-C, Lierre, Aerschot et Louvain;
- trois AM "140" venant d'Hasselt, via Diest, Aerschot et Louvain.

Tous ces convois étaient décorés d'autocollants apposés aux fenêtres, reprenant le logo créé à l'occasion du centenaire de la firme. A Bierges, une navette d'autobus articulés de la SNCV assurait la continuation du voyage vers les installations foraines toutes proches.

Dimanche 5 octobre

La journée Train-Tram-Bus désormais traditionnelle vit cette fois-ci l'engagement massif de rames réversibles électriques, principalement vers le littoral : des M2, des M4 et même des M5 (dont c'était la première apparition en service supplémentaire depuis leur mise en service) se sont succédées sans discontinuer vers Ostende et Blankenberge.

Mais le train le plus original de la journée fut sans conteste le dédoublement de l'autobus (!) régulier entre Gouvy et Bastogne-Sud, sur le coup de midi : devant l'affluence exceptionnelle, la SNCB mit en marche un parcours composé de la locomotive de manœuvre 8235 (!) et de quatre voitures K qui fit l'aller-retour vers Bastogne-Sud, en délestage des bus SNCV bondés ... Le chant du cygne de la ligne ?

Samedi 11 octobre

- Bis repetita ... au CFV 3V avec ce "Zoo-express", reliant Couvin à Anvers-C composé de cinq voitures M2 poussées à l'aller par la 5151 de Monceau.

Si à l'aller, l'itinéraire était direct via Mariembourg, Marchienne-au-Pont, Nivelles, Bruxelles et Malines (via ligne 25), le retour fut agrémenté par un "crochet" par Lierre, Aerschot, Louvain, Ottignies, Gembloux, Tamines et Charleroi-Sud.

- Grand périple vapeur - clôturant la saison, par ailleurs - organisé pour le compte d'associations d'amateurs ferroviaires allemands, venus parfois de loin pour participer à l'événement (de Dusseldorf et même de Munich ...).

On connaît en effet l'interdiction absolue de toute traction vapeur sur le réseau de la DB, exception faite pour la région de Nuremberg.

C'est d'ailleurs pour cette raison que le train fut remorqué en traction électrique entre Aachen Hbf et Welkenraedt (ainsi qu'au retour), la DB ayant refusé la venue de nos bons vieux chaudrons dans la gare-frontière.

C'est donc de Welkenraedt que s'élancèrent les 12.004 et 29.013 accouplées à six voitures AK RIC pour un périple circulaire via Kinkempois, Namur, Bruxelles-Nord, Louvain et Liège-G, baptisé "Manneken Pis Express".

Notons au passage une technique photographique inusitée en Belgique quoique courante à l'étranger : le train s'arrêta à Statte pour permettre aux intéressés de se rendre en car sur l'autre rive à hauteur de Marche-les-Dames, afin de photographier le convoi en passage à toute vapeur : malgré le temps très maussade, c'était d'ailleurs le panache de l'année ...!

Ce genre de pratique a déjà été utilisé par notre association à l'occasion du train "Principauté de Liège" que nous avons organisé en 1981, et qui fut précédé d'un bus-photo de Couvin à Mariembourg.

Vendredi 17 octobre

L'interpénétration des engins moteurs étrangers était au goût du jour : tandis que la CC 40 107 SNCF remorquait un train de congressistes pour la firme TOYOTA de Malines à Paris-Nord sans escale (composé de dix voitures corail, d'une voiture-bar SNCF et de la bar-dancing SR 1 SNCB), simultanément à l'autre bout du pays, la diésel 215 116-5 de la DB remorquait un train touristique de six voitures DB de bout en bout de Aix Hbf à Sourbrodt, via Raeren et Kalterberg, réalisant ainsi une "première" sur la Vehnbahn pour ce type d'engin.

Cet essai avait pour but de supprimer le relais traditionnel de traction à Raeren non justifié par un tête à queue obligatoire (il n'y en a pas en venant par Walheim) et de gagner ainsi de précieuses minutes en temps de parcours.

Notons que si le convoi était bien conduit par un "lokführer", un pilote de Montzen était également à bord de la locomotive pour la connaissance de lignes.

Samedi 25 octobre

Transfert de l'équipe cheminote belge de football d'Anvers à Maastricht via Hasselt et Lanaken (1. 20) à bord de l'autorail Brossel 4903.

L'équipe allait disputer le match Belgique - Hollande opposant des cheminots dans un tournoi amical.

Score final : 4 - 2 en faveur des Belges (après le botté des penalties) et une palme de plus à l'actif du 4903, décidément très à l'aise en endurance ces derniers temps...

Mardi 28 octobre

Parcours circulaire annuel du Skal-Club (les professionnels du tourisme) de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Midi via Braine-le-Cte, Mons, Tournai, Courtrai, Gand St-P, Denderleeuw, Jette et Bru-Nord.

Les dix voitures TEE (du type Paris - Bruxelles - Amsterdam) étaient remorquées par la 2123.

Le Nouvel Obs' 11/86.

Distribution

● Cartes postales en couleurs éditées par le GAR

Le Groupement des Amis du Rail à Luxembourg propose aux membres du GTF asbl une sélection de 12 de leurs cartes-vues couleurs. Celles-ci représentent soit des engins mœurs de la SNCB en circulation sur le réseau luxembourgeois, soit des engins SNCB ou SNCV en circulation en Belgique.

sujets

SNCB 1602 Luxembourg
 SNCB 2006 Luxembourg-Hollerich
 SNCB 2629 Cappellen
 SNCB 5510 Troisvierges
 SNCB 5309 modernisée Stockem
 SNCB 5408 Atelier Luxembourg
 SNCB 6276 avec rame L près de Audenaarde
 SNCB 2725 Luxembourg-Triage
 SNCB 326 "Break" près de Kleinbettingen
 SNCB 2110 + 2123 Blankenberge
 SNCV 6026 Blankenberge
 SNCV 9016 Blankenberge

Prix de vente : 220FB par série indivisible + 20FB (port) = 240FB
 (pour envoi à l'étranger, ajoutez 30FB de port supplémentaire)

Les commandes sont reçues par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution à 4000 Liège. Pour les commandes en provenance de l'étranger, voir la 3e page de couverture.

ACCIDENTS - INCIDENTS

Période de juin à octobre 1986

Prise en écharpe à Merelbeke - Ve. 13 juin à 13 h 16.

Pendant que le Z 79041 Wondelgem - Merelbeke (21 wagons remorqués par la 7367 de Merelbeke) entre dans la formation via les voies lentes (l. 50E), la 2233 qui évoluait sur la cour de l'atelier dépasse deux signaux d'arrêt et va tamponner le marchandises à la bifurcation de sortie de la remise, entre le premier et le deuxième wagon.

Par le choc, les 4 premiers wagons déraillent et se couchent, tandis que les 6e et 7e déraillent également.

Un défaut de freinage semble être à l'origine de la course folle de la locomotive. Le relevage des wagons déraillé est terminé à 22 h 50.

Tamponnement d'une locomotive à Mol - Me. 18 juin à 15 h 57

Lors de l'entrée en gare du Z 33790 Balen Usines - Auvelais (25 wagons remorqués par la 5156 d'Hasselt), le crochet d'attelage entre la locomotive et le premier wagon se rompit, provoquant la rupture de la conduite générale, et donc l'arrêt des deux parties.

Mais alors que la locomotive s'arrêtait à l'entrée du faisceau de réception, la rame lourdement chargée, dont la mise en oeuvre du freinage fut laborieuse, ne peut s'arrêter sur une si courte distance et percuta sa propre locomotive de remorque, déjà immobilisée un peu plus loin !

Comme seul le premier wagon avait déraillé, la rame fut évacuée par l'arrière vers 17 h, dégagant ainsi la gare et la bifurcation des lignes 15 et 19, qui étaient totalement obstruées.

Collision aérienne à Visé (l. 24) - Me. 25 juin à 16 h 01.

Une collision entre un Mirage V de la Force Aérienne et un petit avion de tourisme juste au-dessus de la Meuse provoque la chute d'un des avions dans le fleuve tandis que les débris de l'autre s'écrasent sur le tablier du viaduc métallique supportant la ligne 24 Hasselt - Montzen, traversant la Meuse à cet endroit.

Les dégâts suivants sont infligés aux installations ferroviaires :

- traverses calcinées en voie A (sens Hasselt - Montzen); un incendie provoqué par les débris en feu s'étant déclaré sur le pont;
- longerons du tablier métallique déformés de ± 20 cm en voie B, ainsi que destruction de 100 m des câbles électriques de signalisation ainsi que de plusieurs portiques caténaires. Les traverses et rails sont également à remplacer sur une centaine de m. Les poutres maîtresses de l'ouvrage n'ont heureusement pas souffert.

Par chance, aucun convoi ferré ne circulait sur le pont au moment de l'accident.

Le trafic marchandises entre Glons et Visé est détourné via Liers, Liège-G et Bressoux.

La voie A sera remise en état et rendue à la circulation le lundi 30 à 16 h 20; l'autre voie ayant beaucoup plus souffert, ne sera rétablie que le 13 août, après d'importants travaux de refecton des superstructures métalliques de l'ouvrage.

Tamponnement marchandises à Bassenge (l. 24) - Ma 1.7 à 4h 12.

Le Z 47043 Anvers-Nord - Montzen (24 wagons - 1 127 t - remorqués par les 5159 et 5178 d'Hasselt) arrêté devant un signal fermé est tamponné à l'arrière par le Z 40141 Anvers Nd - Montzen (15 wagons remorqué par la 5188 d'Hasselt) circulant en marche à vue dans le canton occupé et dont le conducteur a aperçu trop tard le 47043 arrêté, sa lanterne de queue étant éteinte.

La 5188 soulève et s'encastre sous le dernier wagon du train tamponné (une citerne contenant des résidus de chlorure de vinyle, un produit réputé dangereux); les trois wagons précédents sont également déraillés, ainsi que le premier du 40141. Pas de blessés. Les deux voies sont obstruées.

Après remise à rails des wagons engageant le gabarit de la voie B (sens Montzen - Hasselt), des wagons-citerne sont amenés à hauteur des wagons déraillés pour effectuer le transvasement du contenu, sous la vigilance de la Protection civile et de spécialistes de la firme chimique BASF d'Anvers.

Pendant ce temps, le même type de détournement des trains marchandises que celui appliqué lors de la collision sur le viaduc à Visé est mis en place.

La voie A sera remise une première fois en service (uniquement en traction diesel, la caténaire ayant été ripée pour les travaux de relevage) le mercredi 2 à 4 h 55.

Pour permettre la remise sur rails du wagon échoué dans le talus, cette voie sera occupée par le train de relevage le 3 de 9 à 17 h, ainsi que par le service des caténaires, qui remettra la caténaire en place.

Prise en écharpe à Louvain - Samedi 5 juillet à 10 h 13.

Lors de la réception voie 6 du E 32701 Anvers DS - Monceau (22 trémies de minerai - 1725 t - remorqués par la 2211), la queue du train ne libère pas complètement l'itinéraire, ce qui empêche la mise en tête de la locomotive d'allège.

Pour permettre néanmoins celle-ci, l'itinéraire est déplombé en cabine, de manière réglementaire.

A 10 h 10, à l'annonce de l'IR 1607 Anvers-C - Landen (AM 246), le signaleur oublie la non-libération de l'itinéraire par le marchandises, et autorise la réception voie 5 de l'IR via un itinéraire occupé par le dernier wagon.

Quelques instants après, l'AM prend celui-ci en écharpe, juste au moment où le train de marchandises s'ébranlait ...

Il n'y a pas de blessé ni de déraillement de matériel.

Déraillements en série à Namur - au cours du mois de juillet.

Le jeudi 10 à 7 h 56, lors de la réception du E 40937 Anvers Schijnpoort - Luxembourg (18 wagons remorqués par la 2006) dans le faisceau marchandises situé en gare, les 4e et 5e wagons déraillent dans le grill d'entrée, par suite du mauvais état de la voie à cet endroit.

Le relevage est achevé le lendemain vers 16 h.

