

# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 50 · 4/87 50BEF

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

## SOMMAIRE

Numéro 50

Avril 1987

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
Nouvelle offre commerciale "voyageurs"	5
Modification à la nomenclature des lignes	7
Le plan IC-IR	9
Dieseliser pour économiser ?	10
Le matériel moteur sous la loupe	12
Statistiques du matériel moteur	18
Trains spéciaux - circulations exceptionnelles	19
Accidents-incidents	24
Le roulement des rames à deux niveaux	28
Benelux : de nouvelles rames depuis le 3 octobre 86	29
La SNCB par ligne	31
Les systèmes d'annonces aux passagers par téléaffichage	33
Questions et réponses parlementaires	47
Conseil d'Administration SNCB	62
L'axe de symétrie	63
Nouvelles de la SNCV - Hainaut	64
Les Touristiques	65
Activités de notre Association	67
Editions-Distribution-Musée-Projets	
Divers	71
Courrier des lecteurs	73
Encart : prochain voyage du GTF asbl	

Le GTF asbl remercie chaleureusement tous ceux de ses membres qui ont bénévolement participé 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, B-4000 LIEGE 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 Ambiorix 75 Liège.

**EDITORIAL**

Un voyage à travers la Suisse laisse certes une impression inoubliable. Les paysages sont très beaux et variés, l'organisation et la propreté sont remarquables. Il s'agit là de lieux communs bien connus de tous.

Mais d'autres aspects sont aussi significatifs : la promotion du rail est intense, présente partout et dans tous les milieux. Elle se fait pour tous les usages : professionnel, familial ou le tourisme. On est loin de cet aspect "obligation" ou navetteurs si caractéristique de la Belgique. L'activité marchandises est intense : les raccordements sont nombreux, la plupart du temps électrifiés, les cours à marchandises actives.

De très nombreuses gares possèdent leur petit locotracteur permettant de régler immédiatement et à peu de frais tous les mouvements nécessaires au service. Il semble qu'ici on ait compris l'adage que sans petits ruisseaux, les rivières et les fleuves risqueraient de s'assécher.

La prévision et la rapidité des manoeuvres en gare est remarquable. Mais il est vrai que le personnel de manoeuvre est muni de radio portée sur la poitrine, laissant ainsi les mouvements des mains entièrement libres pour accrocher et décrocher.

Le réseau à écartement normal est composé des CFF et d'une multitude de compagnies privées. La coordination au sein de ce réseau est effective et pourtant chacun garde sa spécificité. Les correspondances sont réellement organisées et la tarification est . . . unique. Sait-on qu'en Belgique certains revendiquent la fusion de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. pour arriver à ce résultat. La situation de la Suisse montre qu'il s'agit d'avantage d'une question de volonté que d'une question de structure juridique. Les "mamouths" n'ont jamais favorisé l'efficacité.

Sur plusieurs lignes, les trains roulent avec le seul conducteur. Sur les mêmes ou sur d'autres, les trains ne s'arrêtent à certaines gares que si des voyageurs désirent monter ou descendre. On a ici résolu avec la meilleure efficacité économique le problème des arrêts inutiles de certains trains, engendrant des dépenses d'énergie, tout en maintenant le service à la clientèle, sans mettre en route des autobus supplémentaires.

Fin 1987, la S.N.C.B. se penchera sur l'actualisation du plan IC - IR. Les lignes du Luxembourg seront menacées en première ligne. Disparaîtront-elles ou seront-elles maintenues à contre-coeur pour des raisons politiques. Si c'est cette dernière voie qui est choisie, il s'agira d'un simple sursis, l'histoire est là pour le prouver.

Pourquoi ne pas adopter une troisième solution faisant appel au "changement", et tenant compte au moins partiellement de la réalité économique.

Quatre axes de changement doivent être pris en considération.

- Les horaires devraient être modulés en fonction des besoins de la clientèle. L'expérience de la ligne 132 peut servir de guide. Il n'est pas normal que les écoliers ne puissent disposer de trains adaptés alors que ceux-ci roulent de façon cadencée aux heures totalement creuses. Cette opération pourrait se faire sans augmentation de kilomètres parcourus.

- Les autorails roulant sur les lignes 166 - 165 et 163 doivent être exploités à un seul agent. Ils seraient équipés de rétroviseurs mobiles et de la commande de fermeture de porte.  
Le conducteur pourrait si nécessaire délivrer des billets de la ligne parcourue, sous forme simplifiée.
- Quelques points d'arrêt situés à proximité des localités doivent être réouverts avec arrêt des trains à la demande. Si la visibilité est insuffisante, ils seraient munis de la lampe de signalisation (un simple bouton d'appel avec extinction de lampe par relais temporisé).  
Le service à la clientèle serait amélioré sans augmentation des coûts.
- Enfin la promotion du rail pour ces régions doit être accentuée et le tourisme d'un jour doit être recherché.

Il s'agit certes là de pistes de réflexion. Et pourtant celle-ci nous paraît urgente. La desserte voyageurs disparaîtra-t-elle, sacrifiée sur l'autel de l'immobilisme ferroviaire, souvent caractérisé par certaines dispositions internes ne reposant sur aucun facteur objectif. La route est là, concurrente, prête à prendre la relève. C'est le plus efficace, le plus rapide à saisir la balle de changement qui emportera la partie...

Vouloir sauver tous les emplois est un leurre. Les remises en causes sont nécessaires. Ce que les transports urbains ont fait (passage plus ou moins tôt de 2 à 1 agent) Le Chemin de fer doit pouvoir le faire, au moins partiellement. Sinon la lutte économique est inégale et tout est perdu...

Les parties concernées (la nouvelle direction de la S.N.C.B. et les interlocuteurs sociaux) auront-ils la volonté des changements en profondeur... sur le terrain ?

L'avenir nous l'apprendra.

Et nous formulons l'espoir de ne pas assister à la disparition des services à voyageurs dans le même temps au cours duquel la Suisse développe son nouveau programme "RAIL 2000".

L.P.

#### Nouvelle de nos membres

Monsieur Pierre DEHON a été victime fin 1986 d'un très grave accident dont il se remet lentement. Nous lui souhaitons un très bon rétablissement aussi rapide que possible avec l'espoir que ces derniers mois passés très difficilement ne soient bientôt plus qu'un mauvais souvenir.

Nous tenons à rappeler que Mr DEHON a fait partie des quelques précurseurs qui ont su défendre l'idée de l'intérêt des amateurs à l'égard des transports en commun. Il a concrétisé cette action par la création du Musée du tramway de Schepdaal, suivi de celle du Tramway touristique de l'Aisne. Nous lui devons tous beaucoup.

## NOUVELLES DE LA SNCB

Nouvelle offre commerciale "Voyageurs"
--

Le conseil d'administration du 3 avril 1987 a décidé d'offrir de nouvelles offres tarifaires pour tenter d'amener au train les familles et autres voyageurs qui jusqu'ici trouvaient un intérêt financier évident dans l'usage de l'automobile. Espérons que cet effort commercial sera bien accueilli et permettra d'infléchir le mouvement dont nous avons fait mention dans le numéro précédent de la revue.

A) Offres légèrement modifiées :- Billet ordinaire aller et retour.

Partie retour valable uniformément 3 jours calendrier. (Les notions déroutantes de décomptage des dimanches et jours fériés sont abandonnées).

- Carte de réduction 50 % à prix fixe.

Une seule carte valable indifféremment en première et en deuxième classe (au lieu de 2 cartes à prix différents) valable un mois à dater de la validation. Prix 500 F (= 20 F de plus que l'ancienne carte de 2<sup>e</sup> classe).

A titre PROMOTIONNEL du I au 31 mai, il est possible d'obtenir 3 cartes consécutives pour le prix de 2.

- B-Tourrail 5/17:

Vendue uniquement en saison touristique et valable 5 jours choisis dans une période de 17 jours consécutifs (au lieu de 16).

enfants 6 à 11 ans inclus  
 Juniors 12 à 25 ans inclus  
 adultes

2 <sup>e</sup> cl.	1 <sup>e</sup> cl.
800 F	1200 F
1200 F	1800 F
1600 F	2400 F

B) Tarifs "Multi"

- offre Week-end : vendue toute l'année.

trajet aller : du vendredi 12 h au dimanche 12 h.

trajet retour : du samedi 12 h au lundi 12 h.

- Un jour Mer ou Ardennes : vendu uniquement en période touristique.

trajet aller : avant 12 H.

trajet retour : le même jour.

- B-Excursions (anc. Un beau jour à...)

vendues avec une prestation touristique selon l'offre contenue dans le dépliant disponible dans les gares.

trajet aller : départ libre pour autant qu'on puisse participer à l'activité.

trajet retour : le jour même sauf indication contraire.

- Evénement ( anc. manifestations)

Billet AR habituellement un jour pour se rendre à un événement ( exposition, salon ...) dont les organisateurs en on fait la demande. ( Se vend parfois avec une prestation complémentaire (météo...)

Lors du trajet retour, il faut pouvoir prouver sa présence à l'événement.

tarification appliquée :

aller et retour avec interdiction de scinder ou de faire abandon d'une partie du trajet.

taxation maximale : 2 X 150 KM.

premier ou unique voyageur : réduction de 40 %

deuxième au sixième voyageur : réduction de 60 %

La plupart de ces offres peuvent être vendues par le chgd au départ des points d'arrêt. Elles peuvent aussi être vendues au départ mais pas à destination des points frontières.

N.B. : En 1987, la saison touristique d'été s'étend du 1/5 au 30/9.

### C) Tarif "Groupe"

Il y a groupe à partir de 7 voyageurs .

Un billet gratuit est accordé par tranche de 10 voyageurs payants. (EN bénéficie donc le 11<sup>e</sup>, 22<sup>e</sup>, 33<sup>e</sup>,... voyageur). Le bénéficiaire peut être un adulte ou un enfant.

En tarif "groupe", l'enfant de moins de 6 ans est payant.

	réduction	taxation maximale.
a) Voyage simple 7 voyageurs et +	40 %	trajet effectué
b) Voyage aller et retour ou circulaire 7 à 29 voyageurs	40 %	2 X 150 Km 300 Km
30 voyageurs et +	60 %	

Les billets "groupe" peuvent être vendus immédiatement avant le départ ou par le chgd au départ des PANG.

Remarque : Le conseil d'administration n'a pas totalement suivi les propositions du département Marketing et Vente qui avait proposé quelques % de réduction en plus pour les jeunes de moins de 18 ans pour la plupart de ces tarifs.

#### ● Modification à la nomenclature des lignes.

Ligne 29 : Y Noord  $\Delta$  Aarschot - Herentals (2)  
devient Y Noord  $\Delta$  Aarschot - Noorderwijk-Morkhoven(3)  
Noorderwijk-Morkhoven - Y Albertkanaal (2)  
(note du 24.12.86 publiée le 15.01.87)

#### ● Restructuration SNCV

Il est assez remarquable de constater que lors de la restructuration vicinale intervenue le 4/1/87 sur le groupe Namur-Luxembourg, les lignes considérées comme peu intéressantes et sur lesquelles l'offre a été sensiblement réduite sont des services ayant remplacé des trains :

- I50 : Jemelle - Houyet.
- I54 : Dinant - Heer-Agimont.
- 433 : Namur - Dinant omnibus.
- I62x : différentes lignes ayant par sections remplacé les omnibus sur cette ligne. (L'omnibus actuel

ne respecte que 10 arrêts de plus que l' IC sur les 107 Km de Ciney à Arlon)

Ceci tend bien à prouver la théorie que nous avons toujours défendue dans cette revue selon laquelle le remplacement de services ferrés par des autobus n'amène aucune amélioration bien au contraire!

Cette restructuration vicinale risque de signifier la fin de ce qui reste comme exploitation "voyageurs" sur la section Heer-Agimont - Dinant de la ligne 154.

En effet, suite à la modification de l'offre SNCV, le Week-end, le chef-garde qui va à Heer-Agimont desservir l'autorail SNCV doit être acheminé en taxi de Dinant à Heer-Agimont le matin et retour le soir. Cette solution onéreuse pour le petit nombre de voyageurs chagrine certains.

#### Que nous réserve l'avenir ?

- Lors de la révision du plan IC/IR qui devrait être d'application au changement d'horaire de 1988, il est à craindre que les trains de voyageurs soient supprimés entre Libramont et Bastogne.

- Nous apprenons que l'administrateur délégué a décidé de faire stopper "provisoirement" les travaux d'électrification sur les lignes 43 - 90 et 154 le 1 mai.

#### ● Rames réversibles

Les voitures M2 réversibles diesel ont été adaptées pour la double réversibilité (diesel et électrique), ce qui était déjà le cas des voitures réversibles électriques. En conséquence, la composition maximum devient 11 voitures en diesel comme en électrique.

A partir du changement d'horaire, il n'y aura plus de rames réversibles M1 ni Benelux anciennes. Les voitures pilotes M1 avec voitures M2 sont progressivement remplacées par des nouvelles voitures pilotes M2.

#### ● AM "BREAK"

les accouplements +GF+ des AM 301 à 310 et 312 à 337 ont été équipés d'éléments de chauffage qui suppriment l'obligation de les munir d'un couvercles de protection en période de neige. Ces AM portent sur le nez de l'accouplement un pictogramme représentant un agent plaçant un couvercle de protection qui est barré par 2 diagonales.

#### ● On ne modifie plus Ottignies

L'AR du 20/3/87 (MB du 27/3/87) abroge l'arrêté du Régent du 13/2/48 déclarant d'utilité publique l'exécution des travaux d'aménagement de la gare d'Ottignies et la déviation des voies principales de la ligne 140 pour entrer dans cette gare.

#### ● Voitures M5

Durant la première semaine du mois de Mars, des enquêtes ont été effectuées dans les trains assurés en matériel M5 pour recueillir l'avis des voyageurs. Des premiers résultats, il apparaît que ces voitures ne sont vraiment pas appréciées par les voyageurs.

- Le plan IC/IR est loin d'avoir amené l'augmentation de 8 % de la clientèle que les auteurs nous avaient annoncée.

Nombre de voyageurs montés un jour ouvrable moyen d'octobre.

gares	1982	1983	1984	1985	1986
supprimées	14547	13447	0	0	0
IC+ IR + L	400305	397883	388152	393159	381245
IC uniquement	14630	13620	14401	14715	13374
IC + IR	17722	17058	17387	18457	18169
IC + L	78210	79398	79515	78664	74172
IR uniquement	17428	17269	17166	16967	17634
IR + L	76697	75771	73288	72361	70355
L uniquement	153432	150306	135506	133050	126233
P uniquement	4726	4618	2252	2565	1907
P.A. sur iti IC ou IR	11835	12300	11911	12537	11861
total intérieur	789532	781670	739578	742475	714950
frontières	12885	12894	11275	12388	11689
total général	802417	794564	750857	754863	726639

Remarques :

- Etant donné la méthode de comptage, ces chiffres sont fort approximatifs;
- Un voyageur qui change de train est compté chaque fois qu'il embarque.
- On observe immédiatement l'effet néfaste de la mauvaise offre dans les gares uniquement P et dans les gares uniquement L où l'offre cadencée (souvent bihoraire) ne correspond pas aux souhaits de la clientèle.

E. Lemja  
21.03.87

Nous y avons déjà fait allusion dans le précédent numéro; c'est maintenant officiel depuis le 31 mars : à partir du service d'été prochain (31 mai 87), neuf trains de voyageurs "P" (de navetteurs) actuellement assurés en traction électrique seront remorqués en diésel, pour des raisons d'économie.

L'événement est à ce point extraordinaire que cela mérite un mot d'explication.

Il n'est de secret pour personne que le prix du gasoil a sensiblement diminué depuis le début de 1985. Par contre, le prix moyen du kilowatt a constamment augmenté -quoique faiblement- pendant la même période.

Pour fixer les idées, si l'on attribue l'indice 100 au prix d'achat du gasoil et de l'électricité de janvier 85, ces indices sont devenus respectivement 105 pour l'électricité, et 38 (!) pour le gasoil en septembre 86...

Cet effondrement du prix du gasoil est dû aux effets conjugués de la baisse du prix du pétrole brut, ainsi que celle du cours du dollar américain.

Bien entendu, cette évolution des prix a entraîné une modification sensible des rapports entre les coûts de chaque mode de traction, ce qui a amené la direction générale de la SNCB à réaliser une étude de ce problème.

Un autre phénomène est depuis toujours défavorable à la traction électrique : ce sont les heures de pointe, qui influencent très négativement la facturation du courant.

Il est en effet aisé de comprendre que les fournisseurs d'énergie électrique doivent calibrer leurs installations (centrales, transfos, câbles, etc...) en fonction de la puissance maximale appelée au cours de la journée -encore appelée "puissance maximale synchrone"- c'est-à-dire lors des heures de pointe, qui se situent à la SNCB entre 7.15 et 8 h. le matin, et entre 17 et 17.45 h. le soir.

Pour compenser les coûts provoqués par le surdimensionnement de ces installations, les kW fournis pendant ces périodes de pointe sont facturés à un tarif pour le moins... spécial : en prenant le kW normal de jour comme référence, le rapport entre celui-ci et le kW "de pointe" est de 1 à...474 (!), ce rapport passant même de 1 à 684 (!!), si l'on prend le kW normal de nuit comme élément de référence !

Notons immédiatement que ce type de facturation n'est pas propre à la SNCB, mais est appliqué par les fournisseurs d'énergie électrique à tous leurs gros consommateurs de courant industriel.

Cela revient à dire que si l'on considère le montant total d'une facture mensuelle d'électricité à la SNCB, 30 à 35% seulement du montant de celle-ci couvrent les frais de consommation "hors-pointe", tandis que les 60 à 65% restants sont exclusivement justifiés par la consommation enregistrée aux heures de pointe, soit moins de deux heures par jour, et encore samedis et dimanches exceptés !

On comprendra dès lors que toute diminution de cette consommation de pointe, si infime soit elle, aurait d'énormes répercussions sur le montant des factures... De là, l'idée de faire remorquer quelques trains électriques en traction diésel en pleine pointe : CQFD.

Dans l'étude précitée, des calculs de simulation très précis ont été établis pour quelques convois-type : à titre d'exemple, si l'on prend une rame de 6 voitures affectée au trafic des navetteurs et parcourant 150 km par jour de semaine (N67), la substitution du mode de traction électrique par le diésel conduit à la double constatation suivante :

- le coût de l'énergie par km-train dans le cas concerné est environ 7 (sept) fois supérieur en traction électrique qu'en traction diésel;
- en y intégrant les coûts de la maintenance des engins, le km-train assuré en traction diésel revient à 74 F, pour 168 F en traction électrique...

Concrètement, il a été décidé que les neuf trains P repris ci-dessous - et assurés actuellement en traction électrique - seraient remorqués par des locomotives de la série 51, à partir de juin prochain :

3545	La Louvière	5. 7.30	- Mons	7.52	(actuellement : HLE 22)
4807	Mons	16.19	- Luttre PAC	17.02	( " " )
3069	Termonde	7.10	- Gand St.P	7.47	( " " )
3992	Grammont	7.08	- Denderleeuw	7.28	( " " )
3995	Denderleeuw	7.46	- Grammont	8.16	( " " )
4064	Grammont	16.20	- D'leeuw	16.50	( " " )
4068	Denderleeuw	17.08	- Grammont	17.38	( " " )
3065	Termonde	7.26	- Louvain	8.41	( " : HLE 25)
4223	Louvain	16.15	- Termonde	17.28	( " : HLE 25)

Remarquons que les voitures de ces trains sont toutes du type K ou M2 (à l'exclusion des M4 ou M5, qui auraient posé des problèmes d'alimentation en haute-tension), et qu'aucun de ces trains ne circule de ou vers Bruxelles.

En effet, les horaires actuels de ces convois - du type électrique - devaient être réalisables en traction diesel, sans la moindre modification. C'est ainsi que furent exclus d'office les trains circulant sur les lignes axiales (où les accélérations sont plus élevées de par l'inscription du convoi en ligne), ainsi que ceux circulant sur les lignes dont la vitesse dépasse 120 km/h (vitesse maximale autorisée de la série 51).

D'autre part, 17 trains de marchandises circulant pendant les heures de pointe verront leur horaire modifié : comme il était difficilement réalisable de les faire assurer également en traction diesel (ruptures d'équilibre des roulements, temps de parcours à revoir,...), ils seront garés en ligne pendant les périodes de pointe de consommation du courant, telles que nous les avons définies plus haut. Après la pointe, ils poursuivront simplement leur route, sous horaire retardé.

S'il est encore prématuré à l'heure actuelle d'évaluer les répercussions précises que ces mesures provoqueront sur le montant des factures d'électricité de traction à la SNCB, on ne peut qu'applaudir à ce type de démarche, à la fois générateur d'économies non négligeables, tout en étant sans effet dommageable sur la qualité du service offert à la clientèle. C'est tout à l'honneur de ses concepteurs.

Mais un autre point fort a été mis en lumière à l'occasion de cette réflexion : les limites de l'option "tout électrique", devenue un véritable dogme à la SNCB, au fil du temps.

Est-il encore bien raisonnable, dans le contexte actuel, d'électrifier des lignes où le trafic se limite à deux trains de voyageurs par heure ?

Est-ce bien censé d'envoyer systématiquement à la mitraille les engins de traction diesel, uniquement parce qu'ils sont devenus surabondants par la mise sous tension de lignes ferrées ?

Le simple fait d'avoir provoqué ce type de questions - sur ce sujet éminemment tabou - ne sera pas non plus le moindre des mérites de cette étude, qui fera sans doute pas mal d'étincelles...

## LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

Période de novembre 86 à mars 87

□ Les nouvelles rames "BENELUX"

Prochaine étape dans le remplacement des anciennes rames réversibles Bruxelles - Amsterdam par les nouvelles, le 5 avril 87 : de quatre actuellement, le nombre de rames "new-look" engagées est porté à sept, et toutes les anciennes sont à cette date retirées de la circulation. A ce moment, seuls les trains IC 164 et 190 restent assurés en vieux matériel (des AM - voir ci-dessous).

Par ailleurs, des parcours de promotion à prix très réduit seront organisés en nouveau matériel au cours de chaque W-End de mai.

Enfin, les NS débiteront prochainement l'équipement de certaines voitures de ces rames de cabines téléphoniques, opérationnelles en marche et -bien entendu- accessibles aux voyageurs.

□ Les automotrices "BENELUX"

Depuis le 1.12.86 -date à laquelle quatre rames Benelux "new-look" remorquées par série 11 circulent quotidiennement, les automotrices bitension de 1957, dites "têtes de chien" n'assurent plus qu'un aller-retour journalier entre Amsterdam et Bruxelles, accouplées à trois (ic 164 - 190).

Cela durera encore jusqu'au 30 mai 87, lorsque tout le service Benelux sera assuré par du nouveau matériel.

Les vieilles AM tomberont alors sans emploi, y compris les quatre (sur les 12) appartenant en propre à la SNCB (901 à 904).

Dans un premier temps, leur cession aux NS fut envisagée, mais comme le montant de cette transaction ne recueillait l'agrément d'aucune des parties, la radiation pure et simple fut décidée.

Depuis lors, coup de théâtre : le service "SNCB-colis" (qui est notamment chargé de l'organisation du trafic postal par chemin de fer) vient de faire part de son intérêt pour ces quatre engins, qui pourraient ainsi connaître une seconde jeunesse comme automotrices postales !

Celles-ci viendraient renforcer (et remplacer dans un second temps) les automotrices postales rouges actuelles (001 à 008), dont la vétusté et la médiocre fiabilité en service qui en découlent sont devenues légendaires.

Une éventuelle affectation à ces nouvelles tâches ne devrait toutefois pas avoir lieu avant la fin de l'année, lorsque certains aménagements sur le terrain dictés par la Régie des Postes -sur base des conclusions du rapport de Team Consult- seront réalisés. Alors, bientôt des "têtes de chien" à la sauce tomate ... ?

□ Les "25-5"

Décidément, ça bouge sur le front du vieux matériel Benelux !

Chassées également de Bruxelles - Amsterdam par la venue de rames "new-look", ces huit locomotives bi-tension (2551 à 2558) pouvaient difficilement être radiées en juin prochain, certaines d'entre elles ayant subi encore tout récemment une grande révision.

Quantité de rumeurs -toutes plus fausses que les autres- ont circulé quant au sort de ces engins.