Moins d'une semaine après (le mercredi 16 à 21 h 29), le E 47911 Anvers - Hayange via Sterpenich (20 wagons de minerai - 1575 T remorqués par les 2013 et 2308) déraille au même endroit, après un mariage de butoirs entre les deux locomotives, provoqué par le mauvais état de la voie.

Cette fois, la 2e locomotive, ainsi que les 1er, 2e, 4e, 5e et 9e sont hors des voies.

Le relevage est terminé le lendemain vers 16 h 20.

Trois jours après (le samedi 19 à 18 h 15), la diesel 5205 de Ronet remorquant l'IC 1987 Dinant - Namur déraille du 1er bogie lors de son entrée sur la voie B en impasse, défonçant le quai C - D, situé gare latérale, côté Dinant.

Le relevage et la mise sur lorry de la locomotive seront terminés le 20 à 8 h 45.

Déraillements d'un marchandises à Vielsalm - Mercredi 6 août.

A 12 h 45, le Z 74220 Gouvy - Trois-Ponts (8 wagons - 8203 de Gouvy) démarre de la voie 3 sous le couvert d'un bon de franchissement pour circulation en contre-voie.

Simultanément, le sous-chef se rend compte qu'un aiguillage compris dans l'itinéraire est mal positionné et tente vainement d'arrêter le mouvement.

La locomotive et le 1er wagon (un plat à boggie) déraillent de tous leurs essieux sur l'aiguillage, obstruant une des deux voies principales.

Le relevage est terminé à 22 h 15.

Déraillement d'une locomotive à Bressoux (l. 214) - Me 20 août à 5 h 03.

Lors du dernier passage sur la ligne industrielle 214 Bressoux-Chertal, les circuits de voie restent anormalement occupés. La 8226 de Kinkempois est alors expédiée en reconnaissance sur la ligne, et y déraile dans une courbe où 40 cm de rail manquent sur la file extérieure droite !

Il est à supposer que le bout de rail, mal boulonné, s'est défait lors du passage du convoi précédent, sans toutefois le faire dérailler ...

Collision en pleine voie à Malines (l. 53) - Ve 22 août à 6 h 12

A l'occasion de travaux routiers aux abords de l'autoroute Bruxelles-Anvers, un tracteur avec benne semi-remorque dévalle d'un talus surplombant la voie ferrée et s'immobilise, la benne engageant le gabarit.

A ce moment surgit l'IR 2029 Malines - St-Nicolas (les AM 748 - 732) qui heurte violemment l'engin routier. Pas de blessés, ni de déraillement. Les circulations reprendront normalement vers 8 h.

Incendie de la sous-station à Namur - Di 24 août à 22 h 08.

Un court-circuit dans les câbles de la cave ayant provoqué un incendie dans la sous-station et d'importantes avaries aux équipements (disjoncteurs et cellules de redressement), une pagaille indescriptible s'en suivit dans le service des trains, toute alimentation électrique des secteurs Gembloux - Assesse et Jemeppe s/5 - Sclaigneaux étant interrompue jusqu'à 23 h pour permettre les travaux d'extinction par le service d'incendie.

Les secteurs furent ensuite réalimentés par les sous-stations encadrantes (Ottignies, Ciney, Charleroi et Statte), celle de Namur étant hors-service pendant une dizaine de jours pour permettre les réparations nécessaires.

Pendant ce laps de temps, des mesures de limitation d'énergie consommée furent appliquées, limitant à un seul convoi le nombre de circulations électriques simultanées par tronçon entre Namur et Rhisnes, Rhisnes et Gembloux, Namur - Naninne et Naninne - Assesse.

De plus, tous les trains d'un tonnage supérieur à 500 t. devant gravir les rampes de Rhisnes et de Naninne étaient systématiquement allégés en tête par deux diesel de Ronet.

Ces mesures ont été indirectement la cause d'un début d'incendie à la 2023, qui s'apprêtait à remorquer l'interformation E 66003 Ronet - Stockem le mardi 26, lorsque la caténaire se rompit au dessus de la locomotive en gare de Namur, le courant appelé par suite du manque de tension - ayant fait fondre le fil ...

Tamponnement d'autorails à Ath - Me 27 août à 11 h 20.

Alors que la ZM 8731 (AR 4609) attendait en gare pour pouvoir rentrer à la remise, elle est tamponnée par la MZ 8711 (AR 4602) qui en sortait, dirigée par erreur sur la même voie. Les deux parcours étant à vide, aucun blessé n'est déploré : les dégâts sont par ailleurs minimes (heurts de butoirs).

Tamponnement d'une locomotive à Seraing (l. 125A) - Me 27 août à 22 h 37

A l'arrivée du Z 33441 Waterschei - Seraing (21 trémies de charbon - 1664 t. - remorquées par la 5179 d'Hasselt), la locomotive évolue vers le cul-de-sac.

A ce moment, la rame abandonnée au faisceau et qui n'avait pas été correctement immobilisée se met à dériver et tamponne la 5179, qui déraile de deux essieux, percute un échafaudage relié à une poutre en acier de 3 T. longue de 10 m, qui soutient une passerelle provisoire de sécurité.

Par le choc, la poutre tombe sur la locomotive et menace de s'effondrer sur la caténaire de la ligne 125 A!

Une grue routière dégagera la poutre incriminée vers 4 h 15. Une voie sera rétablie à 5 h 25. Entretemps, les trains marchandises étaient détournés via la ligne 125 avec tête à queue à Liège-Guillemins.

Déraillement d'un marchandises à Marloie - Mer. 1er octobre à 23 h 07

Lors de l'entrée en gare du Z 54600 Kinkempois - Stockem (18 wagons remorqués par la 5504 de Kinkempois), le 6e wagon saute hors des rails et immobilise le train dans le grill de la gare, obstruant les deux voies de la ligne 162. Vers 2 h, une voie est libérée, par évacuation des wagons non déraillés.

Entretemps, un bus SNCV assurait la relève de l'ic 970 entre Ciney et Jemelle, tandis que l'INT 299 Ostende - Bâle était détourné entre Namur et Libramont via Dinant et Bertrix en traction diesel.

Tamponnement d'un voyageurs à Sclaigneaux (l. 125) - Ma 14 octobre à 10 h 53

Le L 7134 Namur - Herstal (AM 101) qui circulait à vitesse réduite est tamponné à l'arrière par le E 49590 Erquelines - Visé (34 wagons-locomotive 2301) qui suivait en marche à vue.

La collision se produit à la sortie du tunnel de Sclaigneaux, pratiquement à l'endroit de la catastrophe de 1969, lorsqu'un international se jeta sur l'arrière d'un train de marchandises en plein brouillard, faisant cinq victimes.

Ici heureusement, seuls quelques minimes dégâts matériels furent relevés.

Accident mortel lors de travaux à Nessonvaux (l. 37) - Ve 17 octobre à 2 h 41.

Lors de travaux entrepris en voie principale par une firme privée à l'entrée du tunnel de Halinsart, une grue Poclain chargée sur un wagon d'un train de travaux est déséquilibrée et fait dérailler le wagon-porteur. Un ouvrier se trouvant à proximité est coincé entre la grue et un poteau caténaire, et est tué sur le coup.

Les deux voies sont obstruées. Les trains IC 528 et INT 243 - 234 sont détournés entre Liège-G et Welkenraedt via Visé et Montzen (avec remorque diesel sur la ligne 39). Une des voies est libérée vers 5 h par remise sur rails du wagon. Les circulations seront à nouveau interrompues de 12 à 14 h, pour dégagement de la dépouille mortelle, grâce à l'intervention du train de relevage de Kinkempois.

Pendant ce temps, les détournements des IC et INT via Montzen furent à nouveau d'application.

Déraillement à Herentals - Ve 17 octobre à 8 h 55.

Lors d'un mouvement de manoeuvre de la 7004 remorquant 9 wagons, le 5e dérailla en pleine voie à l'entrée de la gare (côté Mol) obstruant les voies principales du tronc commun des lignes 15 et 29.

Des bus SNCV remplacent les trains entre Herentals et Turnhout/Geel. Les voies sont libérées vers midi, après intervention de l'équipe de relevage d'Anvers-Dam.

Tamponnement d'un marchandises à Schulen (l. 35) - Me 29 octobre à 23 h 07

Alors que le E 21496 Schaerbeek - Montzen (2126 remorquant 20 wagons de marchandises) était arrêté devant un signal, il est violemment tamponné à l'arrière par la locomotive 2502 circulant à vide à \pm 70 km/h, sous n° de parcours LE 53100 (Aerschot - Hasselt).

Son conducteur est tué sur place, coincé dans les débris de sa locomotive, qui a embouti le dernier wagon, déraillant sous le choc.

Tandis que la ligne 15 normalement fermée la nuit entre Mol et Hasselt est réouverte pour permettre le détournement des trains de marchandises, les opérations de relevage sont entamées. L'épave de la 2502 (à moitié détruite) est évacuée vers 12 h le lendemain.

Entretiens, des bus assurent la navette entre Schulen et Hasselt, en remplacement des trains IR et L.

Un déraillement sans relation avec le précédent accident se produira le lendemain 30 oct. à l'entrée de la gare d'Hasselt, lorsque trois wagons du Z 37340 Monceau - Hasselt dérailleront sur un appareil de voie, nécessitant à nouveau d'importantes mesures de détournement.

Gazette News 11/86.

PARCOURS MENSUELS RECORDS des ENGINs MOTEURS

Mai 86 (*)		Juin 86	
N° HLE/Nbre km	N° AM/type/km	N° HLE/Nbre km	N° AM/type/km
1190 - 12 984	019 (50) - 9 475	1187 - 22 022	018 (50) - 9 670
1504 - 9 908	101 (54) - 9 787	1201 - 998	076 (54) - 12 202
1608 - 16 041	146 (56) - 9 232	1501 - 19 311	140 (56) - 12 872
18 ? - ?	233 (63) - 13 578	1608 - 25 215	227 (63) - 12 865
2020 - 10 791	439 (83) - 21 329	1805 - 21 176	323 (80) - 34 629 (!)
2120 - 11 771	511 (55) - 7 345	2024 - 16 570	528 (55) - 13 290
2203 - 4 947	596 (SAB) - 6 825	2106 - 18 687	596 (SAB) - 7 746
2326 - 9 108	633 (66) - 9 812	2225 - 11 285	615 (66) - 14 654
2508 - 6 367	646 (70) - 16 644	2301 - 15 039	649 (70) - 17 936
2558 - 18 896	700 (73) - 8 773	2512 - 9 085	697 (73) - 14 020
2626 - 6 836	728 (74) - 11 098	2552 - 19 976	728 (74) - 11 865
2735 - 13 307	752 (78) - 13 097	2633 - 13 211	753 (78) - 14 965
2802 - 169	777 (79) - 11 717	2733 - 18 908	765 (79) - 15 270
	834 QUAD - 17 429	2802 - 1 851	829 QUAD - 20 539
	901 BENEL - 4 545		902 BENEL - 7 692
	953 POST - 6 572		952 POST - 10 194
N° AR/ km		N° AR/ km	
4310 - 3 136		4301 - 5 467	
4408 - 4 526	N° HLR/ km	4410 - 12 202	N° HLR/ km
4505 - 10 948	7002 - 1 577	4508 - 11 158	7001 - 2 940
4601 - 2 602	7101 - 2 199	4607 - 5 368	7101 - 2 636
4903 - 54	7345 - 2 204	4903 - 213	7390 - 3 496
	7409 - 2 581		7407 - 3 371
N° HLD/ km	7505 - 2 359	N° HLD/ km	7502 - 3 477
5136 - 9 042	8014 - 1 812	5103 - 10 253	8051 - 2 603
5204 - 6 403	8247 - 2 750	5204 - 10 165	8261 - 3 382
5308 - 7 190	8309 - 791	5305 - 12 659	8313 - 1 830
5407 - 2 822	8455 - 1 960	5403 - 7 355	8464 - 2 426
5506 - 6 501	8510 - 1 941	5509 - 10 308	8520 - 2 816
5933 - 7 172	9160 - 508	5928 - 9 485	9139 - 758
6082 - 3 172		6032 - 5 369	
6253 - 11 567		6326 - 13 965	

(*) Chiffres influencés par les mouvements de grève.