Nous pouvons enfin -et en exclusivité !- vous révéler leur future réaffectation : la remorque de trains de marchandises en service intérieur.

Dès le 31.05.87, un roulement de six services quotidiens pour huit engins disponibles sera d'application; il les affectera en simple ou double traction à la traction de HKM, principalement sur l'axe Rosendaal - Anvers Schijnpoort - Schaerbeek - Quévy.

Pointons également un Schijnpoort - Monceau via Braine-le-Cte et Manage (l. 117), un Louvain - Monceau via Ottignies (l. 140), un Schijnpoort - Erquelinnes, ainsi que des interformations d'Anvers-Nord vers Monceau et Kinkempois !

Cette variété apparente est la conséquence du fait que seul le dépôt de conducteurs de Schijnpoort desservira cette série d'engins à l'avenir.

Mais ce n'est pas fini ...

#### □ Les "15"

La menace planait dans l'air depuis longtemps, bien que personne n'y songeait sérieusement : les NS viennent d'informer la SNCB qu'ils ne toléreraient plus la circulation de cette série d'engins sur leur réseau à partir de janvier 88 !

Il faut savoir que depuis quelques mois, la législation hollandaise a rendu le système de sécurité dit "ATB" obligatoire sur le réseau NS, et que tout engin non équipé (c'est le cas des locomotives SNCB série 15) doit faire l'objet depuis lors d'une dérogation, qui ne serait plus accordée aux "15" au-delà de fin 1987 !

Nous nous étions déjà fait l'écho de ces difficultés prévisibles dès juin 86, (voir Trans-fer n° 46 p 23), à l'occasion de la sortie de la 2557 de grande révision.

Rappelons brièvement que deux exemplaires de cette série d'engins sont engagés journalièrement sur Amsterdam, à la remorque des ic 82 et 87, ainsi que des INT 281, 282, 286 et 287.

Enfin, comme d'une part, le montage de l'appareillage ATB sur les "15" semble définitivement abandonné pour des raisons financières, et que d'autre part, les "11" pratiquement toutes engagées à ce moment sur le service ic Bruxelles - Amsterdam, ne pourront pas remplacer les "15" sur les deux services litigieux, la solution "25-5" refait surface, contre toute attente ! Coïncidence? La 2552 est sortie de révision intermédiaire le 24 mars en version "bicourant", toujours en livrée bleue "bénélux"...

#### □ Les "12"

Tant qu'on est dans les "polys", restons-y pour signaler la livraison le 27 novembre du dernier exemplaire de cette série (provisoirement ?) : la 1212, à l'ATE Bruxelles-Midi, où elle fut immédiatement ... cannibalisée (!) au profit de ses soeurs jumelles, par manque de pièces de rechange,

Dès le 31 mai prochain, outre leurs services sur les ic Anvers - Lille, les 12 seront engagées sur Bruxelles-Tournai, à la remorque des ic Schaerbeek - Lille, qui seront de ce fait limités à Tournai, avec correspondance en autorail SNCF.

A cette occasion, quelques trains de pointe sur cet axe seront également assurés par ce type de locomotive, pour des raisons d'équilibre des roulements.

De fait depuis le lundi 9 mars, trois locomotives de cette série remorquent chacune un train aller-retour sur cette ligne aux fins d'initiation du personnel.

Il s'agit des trains P 3800 - 3121, 3120 - 3809 et 4144 - 4507 normalement assurés par des locomotives diesel série 51.

Quoique sans relation avec ce qui précède, la 1202 a été affectée du 6 au 20 mars au dépôt de Schaerbeek, pour initiation de quelques conducteurs.

Comme les services voyageurs assurés par ce dépôt ne se prêtaient pas à une initiation aisée en ligne, elle fut engagée sur des marchandises, ce qui constitue indiscutablement une première, du moins pour cette série d'engins, si l'on excepte quelques velléités du même genre qui ont déjà eu lieu entre Courtrai et Tourcoing ...

C'est ainsi que la 1202 a été vue pendant cette période -en simple ou en double- sur certains trains de coke, de charbon ou de minerai vers Monceau et Quévy, tâches dont elle s'acquitta sans difficultés notables, confirmant ainsi leur "mixité".

Quant à leur future agrégation sur Quévy - Paris, la 1210 a entamé dans ce but une campagne de mesures intensives sur le réseau français, au moyen de parcours entre Aulnoye et St-Quentin dès le mardi 24 mars, accouplée à la voiture de mesures 271 du service MELE (Matériel d'Essais en Ligne Electrique) de la SNCF, et à 9 voitures de charge, des Bc 8 SNCB (I3).

Les mesures faites avaient principalement pour but de détecter les éventuelles harmoniques produites par la loco, et susceptibles d'influencer la signalisation.

#### □ les "21" 2e tranche

Entretemps, la livraison d'usine de cette nouvelle tranche d'engins (2131 à 2160) a débuté le 9 décembre 86 lors du transfert de la 2131 à l'AC Luttre pour la traditionnelle séance de pesage.

Le lendemain, la même locomotive était acheminée directement à l'ATD Merelbeke, atelier d'entretien de la série.

Le même scénario avait lieu le 22 décembre, avec les 2132 et 2133 accouplées, qui rejoignirent également Merelbeke le lendemain après une escale à l'AC Luttre.

Plus saisissant encore fut la troisième livraison, où les 2134, 35 et 36 furent simultanément (!) remorquées par la 5135 de Monceau de Nivelles-Nord (Raccordement BN) à Merelbeke, via Luttre, Braine-le-Cte, Enghien et Denderleeuw.

#### □ La 2001

Début avril, cette locomotive a été la première de la série à entrer à l'AC Salzinnes pour y subir une grande révision.

On tendra ainsi à mettre un terme (!) aux nombreux avatars que ces locomotives ont subi depuis leur construction. A cet effet, le câblage et les circuits électriques seront complètement revus, en tenant compte de l'expérience de la série 27.

#### □ La 2702

Cette locomotive, garée à l'abri des regards indiscrets à l'ATE Ostende depuis le 26 janvier 86, lorsqu'elle fut gravement contaminée par l'explosion d'un condensateur contenant du PCB (l'askarel qui a défrayé la chronique), a été transférée le 27 novembre à Anvers Kiel, où une firme spécialisée a procédé à la décontamination de l'intérieur de la locomotive.

Ceci étant fait, la locomotive -toujours remorquée- a réintégré son dépôt titulaire le 7 janvier 87, pour remise en état.

#### □ La 2803

Cette obscure servante, entretenue à Bruxelles-Midi quoiqu'affectée exclusivement aux navettes de pièces de rechange entre Schaerbeek (atelier électrique) et Muizen (AC Malines), a subi une cure "retro" à sa sortie de Malines, le 10 décembre : ses deux pantos unijambistes "Faiveley" ont en effet fait place à deux anciens, du type de ceux de la série 22 !

Bien qu'on puisse raisonnablement douter que ce remplacement en soit la véritable raison, l'esthétique y a fortement (re)gagné, les "Faiveley" ayant conféré une allure trop moderne à ces trois prototypes, datant de 1949.

### □ Les autorails "43"

Rien ne va plus pour cette série d'engins : si 9 exemplaires étaient encore repris aux effectifs au 1.11.86 (voir nos tableaux publiés dans tf n° 48 p. 30), la cession des 4319 et 24 de Latour au service ES (au 1.12.86) ainsi que la radiation des 4302 (de Courtrai) et 4336 (de Latour) au 31.12.86 ont littéralement décimé cette série d'autorails.

De plus, la récente réorganisation de la desserte des trains P Arlon - Athus au 25 janvier, reprise depuis lors par un AR 44 ou 45 de Latour a eu pour effet immédiat de mettre les 4315 et 16 qui y étaient engagés au départ de Stockem en chômage complet : de fait, le 4315 a été cédé le 1er mars au service ES, tandis que le 4316 sera radié pour être cannibalisé.

Au 1er avril, il ne reste donc plus provisoirement que les 4301, 04 et 10 en écritures, tous engagés au départ de Montzen, d'une part sur les navettes de service entre Montzen et Welkenraedt (Verviers-C), et d'autre part sur les "locaux internationaux" entre Welkenraedt et Aachen Hbf.

Mais là également, le sort s'acharne, car il n'est pas rare que deux autorails (sur les trois) soient simultanément immobilisés par avarie : le service non couvert est alors assuré en désespoir de cause par ... une voiture-pilote M1 poussée (ou tirée) par une 55 ! ...

Selon toute vraisemblance, ces trois 43 seront retirés du service au renouvellement des horaires (31.5.87); toute la série sera ainsi radiée, après une lente agonie qui débuta en juin 84 ...

### □ Les autorails "46"

Autre série d'autorails dont l'avenir est fort sombre : malgré le fait que les travaux d'électrification en cours sur la ligne 90 entre Jurbise et Grammont aient été interrompus le 23 mars dernier (nous en parlons par ailleurs dans ce n°) le parc des 12 autorails de la série 46 de l'ATSD Ath sera néanmoins arrêté au 30 mai 87, la relation étant exploitée alors uniquement par des rames réversibles M1, qui connaîtront ainsi un sursis imprévu.

La non-électrification -temporaire- de la ligne 90 ne sauvera donc pas les 46 d'Ath, qui seront probablement radiés à l'instar de leurs collègues d'Haine-St-Pierre en juin 84, à moins que ...

Courant janvier, un sursis avait pourtant été imaginé pour quatre exemplaires de cette série; on avait pensé leur confier la desserte des trains L entre Mons et Quiévrain (l. 97), pendant les W-Ends.

Il n'est de secret pour personne que l'exploitation de cette ligne par rames tractées est totalement inadaptée aux besoins, sauf pour quelques trains à l'heure de pointe; ce n'est d'ailleurs hélas pas le propre de cette ligne, loin s'en faut ...

Mais comme de plus, le matériel M1 réversible actuellement engagé disparaîtra en juin prochain au profit de voitures K (non réversibles), des évolutions de locomotives, et donc du personnel supplémentaire pour réaliser ces manœuvres avaient été nécessaires.

C'est afin de réaliser l'économie de ces prestations d'agents du trêge qu'il fut imaginé de recourir à une exploitation en autorails, du moins le W-End.

Malheureusement, il apparut rapidement que pour garantir la fiabilité du service, pas moins de quatre autorails auraient dû être maintenus en état tout au long de la semaine (tout en restant inactifs), afin de s'assurer que deux services effectifs au cours du W-End !

D'autre part, le personnel de conduite et d'entretien de l'ATD Saint-Ghislain était à initier, et un stock de pièces de rechange devait y être constitué, à l'usage exclusif de cette petite série.

Ces "bonnes" raisons ont dès lors rapidement fait capoter l'idée, et c'est en fin de compte deux rames réversibles M2 de la relation Charleroi - Couvin, inactives le W-End qui viendront (à vide !) exploiter la ligne 97 entre Mons et Quiévrain.

Quand on vous disait qu'il existait un lobby "anti-autorails". Ceci étant, il semble bien que trois (ou quatre) de ces engins seront tout de même maintenus en service après juin 87, mais pour de toutes autres raisons : comme nous le laissons entendre au sujet des 3 AR 43 de Montzen, ceux-ci seront vraisemblablement radiés et remplacés ... par des 46 en provenance d'Ath ! Pour combien de temps ? ...

#### □ L'autorail ES 402

Après la sortie de l'AC Malines de l'AR ES 401, prototype de la nouvelle série d'autorails-caténaires réalisé sur base d'autorails radiés de la série 43 (voir Trans-fer n° 48 p. 24), la transformation du deuxième exemplaire (l'ES 402, réalisé sur base du 4325) a été entamée par le centre des caténaires de Mons.

Deux fait importants sont à noter à cette occasion :

1° La livrée retenue : celle dite IC-IR (!), soit bordeau et ... jaune, ce qui en fait le seul autorail du parc SNCB actuellement repeint dans cette livrée ! L'ennui, c'est que si les prescriptions concernant le repeinturage des véhicules voyageurs à l'occasion de la restructuration en juin 84 prévoyaient bien l'application de la livrée "bordeau" au parc des autorails (ce qui ne s'est pourtant jamais réalisé jusqu'à présent), il n'a jamais été question que des engins en service commercial, à l'exclusion des engins de service !

2° La transformation et l'équipement de l'ES 402 sont réalisés entièrement dans les emprises de l'atelier du centre caténaires de Mons; cette pratique semble devoir s'étendre puisqu'entretiens, les 4319, 4324 et 4315 ont été mutés respectivement aux centres ES d'Arlon, de Charleroi et de Visé, afin d'y subir semblables transformations.

La Direction ES aurait donc abandonné l'idée de confier ces travaux à l'AC Malines pour des questions de crédit, laissant place ainsi aux initiatives locales.

Dès lors, en tenant compte du précédent que constitue l'ES 402, y aura-t-il bientôt autant de livrées que d'autorails de ce type ?...

#### □ La 5117

Cette locomotive, gravement accidentée lors d'un tamponnement à Epegem le 20 janvier 86 (voir Trans-fer n° 46 p 39) est "miraculeusement" sortie de Grande Revision de Salzinnes le 23 décembre.

Pour ceux qui se demandent par quel miracle celà fut rendu possible -et il y a effectivement de quoi se poser la question en ayant vu l'épave après l'accident- signalons simplement que la reconstitution de l'engin a eu lieu au moyen de la caisse de la 5161, radiée en mars 85 par suite d'un accident, et en instance de radiation à Salzinnes depuis ... le 4 déc. 84 !

Cela devient d'ailleurs systématique dans les ateliers où nombre de réparations sont effectuées au moyen de pièces provenant de la cannibalisation d'engins radiés.

#### □ La 5933

Fin de carrière mouvementée pour cette locomotive de Merelbeke, parquée jusqu'au 1er décembre, sortie du parc à cette date, et radiée le 31 du même mois !

En réalité, elle fut vendue entretiens en Italie (au même acheteur que les six "80" voir trans-fer n° 48 p 27) et acheminée comme véhicule de Merelbeke à Luxembourg dans la nuit du 17 au 18 décembre.

Cette locomotive figurait donc toujours officiellement dans les écritures SNCB à son arrivée en Italie !

#### ▣ Les "60" de la Voie

Pour les raisons que nous avons détaillé dans Trans-fer n° 48 p 26, six locomotives de la série 60 ont été radiées des écritures du service M et cédées à la Voie le 1er déc. 86; il s'agit des 6016 - 73 et 86 de Merelbeke et des 6042-52 et 89 de St-Ghislain.

Ces engins bien qu'administrativement affectés au centre de Renouveau des Voies à Schaerbeek (ACV), restent en pratique garés dans l'atelier de traction le plus proche du chantier de renouvellement; ainsi, les 6016 et 6089 furent engagés au départ de l'ATD Schaerbeek sur le chantier de la ligne 26 (entre Boendael et Linkebeek) pour la première fois le 2 février.

Rappelons que la desserte et l'entretien de ces locomotives "V" restent à charge du service M.

#### ▣ Les diesel 215 de la DB

Le 26 nov. 86, la 215025-8 du Bw. Krefeld est arrivée à l'ATD Hasselt (via Neerpelt et Mol) pour familiariser les équipes de secours de cet atelier au levage de cette série d'engins.

Ces essais terminés, elle est retournée le lendemain à vide jusqu'à Mol, où elle fut mise en tête du train Huckepack venant d'Anvers Schijnpoort, qui est remorqué depuis le 29 septembre par une semblable locomotive de ce type (voir Tf. n° 48 p.25) formant ainsi une des premières doubles tractions de BR 215 DB sur notre réseau.

A partir du 31 mai prochain, les conducteurs de Montzen desserviront certains trains de marchandises assurés en 215 de la DB entre Aachen-West et Montzen, et même jusqu'à Kinkempois : il s'agira des :

Z 54710 N67 Montzen 23.18 - Kkpois 0.14 et retour :  
Z 46081 N17 Kkpois 2.56 - Aix W. 4.21

De plus, suite aux travaux de mise à voie unique du tunnel de Botselaer qui débiteront à la même date, certains trains de marchandises seront détournés via Welkenraedt et Aachen Hbf.

Ils resteront remorqués soit par des 55 SNCB, soit des 215 de la DB comme actuellement.

Mais comme les relais de locomotives ne seront pas réalisables dans les installations d'Aix Central par manque de longueur des voies, ceux-ci seront reportés à Aachen. Rothe Erde, un triage situé à quelques km de distance sur la ligne vers Cologne.

#### ▣ La 7209

Cette locomotive de manoeuvre, radiée en décembre 85 et conservée depuis lors à l'ATD Anvers-Dam pour figurer dans le patrimoine du futur Musée, a été transférée à Louvain le jeudi 13 novembre 86, remorquée par la 7405.

#### ▣ Les 8014 - 29 - 42

Près de quatre mois après l'expédition en Italie des 8021, 23 et 38 revendues à la firme italienne GLEIS MAC, les trois autres (8014, 29 et 42) ont suivi le même chemin dans la nuit du 25 au 26 février.

Sept locomotives ex-SNCB (si l'on y ajoute la 5933) se trouvent donc actuellement en Italie pour reconditionnement.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR  
Période de novembre 86 à mars 87

## 1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

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

010 - FSRE - 7.11	4505 - MUT - 9.12	1602 - FBMZ - 19.12	807 - FSRE - 3.2
2369 - NK - 12.11	803 - FSRE - 12.12	699 - NK - 31.12	705 - FSRE - 13.2
609 - GT - 13.11	603 - GT - 18.12	704 - FSRE - 16.01	2328 - FEO - 25.2
618 - GT - 4.12	2363 - FEO - 18.12	2355 - FEO - 28.01	802 - FSRE - 6.3
		717 - FSRE - 18.03	631 - GT - 12.3
			1606 - FBMZ - 18.3

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

5301 - MUT - 4.11	8227 - FGH - 9.12	5303 - MUT - 6.02	7389 - NK - 3.3
9221 - V - 7.11	5182 - FHS - 10.12	5111 - LK - 10.02	5148 - LNC - 10.3
2601 - MKM - 13.11	7391 - NK - 17.12	8421 - GT - 10.02	8230 - FGH - 13.3
7373 - FHS - 13.11	5117 - LNC - 23.12(*)	8032 - FKR - 17.02	2605 - MKM - 26.3
8439 - LK - 25.11	6277 - FKR - 24.12	6293 - FKR - 18.02	6317 - FHS - 19.3
8064 - FKR - 26.11	7319 - LNC - 19.01	5126 - FGH - 25.02	8062 - FSR - 27.3

(\*) Voir "Le matériel sous la loupe"

## 2/ RADIATIONS

HLD 6075 - Merelbeke (1965) - avarie à la génératrice principale.PV n° 179 de l'AC Salzinnes du 19.11.86 - Approuvé par le Dir. M.  
le 24.11

Date de mise hors-écritures : 1.12.86

HLD 5933 - Merelbeke (55) - vendue à l'étranger (voir "Le mat. sous la loupe")

PV n° 182 de l'AC Salz du 5.12.86 - Appr. Dir. M: 11.12

H-Ecrit : 31.12.86

AR 4336 - Latour (55) : cannibalisation.

PV n° 86-03 de l'AC Malines du 24.11.86 - Appr. Dir M : 3.12 -

H-Ecrit : 31.12.86

AR 4302 - Courtrai (54) ; en instance de vente au B.V.S.

PV n° 86-03 de l'AC Malines du 24.11.86 - Appr. Dir M : 3.12

H-Ecrit : 31.12.86

Rem 734.02 - Courtrai (56)

.08 - 09 - Merelbeke (56) } : effectif des remorques d'AR pléthorique.

PV n° 86-04 de l'AC Malines du 26.11.86 - Appr. Dir. M: 3.12 -

H-Ecrit : 31.12.86

HLR 8318 - Monceau (56): cannibalisation.

PV n° 183 de l'AC Salz du 9.1.87 - Appr. Dir M : ? H-Ecrit : 1.3.87

8423 - Montzen (56): cannibalisation.

PV n° 184 de l'AC Salz. du 30.1.87 - Appr: 11.2 - H-Ecrit : 1.3.87

## 3/ CESSIONS

AR 4319 - 4324 de Latour cédés respectivement aux services ES d'Arlon et de  
Charleroi pour transformation en ARES. Date de cession : 1.12.86.HLD 6016 - 6073 - 6086 de Merelbeke } cédés au service de la Voie (ACV Schaerbeek)  
6042 - 6052 - 6089 de St-Ghislain }  
pour remorque des trains de renouvellement (voir "Le mat. sous la loupe"  
Trans-fer n° 48 p. 26). Date de cession : 1.12.86AR 4315 de Latour cédé au service ES de Liège - Date de cession : 1.3.87.

4/ SORTIES DE PARC

5927 - 5933 (\*) - 5935 de Merelbeke au 1.12.86

(\*) voir "Le matériel sous la loupe".

5/ MUTATIONS : Loco 9137 de Latour à St-Ghislain (Date Ecritures : 15.3.87)6/ MISES EN SERVICE

- au 1.11 : 1208

- au 1.12 : 1209 - 1210

- au 1.1.87 : -

- au 1.2.87 : 1211 - 2131 - 2132 - 2133 - 2134

- au 1.3.87 : 2135

Mac'Machine 03/87

**EXPLOITATION**

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

<p>Période de novembre 86 à mars 87</p>
---

Jeudi 6 novembre

Transfert de Tourcoing à Roosendaal - via Mouscron, Merelbeke, Schaerbeek et Essen de la locomotive électrique SNCF BB 20011, prototype à moteurs synchrones qui se rendait en Hollande pour une campagne de tests sous 1500 V, à la demande des NS. L'engin fut remorqué de bout en bout sur le réseau belge, puisqu'inapte au 3000 V.

S'il fut généralement incorporé dans des trains de marchandises réguliers, il fut toutefois acheminé spécialement entre Schaerbeek et Essen, remorqué par une série 27.

Après les tests, cette locomotive retraversa notre territoire en sens inverse, via le même itinéraire, le vendredi 19 décembre.

Dimanche 16 novembre

Troisième édition du "train des jouets et du bonheur" organisé par la radio libre RLO (Radio Longues Oreilles) de Bextrix.

S'inspirant du "train des jouets" de RTL qui circulait il y a quelques années à l'occasion de la St-Nicolas, RLO a fait circuler cette année un train -composé des AR 4408 et 4504 encadrant 2 remorques 734 dans tout le Luxembourg belge, récoltant des jouets au profit des maisons et centres d'accueil pour enfants de la Province.

Nuit 22/23 novembre

Spectaculaires essais nocturnes entre Essen et Kapellen (ligne 12) d'une automotrice triple du type ICM III (n° 4042) des NS, circulant en navette sur cette section, par ses propres moyens ! Pour réaliser ce tour de force technique, la section de ligne concernée avait été exceptionnellement alimentée en 1500 V cc, au départ de la sous-station d'Ekeren, toute autre circulation électrique étant bien entendu interdite sur le tronçon concerné ...

Ces essais avaient pour but de mesurer les vibrations produites au sol par les passages de l'engin à des vitesses atteignant 140 km/h.

La semaine suivante (nuit 29/30 nov.), les mêmes essais se déroulaient sur la section (alimentée en 3000v cette fois), avec l'AM Break 385 et ... une voiture de la 311 (!), formant ainsi une AM Break triple, afin que la comparaison des mesures soit aussi rigoureuse que possible.

Il semblerait que la SNCB envisage toujours de remplacer un jour les bogies Wegman équipant actuellement les AM 03, d'où les essais avec cette automotrice hollandaise, équipée de bogies SIG.

Vendredi 28 novembre

Venue du "chameau", l'autorail NS 20 à Bruxelles, à l'occasion d'un parcours affrété par une compagnie d'assurances hollandaise de Rotterdam.

Parvenu le matin via Roosendaal, Berchem (via L. 27), Malines, il débarqua ses voyageurs à Bruxelles-Central, continuant à vide jusqu'à Forest.

Au retour, il fit une escale de quelques heures à Anvers Central.

Dimanche 14 décembre

A l'occasion de la tenue à Liège d'une audition publique organisée par l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe ayant pour thème "le réseau européen de trains à grande vitesse", une rame TGV de la SNCF a été exposée trois jours en gare de Liège-Guillemins.

Parvenue de France dans la nuit de samedi à dimanche, elle fut remorquée d'Aulnoye à Liège-G - via Jeumont, Charleroi-S et Namur - par... un diesel SNCF (BB 67617); une voiture A8 servant d'attelage de transition était incorporée entre les 2 véhicules.

Il s'agissait de la rame n° 16, détentrice du record du monde de vitesse sur rails (380 km/h) depuis le 26 février 1981.

Le retour - également de nuit - se réalisa via le même itinéraire, avec les mêmes engins, dans la nuit du 16 au 17.

Vendredi 19 décembre

Le NS 20 était chargé cette fois d'un Amsterdam - Anvers-Central vespéral, baptisé "Jan Stroeve Express", l'engin retournant immédiatement à vide vers la Hollande, tandis que les heureux voyageurs disparaissaient dans le "Antwerp by Night"...

Samedi 20 décembre

- Les quatre voitures à bogies (dont 2 ex-Armistice) qui faisaient office jusqu'il y a peu de Train-École de la Signalisation (TES) à Bruxelles-Nord (immatriculées 947/221, 222, 223 et 224) ont été transférées une par une à 5 (!) km/h vers Schaerbeek, où la rame fut reconstituée.

Devenu sans emploi depuis la régionalisation de l'enseignement des signaleurs (il y a désormais un TES à Malines et un autre à Namur), on n'a pu se résoudre à ferrailer l'ancien sur place, eu égard à l'intérêt didactique du matériel de signalisation qu'il contient, ainsi qu'à la valeur historique de ces véhicules.

C'est ainsi que le 24 janvier 87, les quatre voitures accouplées à deux wagons plats faisant office de poids-frein, furent remorquées cette fois à 20 km/h entre Schaerbeek et l'AC Malines par la 2103, sous le régime du Transport Exceptionnel ne pouvant rien croiser...

Espérons qu'au moins une de ces prestigieuses voitures soit restaurée comme pièce de musée.

- Nous avons clôturé la saison vapeur 1986 un peu trop rapidement dans l'avant-dernier n°, avec la circulation du "Manneken Pis Express" (voir n° 48 p 46).

C'était sans compter que la SNCB avait prévu de fêter avec fastes le 20e. anniversaire de la circulation du dernier train de voyageurs remorqué en traction vapeur en Belgique, ce qu'elle fit en affrétant les mêmes acteurs vingt ans après (la 29013-4 M3 et une M2) sur le même parcours Ath - Denderleeuw, prolongé toutefois jusqu'à Alost.

Tot au long de la ligne, l'enthousiasme fut de taille, comme lors de la prise d'eau à la grue hydraulique - remise en état pour la circonstance !- de la remise d'Ath, ou lors des spectaculaires démarrages de Lessines, Grammont et de Ninove.

Mais pour louable qu'elle soit, l'initiative n'en était pas moins tardive...

Mardi 23 décembre

Début de la grève frappant le réseau SNCF et qui durera près d'un mois. Les répercussions sur nos lignes furent inégales : si Anvers - Lille était relativement épargné par ces mouvements sociaux - du moins au début - il n'en fut pas ainsi sur les axes Bruxelles /Liège-Paris, où des cars prirent immédiatement le relais.

Sur Dinant - Givet, la SNCB assura elle-même la desserte par autorail (série 44 ou 45) en remplacement des "Picasso" immobilisés à Mohon.

Mais la conséquence la plus spectaculaire en Belgique de ces grèves paralysant le réseau français fut la circulation sur nos lignes à trois reprises du fameux Venice Simplon Orient Express (VSOE) : il fut en effet détourné entre Bâle et Boulogne via les réseaux DB et SNCB via Cologne, Aix, Liège-G, Bruxelles et Ostende les 31 décembre, 3 et 10 janvier 87, et ce dans les deux sens de circulation.

Les passagers au départ de Boulogne étaient acheminés en car à Ostende, tandis que ceux au départ de Paris étaient conduits à Bruxelles.

Les locomotives belges chargées de la remorque de cette rame variant de 12 à 15 véhicules furent respectivement les 2752, 2747 et 2736.

Jeudi 15 janvier

Un autorail double du type DE 2 des NS (n° 182) est venu à Hasselt en provenance de Maastricht, via la ligne 20 à exploitation simplifiée (Lanaken).

A bord, les dirigeants de la région de Maastricht, en visite dans le groupe d'Hasselt. Retour le soir via le même itinéraire.

Vendredi 23 janvier

Essais de vitesse sur la section Fleurus - Lodelinsart de la ligne 140 Ottignies - Charleroi-Ouest, récemment électrifiée.

Bien que la vitesse de référence de la ligne soit fixée à 120 km/h, les deux automotrices Break chargées des essais firent des passages successifs à 140, 150 et 160 km/h (!) afin de tester le comportement de la voie à grande vitesse (voir également plus loin, en date du 1er mars).

Dimanche 25 janvier

Le "Luxembourg - Blankenberge" d'avant-saison, affrété par le GAR Luxembourgeois, a circulé via Athus, Libramont, Namur, Louvain, Schaerbeek, Termonde, Gand-St-Pierre et Bruges. Composé de 4 voitures Wegman CFL et une I4 de lère cl. SNCB, le tout remorqué par la diesel 1802 des CFL.

Mardi 27 janvier

Essais de frein "au lancer" sur la section Luttre - Courcelles - Motte de la ligne 124 A.

Une locomotive électrique (la 2342) a procédé à une trentaine de reprises au courant de la journée au lancer d'une voiture (une I5 "Railtour") équipée de blocs de frein spéciaux.

A un point convenu, la locomotive se séparait en marche de la voiture, qui entamait alors son freinage. La distance parcourue jusqu'à l'arrêt complet était alors relevée, celle-ci étant bien entendu essentiellement variable en fonction de la vitesse et de l'intensité du freinage.

Le 17 février, des essais similaires se réalisèrent, cette fois avec la 2381 remorquant la voiture-lits n° 2979.

Mercredi 28 janvier

Parcours de rodage annuel de la rame royale, entre Forest et Libramont (et retour).

Originalité de cette année : le chauffage vapeur qui équipe ces voitures fut également testé : à cette occasion, c'est une locomotive diesel qui assura la traction le 28.

A tout seigneur tout honneur, puisque ce fut la 5403 aux roues ailées de Ronet qui se chargea de cette mission de confiance.

Le lendemain, un parcours identique - mais en électrique - était assuré par la 2508.

Lundi 16 février

Escapade côtière pour le VIP-car des NS, en provenance de Zwolle et à destination d'Heist, et même Knokke (pour évolution).

A l'aller, il transita via Roosendaal, Anvers Est, Malines, Termonde et Gand-St-P, tandis qu'au retour, il ralia Roosendaal via Lokeren et St-Nicolas.

Dimanche 22 février

Premier train de la saison sur la Vennbahn, assuré entre Liège-G et Butgenbach par une rame de six voitures M2 encadrées à l'aller par les 5536 et 5525 de Kinkempois.

La neige était tombée en abondance pendant la nuit; c'est ainsi que le parcours fut précédé par le "chasse-neige", une 84 équipée d'un soc de déblaiement.

Au retour, la 5518 parvenue de Montzen fut même ajoutée au train, pour renforcer le chauffage de la rame.

Mercredi 25 février

Transfert par trains de marchandises réguliers de la voiture M5 de 1ère classe (51 511) de Bruges à Leipzig (DR), via Montzen, pour participation à l'exposition annuelle de matériel ferroviaire.

Dimanche 1er mars

Une campagne d'essais de croisements à grande vitesse s'est tenue sur trois lignes du réseau, ayant pour but de mesurer les forces de pression exercées sur les vitres latérales du matériel à voyageurs lors des croisements.

Les résultats devront déterminer s'il sera possible à l'avenir de descendre en deçà de l'entrevoie minimal imposé actuellement par la circulation à 160 km/h, soit 2,25 m (en alignement).

Pour ce faire, les essais se déroulèrent successivement à quatre endroits différents :

1<sup>o</sup>-2<sup>o</sup> Ligne 36 à Gingelom et à Kuntich où 2 AM 03 à l'arrêt (dont une équipée d'appareils de mesures) se firent croiser par deux autres AM 03 circulant à 140 km/h, l'entrevoie étant de 2 m.

3<sup>o</sup> Ligne 140 entre Fleurus et Lodelinsart, avec le même type d'essais, la vitesse des éléments croisants étant portée à 160 km/h, avec une entrevoie de 2,1m.

4<sup>e</sup> Ligne 96 à Hennuyères, en courbe de 1213 m de rayon, avec une entrevoie de 2,25 m, les deux rames se croisant mutuellement à la vitesse de 160 km/h.

Une signalisation constituée de panneaux avec mention "Essai M 25-2" avait été placée temporairement aux environs des zones de croisement.

Les essais se déroulèrent selon un timing préétabli, débutant le dimanche vers 17 h jusqu'au lundi matin à 4 h.

Les AM Break intervenues lors de ces parcours furent les 342, 355, 338 et 372, cette dernière étant équipée d'appareils de mesures par l'institut Von Karman de Rhode-St-Genèse.

#### Mardi 3 mars

Le "train du Mardi-Gras" à destination de Binche était assuré cette année avec six voitures M1 de la relation Mons - Grammont, remorquées par la 6006 de St-Ghislain.

#### 6, 7 et 8 mars

À l'initiative de la BRT, un train-exposition a circulé en Flandre, à l'occasion de l'année de l'environnement.

Composé de trois voitures M4, de la voiture-restaurant 4243, d'une "Trexpo" et d'un fourgon générateur basse-tension, le tout remorqué par la 1188, il a fait escale au cours des trois jours à Bruxelles-Nord, Vilvoorde, Muizen, Malines, Willebroek, Puurs, Saint-Nicolas et Anvers-Central.

#### 25, 26 et 27 mars

Tests de comportement des convertisseurs statiques sous courants étrangers de nos nouvelles voitures I 10.

Quatre voitures de ce type, flambant neuves, ont été acheminées le premier jour à Roosendaal (NS), le deuxième jour à Aachen Hbf, et le troisième à Tourcoing.

Si dans les deux premiers cas, c'est la 2713 qui fut chargée de l'acheminement au départ de Bruges - remplacée toutefois par une locomotive allemande le temps des essais en gare d'Aix - c'est la 1208 qui les mena à Tourcoing, les y alimentant directement en 25 kV.

Inutile de préciser que c'étaient les premières visites sur réseau étranger pour ce type de voitures, qui n'ont toujours pas terminé leur période d'essais à l'heure actuelle.

Le Nouvel Obs' 2/67

## AGENDA

Parc du cinquantenaire à Bruxelles - les 28 - 29 et 30 juin 1987  
 Trentième anniversaire de la C.E.E.  
 Exposition sur les réalisations dont le T.G.V.  
 Fêtes populaires  
 Métro Bruxellois : Stations rebaptisées pour la circonstance  
 Véhicules d'autres pays de la C.E.E. sur le réseau S.T.I.B.

## ACCIDENTS - INCIDENTS

Période de novembre 86 à mars 87.

Incendie d'une locomotive à Kortenberg (l. 36) - Jeudi 6 novembre à 7 h 07

L'INT 311 Brux-Midi - Cologne s'arrête en gare, par suite d'un début d'incendie dans l'armoire à haute-tension de sa locomotive, la 1601.

L'incendie prenant de l'ampleur, toute circulation est arrêtée, tandis que la caténaire est mise hors-tension pendant l'extinction par les pompiers.

Des bus de substitution sont mis en marche entre Zaventem et Louvain, tandis que les trains IC et INT sont détournés entre Schaerbeek et Louvain via Hever (l. 27 -53). Le 311 sera évacué de l'endroit de l'accident à 10 h 22, avec 185 min. de retard, tandis que la 1601 était acheminée à l'ATE Bruxelles-Midi, pour réparation.

Déraillement d'un marchandises à Moustier ( l. 130) - Jeudi 6 nov. à 14 h 09

Par suite d'un déséquilibre provoqué par une mauvaise répartition du chargement, le 17e wagon du E 48913 ANvers - Athus (minerai) remorqué par les 2625 et 2320 déraile sur un aiguillage et bloque les 2 voies principales, ainsi que la courbe de raccord vers Jemeppe Froidmont (lignes 144).

Les IC sont limités à Namur et à Charleroi, tandis que les IR et les L le sont entre Moustier et Jemeppe s/Sambre.

Des bus SNCV navettent entre ces deux localités.

Une voie est dégagée à 16 h 50; le wagon déraillé est remis sur rails à 19 h 50.

Prise en écharpe à Court St Etienne (l. 140) - Mercredi 3 déc. à 14 h 13.

Alors que le Z 22684 Anvers Lille - Genappe (22 wagons remorqués par la 5150) entre au faisceau (voie 9), pour se diriger vers la ligne 141 (Genappe), le L 8014 Charleroi-O - Wavre (l'AM 095) prend en écharpe le dernier wagon, en ayant au préalable dépassé le signal à l'arrêt couvrant l'itinéraire cisailant. Il n'y a pas de blessés.

Le dernier wagon du Z 22684 est déraillé. Le relevage par Monceau est terminé à 19 h 50.

Déraillement d'un marchandises à La Louvière Industrielle (l. 116) - je. 11 déc. à 3 h 12.

Lors de l'entrée dans le faisceau de réception de la gare desservant les usines Boël, le E 51881 Brux TT - Mons déraile de la locomotive (2209) et des 2 premiers wagons sur une aiguille abordée en pointe, bloquant la zone des croisements.

Après évacuation de la partie de queue non déraillée, la circulation est rétablie vers 5 h.

Collision d'obstacle sur la ligne 125 - Vendredi 12 déc. à 14 h 39.

La ZL 74122 Kinkempois - Hermalle (HLD 5524 de Kinkempois) heurte à la BK 13.7 (entre Flémalle-Hte et Aigremont) une bobine de tôle (coil) tombée du E 44211 Erquelines - Montzen.

La locomotive reste sur les rails, mais les deux voies sont obstruées par les débris de la bobine.

Tandis que le train de secours est commandé, la 6235 parvenue de Kinkempois retire l'obstacle de la voie au moyen d'un câble, rendant ainsi une voie libre à 15 h 45.

Acheminement d'animaux perturbé par faits de grève - Samedi 20 déc.

Le E 44214 Montzen - Aulnoye est garé à Châtelet à 14 h 05, la SNCF le refusant sur son réseau par suite des mouvements sociaux.

Comme le train comporte en queue un wagon transportant 18 chevaux vivants en provenance de Pologne, le wagon est acheminé sur la cour de Tamines, où un fermier local est requis pour abreuver et nourrir les braves bêtes.

A 18 h 40, le train fut reconstitué, la SNCF ayant entretemps accepté le transport.

Tamponnement d'un train voyageurs à Montegnée (l. 36) - Samedi 3 janvier à 7 h 04

Alors que l'allège en queue non accrochée (HLE 2224) vient de se séparer du train qu'elle poussait dans les plans, celui-ci - l'INT 12218 Aix - Ostende remorqué par la 2740- freine pour s'arrêter au signal d'entrée d'Ans et est rattrapé en queue par sa propre locomotive d'allège, qui le tamponne.

Quatre voyageurs tombent de leur couchette et sont légèrement blessés. Pas de déraillement.

Déraillement d'un marchandises à la Bif. Renory (l. 125 A) - Lundi 12 janvier.

Lors de la sortie de la formation de Kinkempois du Z 74042 se dirigeant vers Flémalle Grande (22 wagons encadrés par les 7349 et 7381 de NK), l'itinéraire tracé se libère prématurément, et une aiguille s'ouvre sous les roues du 15e wagon. Celui-ci ainsi que le suivant dérailent, sans d'autres dégâts.

Une voie est rétablie vers minuit.

Déraillement d'un marchandises à Bas-Oha (l. 125) - Samedi 24 janvier.

Le E 46083 St-Ghislain - Montzen (2336 + 24 wagons / 1114 t.) heurte des rochers tombés d'une falaise surplombant la voie entre Java et Bas-Oha.

Sous le choc, la locomotive et les dix premiers wagons (à l'exception du 3e!) dérailent et obstruent les 2 voies.

Un service de bus est instauré entre Andenne et Huy, tandis que les INT sont détournés via Bruxelles. Les trains de relevage de Kinkempois et de Ronet sont engagés, et le matériel dérailé est évacué le dimanche vers 16 h.

Une voie est rétablie à 20 h 30.

Incendie d'un wagon-citerne à Arlon - Mardi 27 janvier à 8 h 13.

Lors de l'entrée en gare du E 48957 Anvers - Luxembourg (10 wagons-citerne remplis d'essence super, remorquées par les 2349 et 2614), le dernier wagon est en feu.

Le dôme avant de la citerne n'avait pas été complètement resserré, et de l'essence s'en échappant, avait coulé le long des parois du wagon; des étincelles provoquées par un freinage avaient fait le reste ...

Plus de peur que de mal, l'incendie ayant été très rapidement maîtrisé.

Obstruction de voies par des congères les 20 et 21 février.

Par suite de violentes chutes de neige, des congères de  $\pm$  40 cm se forment vers 15 h entre Mont St-Guibert et Gembloux sur la ligne 161, ainsi qu'un peu plus tard entre Gembloux et Rhisnes.

Le chasse-neige de Ronet étant momentanément indisponible, une régaleuse (!) du service de la voie de Namur est expédiée sur les lieux pour déblayer la couche de neige.

Entretemps, les congères avaient atteint la hauteur d'un mètre par endroits, et toutes les circulations étaient soit perturbées, soit carrément détournées via L. 144. Rejoint par le chasse-neige, la régaleuse travailla toute la nuit pour dégager et maintenir les voies parcourables.

Des congères importantes étaient déjà apparues le matin sur la ligne 36 entre Remicourt et Momalle, ainsi qu'entre Landen et Waremme.

Vers 20 h, alors que le chasse-neige de Kinkempois oeuvre depuis 13 h 30, la section entre Landen et Ans était périodiquement obstruée par la formation de congères.

Vers 6 h le lendemain, le chasse-neige de Montzen viendra même à la rescousse. La situation normale ne sera rétablie que le 22 vers 10 h.

Enfin, signalons la seule détresse effective d'un convoi voyageurs dans la neige cette année; elle s'est déroulée le samedi 21 sur la ligne 140 entre Marbaix et Tilly, où le L 8028 Ottignies - Charleroi-O (AM 677) bloqué dans un banc de neige, à dû être dégagé "à la pelle".

Vers 11 h, le tender chasse-neige de Monceau - dernier du type encore en service sur le réseau- était à l'oeuvre pour dégager la section.

Déraillement d'un marchandises à Moustier s/Sambre (l. 130) - lundi 23 février.

Lors d'une évolution en voie accessoire de la 7307 remorquant 4 wagons celle-ci enfonce le butoir d'un cul-de-sac et endommage un poteau-caténaire judicieusement placé derrière.

Remarquons par parenthèse que, bien que nous ne fassions jamais état -en principe - des déraillements qui se produisent en voie accessoire, il est bon de savoir que le nombre d'incidents-caténaires provoqué par collision de supports placés derrière les heurtoirs est tout bonnement ... renversant !

Le support en cause couvrant ici les 2 voies principales de la ligne 130, toute circulation doit être interrompue et détournée localement, le temps d'une réparation provisoire. Certains trains IC de la dorsale seront même détournés via Gembloux (l. 144 et 161) entre Jemeppe et Namur.

Déraillement d'un marchandises à Anvers Nord formation - Vendredi 6 mars à 9 h 55.

Lors du transfert du faisceau B1 vers B2 du Z 22613 Anvers BE - Athus, (20 wagons de minerai remorqués par la 6330 d'Hasselt), un aiguillage est manoeuvré sous les roues de l'avant-dernier wagon, qui déraile, ainsi que le suivant.

La malchance était au goût du jour, car l'itinéraire parcouru n'était pas celui normalement prévu, celui-ci étant impraticable par des travaux à la voie; de plus, la grue de relevage d'Anvers-Dam étant avariée, c'est celle de Schaerbeek qui dut intervenir; enfin comme l'unique itinéraire électrifié entourant la formation était obstrué, les trains durent être assurés en traction diesel le temps de l'interception y compris les navettes pour le personnel, normalement assurées en automotrice.

Déraillement d'un marchandises à Hove (l. 27) - Mercredi 11 mars à 4 h 04

Par suite d'une rupture d'un bandage d'essieu au 6e wagon, le E 32750 Anvers DS - Monceau (14 wagons-citerne chargés de gasoil - 1094 T remorqués par la 2735) déraile du 6e au 10e wagon.

Les 6e, 7e, 8e et 9e se renversent, et ce dernier laisse échapper tout son contenu dans les voies - Le dôme de la citerne n'étant pas fermé correctement - provoquant une pollution aisément imaginable ...

Vu la difficulté de relevage, les wagons renversés sont d'abord transvasés un par un; ensuite, les grues de relevage d'Anvers-Dam, Schaerbeek, et même Ronet (!) sont mises en action, cette dernière étant amenée sur les lieux de l'accident par la 5401.

Après évacuation du matériel déraillé et réfection de la voie et d'un support de la caténaire, les circulations ne reprendront sur les 2 voies que le dimanche 15 à 19 h 15.

Entretemps, les trains (INT comme marchandises) étaient détournés entre Kontich et Berchem via la ligne 25, ou même par les lignes 15, 16 et 35 (Lier - Aarschot) pour certains HKM vers Louvain.

Avaries au matériel provoquées par la voie le mercredi 11 mars

Vers 10 h 30, le dépôt des locomotives de Paris la Chapelle prévient les autorités SNCB que de nombreux coups sont décelés sur les flancs des roues des engins polycourants circulant sur l'axe Paris-Liège, et que les défauts constatés ne peuvent être produits que sur le territoire belge.

Simultanément, de nombreuses avaries sont constatées au roues des AM 03 circulant sur les IC entre Mouscron et Liège, nécessitant même le rebut de certaines d'entre elles.

Après enquête, un coeur de croisement avarié d'un aiguillage avait dû être remplacé dans la nuit du mardi au mercredi à Floreffe (l. 130) : c'est lui probablement qui était la cause des avaries provoquées aux roues.

Pour en avoir le coeur net, une automotrice de l'ATD Ronet assurera le parcours Nivelles - Châleroi - Namur - Liège, ses roues ayant été peintes en blanc au préalable.

Plus aucune anomalie ne sera constatée à cette occasion, confirmant ainsi la mise en cause de l'appareil de voie litigieux.

Avarie dans l'alimentation haute-tension des lignes 94 et 123 - Vendredi 13 mars

Incident rarissime touchant la traction électrique, le répartiteur ES de Mons constate à 4 h 51 que la fourniture de la haute-tension par Intercom est interrompue aux sous-stations de traction d'Enghien et d'Ath.

Simultanément, la tension en ligne disparaît des sections Hal - Ath et Enghien - Grammont, tandis que 36 signaux automatiques en ligne s'éteignent, et 38 PN entrent en grande alarme, l'alimentation BT de secours étant inopérante.

Rappelons en effet que l'alimentation basse-tension des lignes électrifiées nécessaires au fonctionnement des signaux et des PN, est normalement fournie par des transformateurs situés dans les sous-stations de traction.

L'alimentation de "secours" sera rétablie à 6 h 35 et le 3000 V à 7 h 18. Entretemps, les trains étaient déviés entre Ath et Hal via Jurbise (l. 90 - 96).

Gazette News 3/87.

Autres nouvelles du réseau SNCB

Ligne 265 Y Bellecourt, raccordement Brugeoise et Nivelles (aujourd'hui BN)

La fermeture de cette ligne industrielle est autorisée par arrêté royal du 20.03.87. La desserte de cette installation par les trains 277310 et 77311 est supprimée dès le 01.04.87.

Ligne 278 St-Katelijne-Waver

Un arrêté royal du 7 janvier 1987 autorise la SNCB à incorporer la ligne industrielle précitée comme ligne 278 dans le réseau ferré.

Ligne 167

Un arrêté royal du 15.10.1986 (Moniteur Belge du 05.11.1986) autorise la SNCB à procéder à la mise à simple voie du tronçon bifurcation Rodange-frontière française, entre les km 214.387 et 215.609 de la ligne 167 Autelbas - Athus - Longwy.

## LE ROULEMENT des RAMES à DEUX NIVEAUX au 31 MAI 87

A cette date, huit rames seront engagées simultanément chaque jour de semaine.