Juillet 86

Octobre 86

Juillet 86		Octobre 86	
N° HLE/Nbre km	N° AM/type/km	N° HLE/Nbre km	N° AM/type km
1182 - 22 075	015 (50) - 10 045	1181 - 11 704	001 POST - 13 345
1201 - 1 129	091 (54) - 11 926	1204 - 20 659	011 (50) - 10 001
1502 - 20 464	144 (56) - 13 001	1504 - 18 229	081 (54) - 12 884
1606 - 29 065	255 (65) - 14 711	1608 - 26 076	137 (56) - 11 619
1802 - 19 942	323 (80) - 35 247	1806 - 30 776	249 (63) - 16 325
2004 - 19 490	504 (55) - 12 561	2004 - 19 404	375 (83) - 28 729
2102 - 15 388	596 (SAB) - 8 217	2110 - 13 984	503 (55) - 11 553
2210 - 10 220	639 (66) - 16 219	2222 - 11 379	596 (SAB) - 9 142
2310 - 16 386	646 (70) - 18 496	2309 - 14 375	637 (66) - 16 641
2510 - 9 349	692 (73) - 15 012	2506 - 8 830	651 (70) - 18 845
2556 - 24 191	724 (74) - 15 442	2554 - 21 258	691 (73) - 14 724
2610 - 12 955	744 (78) - 15 238	2610 - 14 455	725 (74) - 13 867
2748 - 21 395	773 (79) - 15 302	2719 - 19 605	737 (78) - 17 215
2802 - 2 082	831 QUAD - 20 169	2802 - 1 573	763 (79) - 16 724
	903 BENEL - 6 629		808 QUAD - 20 953
N° AR/ km	957 POST - 15 438	N° AR/ km	902 BENEL - 8 629
4301 - 7 408		4301 - 5 573	
4410 - 8 407	N° HLR/ km	4407 - 12 955	N° HLR/ km
4509 - 12 663	7006 - 2 535	4509 - 12 253	7003 - 3 162
4603 - 5 331	7101 - 2 315	4601 - 4 736	7102 - 3 205
	7339 - 2 995	4903 - 280	7339 - 3 315
	7403 - 3 587		7403 - 3 722
N° HLD/ km	7504 - 3 762	N° HLD/ km	7502 - 4 281
5102 - 10 608	8012 - 2 744	5122 - 12 749	8027 - 2 876
5217 - 10 650	8258 - 3 236	5204 - 11 476	8270 - 3 275
5304 - 10 979	8304 - 1 379	5304 - 11 935	8303 - 1 635
5509 - 10 255	8451 - 2 820	5407 - 8 359	8448 - 3 169
5946 - 8 301	8509 - 2 681	5501 - 10 335	8504 - 2 466
6040 - 5 420	9107 - 921	5939 - 10 748	9108 - 706
6219 - 14 972		6069 - 6 661	
5403 - 8 579		6219 - 13 603	

Hit Computer 11/86

Nouvelles diverses

On annonce la venue en gare de Liège Guillemins d'une rame TGV de la SNCF du 14 au 16 décembre 1986 à l'occasion d'un colloque des parlementaires européens sur ce sujet. C'est seulement le 15 que la rame sera accessible aux curieux non parlementaires.

Bruxelles-Midi

La cabine II tout relais de Bruxelles-Midi a repris les block 10/ligne 28 de la bifurcation Cureghem, 3/ligne 96A de Bruxelles Petite-Ile et 2 satellite de la ligne 50A (bifurcation Bruxelles Petite Ile). Les essais des nouvelles installations ont eu lieu les 24, 25 et 26/10/86.

Bibliographie - série de cartes-vues vicinales publiées par le TTO

Le TTO Noordzee publie une série de 5 cartes-vues anciennes sur carton sépia, relative aux tramways vicinaux de la Côte belge avant 1930.

Prix d'une série : 120FB envoi compris.

On peut commander cet article par versement de la somme correspondante au compte 000-0516276-42 de TTO vzw, Blauw Kasteelstraat 103 à 8400 OOSTENDE.

Décisions du Conseil d'Administration de la SNCB

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 2 septembre 1986, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et du Commerce Extérieur.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : des travaux de soudures aluminothermiques et découpes de rails dans les voies de la S.N.C.B. sur le groupe de Charleroi; la réfection du mur de soutènement le long du centre routier à Liège Guillemins, sur la ligne Liège Guillemins - Bruxelles; la démolition partielle du bâtiment de l'atelier de traction diesel de Bertrix; l'entretien des ouvrages d'art et des aqueducs des tronçons Braine-le-Comte - Tubize et Braine-le-Comte - Jurbise de la ligne Quévy - Bruxelles; l'extension du bâtiment de service E. - E.S. et de douane à Bressoux, sur la ligne bifurcation Val-Benoît - Visé frontrière; des travaux pour le chauffage électrique des aiguillages, en gares de Leuze, Ath, Enghien, Bruggelle et Havinnes, sur les lignes Ath - Jurbise et Tournai - Bruxelles; la fourniture et le montage de l'équipement électrique de la sous-station d'Yvoir, sur la ligne Namur - Dinant; des travaux de signalisation et de pose de câbles en gare de Lessines et le long du tronçon Ath - Grammont de la ligne Denderleeuw - Jurbise; la fourniture, le montage, le raccordement et la mise en service d'un nouvel autocommutateur téléphonique à la gare d'Etterbeek; la construction d'un nouveau bâtiment de service à la gare d'Audenarde; la construction d'ouvrages d'art et le relèvement des voies à Nevele (Landegem), sur la ligne Ostende - Bruxelles, dans le cadre de la mise au gabarit de 1 350 t du canal de Schipdonk; l'amélioration de l'étanchéité d'un tunnel à Grammont (Overboelare), sur la ligne Grammont - Enghien; l'équipement électrique du poste de sectionnement, à Wervik, sur la ligne Courtrai - Poperinge; la livraison et le montage en gares de Berchem, d'Hasselt, d'Alost, de Denderleeuw, de Termonde et de Zottegem d'armoires équipées de tableaux horaires enroulables; la livraison et le montage de disjoncteurs ultrarapides 3 kV à Aalter, Turnhout, Landegem, Beernem et Jabbeke.

Ligne vicinale Han-sur-Lesse - Grottes

Certains envisagent aujourd'hui d'y supprimer le tramway et d'y créer une ligne pilote GLT (transport sur pneu bi-mode diesel et électrique). BN aurait mis un second véhicule en construction. Celui-ci, accompagné du prototype existant, serait chargé du transport des 300.000 voyageurs annuels. L'histoire ne dit pas si la circulation des véhicules GLT aurait lieu sur la plateforme actuelle du tram ou sur site routier banal...

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 30 septembre 1986, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : la construction d'abris-parapluie et le dallage des quais des gares de Mouscron et de Blaton; le remplacement du tablier métallique provisoire du passage inférieur, dit "Pont Beghin" sur la ligne Monceau formation - Dampremy, par un pertuis en béton armé pour piétons; le rétablissement avec élargissement du passage inférieur dit "Pont de Bonne", à Modave sur la ligne Statte - Ciney; l'aménagement du bâtiment des voyageurs de la gare de Marloie en vue de l'établissement d'une cabine de signalisation; le remplacement d'un mur de soutènement à Tilff, le long de la voie vers Marloie, sur la ligne Angleur - Marloie; la modernisation du passage supérieur voûté dit "Pont du chien qui pisse", à Morlanwelz (Cronfestu) sur la ligne Haine-St-Pierre - Binche; l'électrification de voies de faisceau et l'aménagement des caténaires dans le complexe des voies à Forest Midi; la fourniture, le montage et la mise en service de 10 nouveaux ascenseurs sur les quais, côté Forest, de la gare de Bruxelles Midi; la fourniture et l'installation d'un équipement de transmission numérique à 34 Mbit/s entre Bruxelles, Liège et Hasselt; la fourniture, l'installation et la mise en service de 5 escaliers roulants dans la gare de Hasselt; l'établissement d'emplacements pour vélos et vélomoteurs à la gare d'Eeklô; dans le cadre de la modernisation de la gare de formation d'Anvers Nord, l'établissement de 3 nouvelles cabines de signalisation, la fourniture, le montage, le raccordement et la mise en service d'un commutateur téléphonique et de données automatique ainsi que des travaux de signalisation et pose de câbles; la livraison et la scudure d'un câble téléphonique armé entre le central téléphonique d'Ypres et le bâtiment de la gare de Poperinge; les travaux de câblage et l'adaptation des installations de traction électrique sur la ligne Courtrai - Poperinge, dans le cadre de son électrification; la réélectrification du tronçon Berchem - Kontich de la ligne Anvers - Bruxelles.

SNCV-Hainaut dernière minute

Décembre 1986 : du 20 au 24 : une rame hétéroclite ASVi sera sans doute utilisée pour une campagne promotionnelle en faveur d'un organisme bancaire. Le Père Noël sera sans doute à bord !

1er septembre 1987 : mise en service probable de l'antenne nord du pré-métro de Charleroi. A cette date, on disposerait en effet de l'équipement radio qui serait nécessaire pour assurer la sécurité sur ce tronçon.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 7 novembre 1986, sous la présidence de Monsieur D. REYNDERS.

Il a approuvé sous réserve, dans certains cas, de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : la construction d'un bâtiment de service à usages divers, à Fleurus; l'établissement d'installations d'éclairage et de force motrice ainsi que d'équipements divers au centre "caténares" de la gare de Tournai; l'électrification du tronçon Athus - Mont-St-Martin frontière de la ligne Autelbas - Mont-St-Martin; la fourniture et la mise en service d'émetteurs-récepteurs radio dans la zone de Charleroi; le remplacement des tabliers métalliques d'un passage inférieur, à Bruges, par deux tabliers à poutrelles enrobées sur la ligne Bruges - Blankenberge.

Le Conseil a également décidé d'accorder au personnel de la Société une allocation de fin d'année qui sera calculée selon les modalités applicables au personnel de l'Etat.

→ NDLR : la décision d'électrifier le tronçon Athus - Mont-St-Martin frontière concerne un tronçon de moins de 2 km de la sortie d'Athus, dont le faisceau marchandises est déjà électrifié en 25 kV 50 Hz pour la liaison avec la ligne luxembourgeoise vers Rodange, jusqu'à la frontière française. La SNCF avait déjà pris la décision d'électrifier la portion française de cette courte ligne. Il faut savoir en effet que la région de Longwy - Mont-St-Martin est "tout électrique" et que la SNCF est chargée de la traction des trains sur la section franco-belge jusqu'Athus. L'existence d'un court tronçon de moins de 4 km, non électrifié, de la sortie du chantier de Mont-St-Martin à Athus, obligeait la SNCF à un échange d'engins de traction à Mont-St-Martin, et à l'immobilisation d'engins diesel du type BB63500, souvent utilisés en unités multiples. Cette électrification en 25 kV 50 Hz alternatif, y compris sur la section belge, couplée à une mise à simple voie de cette ligne, pour des raisons d'économie, permettra donc de rationaliser les échanges SNCB/SNCF dans cette région, sur la seule ligne belgo- française encore en activité au sud d'Heer-Agimont - Givet...

Pour plus de renseignements sur cette ligne, voyez notre étude publiée dans Trans-Fer hors série "Le Rail en Gaume".

R.M.

NOUVELLES DE LA SNCV

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

* MODIFICATIONS APPORTEES AU RESEAU FERRE

- La section terminale de l'antenne de Fontaine l'Evêque du métro léger de Charleroi a été mise en service le 30 août et inaugurée officiellement le 1er septembre 1986. D'une longueur de 1700 mètres environ, elle comprend la station souterraine de FONTAINE et la station à ciel ouvert de PETRIA. Cette situation nouvelle a entraîné la désaffectation du raccordement provisoire de Fontaine (construit en 1982) ainsi que des voies en site banal situées entre la Rue de Leernes et la Rue Candie.
- C'est finalement le 1er novembre que le service ferré a été suspendu sur les tronçons Anderlues (Monument) - Mariemont et Trazegnies (Sentier Madame) - Maurage des lignes du Centre. Officiellement, il s'agit d'une interruption provisoire de durée limitée (trois ans?) afin de mener à bien les travaux de renouvellement des installations fixes pour mise au gabarit BN, à l'instar de ce qui s'est passé naguère sur la ligne 90. A la même date, le service ferré a été définitivement supprimé entre Courcelles (Trieux) et Fontaine l'Evêque, "afin de permettre la réalisation des travaux autoroutiers du Grand Ring de Charleroi" (sic).