Comme nouveauté, pointons leur apparition sur les lignes 75A et 94, entre Mouscron et Schaerbeek, ainsi que sur la ligne 36 de et vers Waremmes.

1.	3331 Hasselt - Brux Midi	6.12	7.39		
	4386 - Landen	16.24	17.14		
	à vide - Louvain				
	4341 - Hasselt	18.18	19.14	:	10 voitures.
2.	3455 Waremmes - Brux Midi	7.29	8.31		
	4045 - Denderleeuw	15.32	16.14		
	à vide - Brux Midi	16.34	16.56		
	4455 - Waremmes	17.10	18.13	:	8 voitures.
3.	3353 Hasselt - Brux Midi	6.26	7.49		
	4331 - Hasselt	16.02	17.33	:	9 voitures.
4.	3387 Genk - Brux Midi	6.29	8.00		
	4359 - Genk	16.41	18.15	:	9 voitures.
5.	3803 Mouscron- Schaerbeek	6.05	7.54		
	4502 - Mouscron	16.21	18.05	:	10 voitures.
6.	3978 Grammont - Brux Nord	6.58	7.55		
	4967 - Grammont	16.42	17.46	:	8 voitures.
7.	3422 Huy - Brux Midi	6.10	7.52		
	4601 - Huy	16.12	19.20	:	10 voitures.
8.	3602 Jemelle - Brux Midi	6.30	8.18		
	4602 - Jemelle	16.27	18.13	:	9 voitures.

Toutes ces rames seront remorquées en composition réversible par des locomotives des séries 21 ou 27, sauf les "Huy" et les "Jemelle", qui resteront tractés par une HLE 20.

## PARCOURS MENSUELS RECORDS des ENGINs MOTEURS

N° HLE/Nbre km	N° AM/Type/km	Fév. 87	N° HLD/km	N°HLR/km
1188 - 20 259	006 POST - 9 138		5179 - 8 344	7003 - 2 883
1203 - 17 988	011 (50) - 8 721		5217 - 9 161	7102 - 2 778
1503 - 18 048	104 (54) - 11 660		5314 - 8 776	7322 - 2 562
1607 - 23 668	132 (56) - 10 251		5404 - 7 423	7409 - 3 285
1804 - 21 974	209 (62) - 11 851		5524 - 9 377	7502 - 3 568
2022 - 15 884	416 (83) - 24 725		6033 - 4 592	8047 - 2 581
2131 - 15 869	538 (55) - 10 933		6260 - 12 452	8260 - 3 314
2221 - 9 892	600 SABE.- 8 416			8317 - 1 524
2356 - 12 610	639 (66) - 14 296		N° AR/km	8422 - 2 379
2509 - 7 828	651 (70) - 19 295		4304 - 6 639	8517 - 2 447
2554 - 15 952	696 (73) - 15 830		4408 - 10 098	9106 - 817
2626 - 12 871	725 (74) - 13 854		4507 - 11 159	
2744 - 16 042	750 (78) - 14 121		4608 - 4 735	
2802 - 1 598	770 (79) - 14 480		4903 - 63	
	819 QUAD - 18 491			
	903 BENEL- 3 432			

# Benelux: nouvelles rames depuis le 3 octobre 86

Les nouveaux trains "Benelux" sont le fruit d'une collaboration entre deux pays voisins, à la base de laquelle se trouve un accord conclu en 1983 entre les directions de la SNCB et des NS (chemins de fer néerlandais). Il fut alors conclu que les NS fourniraient les voitures et que la SNCB commanderait douze locomotives bi-tension, pouvant circuler sur les deux réseaux (1 500 volts aux Pays-Bas et 3 000 volts en Belgique). Afin d'accentuer cette collaboration, il fut également convenu que la livrée du matériel s'inspirerait de celles du matériel des deux réseaux, soit une combinaison du bordeaux de la SNCB et du jaune des NS, en vue de constituer un ensemble harmonieux.

La SNCB confia la construction des douze locomotives électriques aux ACEC de Charleroi pour la partie électrique et à la BN de Nivelles pour la partie mécanique. Ces engins, qui composent la série 11 ont une puissance de 3 150 kW et peuvent atteindre la vitesse de 160 km/h. Quant aux cinquante-neuf voitures, elles furent commandées par les NS à la Waggonfabrik Talbot à Aix-la-Chapelle.

La première locomotive "Série 11" fut livrée à la SNCB en novembre 1985 et la douzième en avril 1986. Ces locomotives font partie, avec celles des séries 21 et 27, de la nouvelle génération d'engins de traction, dont les caractéristiques, tant extérieures que techniques, sont quasi identiques.

Les NS reçurent la première voiture fin janvier de cette année. La livraison se répartira en dix-huit voitures de 2<sup>e</sup> classe, dix de 1<sup>re</sup> classe, dix mixtes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe, dix mixtes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe avec compartiment bagages, local pour le personnel du train et petite cuisine, et enfin onze voitures-pilotes avec compartiments de 2<sup>e</sup> classe. Quarante-deux de ces voitures composeront sept rames, tandis que dix-sept seront à l'entretien ou maintenues en réserve.

## Quelques caractéristiques des voitures

Année de construction . . . . .	1986/1987
Vitesse maximum . . . . .	160 km/h
Nombre:	
Voiture-pilote (Bs) . . . . .	11
Voiture 1 <sup>re</sup> /2 <sup>e</sup> cl. (AB) . . . . .	10
Voiture 1 <sup>re</sup> cl. (A) . . . . .	10
Voiture 2 <sup>e</sup> cl. (B) . . . . .	18
Voiture 2 <sup>e</sup> cl./bagage/cuisine (BKD) .	10
Total . . . . .	59
Composition par train . . . . .	loc-A-AB-BKD-B-B-Bs
Nombre de places assises:	
en BS . . . . .	76, dont 12 strapontins
en AB . . . . .	79, dont 23 1 <sup>re</sup> cl., 48 2 <sup>e</sup> cl. et 8 strapontins
en A . . . . .	69, dont 24 en compartiments et 10 strapontins
en B . . . . .	92, dont 12 strapontins
en BKD . . . . .	54, dont 9 strapontins
par train . . . . .	462, dont 82 en 1 <sup>re</sup> cl., 317 en 2 <sup>e</sup> cl. et 63 strapontins
Longueur par voiture . . . . .	26,4 m
par train . . . . .	177 m
Poids par voiture . . . . .	41 tonnes
par train . . . . .	331 tonnes
Projet . . . . .	NS/Service du Matériel et des Ateliers
Constructeur . . . . .	Waggonfabrik Talbot, Aix-la-Chapelle

Chaque train, composé de six voitures, offrira 462 places assises, dont 82 en 1<sup>re</sup> classe et 317 en 2<sup>e</sup> classe, auxquelles s'ajoutent 63 places sur strapontins. Dans une des voitures, il est possible d'aménager un espace pour une chaise roulante de handicapé en relevant les strapontins.

### Exploitation en rames réversibles

Ces trains circuleront en rames réversibles. De la sorte, les manœuvres dans les gares terminales de Bruxelles et d'Amsterdam, ainsi que dans la

gare en impasse d'Anvers-Central, ne sont plus nécessaires, ce qui entraîne un gain de temps appréciable.

Entre la fourniture de la première voiture et la mise en service du premier train complet, le dimanche 26 octobre, il se sera passé environ neuf mois. Ce laps de temps aura été mis à profit pour les essais techniques des locomotives et des voitures et pour l'initiation du personnel roulant néerlandais et belge. C'est ainsi qu'une cinquantaine de conducteurs belges du dépôt d'Anvers et environ

220 néerlandais des dépôts d'Amsterdam, Rotterdam et Roosendaal devront être initiés à la desserte des locomotives et des voitures-pilotes.

Il faudra attendre les horaires 1987-1988 (fin mai 1987) pour assister au remplacement intégral des rames actuelles par les nouvelles.

Aux Pays-Bas, le public pourra se familiariser plus tôt avec le nouveau matériel. En effet, dans le cadre des essais techniques, les nouvelles voitures "Benelux" circuleront incidemment dans les relations Intercity Zandvoort - Maastricht/Haarlem.

Les locomotives belges de la série 11 ont assuré leur rodage entre Anvers et Mouscron, où elles assurent la traction des trains IC.

Une voiture-pilote de la nouvelle rame "Benelux" - non accessible à la clientèle - a été incluse dans certains de ces trains, du 13 mai à fin juin de cette année, afin de permettre l'écolage de la cinquantaine de conducteurs attachés au dépôt d'Anvers qui seront appelés à assurer la conduite des trains.

Si le poste de conduite - en beaucoup de points identique à celui des locomotives des séries 27 et 21 - n'a pas posé beaucoup de problèmes aux conducteurs, la conduite de ces engins diffère toutefois par certains aspects: ainsi le dispositif de freinage. Les Néerlandais dont le poste de conduite se trouve à droite, se sont opposés à la pose d'une manette classique de freinage utilisée sur nos locomotives (manœuvrable par la main gauche). Un compromis a permis de respecter les habitudes des deux parties: on a utilisé le nouveau type de frein "PBL" comportant deux poignées de frein placées à gauche et à droite du conducteur, l'une et l'autre pouvant être utilisée indistinctement par les conducteurs belges et néerlandais.

Le poste de conduite introduit également une seule manœuvre autorisant à la fois la commutation entre les deux tensions belge et néerlandaise et le passage du système belge "Mémor" (système d'avertissement et de contrôle de la vigilance du conducteur) à son homologue néerlandais ATB (automatische treinbeïnvloeding). Enfin, le carnet de dépannage a été adapté au nouveau matériel.

Les spécialistes de l'écolage des conducteurs font observer que le poste de conduite de la voiture-pilote est très ergonomique, inclut une série de dispositifs améliorant le confort (comme l'allumage et l'extinction automatique de l'éclairage de la cabine) tout en offrant plus d'espace libre. En revanche, on note un accroissement du niveau sonore et des bruits de roulement plus accentués que sur nos locomotives nouvelles, et ce en raison de la présence du bogie pratiquement sous le poste de conduite.

### Trente ans de service "Benelux"

La collaboration entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais dans les domaines de la construction de matériel roulant et l'exploitation en commun entre les deux réseaux remonte à 1956. C'est cette année que fut conçue la première rame automotrice "Benelux". Elle était de couleur bleue foncée soulignée d'une large bande jaune, ce qui la différenciait de tout autre matériel roulant. Les deux réseaux firent l'acquisition de douze de ces rames, qui furent construites aux Pays-Bas, tandis que l'équipement électrique était livré par la Belgique. Ces rames furent adaptées à la circulation sous les tensions de 3000 volts continus en Belgique et de 1500 volts continus aux Pays-Bas avec, à la frontière belgo-néerlandaise, une interruption de la caténaire pour passer d'une tension à l'autre.

Le 29 septembre 1957, le nouveau service fut établi entre Anvers et Amsterdam. Peu après, il fut prolongé jusqu'à Bruxelles, ce qui permit de réduire de quinze minutes le temps de parcours entre les deux villes. Ce service devint très vite fort apprécié. Quinze ans plus tard, la clientèle avait doublé et il fallut envisager un accroissement du parc du matériel roulant.

Il fut réalisé par l'acquisition de rames tractées et non plus d'automotrices. Pour éviter les manœuvres des locomotives à Amsterdam, Anvers et Bruxelles, on songea à constituer des rames réversibles, en adaptant du matériel existant. Les NS transformèrent des voitures-restaurants en voitures-pilotes et livrèrent les voitures de 2<sup>e</sup> classe.

La Belgique, qui disposait déjà de locomotives électriques adaptables à la bitension, livra, en plus, des voitures de 1<sup>re</sup> classe. Ces rames entrèrent en service en 1973 et 1974.

Jusqu'à ce jour, les automotrices de 1957 et les rames réversibles de 1973-1974 ont assuré le service entre les deux pays. C'est dire si elles avaient pris de l'âge et que leur remplacement s'imposait.

### Correspondances

Depuis le 1<sup>er</sup> juin de cette année, les trains "Benelux" suivent un itinéraire différent résultant de la mise en service de la ligne vers Schiphol. Haarlem n'est donc plus desservie, au profit de l'aéroport national, et les trains desservent désormais la nouvelle gare d'Amsterdam-Lelylaan, ce qui a rapproché du chemin de fer d'importants faubourgs de l'Ouest d'Amsterdam.

Le trajet Bruxelles-Midi - Amsterdam est couvert en trois heures et quatre minutes, et au départ d'Anvers la métropole néerlandaise est atteinte en deux heures et dix-sept minutes.

A Bruxelles, de bonnes correspondances sont prévues avec les trains Intercity, entre autres vers Luxembourg, ce qui justifie la partie "lux" de l'appellation.

Le volume total du trafic par trains entre la Belgique et les Pays-Bas, via Roosendaal (autres trains internationaux inclus) s'élève à 1 800 000 voyageurs par an. Environ 60 % de ceux-ci utilisent le service "Benelux".

L'investissement nécessaire à l'achat des douze locomotives de la série 11 est de 1 446 millions de francs belges à charge du budget des Communications. La contribution hollandaise est quant à elle fixée à 825 millions de francs belges.

Une cure de jouvence pour Bruxelles - Anvers

Fin janvier, des travaux de rénovation de grande ampleur auront débuté sur la ligne à trafic voyageurs la plus importante du réseau belge : Bruxelles - Anvers (ligne 25, tableau 15 dans l'indicateur).

Les travaux, programmés par phases successives jusqu'en 1990, porteront principalement sur :

- le renouvellement complet de la voie (ballast, traverses et rails) ainsi que l'élargissement de l'entrevoie à 2,25 m, ce qui autorisera ultérieurement l'entretien courant de la voie de manière mécanisée, et le relèvement du plafond de la vitesse maximale autorisée ;
- le remplacement de la signalisation lumineuse (dont certains mâts de signaux datent encore de 1935), ainsi que l'équipement de la ligne d'une signalisation de contre-voie, inexistante jusqu'à présent ;
- le placement d'appareils de voie permettant des reports accidentels des circulations entre les lignes 25 et 27, cette dernière lui étant parallèle entre Schaerbeek et Berchem (Anvers), mais plutôt spécialisée au trafic marchandises.

Pareille communication sera établie à Malines, et épaule-  
ra celles existantes de Vilvorde et de Kontich, augmentant ainsi  
les possibilités d'exploitation en cas d'incidents ou de travaux d'entretien, par ex.

- le renouvellement intégral des installations nécessaires à la traction électrique, soit les fils caténaires et leurs supports.

En effet, certaines de ces installations datent encore de l'électrification de la ligne en 1935, et ont donc plus de cinquante ans d'âge...

Ainsi disparaîtront du paysage ferroviaire belge, les typiques poteaux à treillis de support des caténaires, puisque seule la ligne entre Bruxelles et Anvers en fut équipée.

Ces importants travaux seront également mis à profit pour remplacer les câbles de télécommunications cheminant le long de cette artère ferroviaire, et un câble à fibre optique sera même posé à cette occasion, afin d'améliorer le réseau de transmissions de données entre ces deux pôles importants du réseau belge que constituent Bruxelles et Anvers.

Pour l'exécution des travaux, la ligne a été découpée en quatre tronçons sur lesquels les chantiers se succéderont à tour de rôle afin de limiter au maximum les conséquences sur la régularité des services ferrés : le renouvellement des équipements caténaires sera entamé entre Berchem et Kontich dès le 25 janvier; viendront ensuite les tronçons Kontich - Malines, Malines - Vilvorde et Vilvorde - Bruxelles Nord.

La caténaire remise à neuf, débiteront alors les travaux de renouvellement des voies, selon une progression géographique similaire.

A l'achèvement de ces travaux, la vitesse maximale autorisée sur cette ligne pourra être portée de 140 à 160 km/h, voire à 200 km/h, s'il devait s'avérer que la future relation TGV projetée entre Bruxelles et Amsterdam emprunterait les infrastructures existantes - et donc l'actuelle ligne 25 actuelle modernisée, entre Bruxelles et Anvers -, au détriment de l'option prévoyant la construction d'une ligne en site neuf.

Mais çà, c'est une autre histoire, dont nous reparlerons certainement...

Michel Van Ussel.

Dernière nouvelle de la S.N.C.B.

Electrification de la ligne 90 (GERAARDSBERGEN - ATH - JURBISE)

La direction générale de la S.N.C.B. a décidé de suspendre, dès ce 23 mars 1987, tous les travaux d'électrification. La mise en service de celle-ci ne pourra dès lors avoir lieu au changement d'horaires d'été 1987. Cette décision est sans doute dictée par le souci de réapprécier l'ensemble de la situation financière de la Société avant de poursuivre des dépenses "non obligées".

Elle entraîne cependant le maintien de la traction Diesel. C'est ici que les dispositions envisagées peuvent paraître surprenantes.

On pourrait penser, en effet, que les roulements actuels resteraient en vigueur : traction suivant le cas par locomotives Diesel et autorails série 46. Il semble qu'il n'en soit rien.

Tous les trains seraient assurés par locomotives Diesel tractant des rames M 1 qui seraient remises en service, quelquefois les M5 ... (tiens, qu'en sera-t-il du chauffage et des asservissements ?).

La situation des usagers serait dès lors rendue nettement plus défavorable qu'à présent puisqu'ils pourraient - entre autres - redécouvrir les bienfaits des sièges en bois.

A la suite d'une décision judicieuse de temporisation dans les investissements en vue de mieux évaluer une situation difficile, on prendrait des dispositions d'attente nettement plus discutables dont une des justifications majeures serait "l'esprit anti-autorail" bien connu ....

A propos de marketing voyageurs : le saviez-vous

Parmi la panoplie des moyens de transport en commun vers l'Angleterre, on savait que l'on disposait de l'avion, du train-bateau ou du Jetfoil et de l'autocar. Les liaisons journalières Bruxelles-Calais sont assurées par ces derniers.

Il est surprenant de constater que la très grande majorité des organismes qui mettent sur pied des programmes d'apprentissage et de perfectionnement de l'anglais dans le pays même à l'usage des écoliers prévoient le transport de Bruxelles par ... autocar !

Existe-t-il donc encore un service de promotion du chemin de fer au sein ... du chemin de fer ?

Le GTF asbl recherche...

... bonnes photos noir et blanc ou couleurs de la gare SNCF de ECOUVIEZ (au sud de Virton) prises soit lors du voyage GTF de 1984, soit à une autre occasion. Ces photos illustreront un prochain Trans-Fer spécial. Merci d'avance à nos membres qui nous rendront ce service en faisant l'envoi à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1.

Les systèmes d'annonces aux passagers  
par téléaffichage. Equipement de la  
jonction Nord-Midi de la S.N.C.B.

par Guy BRIDOUX

Cette présentation de la réalisation confiée par la  
S.N.C.B. à la SAIT ELECTRONICS, en association avec  
FABRICOM, comprendra 3 parties :

- une description schématique de l'équipement d'une  
gare;
- l'organisation des échanges d'information au sein du  
système;
- constitution et fonctionnement des afficheurs à  
"VARACTERES".

-----

## 1. DESCRIPTION DE L'EQUIPEMENT D'UNE GARE

1.1. Le système de téléaffichage (STA) représenté à la fig.  
1 peut être décomposé en trois parties :

- les afficheurs proprements dits, destinés à l'in-  
formation du public :
  - \* les tableaux-annonceurs des halls (AH)
  - \* les annonceurs de couloirs sous voies (AOC)
  - \* les annonceurs de quai (APQ)
  - \* les écrans-vidéo

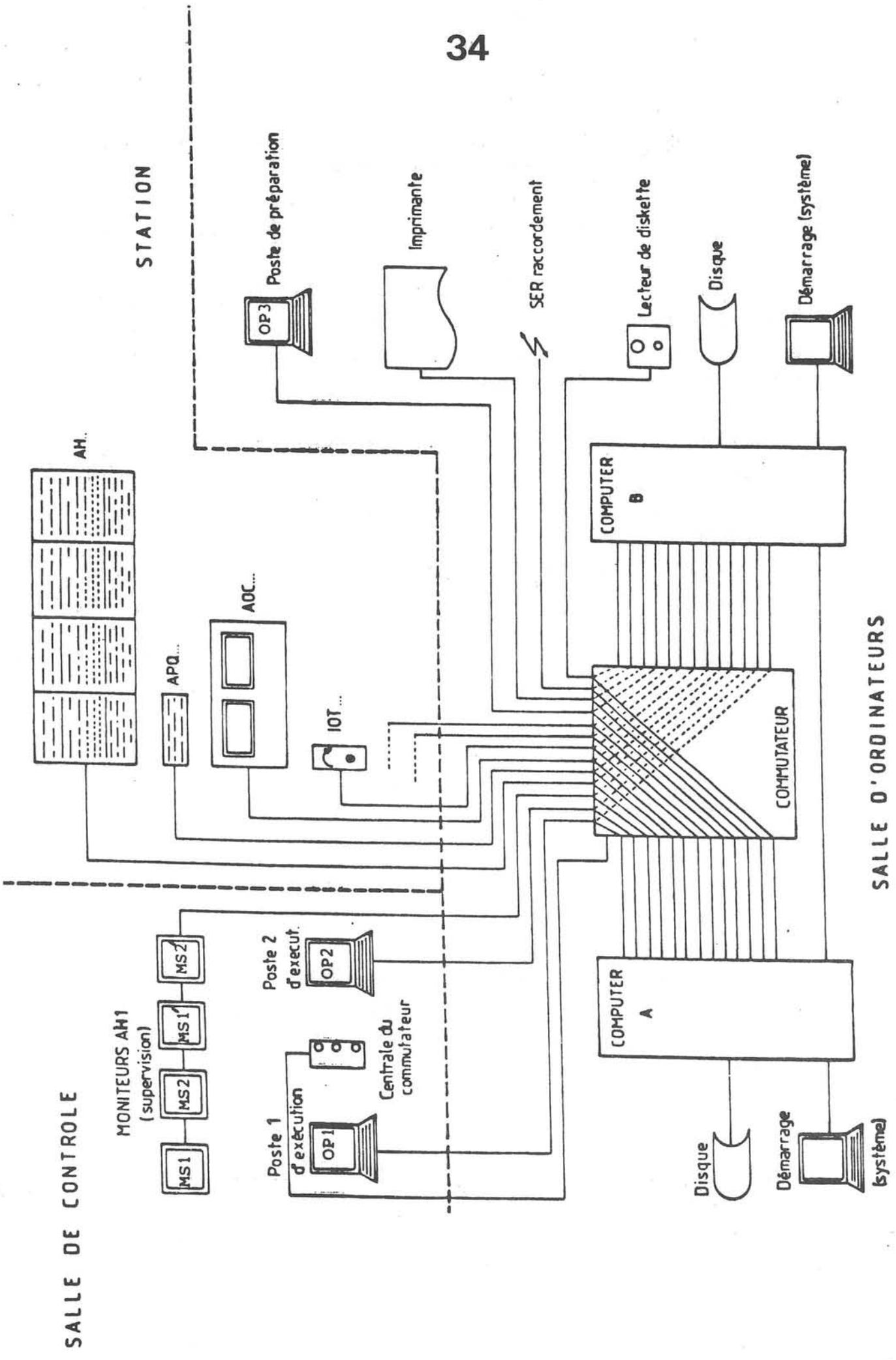


Figure 1.

- les écrans de supervision et les claviers de commande mis à la disposition des opérateurs de la salle de contrôle (ce terme recouvre le personnel en cabine)
- le système d'ordinateur destiné à la préparation et à la gestion de l'ensemble du système.

1.2. La composition et la destination des afficheurs est exposée de façon plus détaillée en 3. ci-après.

Les tableaux et afficheurs sont composés de modules indépendants en quantité égale au nombre de caractères ou de signes à afficher.

Les tableaux comportent 10 à 15 lignes de 50 caractères chacune tandis que les annonceurs de couloirs ou de quai comportent quelques dizaines de caractères.

Chaque annonceur quel qu'en soit le type est géré par un micro-ordinateur en liaison avec le système central de commande. Il gère localement la génération des caractères.

1.3. L'équipement de la salle de contrôle, qui est en fait un élément de la cabine, comporte deux positions d'opérateur dotées d'écrans-claviers de commande et d'écrans de supervision.

1.4. Le système central de commande est disposé dans la salle dite des ordinateurs.

Afin d'assurer une disponibilité aussi élevée que possible, le système central de commande est composé de deux mini-calculateurs identiques reliés entre eux.

Chaque mini-calculateur outre son unité centrale, comprend une mémoire de masse sous forme d'un disque magnétique et des interfaces de communication.

Ces interfaces de communication assurent la liaison du système central avec les annonceurs, avec les consoles d'exploitation de la cabine et avec le système électronique de régulation (SER).

Le fonctionnement dit en "hot-standby" des configurations d'ordinateurs dédoublées assure une continuité complète de fonctionnement du système puisque à tout moment, le calculateur de réserve est tenu à jour aussi bien au niveau des fichiers qu'au niveau des transactions en cours dans le calculateur maître.

En cas de problème du calculateur maître, la commutation s'effectuera sans perte d'information.

Parmi les éléments périphériques, l'on note en particulier :

- le poste de préparation dont le rôle sera décrit ci-après;
- une imprimante destinée à l'édition du journal de bord, de rapports et de statistiques;
- un lecteur de diskettes qui double en quelque sorte la liaison de données avec le SER.

## 2. LES ECHANGES D'INFORMATION AU SEIN DU SYSTEME

2.1. Consciente de ce que la continuité de fonctionnement du système d'affichage revêt une importance capitale, la SNCB a imposé de nombreuses conditions, et en particulier :

- une redondance au niveau du matériel (voir 1.4. ci-avant);
- une autonomie de fonctionnement de chaque échelon.

PREPARATION

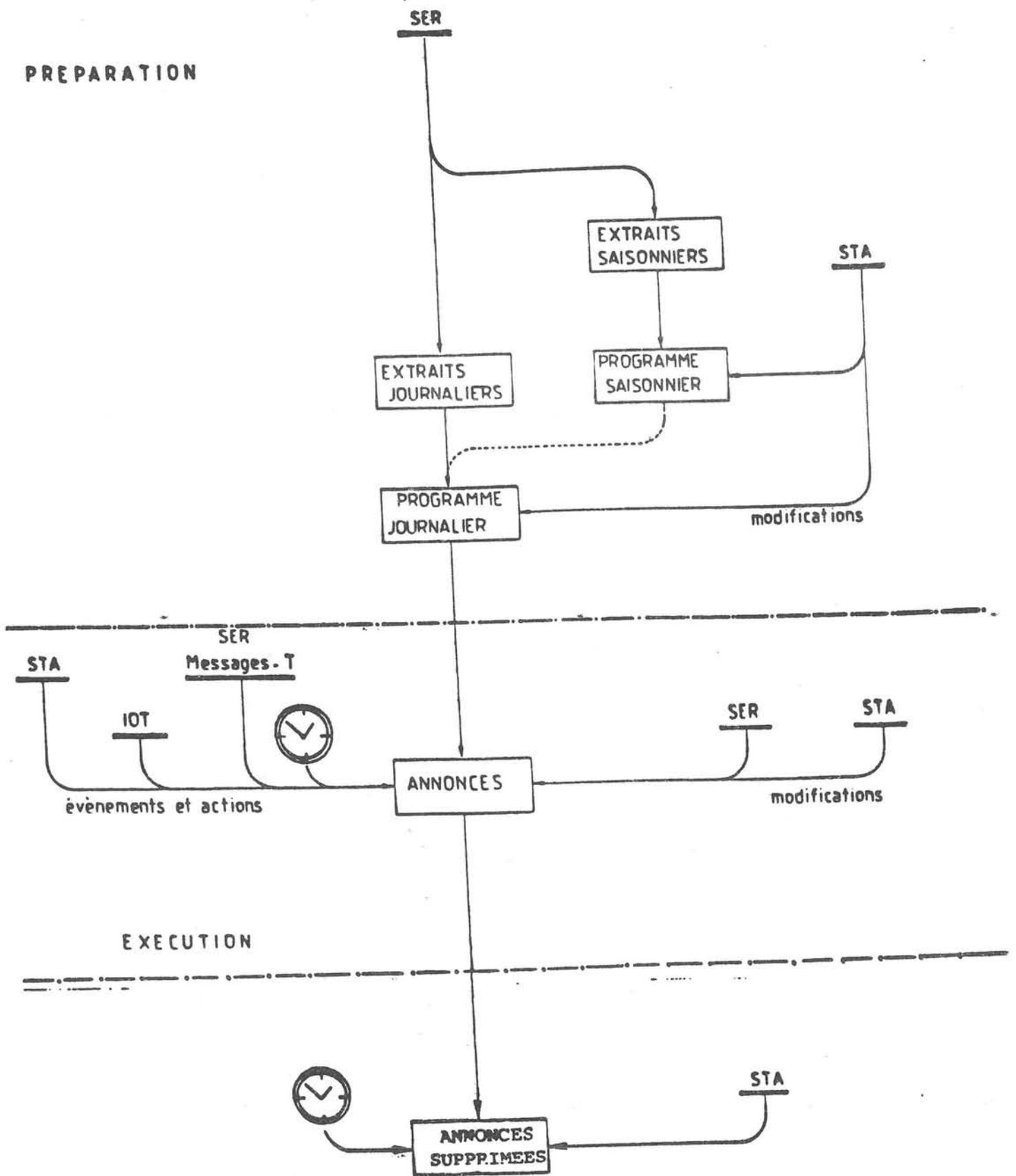


Figure 2

Ce dernier point implique que le système de téléaffichage (STA) peut opérer de façon autonome s'il lui arrivait d'être coupé du système central (SER) pour des motifs techniques aussi bien qu'humains. Il en résulte des dispositions donnant une impression de double emploi.

Les différentes étapes du travail de préparation et de la gestion des annonces sont représentées par la figure 2.

2.2. Au départ, il y a l'EXTRAIT SAISONNIER qui est le fichier, établi deux fois l'an par le SER, de tous les trains qui doivent être annoncés.

Au moyen de ce fichier, le STA établit le PROGRAMME SAISONNIER des annonces, sous une forme qui permet des corrections et mises à jour. La capacité de la mémoire associée à cette fonction permet d'héberger deux programmes saisonniers : l'actuel et le suivant (ou le précédent).

A cette base viennent s'ajouter l'EXTRAIT et le PROGRAMME JOURNALIER qui concernent tous les trains qui doivent rouler le jour suivant et être annoncés.

Si l'extrait journalier vient à manquer, le programme journalier peut être dérivé du programme saisonnier qui comporte également l'information, et constitue une sorte de réserve générale garantissant l'autonomie du STA.

Le programme journalier est mis en forme à la position dite de préparation et peut évidemment être modifié et complété à la demande. Dès que ce travail est terminé, cette information est transférée dans le FICHER DES ANNONCES qui contient finalement ce qui sera effectivement affiché.

La mémoire associée à ce fichier a une capacité de deux jours :

- la journée en cours;
- les annonces de la veille, que l'on considère comme terminées à 14h00, heure à laquelle l'opérateur de la position de préparation procède à leur élimination;
- les annonces du lendemain introduites à 15h00 par le même opérateur.

2.3. Le fichier des annonces est géré par l'ordinateur central sous le contrôle des opérateurs de la cabine.

Les programmes spécifiques à chaque annonceur reçoivent leurs directives d'un programme de séquençement des circulations qui :

- contrôle le déroulement du programme journalier;
- traite les événements temps réel modifiant le programme journalier : retards, changements de voie ...;
- prend en charge l'affichage des lignes de données sur les différents écrans des opérateurs à toutes fins de contrôle.

L'apparition d'une annonce, ou son effacement peut donc être la conséquence de plusieurs événements :

- l'heure programmée dans le fichier des annonces;
- l'action des commutateurs IOT par le personnel de trains;
- les modifications en temps réel.

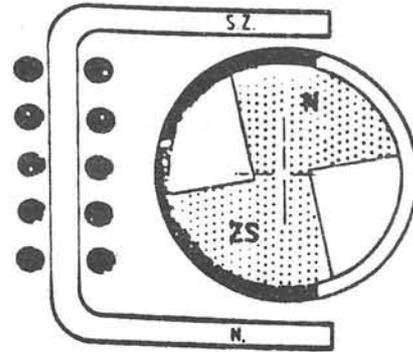
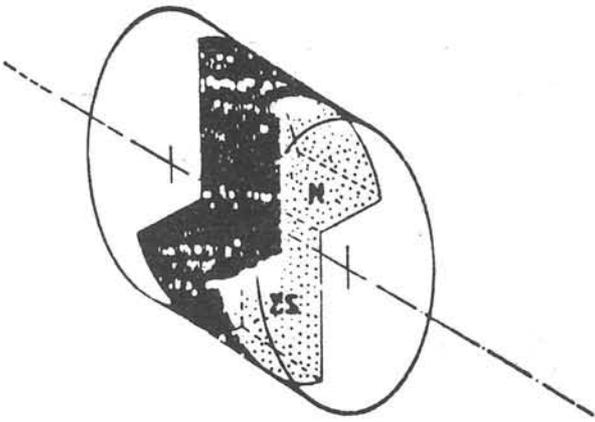
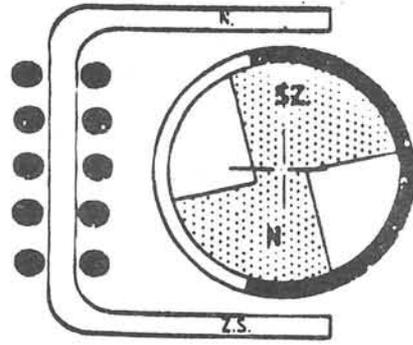
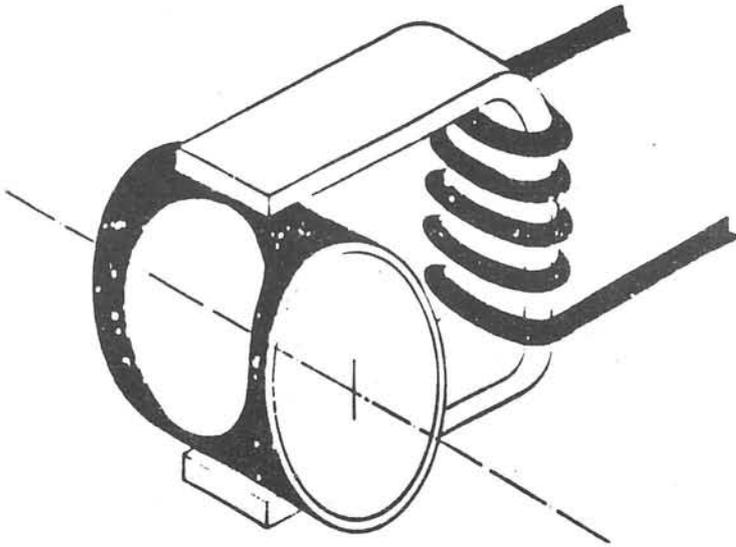


Figure 3

### 3. CONSTITUTION ET FONCTIONNEMENT DES ANNONCEURS

3.1. Les annonceurs sont pour la plupart constitués de modules permettant d'afficher un caractère, baptisés "varactères" par leur constructeur, la firme française VELEC.

Quelques annonceurs complémentaires sont constitués de moniteurs de télévision.

Les moniteurs de télévision peuvent jouer deux rôles :

- \* soit remplacer les appareils annonceurs, décrits ci-dessus;
- \* soit compléter l'information présentée par ceux-ci, par exemple donner les différentes gares dans le cas de destinations multiples, les numéros des voitures concernées pour ces destinations ...

3.2. Les modules ou varactères utilisés pour les tableaux et appareils annonceurs sont constitués d'une matrice de 5 colonnes de 7 cylindres pivotants. Chacun des cylindres est équipé d'une commande magnétique qui permet par rotation d'afficher la face colorée ou noire du cylindre. Une fois l'impulsion de commande émise, l'état affiché demeure stable grâce à l'aimantation rémanente. (Une impulsion de 500 à 700 mA pendant 1 ms suffit). Le principe de fonctionnement est illustré par la fig. 3, tandis que le schéma électrique du module fait l'objet de la fig. 4.

3.3. A titre d'exemple : LES ANNONCEURS de FBMZ

Il y a différents types d'annonceurs à examiner :

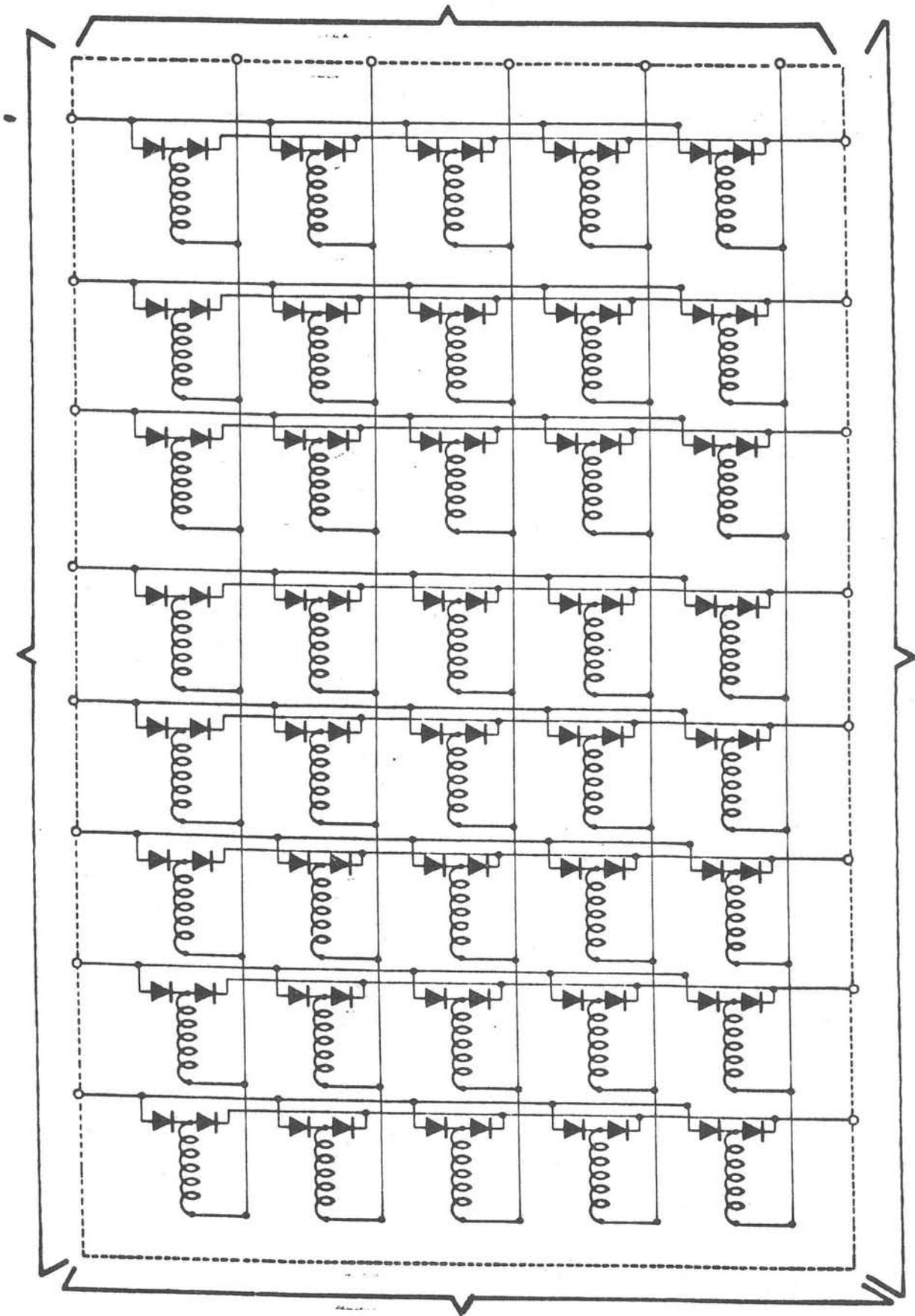


Figure 4

- les appareils qui ne sont pas attachés aux voies à quai, c'est-à-dire les grands tableaux : AH1, AHI, AHS1 et AHS2, qui comprennent en général plus d'une annonce.
- les appareils attachés à une voie à quai déterminée, c'est-à-dire les APQ's sur les quais et les AOC's dans les couloirs transversaux donnant accès aux quais.

### 3.3.1. Les grands tableaux

Deux types d'information peuvent figurer sur les tableaux (mais jamais ensemble) :

- annonces des départs de train
- messages spéciaux.

#### Annonce

Une annonce comprend les informations suivantes :

- heure prévue du départ (4 chiffres)
- catégorie du train (IC, IR, P, L, ...) (7 caractères)
- destination(s), éventuellement dans les deux langues nationales, affichée(s) sur deux lignes (au maximum 2 x 26 caractères)
- voie (2 caractères)
- retard éventuel (5 caractères).

#### Message spécial

Si un message spécial doit être affiché sur un grand tableau, les panneaux de ce dernier sont tous effacés. Après quoi, le message spécial (au maximum 6 x 26 caractères) est affiché sur chaque panneau avec alternance de la langue.

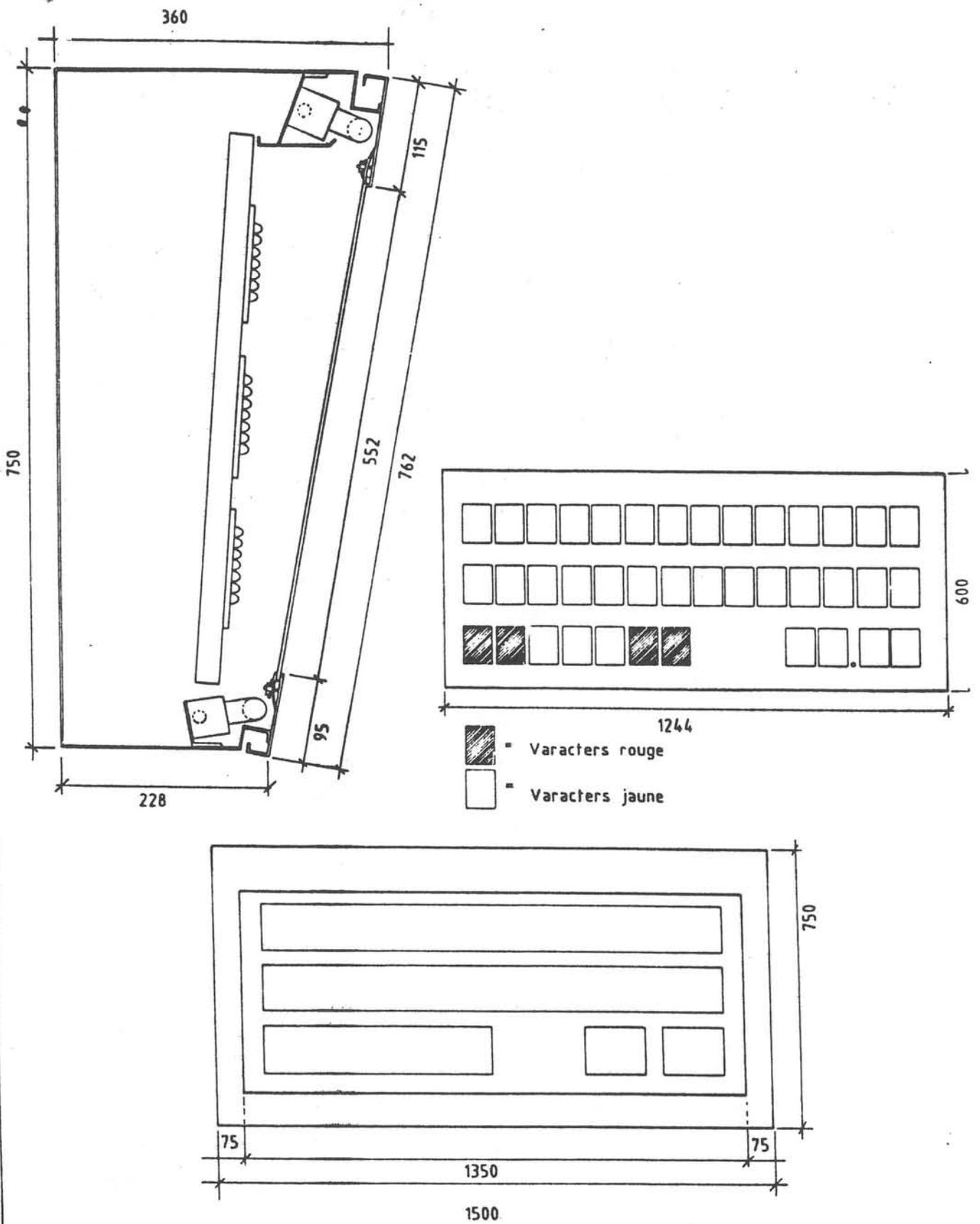


Figure 5  
Annonneur de quai (APQ).

### 3.3.2. Les annonceurs attachés aux voies à quai

---

Peuvent apparaître sur les APQ's des :

- annonces
- messages spéciaux
- textes spéciaux

Peuvent apparaître sur les AOC's des :

- annonces
- messages spéciaux

et sur les moniteurs vidéo associés aux AOC's des :

- textes spéciaux.

#### Annonce

Une annonce reprend les informations suivantes :

- heure prévue du départ
- catégorie du train
- destination(s) dans une seule langue nationale sur les APQ's et dans les deux langues sur les AOC's.

Les AOC et APQ n'affichent donc pas des numéros de voie ou retards éventuels.

#### Textes spéciaux

Les textes spéciaux sont toujours associés à une annonce. Le STA peut en enregistrer 280, désignés par un code de 0 à 999.

Habituellement, ils apparaissent sur les moniteurs vidéo et apportent des informations relatives au train associé pour la voie, comme les gares d'arrêt ou la composition. Ces textes sont appelés "textes spéciaux AOC".

D'autres textes spéciaux, dits "APQ", peuvent apparaître sur les APQ's en lieu et place du texte normal de l'annonce. Plus encore, si le texte porte le code 998 ou 999, l'annonce n'apparaît sur aucun autre annonceur.

998 = NE PAS EMBARQUER  
999 = TRAIN EN PASSAGE

Pour une annonce normale, le code de texte spécial APQ est 1.

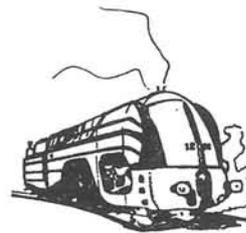
### Messages spéciaux (voir A.5)

Ces messages apparaissent en une seule langue nationale sur un APQ et en deux langues sur un AOC. Une langue est associée à chaque APQ. Comme il y a 4 APQ's par quai, deux APQ's affichent le message en Français et les deux autres en Néerlandais.

#### LISTE DES TRAINS HISTORIQUES - 16/1/1987

##### Trains définitifs.

- |  |   |
|--|---|
| <p>— 1) 25 avril 1987</p> <p>2) Brabant Rail (NL) + Stoomcentrum Maldegem</p> <p>3) * Leuven - Mechelen-Nekkerspoel - Berchem - Roosendaal (NL)<br/>* Roosendaal (NL) - Berchem - Lier - Mol - Weert (NL)<br/>* Weert (NL) - Hamont - Neerpelt - Mol - Hasselt - Aarschot - Leuven</p> <p>4) 12.004 + 5 KB + 1 KA</p> <p>— 1) 17 mai 1987</p> <p>2) Agence Commerciale SNCB Courtrai</p> <p>3) Izegem - Ostende</p> <p>4) 29.013 + 10 voitures L</p> <p>— 1) 7 juin 1987</p> <p>2) GCV Antwerpen</p> <p>3) Antwerpen-Oost - Kalmthout</p> <p>4) 12.004 + AK</p> <p>— 1) 13 juin 1987</p> <p>2) Stad Lier</p> <p>3) Lier - Aarschot - Diest - Leopoldsburg</p> <p>4) Pas encore déterminé</p> <p>— 1) 14 juin 1987</p> <p>2) Stad Diksmuide</p> <p>3) Diksmuide - Lichtervelde - Deinze - Gent-St-Pieters - Dendermonde - Mechelen - Lier</p> <p>4) 29.013 ou 1.002 + 7 AK + 1 AKD + 1 Hbis</p> <p>— 1) 1er août 1987</p> <p>2) Stad Eeklo + Stoomcentrum Maldegem</p> <p>3) Leuven - Eeklo - Maldegem et retour</p> <p>4) A déterminer</p> | <p>1) Date de circulation demandée</p> <p>2) Demandeur</p> <p>3) Parcours / horaire éventuel</p> <p>4) Composition du train</p> |
|--|---|



QUESTIONS ET REPONSES PARLEMENTAIRES  
SUR LE TRANSPORT PAR RAIL

RESTRUCTURATION

**Question de M. Coëme du 13 juin 1986 (Fr.) :**

*S.N.C.B. — Politique de restructuration.*

Le 7 mai 1985, je vous ai interpellé sur la politique de restructuration de la S.N.C.B. sur le plan du trafic voyageurs. Les conclusions alors dégagées au départ des statistiques de 1984 restent valables sur la base des données de 1985 car le trafic ne s'est pas modifié en 1985 par rapport à 1984.