* MATERIEL ROULANT

- TYPE S

Ces motrices ont été retirées du service voyageurs le 01/11/86. Au cours de leurs dernières semaines de circulation, plusieurs d'entre elles avaient été victimes de pannes ou d'accidents, si bien qu'au soir du 31 octobre, une douzaine seulement étaient encore roulantes, à savoir les 9031, 9040, 9057, 9063, 9064, 9068, 9069, 9071, 9075, 9079 et 9096. Rien n'est encore décidé quant à l'avenir de ce type de matériel, mais tout porte à croire que certaines motrices seront transformées en VT, les autres étant bien entendu démolies. Toujours est-il que début novembre, les 9063, 9069 et 9079 ont été transférées à Trazegnies, où elles ont rejoint une impressionnante quantité de matériel en attente de démolition; la 9040 se trouvait à Anderlues, et les autres à La Louvière.

- TYPE S métro

Une bonne quinzaine de ces motrices étaient encore roulantes au soir du 31 octobre. Certaines n'ont pas encore été munies de nouveaux films (matricule SOULIGNE dans la liste ci-après), ce qui laisserait prévoir un déclassement prochain. Les autres devraient rester en service en attendant que le parc des motrices S J soit suffisamment étoffé pour assurer l'intégralité des services sur l'axe Charleroi - Trazegnies:

9120 - 9123 - 9128 - 9131 - 9133 - 9137 - 9138 -
9142 - 9144 - 9146 - 9148 - 9149 - 9153 - 9158 -
 - 9160 9159 - 9160

- TYPE S J

- 10 motrices roulantes, toutes équipées de nouveaux films (voir ci-après) : 9171 - 9172 - 9174 - 9175 - 9176 - 9178 - 9180 - 9182 - 9183 - 9184

- 2 motrices temporairement immobilisées à Jumet (sans films): 9173 - 9177

- 2 motrices en cours de réparation à Jumet: 9170 - 9179

- 2 motrices en cours de transformation à Jumet : 9181 (ex 9121) et 9185 (ex 9126).

Le parc SJ sera probablement limité à 16 au lieu des 24 motrices initialement prévues: les Sm 9130 et 9147, destinées à être transformées, ont été démolies.

- TYPE B N

La 6107 a été réexpédiée à Ostende le 24 juin dernier pour y être réparée.

On notera par ailleurs la réapparition de certaines motrices que l'on n'avait plus vues rouler depuis longtemps (notamment la 6121, qui faisait partie du convoi inaugural le 1er septembre), tandis que d'autres sont à nouveau hors-service (parmi lesquelles la 6109 accidentée à Péronnes peu de temps après sa remise en service).

* EXPLOITATION

- Lignes 30 - 31 - 88

Depuis le 1er novembre, l'exploitation de ces lignes est (provisoirement?) assurée par bus. Rien de changé en ce qui concerne le service de base: un 30 toutes les demi-heures en semaine, un 31 toutes les heures le week-end et pendant les vacances scolaires. La numérotation des services partiels a toutefois subi quelques modifications: le 88 a été affecté à un partiel sur le 80 (voir ci-après), tandis que de nouveaux indices ont fait leur apparition: le 40 (Anderlues-Morlanwelz) le 42 (La Louvière-Morlanwelz) et le 44 (Anderlues-La Louvière). Les mentions 30 et 31 ont été reprises sur les nouveaux films *trams*.

Le service à remorque - le dernier de Belgique - n'avait pas été rétabli après les vacances d'été. c'est donc en juin 1986 qu'une remorque a circulé pour la toute dernière fois en service régulier dans notre pays.

- Lignes 55 - 57 - 58 - 59 - 61 - 62 - 63 - 80 - 81 - 82 - 87

Suite aux bussifications intervenues le 1er novembre, le tram 63 est remplacé par un nouveau tram 59 Charleroi (Sud) - Gosselies - Courcelles - Trazegnies (Sentier Madame) et un bus 63 Courcelles (Trieux) - Fontaine (Rue de Leernes), tandis que le 80 est également limité au tronçon Charleroi (Sud) - Trazegnies. 59 et 80 ont donc un parcours identique, mais le second numéro indique à l'utilisateur qu'une correspondance bus l'attend à Trazegnies pour l'amener à Maurage. On n'en est pas resté là, puisqu'il existe également un 81 (80 limité à Bracquignies le week-end et en période de vacances, ce qui est le cas depuis 1978, mais aucun film ne le précisait jusqu'à présent) et un 82 (80 limité au dépôt de La Louvière en soirée). Pratiquement, ces 4 indices désignent pour les trams une seule et même relation.

A côté des partiels 57 et 62, on notera avec intérêt l'apparition du 55 pour désigner le renfort scolaire Courcelles - Gosselies, ainsi que des indices 61 et 58, bien utiles pour les services limités à Jumet (Dépôt) en provenance de Charleroi et de Gosselies et au-delà respectivement.

Les films 80-81-82, version TRAM aussi bien que version BUS, reprennent l'entièreté de la ligne. Ceci devrait permettre à la SNCV d'établir le point de rupture de charge n'importe où au-delà de Trazegnies au fur et à mesure de l'avancement des travaux, pour autant que ceux-ci se déroulent systématiquement de l'est vers l'ouest, ce qui n'est pas sûr pour l'instant.

Le tronçon Courcelles - Trazegnies connaît dès lors une fréquence de passage "folle": pas moins de 6 services par heure aux heures creuses (deux 59, deux 80, deux bus 43/83) toute la journée en semaine, une offre bien supérieure à la demande.

Sur le tronçon Trazegnies - Maurage, le service de base reste assuré par le 80/81/82; le renfort scolaire 87 est maintenu tel quel, tandis qu'une panoplie de nouveaux indices destinés à désigner les partiels de façon aussi précise que possible fait son apparition: le 88 Trazegnies-Maurage, le 181 Chapelle-Bracquegnies, le 182 Chapelle-La Louvière, le 187 Maurage-La Louvière et le 188 Trazegnies-Bracquegnies.

Côté travaux sur l'axe Charleroi - Gosselies, tous les travaux de renouvellement de voies sont terminés entre Dampremy (Sacré-Madame) et Lodelinsart (Bon Air).

Du 14 au 31 octobre, le service ferré a été suspendu du lundi au vendredi de 9H00 à 15H00 entre Gosselies (Calvaire) et Charleroi (Sud) afin de permettre les travaux de renouvellement des voies à Gosselies dans la Rue Léopold, soit entre les arrêts du "Monument" et du "Calvaire". Une navette bus 63/80 fut instaurée avec correspondance pour les trams 63 et 80 à Gosselies (Grand Conty).

- Lignes 89 - 90 - 93

Du 18 au 29 août, les services ferrés ont été suspendus sur la ligne 90 entre Binche et La Louvière afin de permettre des travaux de voies à Péronnes.

De plus, tout trafic a été suspendu entre la station LEERNES et ANDERLUES du 27 au 29 août inclus afin que puissent s'effectuer les travaux de raccordement de voies entre LEERNES et FONTAINE; côté Anderlues, un aiguillage avait déjà été mis en place au printemps dernier. Pendant ces trois jours, l'exploitation se fit par bouts de ligne: un tram 89/90 Charleroi - Leernes; un bus navette Morgnies - Anderlues qui ne desservait par la station LEERNES; un tram 90 Anderlues - Binche et une navette bus Binche - La Louvière.

Dès le 30 août, les 89 et 90 furent rétablis de bout en bout de ligne en empruntant le nouveau site métro. L'amélioration de la vitesse commerciale qui en résulte se traduit théoriquement par une avance de 2 minutes sur l'horaire prévu entre Fontaine d'une part, Anderlues et La Louvière d'autre part, et pratiquement par une régularité accrue des services.

Mentionnons que pour l'inauguration officielle du 1er septembre, deux convois de motrices accouplées avaient été prévus (6104-6121 et 6108-6111). L'aller se fit par l'ancien tronçon du carrefour de la Rue de Leernes à la Rue Candie et le retour par le nouveau site métro.

Un écolage intensif eut lieu fin août / début septembre sous forme de navettes qui rebroussaient d'un côté sur le raccord situé à l'entrée de la station FONTAINE et de l'autre sur la voie de garage côté Anderlues à la station PETRIA.

* FILMS

Depuis le 1er novembre 1986, les films de 1984 ont été remplacés sur les motrices SJ ainsi que sur une dizaine de motrices Sm par le film suivant. Une nouveauté: l'apparition de la mention ECOLAGE. Et comme d'habitude, quelques bizarreries: pourquoi avoir repris les 30/31, mais pas leurs partiels (40,42,44), pourquoi avoir "oublié" le 93, ainsi que les 54/84 (dont, soit dit en passant, la mise en service est prévue pour avril 1987), pourquoi avoir attribué aux 89 et 90 des couleurs différentes des nouveaux films qui équipent les BN?

On notera par ailleurs :

- que le numéro est toujours central et apparaît en chiffres noirs sur fond blanc;
- que la même couleur apparaît de part et d'autre du numéro.

BLANC sur ROUGE	D E P O T		
ROUGE sur BLANC	S P E C I A L		
ROUGE	BRACQUEGNIES LA LOUVIERE IC	30	MORLANWELZ ANDERLUVES
ROUGE	ANDERLUVES MORLANWELZ	31	LA LOUVIERE MAURAGE
JAUNE	CHARLEROI	41	GOHYSSART
ROUGE	COURCELLES	55	GOSSELIES
VERT	CHARLEROI JUMET	57	GOSSELIES COURCELLES
JAUNE	TRAZEGNIES COURCELLES	58	GOSSELIES JUMET
BRUN	CHARLEROI GOSSELIES	59	COURCELLES TRAZEGNIES

CHARLEROI	61	JUMET	JAUNE
CHARLEROI	62	GOSSELIES	ROUGE
CHARLEROI GOSSELIES	80	LA LOUVIERE MAURAGE	BLEU
CHARLEROI GOSSELIES	81	LA LOUVIERE BRACQUEGNIES	NOIR
CHARLEROI GOSSELIES	82	CHAPELLE LA LOUVIERE	ORANGE
CHAPELLE LA LOUVIERE	87	BRACQUEGNIES MAURAGE	JAUNE
CHARLEROI	89	ANDERLUVES	VERT
CHARLEROI ANDERLUVES	90	BINCHE LA LOUVIERE	BLEU
E C O L A G E			ROUGE sur BLANC

Vers un nouveau réseau ferré dans le Centre

Confort, régularité, sécurité.

Des atouts du transport en commun que nous pouvons vous offrir dans la région du Centre d'ici 2 à 3 ans.

En effet, nous voulons mettre à votre service les **nouveaux trams articulés des vicinaux**

Des trams de grande capacité, confortables et rapides.

Pour les mettre en service, les voies actuelles doivent être renouvelées.

Afin d'accélérer au maximum ce renouvellement, nous comptons ouvrir simultanément plusieurs chantiers.

Ne vous inquiétez pas!

Ces chantiers ne vont pas perturber vos déplacements.

Nous mettrons des autobus à votre disposition.

Ils remplaceront les trams à **partir du 1-11-1986** sur les tronçons suivants:

tronçon Maurage — Trazegnies de la ligne 80
toute la ligne 30 entre Anderlues et Bracquegnies

Les correspondances seront assurées entre les autobus et les trams à Trazegnies, Ecoles.

Par ailleurs, le tronçon de ligne entre Courcelles et Fontaine-l'Evêque de la ligne 63 sera dorénavant desservi par des autobus à partir du 1er novembre afin de permettre la réalisation de travaux autoroutiers du Grand Ring de Charleroi.

Bien entendu, ces adaptations n'entraînent aucune modification ni des prix, ni des titres de transport, ni des itinéraires.

Quant aux horaires de ces bus, vous les trouverez gratuitement auprès du chauffeur ou joints au présent feuillet.

Vous constaterez que les horaires sont bien étoffés; plus étoffés que ceux des trams.

De quoi vous offrir un choix de déplacements attrayants.

En attendant de pouvoir vous retrouver dans les nouveaux trams...

Bon voyage!

Fin de l'époque vicinale dans le Centre

Ainsi donc, après multiples tergiversations, la décision est-elle tombée ! Mais laquelle ? En fait, contrairement à ce qui est écrit sur le texte du communiqué officiel de la SNCV que nous publions par ailleurs, seule la décision de supprimer les tramways a été prise et rien d'autre !

Depuis plusieurs mois, il existait au sein du groupe du Hainaut une volonté évidente de supprimer le tramway. On a beaucoup épilogué sur la vétusté du matériel roulant et sur l'impossibilité de "passer" l'hiver 85-86 avec celui-ci. Sans doute, les motrices type S ont-elles été créées il y a plus de trente ans. Mais leur état général résulte moins de leur âge que des soins dont elles étaient l'objet. Heureusement, les rénovations des type SJ témoignent-elles du savoir-faire et de l'initiative des grands ateliers vicinaux.

Il faut aussi écrire qu'il fallait un certain courage aux voyageurs réguliers pour s'aventurer ces dernières années dans des véhicules dont la netteté n'était pas exemplaire : la réputation s'installait ainsi et la boucle était bouclée...

Sans doute évoquera-t-on les restrictions budgétaires. C'est vrai ! Encore faut-il comparer : les véhicules de la Côte et d'autres compagnies urbaines (Gand, Liège...) sont dans un état impeccable.

C'est sans doute dommage car le réseau du Hainaut méritait mieux. Sauf aux yeux de certains, l'autobus est loin de constituer la panacée : il est même loin d'avoir une garantie de pérennité. Le transport en commun - quel qu'en soit le mode - ne peut se défendre que par son utilité reconnue par... les voyageurs eux-mêmes. Tout doit donc être mis en oeuvre pour attirer ceux-ci par un service de qualité à tous points de vue.

Il convient aussi de réfléchir d'urgence sur l'utilisation du pré-métro de Charleroi dont on n'arrête pas de supprimer des lignes depuis sa mise en service. Il est vrai que, à l'opposé de Bruxelles, celle-ci n'a pas été accompagnée d'une restructuration des autres lignes... Un pré-métro sans voyageurs est condamné à terme...

Le Ministère des Communications n'a-à ce jour- pris aucune décision ni positive ni négative sur l'opportunité de reconstruire les lignes d'Anderlues à Maurage et de Trazegnies à La Louvière. On peut aussi craindre que la suppression des tramways avant cette décision n'influence celle-ci, mais pas dans le sens escompté. L'avenir est donc plus qu'incertain. Si cette reconstruction ne se concrétise pas, on pourra ranger dans la catégorie des travaux inutiles le renouvellement complet des voies et lignes aériennes de plusieurs sections entre La Louvière et Haine-St-Paul, à Bracquagnies et à Maurage. Si le Groupe du Hainaut manque cruellement de crédits pour ses investissements, l'utilisation de ceux qui sont accordés est discutable. Il en est ainsi des installations nouvelles de Charleroi Sud : une signalisation générale dont l'importance est inversement proportionnelle au trafic enregistré : la couverture des heurtoirs par feux rouges par exemple, un luxe auquel la SNCB a renoncé depuis plus de quinze ans en remplaçant les feux par plaques réfléchissantes...

L'antenne vers le nord de Charleroi est réalisée depuis plusieurs mois : elle n'attend plus que sa mise en service. Au stade actuel, le retard de mise en service de celle-ci coûte cher au niveau des charges financières...

63 (1952 - 1986)

-
- 10.11.1952 : l'ouverture récente du tronçon Courcelles (Trieux) - Souvret (Forrières) permet la création de la relation 63 Charleroi (Sud) - Gosselies - Fontaine l'Evêque. La ligne est exploitée par les motrices PCC et circule à la cadence d'un service à l'heure. Le service de la demi-heure est assuré entre Charleroi et Souvret (Forrières) par le 61/41 (renuméroté 64 en 1953) et entre Souvret et Trazegnies par le 79 (ou 78 ou 77 au fil des ans)
 - été 1960 : les PCC sont retirées du service et progressivement remplacées par des types S. On verra occasionnellement circuler jusqu'en 1980 l'un ou l'autre convoi à remorque.
 - 28.05.1961 : les lignes de Gosselies sont fusionnées avec la ligne Charleroi - Point du Jour. Le 63 part dès lors de Marcinelle (Point du Jour); dans le sens inverse, il circule sous film 59.
 - 02.01.1966 : les 63/59 sont relimités à Charleroi (Sud). Toutefois, des services combinés 53-63 subsisteront le week-end jusqu'à la disparition des lignes de Marcinelle le 1er mars 1968: Venant de Fontaine, le 59 arrivé à Charleroi continue vers Marcinelle sous film 53, mais en repart directement sous film 63.
 - 04.11.1974 : la mention 59 n'est pas reprise sur les nouveaux films (elle était sans utilité depuis 1966) et le service entre Fontaine et Charleroi est à nouveau assuré dans les deux sens sous film 63.
 - 01.02. 1978 : suite à la disparition des lignes 61/64 et 79 le 63 devient un service circulant toutes les 30 minutes. Une fréquence de 15 minutes sera même instaurée toute la journée aux heures creuses à partir du 01.01.1979, mais abandonnée dès le 1er mars 1980.
 - 1981 : du 4 mai au 11 novembre inclus, la ligne électrique eut comme terminus Souvret (Cité du Stocky) afin de permettre la construction du nouveau Site propre de Forchies.

Les fermetures que l'on espère toutes provisoires intervenues au soir du 31 octobre 1986 mettent fin à 95 ans d'exploitation ferrée vicinale entre Morlanwelz et Houdeng. C'est en effet le 20 octobre 1891 que furent simultanément ouverts à l'exploitation vapeur un axe est-ouest entre Morlanwelz (Place) et Houdeng-Aimeries (Place) via Baume et un axe nord-sud Manage - Haine St Pierre (Station). Ces deux axes avaient un tronç commun entre Jolimont (Bifurcation) et Haine St Pierre (Pont Brogniez). Le 11 juin 1895, l'axe est-ouest était prolongé jusqu'à la gare de Bracquegnies, qui pendant plus de 40 ans allait être le point-terminus de cette ligne. Vu le succès de ce réseau, son électrification fut décidée et le nouveau mode d'exploitation entra en vigueur le 7 décembre 1898 - près de 3 ans avant Charleroi - sur l'ensemble des lignes précitées.

Les extensions allaient dès lors se succéder vers l'est en direction d'Anderlues (le tram atteint Carnières le 26 mai 1900, mais Anderlues ne sera desservi qu'au début de la décennie suivante: Anderlues Station le 1er mai 1910 et Anderlues Jonction le 10 mai 1911) et de Trazegnies: la ligne atteint Chapelle St Germain le 28 juin 1903 grâce à une antenne qui se détache du réseau existant à Mariemont (Station) et est prolongée jusqu'à la gare de Trazegnies le 8 août 1908. De là, elle sera prolongée vers Souvret, Forchies et Fontaine vers Anderlues en 1910. Ainsi donc - l'histoire est friande de ce genre de coïncidences - les trois lignes supprimées le 1er novembre 1986 ont un début d'histoire en commun. A la veille de la première guerre mondiale, les services étaient organisés de la façon suivante: un axe Bracquegnies - Morlanwelz exploité à la fréquence de base de 15 minutes via Baume, un service quasi-circulaire dénommé "bouclé du Centre II" reliant 2 fois par heure Mariemont à Morlanwelz par Trazegnies et Fontaine et une ligne Manage - Haine St Pierre (Station) fusionnée avec la ligne reliant Haine St Pierre (Station) à La Louvière (Drapeau Blanc), livrée directement à la traction électrique le 30 mars 1907 et prolongée ensuite vers La Croyère et Familleureux.

De nouvelles modifications interviennent dans les années trente: la création de la relation 78 Charleroi - Binche le 15 octobre 1930 provoque l'éclatement de la boucle du Centre II, qui est désormais limitée au parcours Mariemont - Fontaine et reçoit l'indice 9. Un service sur deux de la ligne n° 1 reliant Bracquegnies à Morlanwelz est prolongé jusqu'à Anderlues (Monument). Le 1er juillet 1933, le 9 est renuméroté 11 et prolongé de Mariemont à Bracquegnies, tandis que les services partiels Bracquegnies - Morlanwelz sont abandonnés. Enfin, en octobre 1935, le 11 est à son tour absorbé dans la nouvelle relation 80 qui, venant de Charleroi par Marchienne et Courcelles, est prolongée de Trazegnies à Bracquegnies.

Depuis quelques années déjà, à l'ouest du réseau, les choses commençaient à bouger. C'est ainsi que Maurage (Place) avait été atteint le 12 août 1933 par un tram électrique venant de Mons par Havré et Boussoit. Le 1er juillet 1934, cette ligne avait été prolongée jusqu'à Maurage (Ch du Roelx). Le 1er août 1936, la jonction est enfin établie à Bracquegnies avec les lignes en provenance de La Louvière. Le 1 est aussitôt remplacé par les lignes 30 Anderlues (Monument) - Morlanwelz - La Louvière - Maurage et 31 identique à la précédente mais prolongée jusqu'à Mons. Ces lignes circulent en alternance à la fréquence d'un service toutes les heures de façon à maintenir une fréquence de 30 minutes jusqu'à Maurage. Le 10 juin 1940, suite à la carence du "grand" chemin de fer réquisitionné par l'occupant et l'affluence qui en résulte pour la SNCV, les 30/31 sont prolongés d'Anderlues (Monument) vers Charleroi (Eden) via Anderlues (Jonction). A la fin de la guerre, le 31 est relimité à Anderlues mais cette fois à la Jonction, en correspondance directe avec le 92 prolongé d'Anderlues vers Charleroi. Le service de base est donc assuré alternativement par le 30 Maurage - Charleroi et le 31 Mons - Anderlues; à la fin des années quarante, un film 31 barré fera son apparition sur certaines motrices pour désigner un 30 prolongé aux heures de pointe jusqu'à Mons afin de doubler la fréquence de passage au-delà de Maurage.

Le 1er octobre 1952, une nouvelle organisation des services entre en vigueur: le 30 devient Anderlues (Jonction) - Bracquegnies, le 31 Charleroi (Eden) - Anderlues (Jonction) - Bracquegnies, le 80 est prolongé jusqu'à Maurage (Place) et une nouvelle relation voit le jour, le 82: Charleroi (Eden) - Mons, via Trazegnies, La Louvière et Maurage. D'un développement total de 53 km, cette ligne était la plus longue du réseau vicinal belge. Elle exista moins de 10 ans, car dès le 20 août 1962, la section Maurage - Mons était défermée et assurée par le bus 17. Toutefois, jusqu'au changement de films de 1974, le 82 continua à circuler pour indiquer un 80 en correspondance directe à Maurage avec le bus vers Mons. Entretemps, depuis le 23 mai 1954 les 30/31 avaient été déviés dans la traversée de La Louvière par Haine St Pierre (SNCB). Mentionnons au passage qu'en période de vacances ou de week-end, le 30 reprit son parcours initial, tandis que le 80 desservait Haine St Pierre (SNCB) de 1976 à 1978.

La restructuration du 22 mai 1977 entraîna la disparition définitive de la relation 31 Charleroi - Morlanwelz - Bracquegnies; une scission du 80 à Trazegnies était également prévue, mais ne fut pas réalisée. Aux heures creuses de la semaine, 30 et 80 ne circulaient plus qu'une seule fois par heure. Une navette électrique sans indice assurait le renfort entre Mariemont et Houdeng, tandis qu'un bus 82 assurait le renfort de la demi-heure entre Charleroi et Trazegnies. Le 1er février 1978, une nouvelle organisation des services entra en vigueur: le 80 reprenait sa fréquence de base de 30 minutes toute la journée, le 30 était doublé aux heures creuses par un 83 Mariemont - Bracquegnies; le week-end et en période de vacances, le 80 était limité à Bracquegnies (sans aucune indication ad hoc), tandis que le 30 prolongé jusqu'à Maurage se voyait attribuer le numéro 31. Les modifications qui devaient encore affecter le 80 de 1980 à 1984 concernèrent le tronçon de ligne à l'est de Trazegnies, mais ceci est une autre histoire

67

La SNCV en 1985

extraits du rapport du conseil d'adm.