Si la S.N.C.B. se base en 1988 sur les critères qui ont prévalu en 1984 pour décider de la fermeture de certains arrêts — soit la suppression d'un arrêt lorsque le nombre de voyageurs n'atteint pas 200 — 31 arrêts sur les 72 que compte encore la province de Liège, seront supprimés en 1988!

Le Ministre est-il en mesure de préciser quels seront les critères qui prévaudront en 1988 pour décider de la fermeture de certains arrêts?

La S.N.C.V. a-t-elle repris les voyageurs perdus par la S.N.C.B. comme elle est censée l'avoir fait?

Plutôt que de discuter de l'opportunité de fermer ou non certains arrêts pour résorber le déficit de la S.N.C.B., ne faut-il pas adapter l'exploitation et les horaires aux besoins réels des usagers, même si certains principes du plan de restructuration doivent être remis en cause?

Enfin, au vu des chiffres de 1985, le Ministre est-il prêt à accorder une suite aux propositions reprises dans mon interpellation du 7 mai 1985?

*du 8/7*  
Réponse : En matière de maintien ou de fermeture de points d'arrêts à faible fréquentation, la S.N.C.B. utilisera en 1987 comme en 1982-1983 la norme de base de 200 voyageurs embarqués par jour ouvrable, cette norme n'étant qu'un des nombreux éléments d'appréciation qui entrent en jeu pour décider du choix entre la desserte par rail et la desserte par bus.

Cela explique pourquoi bon nombre de points d'arrêt avec moins de 200 voyageurs/jours ont été malgré tout maintenus dans la nouvelle organisation.

Comme en 1982-1983, chacun des points d'arrêt concernés fera l'objet d'un examen approfondi en concertation avec la S.N.C.V. sous l'égide de l'Administration des transports.

Cet examen prendra en compte toutes les facettes du problème : aspects économiques, possibilités techniques de desserte par bus, qualité de l'offre de transport, évolution de la fréquentation depuis 1984, etc.

Le but essentiel de l'évaluation globale du plan I.C.-I.R. est précisément de mesurer sans complaisance le degré d'adéquation de la nouvelle offre I.C.-I.R. (tant sur le plan de ses principes que de leur concrétisation) à la demande de transport et à son évolution de manière à promouvoir le développement

du trafic voyageurs de la S.N.C.B. dans le cadre d'une desserte optimale du territoire national au moindre coût pour la Communauté.

Les adaptations qui s'ensuivront et celles qui interviendront ultérieurement n'auront d'autre objectif que de rechercher cette adéquation.

Les propositions reprises dans l'interpellation de l'honorable Membre du 7 mai 1985 seront examinées, lorsqu'elles n'ont pas entre-temps été satisfaites, dans le cadre de l'évaluation globale à laquelle la S.N.C.B. va procéder en 1987.

D'autre part, la S.N.C.V. a été chargée d'assurer la desserte des points d'arrêt supprimés par la S.N.C.B. dans le cadre du plan de restructuration I.C.-I.R.

Cette desserte s'effectue non seulement par de nouvelles lignes créées à cet effet, mais aussi par l'adaptation de lignes existantes : modification d'itinéraire, renforcement, adaptation de l'horaire.

De ce fait, il est malaisé de déterminer avec exactitude l'impact réel du plan de restructurations dans le nombre de voyageurs transportés par la S.N.C.V., nombre qui a connu une hausse de 2 % en 1985 par rapport à 1984.

Toutefois, d'une enquête réalisée en septembre 1984 par la S.N.C.V., il apparaît que plus de 40 % des voyageurs utilisant les nouvelles lignes S.N.C.V. étaient des voyageurs abandonnés par la S.N.C.B.

L'organisation actuelle du réseau de la S.N.C.V. accorde une importance primordiale à sa complémentarité avec le réseau S.N.C.B. Pour la desserte des gares S.N.C.B., les itinéraires et les horaires des lignes vicinales sont, autant que possible, établis pour répondre aux besoins réels des usagers.

**Question de M. Joseph Michel du 9 juillet 1986 (Fr.) :**

*S.N.C.B. — Lignes dans le Sud-Luxembourg. — Etude de rentabilité.*

Revenant à ma question n° 394 du 19 juin 1985 et à la réponse du Ministre, je me permets de poser les questions suivantes :

a) L'étude de rentabilité économique de la ligne Virton-Athus-Arlon, qui devait être terminée fin 1985, a-t-elle donné des résultats et lesquels?

b) Le projet d'électrification de la ligne Athus-Meuse semble plausible sur base de 25.000 volts en courant alternatif. Quel est le sort réservé à cette étude?

Il me revient que le personnel desservant la ligne Libramont-Virton doit normalement atteindre deux heures en gare de Virton, ce qui permettrait de lui confier en semi-direct la continuation aller et retour par Halanzy-Athus-Messancy-Arlon et retour. L'étude de rentabilité tient-elle compte de cet élément?

Réponse : *du 29/7*

a) Etude de la ligne Virton-Athus-Arlon.

Les conclusions de l'étude à laquelle il est fait allusion font

ressortir notamment que la rentabilité économique d'une desserte ferroviaire « voyageurs » des zones rurales, en particulier de la ligne envisagée, ne peut être assurée que si les charges relatives à l'infrastructure ne lui sont pas attribuées et si la demande est suffisante pour justifier une desserte ferroviaire.

Cette constatation a donc conduit à examiner le problème beaucoup plus vaste de l'acheminement du trafic marchandises entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Est de la France. Cette étude a été confiée à un groupe de travail multidisciplinaire qui a reçu pour mission d'envisager l'ensemble des problèmes liés aux relations concernées et de présenter toutes mesures et propositions d'investissement, envisageables à moyen terme et accompagnées d'une analyse économique circonstanciée, dans le but d'améliorer et d'optimiser l'utilisation des liaisons ferroviaires en question.

b) Electrification en 25.000 V de l'axe Athus-Meuse.

L'électrification en 25.000 V, courant alternatif, de l'axe Athus-Meuse constitue une des variantes techniques que le groupe de travail précité est amené à prendre en considération et à analyser.

Il serait prématuré de vouloir définir toute possibilité d'orientation avant que les conclusions de cette étude soient déposées.

**Question** de M. Sleenckx du 9 juillet 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Plan I.C./I.R. — Ligne 52 Anvers-Boom.

Lors de l'introduction du plan I.C./I.R., le trafic ferroviaire sur la ligne 52 Anvers-Boom a été profondément restructuré.

Tous les omnibus ont été supprimés et remplacés par des trains directs. Les nombreux navetteurs qui descendaient dans les gares intermédiaires ont dès lors dû recourir aux transports vicinaux.

Ces mesures ont entraîné des réactions véhémentes, non seulement de la part du public, mais également de la part d'un certain nombre d'experts des chemins de fer.

1. Quels est, selon le dernier comptage (système I.C./I.R.), le nombre de voyageurs fréquentant cette ligne et à combien s'élevaient les recettes du trafic voyageurs pour le mois de mai 1986?

2. Pourriez-vous me fournir les mêmes renseignements pour la période correspondante de 1984, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur du plan I.C./I.R.?

3. Quelles sont actuellement les conclusions des responsables de la S.N.C.B. et du Ministre en ce qui concerne les économies réalisées sur la ligne 52 depuis la restructuration?

4. Envisage-t-on actuellement de faire circuler à nouveau des omnibus sur cette ligne? Dans l'affirmative, quand? Dans la négative, pourquoi pas?

Réponse : du 5/8

1. Lors du dernier recensement voyageurs (octobre 1985) on a dénombré pour un jour ouvrable 721 voyageurs sur la section de ligne Anvers-Boom, dans les deux sens.

Des chiffres relatifs aux recettes voyageurs ayant uniquement trait au trafic (local et transit) sur la ligne 52 ne sont pas disponibles.

2. Les chiffres comparables antérieurs à l'instauration du plan I.C./I.R. remontent à octobre 1981. A cette époque, on avait dénombré pour un jour ouvrable 1.986 voyageurs sur la section de ligne Anvers-Boom.

Recettes voyageurs : idem que sub. n° 1.

3. et 4. la S.N.C.B. estime qu'il lui est impossible de se faire une idée acceptable du bien-fondé de l'ensemble des mesures de réorganisation qu'elle a pris en juin 1984, sans disposer d'assez d'expérience et d'une période d'observation suffisamment longue.

Elle juge qu'une période d'observation de 3 ans est indispensable à cet égard.

A l'occasion de l'étude d'évaluation I.C./I.R. qui sera réalisée par la S.N.C.B. en 1987, la desserte de la section de ligne Anvers-Boom fera elle aussi l'objet d'un examen.

**Question** de M. Brisart du 29 août 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Gares de Bruxelles. — Fermeture.

Il me revient qu'à Bruxelles les deux gares (Simonis et Pannenhuis) ont été fermées aussitôt après leur construction.

Monsieur le Ministre pourrait-il me dire :

- Ce qu'elles ont respectivement coûté?
- Pour quelle raison furent-elles fermées?
- Qu'envisage-t-on d'en faire?

Réponse : Les travaux de construction ou d'aménagement des gares de Simonis et Pannenhuis ont été réalisés à l'occasion des travaux du métro par les entreprises construisant celui-ci.

Ils ont été décidés en 1976 (Convention entre l'Etat et la S.T.I.B.) et financés par le budget de l'Etat.

A cette époque, il était envisagé de réaliser une desserte fréquente des gares de la ceinture ouest de Bruxelles et de profiter du croisement des infrastructures métro et train pour y prévoir des points d'échange accueillants et bien équipés.

La baisse continue de la fréquentation de cette ceinture ouest (moins de 60 voyageurs embarqués par jour, en 1981, pour l'ensemble des 3 gares alors ouvertes : Pannenhuis, Bruxelles ouest et Kuregem), a amené la S.N.C.B. à décider la réduction et enfin la suppression de cette desserte à l'occasion de la mise en œuvre de son plan I.C./I.R. en juin 1984.

De ce fait, le point d'arrêt de Simonis n'a pas été ouvert au trafic lorsque les aménagements (modestes) qui y avaient été réalisés ont été terminés.

Les installations de Pannenhuis et de Simonis sont maintenues en réserve pour le cas où il serait décidé de relancer une expérience de desserte urbaine train/métro qui utilise la ceinture ouest.

Les équipements de ces points d'arrêt ont, entretemps, été utilisés ailleurs.

**Question** de M. Brisart du 29 août 1986 (Fr.) :

Gare de Niel. — Fermeture.

Entre Boom et Anvers, une gare complètement achevée, avec guichets, toilettes, fauteuils... ouverte en 1983 a été fermée un an plus tard.

Monsieur le Ministre pourrait-il me dire :

- Quelle est la raison de cette fermeture;
- Qu'à coûté cette construction?
- Qu'envisage-t-on d'en faire?

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

1. Les activités pour voyageurs de la gare de Niel ont cessé le 30/9 3 juin 1984, suite à l'instauration du plan I.C./I.R. avec comme conséquence la suppression de tous les points d'arrêt entre Anvers-Sud et Boom.

Certains locaux de la gare de Niel restaient cependant nécessaires pour le personnel intervenant dans le trafic de charbon par trains complets destinés à la centrale électrique de Schelle.

2. Le coût de la construction du nouveau bâtiment de la gare s'est élevé à environ 5,5 Mio FB.

3. L'utilisation future du bâtiment de la gare de Niel dépendra de la réouverture éventuelle de certains points d'arrêt entre Anvers-Sud et Boom.

Ce problème sera examiné dans le cadre d'une évaluation globale de l'organisation I.C./I.R. du service des trains, qui aura lieu dans le courant de 1987.

Question de M. Bondroit du 12 septembre 1986 (Fr.) :

Transports. — Chemins de fer. — Ligne 109 Thuin-Stree.

Dans la presse écrite du 28 août dernier, il est fait mention de suppression du dernier tronçon de la ligne ferroviaire 109 Thuin-Stree. Il convient cependant d'examiner la situation économique déjà alarmante de la région du Sud-Hainaut, et d'abandonner toute idée de démantèlement de cette ligne.

Les données à prendre en compte sont :

1. la région concernée est en passe, si aucune attention particulière ne lui est accordée, de devenir un véritable désert économique; elle est non seulement la plus défavorisée sur le plan de l'emploi, mais le chômage des jeunes y est le plus élevé pour l'ensemble du Royaume;
2. la suppression de la ligne entraînerait la perte d'emplois au niveau du personnel d'entretien (6 agents) et du personnel de desserte (5 agents). Il faut se souvenir que l'exécution du plan de rationalisation de la S.N.C.B. a déjà provoqué la perte de 84 emplois à la gare d'Erquennes. Nous sommes donc en droit de nous demander où va s'arrêter ce démantèlement;
3. l'abandon des trois trains de 10 wagons et plus par semaine risque de signer l'arrêt de mort d'entreprises locales — dans le secteur du bois, des engrais et du charbon et surtout pour la sucrerie de Donstiennes — qui utilisent ce moyen de transport.

Les informations de la presse sont-elles exactes à propos de la suppression de la ligne 109?

Si la réponse est positive, je demande à ce que le Ministre revoie sa décision, afin de ne pas handicaper la région plus qu'elle ne l'est actuellement.

Réponse : Il n'entre pas actuellement dans les intentions de la S.N.C.B. de supprimer la desserte de la ligne 109 entre Thuin et Donstiennes.

Les rumeurs faisant état de ce projet ne sont pas fondées.

Question de M. De Roo du 24 octobre 1986 (N.) :

SNCB. — Plan IC/IR. — Ligne 72 Gand-Eeklo.

Dans le cadre de la mise en application du plan IC/IR, le trafic ferroviaire sur la ligne 72 Gand-Eeklo a fait l'objet d'un profond assainissement, notamment par la suppression d'un certain nombre d'arrêts (Waarschoot, Sleidinge, Muide...).

Tous les trains omnibus ont été supprimés et remplacés par des trains directs. Les nombreux navetteurs qui descendaient dans ces gares intermédiaires doivent à présent emprunter les bus vicinaux.

Cette restructuration a entraîné de vives réactions de la part non seulement des utilisateurs, mais également d'un certain nombre d'experts des chemins de fer.

1. Quels sont les résultats du dernier comptage de voyageurs sur la ligne en question (plan IC/IR)? A combien s'élevaient les recettes du trafic voyageurs au cours du mois de mai 1986?

2. Pourriez-vous me fournir les mêmes informations pour la période correspondante de 1984, c'est-à-dire avant l'introduction du plan IC/IR?

3. Que pensent les responsables de la SNCB des mesures d'assainissement prises sur la ligne 72? Quel est votre avis à ce sujet?

4. Certains arrêts supprimés pourraient-ils éventuellement être remis en service?

Réponse : La SNCB me répond ce qui suit : (18/11)

1. Le comptage général des voyageurs n'a lieu qu'une seule fois par an et de préférence la deuxième quinzaine du mois d'octobre, considérée comme la période la plus représentative.

Lors du comptage général des voyageurs d'octobre 1985, 1.564 voyageurs ont été recensés pour un jour ouvrable moyen, pour les deux directions sur le tronçon Gand-Dampoort-Eeklo. La répartition de ces voyageurs sur les 35 trains qui circulent journalièrement sur ce tronçon, donne une moyenne de 45 voyageurs par train.

Le montant des recettes voyageurs pour le seul tronçon Gand-Eeklo n'est pas disponible.

2. Le dernier comptage effectué avant l'instauration du plan IC/IR, pour lequel des données équivalentes sont disponibles, date d'octobre 1981. A ce moment, 1.918 voyageurs avaient été recensés. La répartition de ces voyageurs sur les 51 trains circulant alors sur le tronçon donnait une moyenne de 38 voyageurs par train.

Pour les recettes, voir point 1 ci-dessus.

3. Lors de l'instauration du plan IC/IR en 1984, il avait été décidé, qu'après une période d'essai de 3 ans, une évaluation du nouveau service des trains serait à faire.

C'est seulement lors de cette évaluation pour laquelle les derniers éléments seront fournis par le comptage d'octobre 1986, que les conclusions au sujet de la ligne concernée, pourront être tirées.

4. En ce qui concerne la réouverture des points d'arrêt supprimés, la décision définitive sera prise lors de cette évaluation. Néanmoins, ces réouvertures semblent être peu probables.

Question de M. Ylicff du 12 décembre 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Gares de Fraipont et de Trooz. — Suppression.

Il me revient que la SNCB aurait, sur votre injonction, décidé de supprimer dans les prochains mois, les gares de Fraipont et de Trooz, de la ligne de chemin de fer Verviers-Liège.

Cette nouvelle suppression de deux points d'arrêt sur un trajet très fréquenté, est vivement critiquée par les usagers de la ligne, et tout particulièrement les navetteurs dont un grand nombre d'élèves et d'étudiants se rendent dans les établissements d'enseignement de Verviers ou de Liège.

Puis-je, dès lors, connaître les raisons précises de cette décision, ainsi que le montant des économies escomptées?

Réponse : Les rumeurs de fermeture des gares de Fraipont et de Trooz n'émanent ni de mon cabinet ni de la SNCB. (6/11/87)

En effet, l'étude d'évaluation du plan IC/IR ne sera engagée qu'au cours de l'année 1987, et aucune directive n'a été élaborée jusqu'à présent en ce qui concerne le futur statut des gares à faible fréquentation.

Si un tel projet venait à être formé, une concertation interviendrait au sein de l'administration du Transport avec la SNCV ou la société concernée de transport urbain (STI) afin de vérifier si l'alternative offerte par le transport routier s'avère plus économique pour la collectivité, et constitue une alternative valable pour la clientèle concernée.

RESEAU

Question de M. Brisart du 20 juin 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — Ligne n° 58 Ath-Mons.

En consultant le nouvel indicateur des chemins de fer belges, on constate que la situation concernant la ligne n° 58 n'a guère évolué.

Le Ministre peut-il me dire :

1. pour quelle raison, il n'y a pas de liaison directe plus rapide entre Ath-Mons, et vice et versa;
2. pour quelle raison, de surcroît, certains trains ne vont pas au-delà de Jurbise et d'autres ne démarrent que de cette gare?
3. Est-il normal que certains trains de cette ligne, véritable tortillard, ne font guère plus de 37 km/h?

Réponse : La S.N.C.B. me répond : (15/7)

1. La ligne Ath-Mons est desservie par des trains omnibus cadencés toutes les heures.

Tel était d'ailleurs le cas avant l'application du plan I.C.-I.R.

Ce plan prévoyait également, après l'électrification de la ligne, l'instauration d'un service plus rapide du type I.R. (I.R.-J. Denderleeuw-Ath-Jurbise-Mons) et la suppression du service omnibus.

L'électrification de cette ligne est actuellement prévue pour fin mai 1987.

Après consultation du C.E.S.R.W. et compte tenu de la clientèle potentielle de cette ligne, la S.N.C.B. est d'avis qu'il est indiqué de maintenir le service actuel.

Cependant, du matériel plus moderne (électrique) sera mis en ligne et permettra une vitesse moyenne plus élevée.

2. Les trains de la ligne 58 qui ont Jurbise comme point de départ ou de destination sont des trains de navetteurs, assurant à Ath de bonnes correspondances tant vers Bruxelles que vers Tournai.

Ils sont destinés au trafic du tronçon Jurbise-Ath.

Les voyageurs de Ghlin et Erbisœul se rendent en effet à Bruxelles via la ligne 56.

3. L'électrification permettra d'augmenter la vitesse commerciale du futur service omnibus, mais il est encore prématuré d'avancer des chiffres exacts au sujet du gain de temps qui pourra être réalisé.

Question de M. Marc Olivier du 24 juin 1986 (N.) :

S.N.C.B. — Correspondances à Gand.

Depuis l'entrée en vigueur des horaires I.C.-I.R., les voyageurs en provenance de Bruxelles sont régulièrement confrontés à des problèmes de correspondance à Gand lorsqu'ils doivent prendre le train I.R. pour Courtrai.

Ce train I.R., qui part de Gand trois minutes après l'heure, assure normalement la correspondance avec le train en provenance de Bruxelles et à destination de Knokke-Blankenberge. Ce dernier train a cependant régulièrement dix à quinze minutes de retard, de sorte que la correspondance pour Courtrai n'est plus assurée. Les voyageurs à destination de Waregem, Harelbeke et Courtrai doivent alors patienter pendant pratiquement une heure.

1. Etes-vous au courant de ces problèmes de correspondance?

2. Quelles mesures avez-vous prises pour remédier à cette situation?

3. En attendant que ce problème soit définitivement réglé, êtes-vous disposé à demander aux responsables de la gare de Gand-Saint-Pierre de faire le maximum pour que la correspondance soit assurée?

Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (15/7)

1. Au cours de la période du 1<sup>er</sup> juin 1986 au 26 juin 1986 inclus, les correspondances ont été assurées à Gand-Saint-Pierre dans 93 % des cas entre les trains de la relation I.C. F Maastricht/Genk - Knokke/Blankenberge et ceux de la relation I.R. f Turnhout/Courtrai.

Les ruptures de correspondance doivent être attribuées principalement à des perturbations de la relation I.C. F et accessoirement de la relation I.R. f.

La régularité de la relation I.C. F est d'ailleurs plus difficile à réaliser que celle de la relation I.R. f car elle est influencée négativement par chaque dérangement ou incident technique sur les distances relativement longues vers Genk et Maastricht.

2. Lors de la mise en service du plan I.C./I.R., aucun délai d'attente n'était en principe autorisé aux trains I.C. et I.R. sauf pour les derniers trains de la journée.

Ces mesures très strictes avaient été prescrites pour éviter que le retard d'un train ne se répercute sur toute une série de trains suivants.

Afin de réduire le nombre de ruptures de correspondance, la S.N.C.B. a assoupli cette mesure et dans des gares déterminées, en accord avec la Direction, des délais d'attente ont été autorisés pour certaines relations.

Dans chaque cas, il a été examiné combien on pouvait attendre sans perturber plus loin l'ensemble des circulations.

Pour la relation I.R. f, Gand-Saint-Pierre a reçu l'autorisation d'attendre 3 min.

3. Chaque délai d'attente est un compromis entre les intérêts contradictoires des voyageurs qui se trouvent déjà dans le train en attente et ceux qui doivent atteindre ce train en correspondance.

La gare de Gand-Saint-Pierre a comme mission, dans le cadre des contraintes qui lui sont imposées, d'assurer au maximum la correspondance susmentionnée.

**Question de M. Ylieff du 9 juillet 1986 (Fr.) :**

*S.N.C.B. — Lignes I.C. Liège-Namur et Arlon-Namur. — Correspondances à Namur.*

Les voyageurs et usagers des lignes Liège-Namur et Arlon-Namur, desservies par des trains Intercity (I.C.), ne disposent pas à quelques minutes près à Namur d'une correspondance immédiate pour l'une ou l'autre ligne.

Puis-je demander au Ministre de bien vouloir examiner cette situation. Est-il prêt à établir ces correspondances à partir du 1<sup>er</sup> juin 1987?

du 29/7

**Réponse :** La correspondance entre le I.C.J. et le I.C.L. a déjà fait l'objet de nombreux examens qui, tous, ont conclu à l'impossibilité technique de lui donner une suite favorable, à moins de revoir pratiquement l'ensemble des horaires I.C./I.R. du réseau et de désavantager d'autres relations importantes.

Pour mettre les I.C.J. et L. en correspondance entre eux, il faudrait retarder de 12' les trains assurant la relation Mons-Charleroi-Namur à Liège-Guillemins. Par conséquent, les correspondances à Namur vers Bruxelles, et à Liège-Guillemins vers Welkenraedt et Gouvy-Luxembourg seraient rompues.