ETAT DES CONCESSIONS ET AUTORISATIONS

Lignes ferrées

Au cours de l'exercice 1985, aucune concession nouvelle pour l'établissement de lignes ferrées n'a été octroyée et aucun retrait de concession n'a été décrété.

Services d'autobus

Les services réguliers pour lesquels une autorisation a été accordée à la Société Nationale avaient, au 31 décembre 1985, un développement total de 29.473 km, dont 28.238 km en services journaliers et 1.235 km en services saisonniers.

Une autorisation définitive, en vertu de la loi du 29 août 1931, a été délivrée pour 307 services d'autobus, comportant un développement de 13.504 km.

Les autres services réguliers, dont la grande majorité sont des services repris à la S.N.C.B., se trouvent encore sous le régime d'une autorisation provisoire ou temporaire.

STRUCTURE DU RESEAU - LIGNES EXPLOITEES

Lignes ferrées

A) Au 31 décembre 1985, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 164 km 795.

Toutes ces lignes sont à traction électrique et à écartement métrique; elles sont ouvertes exclusivement au trafic de voyageurs.

Ci-après, la répartition par groupe d'exploitation :

Flandre occidentale : 67 km 823

Knokke, Station - Ostende, Station (ligne n° 1);
Ostende, Station - La Panne, Terminus (ligne n° 2).

Hainaut : 96 km 972

Maurage, Place - Bracquagnies - La Louvière - Anderlues, Jonction (ligne n° 30);
Charleroi, Eden - Jumet - Roux (ligne n° 41);
Charleroi, Sud (métro) - Gosselies - Souvret - Fontaine-l'Evêque, rue de Leernes (lignes n° 57, 62 et 63);
Charleroi, Eden - Marchienne - Trazegnies - La Louvière - Maurage, Place (ligne n° 80);
Charleroi, Eden - Marchienne - Fontaine-l'Evêque - Anderlues, Jonction (ligne n° 89);
Charleroi, Eden - Anderlues - Binche - La Louvière, Gazomètre (ligne n° 90).

B) Durant l'année 1985, la « Société Anonyme du chemin de fer vicinal des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne entre Han-sur-Lesse, Village et l'entrée des Grottes. Cette ligne est exclusivement ouverte au transport de voyageurs pendant la saison touristique et sa longueur est de 5 km 400.

C) Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a diminué de 6 km 143, résultant de la suppression de la relation : Roux, Marais - Trazegnies, Ecoles.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

En milliers

Années	Services électriques		Services par automotrices		Services par autobus				Tous services réunis
	Nombre	%	Nombre	%	Régie		Tiers		
					Nombre	%	Nombre	%	
1981	14.707	4,8	279	0,1	196.729	64,5	93.296	30,6	305.011
1982	13.390	4,6	300	0,1	188.137	65,0	87.828	30,3	289.655
1983	12.573	4,6	290	0,1	178.848	64,8	84.230	30,5	275.941
1984	11.901	4,4	281	0,1	177.666	66,1	79.054	29,4	268.902
1985	11.234	4,1	258	0,1	177.925	64,8	84.951	31,0	274.368

Kilomètres parcourus

En milliers de km

Années	Services électriques	Automotrices et autotracteurs	Services d'autobus			Tous services réunis
			régie	tiers	total	
1981	4.428	35	109.156	64.893	174.049	178.512
1982	4.420	37	104.980	63.297	168.277	172.734
1983	4.579	33	105.029	63.883	168.912	173.524
1984	4.507	35	108.025	68.764	176.789	181.331
1985	4.376	31	107.636	70.756	178.392	182.799

Nombre de places offertes-kilomètre

En millions d'unités

Années	Services électriques	Services par automotrices	Services d'autobus	Tous services réunis
1981	704	4	15.040	15.748
1982	675	4	14.514	15.193
1983	712	4	14.739	15.455
1984	731	4	15.397	16.132
1985	740	3	15.487	16.230

TARIF ZONAL

Pour généraliser la tarification par zone sur tout le réseau de la S.N.C.V., le pays a été partagé en 39 régions correspondant aux 39 villes considérées comme principaux centres d'attraction. Chacune de ces régions a alors été divisée en zones tarifaires.

Ces zones ont un diamètre moyen de 4,5 km et les limites ont été fixées en tenant compte :

- des limites des anciennes communes;
- des noyaux d'habitation qui n'ont pas été scindés sur le plan tarifaire;
- des régions à tarification urbaine autour des grandes villes;
- de la différence de prix avec l'ancien système sectionnel.

Les prix ont été fixés afin de parvenir à une recette globale équivalente à celle qui aurait été enregistrée dans le système sectionnel.

Cette généralisation a pour objectif :

- de simplifier la perception, notamment en favorisant la vente en dehors du véhicule;
- de permettre une automatisation de la perception et ainsi d'accélérer le transport;
- de créer une carte de voyage, surtout délivrée en prévente, dont le prix se situe entre celui de l'abonnement et celui du billet.

Pour promouvoir cette nouveauté à la fois auprès du voyageur, de l'opinion publique, des revendeurs et du personnel vicinal, une campagne publicitaire s'est déroulée entre le 3 janvier et la fin janvier 1985.

MISE EN SERVICE DES OBLITERATEURS PRODATA

Le nouveau système d'oblitération PRODATA modifiera sous peu de fond en comble la perception des recettes dans les autobus. Les appareils Almex seront remplacés par des appareils modernes permettant l'émission de billets par la simple introduction par le chauffeur du nombre de zones souhaitées et du barème appliqué au voyageur. Les cartes Z seront remplacées par des cartes de la grandeur d'une carte bancaire. Celles-ci pourront être validées par le chauffeur, tandis que le voyageur oblitérera lui-même sa carte.

Ce système a été expérimenté dans le groupe du Limbourg, sur la ligne n° 1, Hasselt-Genk, en décembre 1985.

Cette opération visait à tester à fond tous les aspects inhérents à la mise en service de cet appareil.

Des voyageurs, contactés pour se soumettre à l'expérience, firent régulièrement part de leurs remarques. Par ailleurs, la réaction générale de notre clientèle fit l'objet d'un sondage effectué par des stagiaires spécialement affectés à cette tâche.

Entre-temps, la formation d'environ 800 chauffeurs (régie et loueurs) battait son plein. Elle fut adaptée suite aux conclusions du test effectué sur la ligne n° 1. Cette formation comporte 3 sessions de 3 à 4 heures chacune.

A cet effet, des groupes comprenant 16 personnes maximum ont été constitués et disposent de 8 appareils pendant toute la durée de la formation.

POLITIQUE TARIFAIRE

Le nombre de voyageurs transportés annuellement par la S.N.C.V. a chuté de 306 millions en 1980 à 269 millions en 1984, soit de 12 %. La tendance décroissante se situe principalement parmi les clients les moins réguliers de la S.N.C.V., c'est-à-dire parmi les voyageurs non abonnés, faisant néanmoins usage de billets, de cartes à voyages ou de cartes à cases. Au cours de la période 1980-1984, leur nombre est tombé de 158 millions à 125 millions, soit 21 %.

Compte tenu de ce phénomène, il a été décidé, à l'occasion de l'adaptation tarifaire du 14 janvier 1985, d'appliquer à cette catégorie de voyageurs une hausse de prix moins élevée que la moyenne de 6,2 %, à savoir 5 %.

En outre, au sein de cette catégorie une différenciation a été établie dans la hausse des prix. Simultanément avec la hausse des tarifs, le tarif zonal a été généralisé à l'ensemble de la Belgique.

De plus, concurremment à l'instauration du tarif zonal, un nouveau titre de transport a été introduit, à savoir la carte Z : les voyageurs qui, auparavant, ne pouvaient prétendre à aucune réduction, ont bénéficié, moyennant l'utilisation de la carte Z, d'une réduction moyenne de prix de 7,5 % par rapport aux prix de 1984. La carte Z à réduction a été instaurée pour les voyageurs ayant droit à une réduction sociale (de 50 ou 75 %).

Ce nouveau titre de transport, la carte Z, a connu un succès manifeste : il ressort d'une enquête que des voyageurs, qui jusqu'avant 1985 se procuraient un billet, environ 80 % utilisent actuellement une carte Z.

Enfin, le tarif zonal a eu comme corollaire la généralisation de la correspondance gratuite.

Réseau ferré

En ce qui concerne les installations nouvelles :

la réalisation du nouveau tracé de Nieuport (Elisalaan) est en cours d'exécution.....	1 km 900
une boucle de retournement a été créée à l'ouest de Blankenberge (Harendijcke).....	0 km 200
une voie de garage a été construite à De Haan	0 km 200
des voies de desserte ont été établies au nouveau dépôt de Jumet.....	0 km 400

Pour les besoins du métro léger de Charleroi, la construction des sections suivantes en double voie est pratiquement terminée :

Station Waterloo.....	1 km 500
Antenne de Gilly	2 km 250
Antenne de Fontaine-l'Evêque - Section Nouveau Philippe - Pétria	1 km 900
Gare du Sud à Charleroi.....	0 km 700

Des installations ont été modernisées avec renforcement des profils existants : c'est le cas au Littoral de plusieurs appareils de voie à Ostende (Kaaistation) et à Zeebrugge (Oude Sluis);

il en est de même au groupe du Hainaut pour plusieurs tronçons à Gosselies « La Ferté », à Morlanwelz « Athénée », à Chapelle-lez-Herlaimont « Saint-Germain » et « Marie-La-Guerre » et à La Louvière « Pont Capite », le tout sur 1 km environ.

Enfin, des voies désaffectées en raison de l'exploitation sur site « métro » ont été démontées à Charleroi et Dampremy : rue Turenne, Viaduc, rue Latérale, chaussées de Bruxelles et de Mons

4 km 700

Dans le groupe du Brabant, deux tronçons ont également été démontés :

Bruxelles : rues Piers et Vandermeeren (ligne Bruxelles - Ninove).....	0 km 600
Grimbergen : « Elbeek Berg » - Station (ligne Bruxelles - Grimbergen)	1 km 000

Sous-stations de traction et postes de transformation

Installation d'un nouveau poste de transformation à l'atelier d'Ostende.

Etudes en cours pour le remplacement des sous-stations de type déplaçable par des installations fixes sur le réseau du Littoral.

Installation d'un poste de transformation au tunnel de lavage du nouveau dépôt de Jumet.

Montage de détecteurs de défauts de ligne dans les sous-stations du groupe du Hainaut.

Equipements aériens

En référence aux travaux de voie repris dans la rubrique « Réseau ferré » : l'équipement du nouveau tracé à Nieuport (Elisalaan) est en cours d'exécution et celui de la boucle ouest de Blankenberge (Harendijcke) est terminé; est également sur le point d'être terminé, l'équipement des sections intéressant le métro léger de Charleroi : station Waterloo, antennes vers Gilly et Châtelet, Gare du Sud et Fontaine-l'Evêque (Nouveau Philippe - Pétria).

On notera également :

l'équipement partiel du nouveau peigne de Jumet;

la modernisation de l'équipement aérien de la section Jolimont (Bifurcation) - Haine-St.-Pierre (Houssu).

Transport par rail

4 locomotives
11 autorails et tracteurs
105 motrices articulées
115 motrices électriques « voyageurs »
9 voitures motrices électriques « de service »
1 draineuse de contrôle
1 dameuse de cases
1 motrice pour l'auscultation caténaire
47 voitures remorques
61 wagons divers.

PREVISIONS POUR L'ANNEE 1986**INSTALLATIONS FIXES****Réseau ferré**

Mise en service du nouveau tracé (Elisalaan) à Nieuport.....	1 km 900
Création d'une boucle de retournement se greffant sur ce nouveau tracé	0 km 550
Création d'une boucle de retournement à l'est de Blankenberge (Duinse Polders).....	0 km 200
Rectification de tracé aux abords de l'arrêt Nieuport-Ville ainsi qu'à Lombardsijde (YMCA).....	0 km 350
Mise en service des sections du métro léger de Charleroi : Beaux-Arts - Waterloo; station Waterloo; antenne de Gilly jusque Gilly-Centre; antenne de Châtelet jusque Montignies-sur-Sambre - Centenaire; Charleroi (Gare du Sud) et Fontaine-l'Evêque (Nouveau Philippe - Pétria y compris le raccordement au site banal)	8 km 100
En 1986 et 1987, modernisation avec renforcement de profil de :	
Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire).....	5 km 800
Gosselies (Monument) à Courcelles (Trieu)	3 km 350
Dampremy (Place Albert I ^{er}) à Jumet (Gohyssart)	0 km 680
Enfin, le démontage de voies désaffectées est prévu sur les tronçons ci-après :	
Groupe du Brabant : ligne Bruxelles - Grimbergen : boucle de la Gare du Nord; avenue Sobieski; station Benelux à rue de Wand; Mutsaard - Strombeek	3 km 500
Groupe du Hainaut : Ville de Charleroi : boucle de la Prison, Gare de l'Ouest - Viaduc et Gare de l'Ouest - Dépôt S.N.C.V.....	1 km 300

Sous-stations de traction et postes de transformation

Le montage des détecteurs de défauts de ligne sera poursuivi dans le Hainaut et au Littoral. Il en sera de même des études pour le remplacement des sous-stations du type déplaçable au Littoral.

Alimentation des nouvelles installations de Nieuport (Elisalaan) depuis la sous-station de Nieuport « Zonnebloem ».

Installation d'un poste de transformation au nouveau bâtiment de direction à Hasselt.

Équipements aériens

Les sections faisant l'objet des prévisions de construction, de modernisation et de mise en service reprises à la rubrique « Réseau ferré » sont, au même titre, concernées par des travaux correspondants de réalisation d'équipements aériens.

Modernisation des installations de la section Raversijde - Middelkerke.....	2 km 200
---	----------



EN VENTE A LA BOUTIQUE VICINALE

S.N.C.V.
RUE DE LA SCIENCE 14
1040 BRUXELLES
02/230.03.30

	Envoi par la poste		
	Belgique	Etranger	
1) Un poster représentant la motrice articulée (50 cm/70 cm)	80 F	120 F	130 F
2) Une brochure sur l'historique de la SNCV (± 30 pages — nombreuses photos du matériel utilisé depuis la création de la Société jusqu'à nos jours)	30 F	60 F	70 F
3) Un puzzle de 500 pièces (31 cm × 47 cm), représentant sous forme de dessin, une image symbolique de 100 ans d'existence des vicinaux	250 F	290 F	320 F
4) Un autocollant représentant le blason vicinal avec les palmes du 100ième anniversaire (diamètre 41 cm)	100 F	140 F	150 F
5) Livre «AVANCEZ SVP - 100 ans d'histoire vicinale» Version «Ordinaire»: 590 F Version «Luxe»: 850 F	650 F 910 F	770 F 1030 F	
6) Une série de 6 posters (42 cm/32 cm) représentant le matériel roulant utilisé actuellement par les Vicinaux Série: 150 F Pièce: 30 F	190 F 70 F	220 F 80 F	
7) Livre «LE TEMPS DE LA VAPEUR A LA SNCV» — Rétrospective fouillée de nos vieilles locomotives et wagons	330 F	390 F	470 F
8) Disque 33 tours «BELGIUM ON THE MOVE», produit à l'occasion du Congrès UITP 1985 à Bruxelles et du 100ième anniversaire de la SNCV (musique originale)	490 F	550 F	560 F
9) Toujours en vente: la médaille du centenaire (en bronze) Petit modèle: 300 F Grand modèle: 1300 F	360 F 1360 F	370 F 1370 F	

*Traduction de l'ouvrage de
J. BLOCK paru précédemment
en néerlandais
A4 - 109 pages. Description des
locomotives, voitures et wagons
A CONSEILLER AUX AMATEURS*

Pour les envois postaux, veuillez effectuer au préalable votre versement au n° de CCP 000-0003227-26 de la SNCV, 1040 Bruxelles, en mentionnant le motif du versement et la mention "membre GTF".

Une querelle qui déraile

MÉTRO léger, métro lourd, tramway rapide, trolley-bus, bus... Quel mode de transport choisir ? Les polémiques surgissent, les défenseurs de chaque technique multiplient leurs plaidoiries, les détracteurs s'affrontent. Et les usagers ? Beaucoup préfèrent le métro lourd : plus sûr, plus confortable, plus rapide. Entre une Rolls et une 2 CV, vous hésiteriez, vous ?

Mais si la Rolls qu'est le métro lourd est plus rapide, confortable, efficace que le bus ou le tram, il ne va pas partout et il coûte très cher en investissement et en exploitation. C'est là que réside la hantise de ceux qui craignent le réseau tout métro lourd : son coût élevé oblige à réduire la longueur du réseau de surface, la qualité du maillage et, bien sûr, les fréquences de passage.

Bruxelles est un bon exemple de la vigueur de cette polémique, et de la suspicion d'une partie de ses habitants envers le métro léger, tramway rapide, kèsaco ? Simple ! Le métro lourd est un chemin de fer urbain en tunnel, en viaduc ou en surface mais toujours sur un site propre digne de la S.N.C.B. et infranchissable. Le métro léger, lui, joue à la mixité : en site propre (tunnel, viaduc ou surface) en grande partie, il s'en affranchit ensuite pour se mêler à la circulation,

chercher et ramener les usagers dans leurs quartiers. Quant au tramway rapide, il dit ce qu'il est : un véhicule qui emprunte des voies ferrées en surface, le plus possible en site propre et franchissables par les automobilistes, et qui sillonne tous les quartiers.

Scores

En dehors des voix criardes des polémistes, n'y a-t-il pas un moyen technique, statistique, crédible de comparer ces différents types de réseaux de transport en commun ? Vincent Carton, ingénieur à l'Agglomération de Bruxelles, a tenté de le faire.

Il a affronté trois réseaux possibles de transports urbains bruxellois. Un réseau tramway, un réseau métro léger et le métro lourd, tels qu'ils ont été définis respectivement par l'Agglomération, la Conférence des bourgmestres des 19 communes bruxelloises et l'étude Sobemmap réalisée par la Promotion du transport urbain.

Le tableau prévoit les budgets pour l'an 2000 suivant les différents réseaux. Le tableau II donne les caractéristiques des réseaux et des résultats d'exploitation. Les km-convois donnent une bonne mesure du maillage du réseau et de la fréquence de passage.

Résultats ? Le meilleur score

pour l'usager est réalisé par le réseau tramway, le plus mauvais par le réseau métro lourd. Le meilleur score pour le financier est également réalisé par le réseau tramway, avec le taux de couverture (pourcentage des dépenses couvertes par les recettes) le plus favorable. Si le réseau

J.-C. V.

métro lourd est plus économique à l'exploitation, il ne conserve pas cet avantage lorsqu'on comptabilise les charges d'emprunt des investissements nécessaires et surtout le manque à gagner du fait de la diminution relative des recettes.

	Tramway	Métro léger	Métro lourd
Frais d'exploitation	8.490	8.420	6.870
Charges d'emprunt	2.700	6.300	6.500
Total dépenses	11.190	14.720	13.370
Recettes escomptées	2.500	2.030	1.470
Déficit	8.690	12.690	11.900
Taux de couverture	0,22	0,14	0,11
Coût du km parcouru	188	340	472
Coût de la place-km	1,19	1,66	2,11
Coût par voyageur	32	59	76

Tableau I : Prévision de budget pour l'an 2000 suivant les différents réseaux. Les chiffres de dépenses et de recettes sont exprimés en millions.

	Tramway	Métro léger	Métro lourd
Longueur d'axe ferré (km)	215	166	104
Longueur des lignes (km)	616	585	448
Longueur en tunnels (km)	47	62	52
Km-convois (millions)	45,8	37,4	25,2
Places-km (millions)	7.260	7.620	5.630
Voyageurs (millions)	265	215	156

Tableau II : Caractéristiques des réseaux et résultats d'exploitation.

(Le Soir)

74 Transports en commun urbains. — Stations de métro. — Coût de l'entretien.

Plairait-il au Ministre de me faire savoir, pour chacune des sociétés de transports intercommunaux possédant un réseau de métro, quel que soit le type de celui-ci, pour les cinq dernières années :

- a) le nombre de stations de métro;
- b) le coût de l'entretien de celles-ci;
- c) la traduction de ce coût en journées de travail;
- d) la part représentée par les dépenses financières d'entretien dans l'ensemble des dépenses annuelles de ces sociétés?

● Réponse : (3.7.85)
1. S.T.I.B.

	1980	1981	1982	1983	1984
a) Aantal stations inbegrepen het voorlopig bovengronds Zuidstation Nombre de stations y compris la station provisoire de surface Gare du Midi	32	35	47	47	47
b) Uitbatingskosten van de stations (1) — in 10 ⁶ fr. Coûts d'exploitation des stations (1) — en 10 ⁶ F	507,8	561,7	666,4	668,7	677,1
c) Omrekening der kosten in arbeidsdagen (2) Traduction des coûts en journées de travail (2)	144.755	150.147	165.114	154.577	148.259
d) Gedeelte van de uitbatingskosten van de stations in de jaarlijkse uitgaven van de M.I.V.B. (3) — in % Part représentée par les coûts d'exploitation dans les dépenses annuelles de la S.T.I.B. (3) — en %	6,9	7,-	7,5	7,1	6,8

(1) De onkosten omvatten de werkelijke onderhoudskosten, kosten van de elektrische energie, de lonen van de mezzaninebeambten alsmede de kosten voor de bewaking van de stations.

Al deze uitgaven omvatten niet enkel prestaties geleverd door personeel van de M.I.V.B. maar ook uitgaven voor materiaal ter bevoorrading en aan buitenstaanders (aankoop van goederen of uitvoering van werken).

Les coûts comprennent les dépenses d'entretien proprement dit, les coûts d'énergie électrique, les salaires des agents de mezzanine ainsi que les coûts de surveillance des stations.

Toutes ces dépenses correspondent non seulement à des prestations fournies par du personnel de la S.T.I.B. mais aussi à des dépenses de matières d'approvisionnement et de fournisseurs (achats de biens ou réalisation de travaux).

(2) Stemt overeen met het geheel der kosten opgenomen in punt b).

Correspond à l'ensemble des coûts repris au point b).

(3) Met inbegrip van de investeringslasten.

Y compris les charges d'emprunts.

2. « S.T.I.C. »

	1980	1981	1982	1983	1984
a) Aantal stations Nombre de stations	4 (1)	4	8 (2)	9 (3)	9
b) Uitbatingskosten van de stations — in 10 ⁶ fr. Coûts d'exploitation des stations — en 10 ⁶ F	11.619,2	21.848,7	29.074	30.800	41.700
c) Omrekening der kosten in arbeidsdagen Traduction des coûts en journées de travail	1.293	1.815	2.236	2.818	3.157
d) Gedeelte van de uitbatingskosten van de stations in de jaarlijkse uitgaven van de « S.T.I.C. » — in % Part représentée par les coûts d'exploitation dans les dépenses annuelles de la S.T.I.C. — en %	3,7	5,9	7,3	7,1	8,9

3. « M.I.V.A. »

Les renseignements concernant la « M.I.V.A. » seront communiqués à l'honorable Membre ultérieurement.

(1) waarvan er 2 in dienst gesteld werden in juni 1980 (Ouest en Piges).
dont deux mises en service en juin 1980 (Ouest et Piges).

(2) waarvan er 1 in dienst gesteld werd in april 1982 (Dampremy).
waarvan er 3 in dienst gesteld werden in mei 1982 (Morgnies, Leernes, Paradis).
dont 1 mise en service en avril 1982 (Dampremy).
dont 3 mises en service en mai 1982 (Morgnies, Leernes, Paradis).

(3) waarvan er 1 in dienst gesteld werd einde mei 1983 (Beaux-Arts).
dont 1 mise en service fin mai 1983 (Beaux-Arts).

300 milliards pour nos métros de l'an 2000

IL court, il court, le métro ! Au cours des vingt-trois dernières années, c'est-à-dire depuis l'ouverture des premiers chantiers qui ont bouleversé l'organisation des transports urbains dans notre pays, l'état a investi près de cent vingt milliards (118.767.000.000 exactement) dans ce type de transport. Les prévisions les plus optimistes — mais chacun sait pertinemment qu'elles ne pourront être respectées — font état de l'achèvement des travaux entrepris à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi en l'an 2002.