Un glissement réparti sur les sillons des deux I.C. ne serait pas réalisable sans une remise en question de toute la grille-horaire de la quasi-totalité du réseau, ce qui n'est pas envisageable dans un avenir rapproché.

**Question de M. Vanvelthoven du 29 juillet 1986 (N.) :**

*S.N.C.B. — Transport des voyageurs.*

La B.T.T.B. (Association des usagers des trains, trams et autobus) a analysé récemment les chiffres relatifs au transport de voyageurs de la S.N.C.B. au cours de ces dernières années. Cette étude aboutit à des constatations remarquables. Là où l'introduction du plan I.C.-I.R. a facilité les communications grâce à une amélioration de l'offre, le nombre de voyageurs a sensiblement augmenté. Par contre, dans la banlieue d'Anvers, le transport des voyageurs a connu une nette régression à la suite de ce plan.

Selon l'association précitée, la S.N.C.B. aurait perdu 10 % de sa clientèle au cours des 4 dernières années, tandis que le nombre de kilomètres parcourus par voyageur diminuait de 7 %. En revanche, la mobilité par la route s'est accrue pendant la même période de plus de 2 % par an (c'est-à-dire une croissance totale de quelque 10 %). Toujours selon cette

association, la perte de voyageurs serait due surtout à l'augmentation sensible des tarifs.

En ce qui concerne le T.G.V. l'Association des usagers des trains, trams et autobus estime que les moyens prévus pour ce projet pourraient être affectés plus utilement à une revalorisation globale des transports publics en Belgique.

Je saurais gré au Ministre de me faire savoir :

1. si les chiffres cités dans l'étude en question correspondent à la réalité. Dans l'affirmative, comment le Ministre explique-t-il cette forte diminution du nombre des voyageurs par rail? Dans la négative, quels sont les chiffres exacts dont dispose le Ministre et quelles conclusions peut-il en tirer?
2. comment il a réagi à cette étude et aux conclusions importantes qu'elle comporte;
3. quelles alternatives ont été examinées concernant le projet T.G.V. et quel est son point de vue en la matière.

**Réponse : du 26/8**

1. Au cours de la période 1982-1985, le trafic voyageurs de la S.N.C.B. a connu une diminution de :

- 9,9 % unités-voyageurs;
- 7,1 % en voyageurs-kilomètres.

Cette diminution a affecté les catégories suivantes de titres de transport :

- Abonnements sociaux et ordinaires : — 6 %.

Cela est dû à la réduction du niveau de l'emploi affectant surtout les anciennes régions industrielles (où la desserte ferroviaire est la plus attrayante) et au recours plus fréquent à d'autres moyens de transport, surtout pour les courtes distances.

- Billets intérieurs avec réduction : — 15 %.

Le recul résulte de la diminution du nombre de bénéficiaires de réductions individuelles du fait de l'évolution démographique de la population belge (familles nombreuses, anciens combattants, invalides de guerre).

- Billets internationaux : — 20 %.

L'évolution du trafic international est influencé dans une large mesure par le pouvoir d'achat en Belgique et à l'étranger, par le cours du change et par la concurrence des autres modes de transport.

Il y a lieu d'observer que 60 % des titres de transport internationaux couvrant un parcours en Belgique sont vendus à l'étranger et même en dehors de l'Europe (par exemple, Eurailpass).

2. Les études examinant la corrélation entre la demande de transports publics et le niveau tarifaire mènent à la constatation que le facteur « prix » n'intervient que pour quelque 10 % dans le choix du moyen de transport. D'autres éléments, tels que la vitesse, les trajets terminaux, le confort, l'information, la fiabilité, sont beaucoup plus importants. Il ne peut, par ailleurs, pas être perdu de vue qu'outre sa fonction de moyen de transport, la voiture privée remplit encore bien souvent d'autres fonctions importantes dans le domaine de la société (symbole de standing, symbole du besoin de liberté et d'auto-affermissement ...).

3. Différentes alternatives qui, dans une plus ou moins grande mesure, font appel à l'infrastructure existante sont déjà à l'étude au sein d'un groupe de travail quadripartite international, s'occupant actuellement de l'étude du projet T.G.V.

Le rapport final de ce groupe de travail ne sera toutefois disponible que vers la fin septembre, début octobre 1986. Pour le moment, il s'avère donc impossible de se prononcer déjà en connaissance de cause sur le projet ou sur l'une des variantes.

Après qu'aura été atteint, au niveau international, un accord de principe sur la réalisation de la liaison ferrée à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam, chaque pays visera à une optimisation, en tenant compte de toutes les facettes possibles.

Question de M. Temmerman du 29 août 1986 (N.) :

*Ligne de chemin de fer Eeklo-Gand-Audenarde-Renaix.*

Ces dernières semaines, les journaux ont parlé à plusieurs reprises de la ligne de chemin de fer n° 58 Gand-Eeklo.

On s'intéressait notamment aux résultats du plan I.C./I.R., lancé en 1984.

Pourriez-vous me fournir les précisions suivantes en ce qui concerne la ligne interrégionale Eeklo-Gand-Audenarde-Renaix :

- a) La S.N.C.B. a-t-elle déjà pris une décision à propos de la remise en service de l'arrêt d'Evergem, liée au prolongement de la ligne de tram n° 1 jusqu'à Evergem-Brielken (prévu dans le courant de l'année 1988)?
- b) Dans l'affirmative, quelle est cette décision? Sur quelles données est-elle basée?
- c) Dans la négative :
  - a) la remise en service éventuelle de l'arrêt d'Evergem est-elle toujours à l'étude? Quand cette étude sera-t-elle terminée?
  - b) la G.O.M.O.V. est-elle impliquée dans cette étude ou a-t-elle été consultée?
- d) Pour quand est prévue la mise en service de la gare tram-bus d'Evergem?
- e) Quelle affectation la S.N.C.B. compte-t-elle donner au bâtiment de l'ancienne gare de Sleidinge, cet arrêt étant supprimé depuis juin 1984?
- f) En ce qui concerne les investissements :
  - a) La S.N.C.B. a-t-elle prévu pour 1986, 1987 ou 1988 des investissements pour la modernisation de la ligne Eeklo-Gand?
 

Par exemple :

    - modernisation de la signalisation;
    - modernisation ou suppression de passages à niveau;
    - augmentation de la vitesse, etc.?
  - b) Dans l'affirmative, quels tronçons de la ligne seront modernisés?
  - c) A combien est estimé le coût des différents travaux à réaliser?
- g) En ce qui concerne les travaux d'entretien :
  - a) La S.N.C.B. a-t-elle prévu pour 1986, 1987 ou 1988 la réalisation de travaux d'entretien entre Eeklo et Gand-Wondelgem?
 

Par exemple :

    - remplacement des rails et aiguillages usés;
    - entretien des talus, etc.
  - b) Dans l'affirmative, quel est le coût de ces différents travaux?

- b) Sur quels tronçons de la ligne Eeklo-Gand Dampoort la vitesse pour le trafic voyageurs est-elle limitée à 40 km/h (ou moins), à 50 km/h, à 90 km/h?
- i) Pour quand est prévue la mise hors service du matériel roulant actuellement utilisé sur la ligne interrégionale Eeklo-Renaix (essentiellement des locomotives diesel de la série 62 et des voitures du type M 2)?
- j) La S.N.C.B. prévoit-elle d'électrifier et de mettre à double voie le tronçon entre De Pinte-Audenarde et Renaix? Dans l'affirmative, pour quand est prévue la mise en service du tronçon modernisé?

Réponse : La S.N.C.B. me répond ce qui suit : (30/9)

- a) et b) Suite à la décision prise en 1984 par son Conseil d'administration, la Société évaluera les résultats du plan I.C./I.R., après une période d'essai de 3 ans, c'est-à-dire en 1987. En attendant cette évaluation générale, aucune modification fondamentale ne sera apportée à l'organisation du service mis en place en 1984. La réouverture d'un point d'arrêt est à considérer comme une modification fondamentale.
- c) L'avis du G.O.M.O.V. est connu de la Société. Cet avis sera confronté avec d'autres éléments (données statistiques, analyse du marché, ...) dont la Société dispose ou qui seront rassemblés dans les prochains mois.
- d) Il n'est pas encore possible de prévoir une date exacte pour la mise en service. Tout laisse cependant prévoir que cela se fera mi-1989.
- e) Le bâtiment du point d'arrêt supprimé de Sleidinge reste provisoirement à la disposition du service de l'exploitation. La destination définitive de ce bâtiment sera déterminée en fonction du résultat de l'évaluation du plan I.C./I.R.
- f) Aucun investissement n'est prévu au cours des années 1986, 1987 ou 1988 pour la modernisation de la ligne Eeklo-Gand.
 

Le ministère des Travaux publics envisage cependant la construction d'un viaduc routier qui permettrait la suppression du passage à niveau n° 14 (« Afrikalaan » à Gand).

La participation financière du ministère des Communications à cette suppression s'élèverait à 30 millions de francs.
- g) Sur le tronçon considéré, seuls sont prévus actuellement des travaux normaux d'entretien pour le maintien du bon état de la voie.
 

Ces coûts d'entretien s'élèvent en moyenne à 4.200.000 F par an pour la période 1986 à 1988.

Il n'est d'autre part pas prévu de procéder pour les bâtiments à des travaux d'entretien autres que l'entretien courant.
- h) La vitesse de référence du tronçon Gand-Dampoort-Eeklo est de 90 km/h. La vitesse est limitée sur les tronçons :
  - Gand-Dampoort (km 6,650) — PN 15 (km 8,950) à :
    - 50 km/h direction Eeklo;
    - 40 km/h direction Gand;
  - PN 15 — PN 17 (km 9,514) à :
    - 40 km/h dans les 2 directions;
  - PN 17 — Wondelgem gare (km 12,190) à :
    - 60 km/h dans les 2 directions;
  - Wondelgem gare — Lieve (km 12,350) à :
    - 40 km/h dans les 2 directions;
  - PN 95 (km 25,930) — Eeklo gare (km 26,800) à :
    - 40 km/h dans les 2 directions.

- i) Eu égard aux moyens financiers réduits dont dispose la S.N.C.B. pour l'achat de nouveau matériel roulant, il n'est pas possible de prévoir la mise hors service des locomotives type 62 et des voitures M2 dans un avenir prévisible.
- j) L'électrification de la ligne De Pinte-Audenarde-Renaix n'est pas reprise dans le programme d'investissements des années 1986-1988. La décision pour la mise éventuelle à double voie du tronçon De Pinte-Audenarde dépendra du résultat de l'évaluation du plan I.C./I.R. au cours de l'année 1987. La mise à double voie du tronçon Audenarde-Renaix n'est pas prévue.

Question de M. Santkin du 17 octobre 1986 (Fr.) :

SNCB. — Ligne Rivage-Marloie. — Electrification.

Le 8 avril 1986, le Conseil d'administration de la SNCB a pris la décision de l'électrification, sur une seule voie, pour le tronçon Bomal-Marloie de la ligne de chemin de fer Rivage-Jemelle.

1. Quelle est la justification précise de cette décision?
2. Quel est le coût de l'investissement pour l'électrification à simple voie et à double voie sur le tronçon concerné?
3. Quel est le coût de l'investissement pour le renouvellement d'une seule voie et des deux voies.
4. Quel est le coût de l'investissement pour la signalisation à simple voie et à double voie?
5. Quel est le coût annuel de l'entretien à simple voie et à double voie?
6. Quel aurait été le coût total de l'électrification (investissement) si elle avait été réalisée sur tout le tronçon?
7. Quel est le coût de l'investissement pour le tronçon Angleur-Bomal?
8. Quel trafic journalier, dans les deux sens, la ligne à voie unique doit-elle atteindre pour être saturée?

Réponse : La SNCB me répond ce qui suit : (18/11)

1. La SNCB procède à des études de rentabilité économique pour justifier ses grands investissements. Les études de rentabilité de la modernisation et d'électrification de la ligne Angleur-Marloie ont démontré que les investissements donnent un meilleur rendement en cas de mise à voie unique du tronçon Bomal-Marloie.

2., 3. et 4. Les investissements suivants sont requis pour les divers travaux de ce tronçon Bomal-Marloie :

— l'électrification

— simple voie : 224 millions

— double voie : 320 millions

— le renouvellement des voies

— simple voie : 313 millions

— double voie : 590 millions

— la signalisation

— simple voie : 20 millions

— double voie : 7 millions.

5. L'entretien annuel des installations de la ligne exige :

— simple voie : 75 millions;

— double voie : 79 millions.

6. L'électrification et la modernisation de tout le tronçon Angleur-Marloie requièrent les investissements suivants :

— double voie sur tout le tronçon : 1.871 millions;

— double voie entre Angleur en Bomal et simple voie entre Bomal et Marloie : 1.511 millions.

7. Le coût de l'investissement nécessaire à l'électrification et à la modernisation du tronçon Angleur-Bomal s'élève à : 954 millions.

8. Le trafic que la ligne peut acheminer journallement (deux sens réunis) est estimé à une soixantaine de trains.

Question de M. Gabriels du 31 octobre 1986 (N.) :

SNCB. — Trafic voyageurs. — Offre.

Je constate que le nombre de voyageurs à l'embarquement dans la province de Limbourg ne représente que 1,3 % du nombre total de voyageurs à l'embarquement. A mon sens, cette situation est principalement due à une offre insuffisante. Il y a autant de voyageurs à l'embarquement dans la province de Luxembourg, alors que cette province compte quatre fois moins d'habitants. Dans la province de Namur, il y en a quatre fois plus, alors que cette province est deux fois moins peuplée que le Limbourg.

Quel est, pour chacune de ces provinces et par catégorie, le nombre de kilomètres-train (trafic de voyageurs) parcourus les jours ouvrables? Quel est, en outre, le taux d'occupation moyen des trains?

Réponse : Les renseignements suivants me sont fournis par la SNCB. (18/11)

Le tableau ci-dessous donne, pour les provinces demandées, le nombre de trains-kilomètres parcourus, un jour ouvrable, en octobre 1984.

	Limbourg (Tr.km)	Namur (Tr.km)	Luxembourg (Tr.km)
IC .....	2.476,1	5.343,8	3.273,7
IR .....	202,3	1.557,2	287,5
TEE .....	—	—	—
INT .....	21,6	669,9	577,8
P .....	769,3	1.470,2	1.108,9
L .....	3.025,6	6.131,4	3.448,9
T .....	41,6	509,5	761,5
Total	6.536,5	15.682,—	9.458,3

Pour les provinces demandées, les voyageurs-kilomètres suivants ont été notés en octobre 1984 :

Limbourg .....	425.982 v.km
Namur.....	1.425.482 v.km
Luxembourg.....	643.093 v.km

Ces données, détaillées par catégorie, ne sont pas disponibles.

L'occupation moyenne des trains, équivalent au quotient du nombre de v.km par le nombre de tr.km, pour le mois d'octobre 1984, s'élevait pour la province de :

Limbourg : à 65,1 voyageurs/train;

Namur : à 90,8 voyageurs/train;

Luxembourg : à 67,9 voyageurs/train.

Question de M. Sauwens du 14 novembre 1986 (N.) :

SNCB. — *Liaison ferroviaire Anvers-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle.*

J'aimerais savoir, à propos de ce dossier :

1. Où en sont les plans concernant cette liaison?
2. Quand envisage-t-on l'exécution de ces plans?
3. Est-il correct que la Région wallonne refuse de délivrer un permis de construire? Où en sont les négociations en vue d'élaborer une solution à ce problème? Quelles sont les estimations dans les domaines du trafic de voyageurs et de marchandises après la réalisation intégrale du projet? Combien de trains emprunteront quotidiennement le tronçon Hasselt-Maastricht?
4. Quel est le nombre de trains qui empruntent actuellement le tronçon Beverst-Lanaken?
5. Le ministre est-il au courant du fait que l'aménagement du tronçon Hasselt-Maastricht en vue de permettre un trafic très intense entraînera des nuisances pour un certain nombre de centres résidentiels et de zones naturelles, comme entre autres le hameau Spurk, Munsterbilzen, Hoelbeek et Eigenbilzen? Un rapport d'impact sur l'environnement a-t-il déjà été rédigé? Si non, un tel rapport a-t-il été envisagé?

Réponse : (2.12)

1. Les trois sociétés de chemins de fer intéressées (NS, DB et SNCB) sont parvenues à un accord portant sur l'ensemble des problèmes techniques que pose la réalisation de la liaison ferroviaire nouvelle Anvers-Maastricht-Cologne (infrastructure, matériel roulant, horaires, etc.).

2. et 3. L'étude théorique de base et achevée.

Une demande a été introduite auprès de la Région wallonne en vue de modifier le plan de secteur et d'octroyer une autorisation de bâtir pour la pose d'une voie ferrée sur le tracé de l'ancienne ligne de Montzen à Aix-la-Chapelle Sud (territoire de la commune de la Calamine). Ce projet a fait l'objet d'un échange de correspondance avec l'exécutif wallon sans que la demande ait jusqu'à présent reçu une suite favorable.

Aucune précision ne peut encore être établie quant à la réalisation du projet.

Si celui-ci était complètement réalisé le programme d'exploitation prévoirait la circulation quotidienne d'un train de voyageurs par heure et par sens de marche entre Hasselt et Aix-la-Chapelle (aucun train ne devrait circuler la nuit entre 23 et 5 heures).

La circulation des trains de marchandises serait d'après les prévisions, très réduite : un train local et deux trains complets les jours ouvrables par sens de marche entre Beverst et Maastricht et aucun train (sauf en cas de détournement) entre Montzen et Aix-la-Chapelle Sud.

4. Le tronçon Beverst-Maastricht est parcouru, les jours ouvrables, par :

- 1 train local (Beverst-Lanaken et retour);
- 2 trains complets de Maastricht vers Beverst;
- 2 trains complets de Beverst vers Maastricht.

5. Le faible niveau du trafic supplémentaire prévu entre Beverst et Maastricht (1 train de voyageurs par heure et par sens) et le fait que ces trains seront remorqués par des locomotives électriques ne paraissent pas être de nature à susciter une nuisance significative.

Il n'a dès lors pas été envisagé de faire procéder à une étude d'impact.

Question de M. De Batselier du 14 novembre 1986 (N.) :

*Transports en commun. — Arrondissement de Termonde.*

1. Quel est le montant des investissements consentis depuis 1981 sur le plan des transports en commun dans l'arrondissement de Termonde, et pour quels projets?

2. A combien estime-t-on le montant des investissements supplémentaires envisagés? Quels sont les projets et délais d'exécution prévus?

Réponse :

I. SNCB.

A. Les investissements suivants (coût en millions de francs — hors TVA) ont été réalisés depuis 1981 jusqu'à ce jour dans l'arrondissement de Termonde.

1. Ligne 53. Schellebelle-Termonde.
    - Modernisation de la signalisation : 104 Mio.
    - Travaux d'électrification : 33 Mio.
    - Travaux d'éclairage et de force motrice : 11 Mio.
    - Modernisation des installations ferroviaires : 75 Mio.
    - Travaux de téléphonie : 42 Mio.
    - Modernisation des passages à niveau : 38 Mio.
    - Termonde : Prolongement du passage inférieur pour voyageurs : 12 Mio.
    - Termonde : Etablissement d'un parking pour voitures et abris de vélos : 11 Mio.
  2. Ligne 57. Termonde-Lokeren.
    - Relèvement de la ligne : 8 Mio.
    - Modernisation de la signalisation : 3 Mio.
    - Travaux d'électrification : 36 Mio.
  3. Ligne 60. Heizijde-Termonde.
    - Termonde : Modernisation des installations ferroviaires : 3 Mio.
    - Travaux d'électrification : 13 Mio.
  4. Ligne 50. Schellebelle-Lede.
    - Wetteren : Etablissement d'un abri pour vélos : 1 Mio.
    - Wichelen : Etablissement d'un abri pour vélos : 2 Mio.
- B. Les investissements suivants (coût en millions de francs) sont prévus en 1987 dans l'arrondissement de Termonde.

1. Ligne 53. Schellebelle-Termonde.
    - Schoonaarde : Etablissement d'un passage inférieur pour voyageurs et d'un parking : 12 Mio.
    - Schellebelle : Etablissement d'un parking et d'un abri pour vélos : 1 Mio.
  2. Ligne 60. Heizijde-Termonde.
    - Heizijde et Lebbeke. Etablissement d'un abri pour vélos : 2 Mio.
  3. Ligne 50. Schellebelle-Lede.
    - Lede. Etablissement d'un abri pour vélos : 1 Mio.
- II. SNCV.

1. Investissement depuis 1981, à ce jour (prix hors TVA).

- 1.1. Les travaux suivants ont été effectués :
  - placement d'une installation de lavage automatique pour autobus au dépôt de Hamme (1.098.000 F);
  - réparation et peinture des auvents à la gare d'autobus de Termonde (756.487 F).
- 1.2. En vue de la rénovation et de la modernisation des services d'autobus, les véhicules suivants ont été acquis :

- en 1981 : 12 autobus articulés (65.112.000 F), grâce auxquels une plus grande capacité et un meilleur confort ont été offerts aux voyageurs;
- en 1983 : 3 nouveaux autobus standard (10.182.000 F).

1.3. Les abris achetés par les communes avec intervention de l'Etat et de la SNCV; le nombre d'abris érigés aux arrêts d'autobus dans l'arrondissement de Termonde depuis 1981 :

- Wichelen : 14
- Waasmunster : 12
- Termonde : 2
- Hamme : 5

Question de M. Lestienne du 12 décembre 1986 (Fr.) :

*SNCB. — Ligne 58. — Nouveau tronçon Enghien-Ath. — Vitesse maximale.*

Au moment où je constate avec plaisir que la liaison électrique Anvers-Gand-Lille est opérationnelle, et que la vitesse maximale autorisée va être portée à 160 km/h. entre Gand, Courtrai, Herseaux et Tournai, plairait-il au ministre de me faire savoir si la vitesse maximale autorisée sur le nouveau tronçon de ligne entre Enghien et Ath, sera portée à 160 km/h. à bref délai et, dans la négative, pour quelles raisons précises?

Le ministre pourrait-il me communiquer la durée du temps de parcours Bruxelles Midi-Tournai pour l'IC-M, si le tronçon Enghien-Ath pouvait être parcouru à 160 km/h. et si une locomotive moderne et puissante pouvait être affectée à la remorque de ces trains?

<sup>du 6.1.87</sup>  
Réponse : La circulation à 160 km/h. est subordonnée à la mise en place d'équipements complémentaires de sécurité, et ceci tant dans les voies que sur le matériel moteur appelé à y circuler.

En ce qui concerne plus particulièrement la ligne Bruxelles-Tournai, il est effectivement prévu d'y circuler à 160 km/h. à moyen terme sur certains tronçons. Il n'est cependant pas possible d'avancer d'ores et déjà une date concrète, compte tenu du fait que la poursuite de la mise en place des équipements susmentionnés, est entre autres, fonction des moyens budgétaires et de la fourniture étalée des équipements.

A partir de mai 1987, le service IC-M sera toutefois assuré par des locomotives modernes et puissantes, permettant de ramener le temps de voyage Bruxelles Midi-Tournai à 52 minutes.

La circulation ultérieure à 160 km/h. sur le tronçon Enghien-Ath permettra de réaliser sur le temps de parcours un gain d'environ 45 secondes, gain qui, dans le cas présent, peut être arrondi à la minute dans les horaires de service cadencé IC-M.

Question de M. Lestienne du 12 décembre 1986 (Fr.) :

*SNCB. — Ligne 58 Bruxelles-Tournai-Lille. — Matériel de traction.*

L'annonce, dès juin 1987, d'une liaison ICM avec du matériel tracté moderne est assortie d'un temps de parcours de 54 minutes. En 1968, 53 minutes suffisaient.

Le ministre pourrait-il me dire s'il est exact que le temps de parcours de 54 minutes annoncé pour l'ICM en juin 1987 a été calculé sur base d'une utilisation comme engin de traction du type de locomotive électrique le plus ancien du réseau, et pourquoi la traction de l'ICM ne peut bénéficier de locomotives modernes, par exemple des locomotives de type 12 qui ont été construites spécialement pour les relations vers Lille?

Réponse : Le temps de parcours annoncé pour l'ICM en juin 1987 est de 52' et a été calculé sur base d'une utilisation comme engin de traction d'une locomotive moderne du type 12.