La facture globale de cette seconde vague d'investissements est évaluée à cent soixante-sept milliards et cent nonante-sept millions. Ainsi donc, terminés, les métros des cinq grandes villes devraient valoir ensemble, tous types confondus, près de deux cent quatre-vingt-six milliards (285.964.000.000 de francs). On sait non seulement que les délais imaginés ne seront pas respectés, mais encore que les budgets envisagés seront plus que vraisemblablement pulvérisés...

Mais au fait, comment, et selon quels critères, s'est organisée cette vaste mutation du transport ? Et quelles en ont été les conséquences au plan économique ?

L'histoire du transport urbain s'est ouverte sur un nouveau chapitre vers le milieu des années 60, lorsque le bus et le métro (sous différentes formes) ont été appelés à remplacer le tramway classique des grandes cités. Un choix qui s'est dessiné en fonction de la demande de la clientèle bien sûr, mais encore des intérêts des sociétés concernées et de diverses implications économiques.

Il est très difficile de comparer les moyens de transport généralement concurrents. Ainsi, le tramway marque incontestablement un point lorsque l'on sait que la durée de vie moyenne du

véhicule (qui peut transporter 180 passagers) est de trente à quarante ans, alors que le bus (70 à 80 passagers) ne peut aspirer qu'à dix années de service. En échange, la fiabilité du bus l'emporte sur celle du tram, et l'usage du premier n'entraîne aucun frais d'entretien de voirie pour la société propriétaire, alors que cette même société devra réparer les chaussées abîmées par les rails et les trams.

D'où le compromis tentant d'utiliser les deux engins de manière complémentaire, et plus « raffinée » : le tramway, ou à tout le moins le convoi ferré dans le centre de l'agglomération, c'est-à-dire dans la partie la plus peuplée de la zone à desservir; l'autobus dans la périphérie, pour aller quérir une clientèle plus éloignée et la « rabattre » vers son ex-concurrent.

Lourd ou léger... toujours cher

C'est ici qu'intervient le critère qui fera toute la différence : ce tramway va circuler en site propre et va se voir baptiser de noms différents selon qu'il sera métro « lourd », « léger » ou automatisé. Un critère absolu se révélera très vite d'application : ce métro, quel que soit son type, ne pourra être construit dans des agglomérations de moins de cinq cent mille habitants. Toutes les études, confirmées par les expériences successives, démontreront que ce seuil minimal devra être obligatoirement respecté en raison des investissements énormes qui devront être consentis pour répondre aux besoins de la clientèle potentielle.

C'est qu'il coûte cher, ce métro. A Bruxelles, on le dit « lourd » parce qu'il se compose de véritables rames qui rampent sous la

capitale. Jusqu'à présent, on y a investi soixante-huit milliards et demi, un chiffre qui n'a rien d'étonnant puisque le coût moyen de construction atteint 1,2 million au mètre. A Charleroi, on le dit « léger », car il ne s'agit en fait que de tramways modernisés qui peuvent être accouplés par groupes de trois pour circuler, naturellement, sur l'indispensable site propre. Montant actuel des investissements : 15,5 milliards. A Anvers, où l'on parle plus volontiers de « pré-métro », la facture actuelle atteint 26,5 milliards, tandis que Gand s'est contentée de 167 millions pour ses « trams rapides de surface ».

Plus curieux est le cas de Liège, où l'on a investi, jusqu'à présent, 7,8 milliards pour un métro... qui se dessine seulement. Chacun connaît l'histoire de la station d'échanges qui a été construite sous la place St-Lambert pour un coût de quatre milliards environ dont on ignore totalement l'usage qui lui sera réservé. Liège, en effet, a désormais obtenu l'accord de principe de voir se construire en ses murs le tout nouveau T.A.U. (transport automatisé urbain), engin qui ne nécessite nullement une infrastructure de ce genre.

Des enveloppes rabotées

Jusqu'à présent, le budget annuel réservé aux travaux de métro (financés par le ministère des communications, gérés par une cellule spéciale baptisée Promotion des Transports urbains, dite P.T.U.) étaient répartis à raison de 52 % pour Bruxelles, 16 % pour Liège et Anvers, et 8 % pour Gand et Charleroi. Une formule, entre autre, qui a permis à Charleroi de faire progresser ses chantiers dans la mesure où le projet liégeois n'était pas au point. Cette clé de répartition vient d'être revue de la manière suivante pour l'avenir : 50 % pour Bruxelles, 25 % pour la Flandre et 25 % pour la Wallonie.

Le plus grave, c'est que la décision vient également d'être prise de « raboter » sensiblement les investissements des prochaines années qui auraient dû permettre l'engagement des 167 milliards annoncés jusqu'à l'an 2002. Ainsi, en 1986 et 1987, les 9,7 milliards promis à l'échelle nationale seront réduits, chaque fois, à moins de 6 milliards.

Des six à sept cent mille francs au mètre pour un métro léger au million deux cent mille francs pour le métro lourd, le transport urbain moderne coûte donc cher. Disons-le tout net : ce sont traditionnellement les chantiers de génie civil qui absorbent la plus grosse partie de ces sommes, leur part variant entre 50 % et 70 % du budget total en fonction de l'importance des travaux à effectuer. On l'aura compris : ce sont également les chantiers souterrains qui s'avèrent les plus onéreux, d'où la tendance à en revenir au site propre « léger », lorsque l'environnement le permet.

Les retombées industrielles

Cela dit, la restructuration des transports urbains n'est pas sans

conséquences bénéfiques pour l'industrie belge et les villes concernées. Au niveau de la construction d'abord, tant en ce qui concerne le génie civil précité que le matériel roulant, ce sont des groupes nationaux qui occupent largement le terrain en s'appropriant les marchés proposés. Et en ce qui concerne les dernières, qui ne connaissent l'association A.C.E.C. - B.N. dont les engins équipent non seulement les réseaux urbains classiques, mais dont les prototypes tentent, à leur tour, de forcer les portes des futures marchés ?

Nul n'ignore plus aujourd'hui qu'en même temps qu'il est appelé à valoriser un produit national, le T.A.U. promis à Liège doit ainsi disposer de la « carte de visite » nécessaire à la pénétration des marchés étrangers.

C'est dans le même souci de promotion que les Montois pourraient se voir doter à leur tour du tout nouveau G.L.T., un véhicule sur pneu propulsé à l'électricité, et que l'on peut ainsi apparenter à une sorte de bus articulé. Ce sont, assez naturellement, les deux « complices » A.C.E.C. - B.N. qui se trouvent unie nouvelle fois à la base du projet.

Et puisque l'on évoque les perspectives d'exportations, qui constituent finalement l'unique débouché complémentaire des industries concernées à l'achèvement des chantiers nationaux en cours, il faut se souvenir de la récente mise en service du métro léger de Manille, réplique fidèle du métro léger de Charleroi, imaginé par les deux géants du transport belge. Un succès bien évidemment, mais dont la répétition ne s'annonce pas évidente dans la mesure où la concurrence s'annonce acharnée dans les pays demandeurs.

Reste à dire un mot du dernier impact de l'adaptation de nos transports en commun dans les agglomérations : la rénovation de quartiers entiers à la suite des travaux de mise en site propre des rames de tramways. Ici aussi, une partie des budgets engagés a contribué à redonner vie à certains de ces quartiers. A titre d'exemple encore, à Charleroi, 12 % des sommes investies à ce jour ont été consacrées aux expropriations et aménagements dus à la construction du métro léger. Ce n'est pas le moindre des résultats engendrés par ces énormes chantiers...

Livrer la ville à l'automobile ou à ses habitants ?

UN croisement de routes, un confluent, une anse, une île. Les origines des villes peuvent être nombreuses et variées. Une composante cependant joue toujours : les voies de communication. Normal : la ville est un lieu de rassemblement des hommes et de leurs activités.

Les transports ont même façonné la forme des villes. Bruxelles moyenâgeuse est orientée ouest-est, le long de la route qui relie Bruges et la mer à Cologne et au Rhin. Bruxelles vingtième siècle est orientée sud-nord, sur l'axe Charleroi-Anvers. L'importance même des villes, leur taille, est calquée sur l'homme. Du centre à leur périphérie, pas plus d'une heure de trajet. A pied ou à cheval jadis, en tramway le siècle passé, en automobile aujourd'hui ! C'est dire toute l'importance, toute la signification des conditions de déplacements dans la ville. C'est dire aussi qu'aujourd'hui, les déplacements, l'irrigation de la ville, forment une de ses maladies majeures : bruit, pollution, congestion de la circulation automobile, insuffisance des transports en commun.

Planifier la croissance d'une ville, c'est donc, en grande partie, planifier son squelette de moyens de déplacements. Planifier impose de choisir. Et le choix ne peut qu'être guidé par l'analyse des moyens de transports actuels et

prévisibles, par l'étude des caractéristiques des déplacements urbains, par la recherche d'une meilleure adéquation entre les premiers et les seconds. Ainsi évidemment que par les coûts, les qualités, les quotients d'efficacité des divers modes.

Des facteurs que viennent troubler des variables comme les horaires de travail : l'essentiel des déplacements se fait à l'heure de pointe.

Déficit inéluctable

La vitesse ? C'est l'auto qui gagne. Le confort ? Toujours l'auto. La disponibilité ? L'auto encore. L'économie ? Alors là le transport en commun ferré l'emporte, la capacité d'une ligne ferrée étant de cinq à dix fois supérieure à celle d'une autoroute, à investissement égal. L'efficacité ? Dans les villes, elle est liée à la surface occupée par le voyageur et celle-ci est dix fois plus élevée pour l'automobile que pour le transport public. Conclusion : aucun moyen de transport ne répond parfaitement à tous ces critères. Le choix reste donc ouvert : auto, métro lourd, métro léger, tramway rapide, petits trams fréquents, trolleybus, autobus...

Oui mais... le déficit des sociétés de transport public ? *Il est inéluctable*, affirme P. Merlin,

directeur de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris VII, *puisque ces sociétés assurent essentiellement un trafic limité aux heures de pointe tout en fonctionnant toute la journée. Mais ce déficit est cependant moins coûteux pour la collectivité qu'un surinvestissement dans la voirie pour le trafic automobile de pointe.* On pourrait ajouter qu'assurer à toute heure les déplacements des habitants d'une ville et, particulièrement, des plus démunis, qui ne peuvent se payer une voiture, est un devoir de la société.

Les habitants d'abord

Dans le futur, assure le P. Merlin, les choix de transport guideront la forme des villes comme ils l'ont fait dans le passé. L'auto rend tout point accessible, les banlieues se développent, le centre est déserté, on construit des cinémas, des centres commerciaux à la périphérie, le centre devient un ghetto de minorités et défavorisés. Par contre, les transports en commun favorisent la concentration des activités et des hommes, un habitat dense, une vie collective et social plus intense.

Le choix du mode de transport — livrer la ville à l'automobile ou l'irriguer d'un réseau dense de transports publics adéquatement

définis et installés — dépasse donc de loin la satisfaction de la demande de déplacements, la réponse aux intérêts économiques et l'adéquation technique de tel ou tel véhicule. Ce choix est tout autant urbanistique et même éthique. Quels transports voulons-nous ? Pour le savoir, il faut répondre à l'autre question : quelle ville voulons-nous ?

Le débat se situe donc autant dans la sphère philosophique que dans celle de l'économie. Et il intéresse d'abord les habitants de la ville. On a malheureusement l'impression en Belgique que le choix du mode de transport dans les grandes villes belges, de Bruxelles à Liège, de Gand à Charleroi et de Mons à Anvers, est davantage dicté par des intérêts économiques que par les intérêts des citoyens. On a de plus la certitude que l'Etat, via son ministère des Communications, impose ses propres choix, parfois contestés par la ville-même pour laquelle ils sont faits. C'est le cas à Bruxelles, où la polémique fait rage entre tenants du métro lourd et ceux qui préfèrent le métro léger.

J.-C. VANTROYEN.

Le Soir
08/86

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.