Question de M. Lestienne du 12 décembre 1986 (Fr.) :

*SNCB. — Ligne 54/58 Bruxelles-Tournai-Lille.*

Longtemps sous-équipée et reconnue comme lanterne rouge du réseau en matière de régularité, cette liaison a finalement fait l'objet d'un programme sérieux de modernisation et d'électrification.

Le ministre pourrait-il me faire savoir pourquoi le nouveau service de trains en place depuis juin 1986 prévoit la liaison IR Bruxelles-Tournai à celle de Grammont-Enghien, alors que ceci n'avait pas été prévu dans le plan IC/IR initial, avec pour conséquence d'imposer 62 minutes de parcours au lieu de 61 en 1968, pour des trains similaires?

Réponse : Les temps de parcours sont conditionnés par les nombreux arrêts intermédiaires entre Tournai et Bruxelles, arrêts qui, après discussions, ont été fixés en accord avec le CERW.

Les deux services de trains Bruxelles-Tournai et Grammont-Enghien ont été accouplés par souci d'économie et également en vue de faciliter la circulation dans la jonction Nord-Midi à Bruxelles en réunissant deux services en un.

Globalement, ce couplage technique ne porte pas préjudice à la régularité de la liaison IR vers Tournai.

## DIVERS

Question de M. Anselme du 19 septembre 1986 (Fr.) :

*S.N.C.B. — Ateliers centraux. — Répartition des attributions.*

Dans sa réponse à la question parlementaire n° 99 du 18 février 1986, le Ministre se réfère à une décision du conseil d'administration du 20 octobre 1974 concernant la répartition des attributions entre les 6 ateliers centraux de la direction du matériel.

Le Ministre pourrait-il me faire connaître quelle est la répartition qui a été effectuée conformément à la décision précitée, pour ce qui concerne les charges de répartition des locomotives (type de locomotives, effectif par type)?

Réponse : La S.N.C.B. me communique le tableau ci-dessous : (7/40)

Répartition des charges de maintenance des locomotives électriques		
Locomotives		Atelier central
Nombre	Type	
6	18	Salzennes
35	26	Salzennes
25	20	Salzennes
60	27	Salzennes
30	21	Salzennes
12	11	Salzennes
12	12	Salzennes
3	28	Mechelen
50	22	Mechelen
83	23	Mechelen
22	25 + 25/5	Mechelen
8	16	Mechelen
5	15	Mechelen

Question de M. Ylieff du 9 octobre 1986 (Fr.) :

S.N.C.B. — *Chefs-gardes contrôleurs. — Affectation en qualité de chefs de train.*

Dans le cadre de la restructuration de la S.N.C.B., les chefs-gardes contrôleurs seront affectés comme chefs de train dès le premier décembre prochain.

Cette décision est contraire à l'engagement de ne pas modifier le statut des agents concernés, qui a été pris il y a quelques mois au moment du transfert des postes de chefs-gardes contrôleurs dans les groupes régionaux de la S.N.C.B.

Quelles sont les raisons de ce revirement et ses conséquences sur la carrière des agents concernés, tant sur le plan administratif et financier que sur celui de leurs déplacements?

Réponse : Par suite de la diminution des effectifs du personnel des trains, et des incidences sur certains dépôts, la S.N.C.B. doit envisager les mesures qui lui permettront de continuer à assurer le service des trains prévus.

D'autre part, il a été décidé, au niveau U.I.C. (1), de créer à partir du 1<sup>er</sup> juin 1987, un réseau Euro-City. Les exigences en matière de qualité de ce service, imposent de nouvelles mesures sélectives du personnel des trains.

De ce fait la S.N.C.B. envisage diverses dispositions, notamment l'utilisation de chefs-gardes contrôleurs dans la desserte des trains Euro-City et de certains trains internationaux, afin de pouvoir organiser des roulements rationnels et réglementaires.

Cette mesure ne modifie en rien le statut des agents concernés qui sont avant tout des agents de train utilisés dans le domaine de leur compétence; elle n'est pas de nature à modifier en quoi que ce soit la carrière ou le statut des agents.

Ces agents restent attachés à leur siège de travail, où ils commencent et terminent nécessairement leur prestation sans modification à la situation actuelle.

(1) U.I.C. : Union Internationale des Chemins de fer.

Question de M. Dillen du 21 novembre 1986 (N.) :

S.N.C.B. — *Retards.*

Bien que, cette année, nous n'ayons pas encore été confrontés à des conditions climatiques particulièrement mauvaises, les plaintes concernant les retards — parfois très importants — dans le trafic ferroviaire ont été très nombreuses ces dernières semaines.

— Quelles sont les causes de ces retards?

— Que fait-on pour y remédier?

— Cette situation n'est-elle pas extrêmement préjudiciable au prestige de nos chemins de fer, la notion d'horaire cadencé perdant toute signification?

Réponse : (9/12)

1. En général, on peut admettre que depuis l'introduction du plan IC/IR la régularité des trains de voyageurs s'est améliorée.

Il est à constater cependant que, pour un mois déterminé, la régularité peut être affectée sérieusement par un incident grave.

Ce fut, entre autres, le cas pour le mois d'octobre 1986; la tempête du lundi 20 octobre 1986 provoqua différents bris de caténaire (Essen - Forest-Voitures) et diverses obstructions des voies principales par des branches arrachées ou des arbres déracinés (Kortenberg - Landen - Rhode-Saint-Genèse - Linkebeek - Etterbeek - Schaerbeek).

Le coefficient de régularité pour le mois d'octobre 1986 (exprimé en trains ayant un retard inférieur à 5 minutes) est tombé dès lors à 92,7 %, alors que pour le même mois en 1985, il était de 93,7 %.

Les causes principales de retard important au cours du mois d'octobre 1986 étaient :

- les dérangements au pont de Kapelle-op-den-Bos les 1<sup>er</sup> et 13 octobre;
- les accidents aux passages à niveau à Koksijde (2 octobre), à Willebroek (13 octobre), entre Roulers et Izegem (29 octobre), à Liers (31 octobre);
- l'obstruction des voies principales à Herentals par un wagon déraillé (17 octobre);
- le tamponnement d'une excavatrice d'une firme privée à Zottegem (13 octobre);
- le déraillement d'un wagon entre Olne et Pepinster (17 octobre);
- le tamponnement d'un train de marchandises par une locomotive à Hasselt (19 octobre);
- les accidents de personnes et suicides à Linkebeek (9 octobre), Etterbeek (4 et 6 octobre), Landegem (4 octobre), Luchtbal (2 octobre), Ypres (14 octobre), Louvain (27 octobre).

2. Afin de préserver le plus possible la régularité, l'organisation au sein de la SNCB est telle qu'en principe, chaque retard doit toujours être justifié par les gares.

Ces retards sont ensuite instruits par des organes de contrôle spécialisés au niveau des services régionaux et, dans certains cas, au niveau de la direction centrale, en vue de prendre les mesures appropriées.

3. La régularité du trafic est pour chaque réseau un objectif important; les résultats obtenus par la SNCB peuvent supporter la comparaison avec ceux des réseaux limitrophes.

A titre d'exemple, pour le mois d'octobre 1986, un retard global de 3.868 minutes a été enregistré aux trains internationaux de voyageurs, cédés aux réseaux étrangers, tandis que pour le même nombre de trains originaires de l'étranger, 4.147 minutes ont été enregistrées.

**Question** de M. Bosmans du 5 décembre 1986 (N.) :

*SNCB. — Ligne Bruxelles-Paris. — Vibrations.*

A plusieurs reprises, les riverains (particuliers et entreprises) ont attiré votre attention sur les vibrations très gênantes que provoquent les trains roulant sur la voie centrale de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Paris, plus particulièrement à la hauteur de Ruisbroek, commune fusionnée avec Sint-Pieters-Leeuw.

Non seulement les vibrations perturbent la quiétude des riverains. Elles provoquent également des dégâts matériels aux habitations et aux bâtiments industriels.

Quels sont les résultats des mesures effectuées depuis 1984 par la SNCB? Quelles mesures ont été prises pour remédier à cette situation?

**Réponse :** La SNCB me répond ce qui suit.

Depuis 1984, des dizaines de mesures ont été faites par la SNCB pour rechercher l'influence des vibrations sur les bâtiments et les personnes (entre Watermael, Kortenberg, Vertrijk, Herent, Hoeilaert, Diegem, La Hulpe, Aalter, etc.).

Des mesures comparatives ont été faites par d'autres organismes tels que la « Katholieke Universiteit Leuven » et AIB (Organisme de contrôle agréé).

La campagne de mesure a commencé après une série de plaintes concernant les vibrations et la gêne dues au bruit suite à la mise en service des automotrices « Break ».

Aucune mesure n'a cependant été faite à la hauteur de Ruisbroek (Sint-Pieters-Leeuw), la SNCB n'ayant reçu aucune plainte des riverains.

Les conclusions de ces mesures sont résumées ci-dessous :

a) avant transformation de la suspension primaire des « Break » :

- les « Break » peuvent, contrairement aux autres trains, provoquer des troubles sur des personnes (références : ISO-norme 2631);
- les « Break », comme les autres trains, provoquent des vibrations dont les fréquences et les amplitudes correspondantes sont situées dans des zones pour lesquelles les dégâts aux bâtiments sont exclus ou très improbables (références : DIN-norme 4150);

b) après transformation de la suspension primaire des « Break » :

- l'influence de l'inconfort sur l'homme a été fortement réduite (− 25 % à − 50 %);
- parallèlement l'influence sur les bâtiments a aussi été réduite.

Les mesures prises ont été les suivantes :

- réduction temporaire de la vitesse des « Break » de 140 km/h à 110 km/h dans les zones fortement bâties en attendant la modification des « Break »;
- le meulage préventif des rails pour réduire l'usure ondulatoire;

- modification de la suspension primaire des « Break » afin de réduire définitivement l'influence sur l'homme jusqu'à des valeurs acceptables;
- interventions sur une série de points isolés (joints, aiguillages, etc.) pour éliminer les chocs et les vibrations.

Toutes les automotrices « Break » ont été modifiées, ce qui a permis de rétablir la vitesse normale de circulation.

EUROTRAIN

**Question** de M. Lestienne du 19 septembre 1986 (Fr.) :

*Transports par chemins de fer. — Tunnel sous la Manche.*

La perspective de l'ouverture d'un tunnel sous la Manche doit nécessairement amener les responsables de la S.N.C.B. à hâter la modernisation de certaines voies, voire à modifier certains programmes, de manière à ce que la Belgique puisse bénéficier pleinement du trafic voyageurs et du trafic marchandises qui doit en résulter.

Dans cette perspective le Ministre pourrait-il me dire quelles mesures il a prises pour accélérer l'électrification du tronçon Lille-Tournai?

**Réponse :** Le projet de tunnel sous la Manche, de même d'ailleurs que le projet de liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam, engendreront tous deux, en cas de réalisation, des modifications importantes dans le flux de trafic de voyageurs et de marchandises en Belgique.

En fonction des éventuelles décisions qui seront prises à l'endroit de ces deux projets, des adaptations devront être apportées à l'infrastructure ferroviaire notamment. Des études techniques et économiques sont actuellement en cours pour déterminer le contenu de ces adaptations.

Le cas du tronçon Lille-Tournai est considéré au premier chef dans l'ensemble de ce contexte.

**Question** de M. Desutter du 22 août 1986 (N.) :

*Eurotunnel. — Adaptation du réseau ferroviaire.*

Puisque l'Eurotunnel pourra être mis en service dès 1992 en vue d'essais, il sera opportun d'adapter le réseau routier et ferroviaire à cette nouvelle liaison entre la Grande-Bretagne et la France.

Il est prévu d'électrifier la ligne Calais-Haesebrouck.

Les dispositions nécessaires ont-elles été prises pour étendre cette électrification au réseau ferroviaire belge? Ne serait-ce pas là l'occasion de pourvoir le « Westhoek » et la côte occidentale d'une meilleure liaison ferroviaire?

du 16 | 9

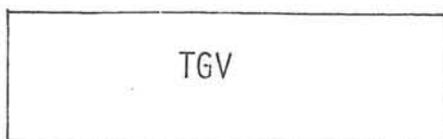
Réponse : Au début de cette année, j'ai appris la décision de principe des gouvernements français et britannique visant la création d'un tunnel sous la manche à composante ferroviaire, du moins dans un premier temps; la mise en service de cet ouvrage est annoncée par ses promoteurs pour le printemps de 1993.

Officiellement les intentions françaises concernant l'aménagement des infrastructures ferroviaires et routières qui seront réalisées dans un proche avenir, ne sont pas encore connues, si ce n'est la volonté de connecter, dans de bonnes conditions, le tunnel à l'éventuelle liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam.

En égard à cette situation, j'ai demandé à mon collègue français — qui a marqué son accord de principe — que des experts belges et français, tant en matière routière que ferroviaire, se rencontrent afin :

- de recenser les aménagements infrastructurels qui pourraient concerner les deux pays;
- d'engager les études techniques, économiques et financières qui permettront de préparer les décisions.

La desserte ferroviaire du « Westhoek » et du « Westkust » fait partie de cet ensemble.



Question de M. Piot du 17 juillet 1986 (N.) :

*Liaison par T.G.V. — Groupe de travail.*

Dans le communiqué relatif à la liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam qui a été publié après la réunion des quatre Ministres des Transports concernés, il a été dit que les Ministres avaient demandé au groupe de travail d'organiser ses activités de telle manière qu'ils puissent, sur la base d'un rapport complet, évaluer les éléments essentiels du projet du point de vue technique, économique, financier, social et juridique dans le courant de l'été 1986, en vue de prendre des « décisions de principe » quant à la liaison Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam et de « fixer des orientations » pour sa réalisation.

Quel sens concret le Ministre donne-t-il aux termes employés dans ce communiqué, en particulier « Décisions de principe » et « fixer des orientations » pour la réalisation?

Est-il exact que le groupe de travail n'a pas pu respecter le calendrier imposé? Quelles en sont éventuellement les raisons? A-t-on convenu d'un nouveau délai?

du 12 | 8

Réponse : Le Groupe de travail international quadripartite (France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas) est chargé de mener une étude de faisabilité de la liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam. A cette fin, il a retenu plusieurs hypothèses de travail contrastées, tant dans les domaines technique et économique que financier et juridique, pour évaluer l'intérêt d'un tel projet.

Lors de leur prochaine rencontre, les Ministres concernés par le projet seront amenés à apprécier les résultats de l'étude en cours et, comme l'indique le communiqué publié à l'issue de la réunion du 28 janvier 1986, à prendre des décisions de principe.

Ceci consistera à se prononcer sur l'intérêt global et les perspectives de rentabilité du projet; autrement dit, à cette occasion, il sera répondu à la question de savoir si les résultats sont totalement assurés pour autoriser la prise de décisions concernant la réalisation du projet, à confirmer, le cas échéant, par les Gouvernements respectifs. En fonction des résultats qui seront déposés, il est très probable qu'on constatera que certaines hypothèses de travail retenues par le Groupe international n'offrent guère de bonnes perspectives. Fixer des orientations pour la réalisation du projet reviendra ainsi à éliminer ces variantes. Je songe, notamment, au choix qui pourrait être fait entre la technique roue-rail et le système magnétique, tous deux considérés dans l'étude de faisabilité.

Lors de cette prochaine rencontre, il n'est dès lors pas du tout envisagé de prendre des décisions finales visant la réalisation elle-même du projet sous l'une ou l'autre forme. Il s'agit d'une étape dans le processus de décision qui permettra, éventuellement, d'engager, d'une part, les procédures internes propres à chaque pays et, d'autre part, des études complémentaires qui s'attacheront à optimiser le projet, en pouvant prendre en considération, particulièrement sur le plan belge, tous les intérêts, politiques, nationaux et régionaux, en présence, ainsi que les aspects se rapportant à la protection de l'environnement et à l'aménagement du territoire.

Pour des raisons purement techniques, tenant à la mise au point de son rapport, le Groupe de travail ne sera pas en mesure de déposer ses conclusions dans le courant de l'été 1986, comme cela avait été prévu en janvier 1986, mais bien au début de l'automne 1986. Je n'ai toutefois pas encore convenu d'une date avec mes Collègues français, allemand et néerlandais pour les rencontrer.

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

*TGV. — Ligne Bruxelles-Paris.*

Quel est le coût de la ligne prévue pour le TGV entre Paris et Bruxelles?

Quelle est la durée prévue pour un trajet Bruxelles-Paris en TGV? Que coûterait l'adaptation de la ligne actuelle pour permettre une vitesse de  $\pm 200$  km/h? Quelle serait alors la durée du trajet?

Prévoit-on une bifurcation entre Lille et Bruxelles vers Courtrai, afin de permettre les liaisons rapides entre Paris/Lille (et Londres), et entre Courtrai/littoral/Gand?

Quelles sont les perspectives en matière de trafic?

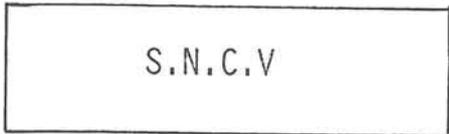
Réponse : Selon les hypothèses retenues par le groupe de travail quadripartite (Belgique, France, Allemagne, Pays-Bas), chargé de l'étude de faisabilité du projet de liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam, le coût d'établissement d'une ligne nouvelle entre Paris et Bruxelles, permettant une vitesse de 300 km/h, est évalué à 65 milliards de FB environ, selon les conditions économiques de 1984; ce montant comprend les aménagements aux installations ferroviaires existantes réalisés aux entrées des villes.

Sans arrêt intermédiaire, le temps de voyage entre Paris et Bruxelles est estimé à 77 minutes.

La France a toujours refusé d'étudier, sur son territoire, l'hypothèse d'une amélioration de la ligne existante permettant de porter la vitesse à 200 km/h. Nonobstant, la Belgique étudie pour l'instant une telle hypothèse sur son territoire; les résultats de cette étude ne sont pas encore disponibles.

Par ailleurs, en fonction notamment des choix définitifs qui interviendront quant à la desserte de Lille — problème partiellement lié au projet de tunnel sous la Manche — des aménagements de l'infrastructure pourraient être envisagés pour organiser sur le territoire belge des dessertes venant en prolongement de l'éventuel tracé à grande vitesse entre Paris et Bruxelles. Ces possibilités feront l'objet d'une étude économique.

Selon les études menées, le trafic prévu entre Paris et Bruxelles se situerait entre 7,5 et 8,0 millions de voyageurs (deux sens de trafic réunis) en l'an 2000, en cas de réalisation d'une ligne à grande vitesse (temps de voyage : 77 minutes), non compris l'apport de trafic en provenance du tunnel sous la Manche.



**Question** de M. Joseph Michel du 16 juillet 1986 (Fr.) :

*S.N.C.V. — Province de Luxembourg. — Suppression de transports publics.*

Est-il exact que la S.N.C.V. prépare la suppression d'environ 250.000 kilomètres de transports publics à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1987?

Cette réduction signifierait 31 millions de francs pour la Province de Luxembourg soit 23 millions pour le privé et 7 millions pour la S.N.C.V.

Cette décision est-elle compatible avec les suppressions importantes qui ont été opérées ces dernières années dans les lignes de chemin de fer? L'autobus, en effet, était censé suppléer aux conséquences de la rationalisation de la S.N.C.V.

Comment, en conséquence, les luxembourgeois pourront-ils atteindre leur lieu de travail?

du 5/8

Réponse : À la suite de la réduction de l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S.N.C.V., les Chemins de fer vicinaux examinent actuellement toutes les possibilités permettant de présenter un bilan en équilibre pour fin 1987.

Il est toutefois trop tôt pour présenter dès à présent des solutions définitives et pour communiquer des chiffres par province, étant donné que toutes les études et tous les calculs ne seront complétés qu'à la fin de l'année.

**Question** de M. Desutter du 22 août 1986 (N.) :

*Transports en commun. — Tramways du littoral.*

Les nouveaux trams oranges mis en service à la côte sont de véritables étuves. Cet été, des voyageurs ont été incommodés par la chaleur insupportable qui y régnait.

Pourtant, ces nouveaux véhicules sont dotés de raffinements électroniques divers. La ventilation se ferait au moyen d'air pulsé sur des résistances électriques, réglées thermostatiquement par deux groupes de ventilation placés dans le toit.

Des ingénieurs de la S.N.C.V. affirment que la ventilation fonctionne à merveille mais il semble bien qu'ils soient contredits par la réalité des faits.

Quelles mesures la S.N.C.V. compte-t-elle prendre cet hiver en vue de la prochaine saison? La situation actuelle fait en effet perdre des clients, ce qui n'était assurément pas l'objectif du Ministre.

du 16/9

Réponse : Il est incontestable que lors de la mise en service des nouveaux trams sur les lignes du littoral des problèmes ont surgi en ce qui concerne le système de ventilation et de chauffage.

Toutefois, ces problèmes ont été résolus entre-temps, de sorte qu'aujourd'hui on peut affirmer que le fonctionnement du système de ventilation est satisfaisant.

Ce système de ventilation fonctionne comme suit :

- une ventilation de base de 1.250 m<sup>3</sup> d'air par heure est assurée par deux groupes de ventilateurs installés dans le toit au-dessus du poste de conduite;
- dès que la température intérieure atteint un certain niveau, un thermostat réagit et ouvre deux grands aérateurs situés dans le toit. L'aérateur arrière engendre le vent latéral qui est conduit dans le véhicule au moyen d'un couvercle distributeur, tandis que l'évacuation s'effectue par l'aérateur avant.

La conviction que le système en question donne entièrement satisfaction s'appuie sur les faits suivants :

1. Cette ventilation dépasse toutes les recommandations internationales en matière de ventilation de véhicules (un conditionnement d'air (« air-conditioning ») n'est pas prévu).

2. Les contrôleurs d'exploitation de la S.N.C.V. confirment que, même par temps très chaud et avec une pression atmosphérique élevée, la température reste agréable à l'intérieur des tramways du littoral.

3. Les conducteurs de tram établissent, après chaque service, un rapport de voyage dans lequel ils signalent toutes les anomalies. Cette année, la S.N.C.V. n'a reçu aucune plainte de voyageurs relative à la ventilation dans les trams, et certainement pas de la part de personnes qui auraient ressenti un malaise du fait de la chaleur.

4. Durant les jours de forte chaleur de juin et de juillet, la température de tous les trams arrivant à Ostende à la « kaastation » a été relevée de 13 h à 17 heures.

La température relevée dans le tram ne dépassait jamais la température extérieure de plus de 1° C!

**Question** de M. Dutry du 21 novembre 1986 (Fr.) :

*SNCV. — Pose de rails sans joints de dilatation.*

La ligne SNCV n° 90 Charleroi-Anderlues-La Louvière, a été modernisée il y a peu.

Des poseurs de voies hardis ont voulu défier les lois élémentaires de la physique en plaçant sur cette voie des nouveaux rails sans joint de dilatation. Mal leur en a pris. Durant les fortes chaleurs, l'exploitation de la ligne par trams a dû être interrompue pour permettre de réparer la voie.

1. Quel a été le coût de cette opération de remise en état de la voie nouvellement posée? Quelle fut la durée totale d'interruption du trafic?

2. La pose de rails sans joint de dilatation est-elle courante à la SNCV? La ligne n° 80 Charleroi-Maurage, en cours de modernisation, sera-t-elle équipée de ce même type de rails?

Réponse : du 16/12

1. La pose des voies en longues barres, sans joints de dilatation, est une technique couramment utilisée actuellement, aussi bien en chemin de fer qu'en tramways.

Les principaux avantages de ce type de pose sont :

1. confort : absence de chocs répétés tous les 18 mètres aux joints éclissés;
2. tenue de la voie : n'est plus ébranlée régulièrement par les chocs.

Il a cependant été constaté quelques déformations, par forte chaleur, mais qui n'ont entraîné aucune interruption de trafic, seulement un ralentissement local.

2. Bien que relativement récente, (6 ans d'exploitation), la ligne n° 90 doit faire l'objet, comme toutes les lignes, d'un entretien régulier, et notamment d'un rebourrage, environ tous les 5 ans.

Les bourreuses lourdes, dont le rendement est nettement supérieur, et le coût de revient nettement inférieur au travail manuel, ont l'inconvénient de devoir travailler hors exploitation. Cela a justifié la mise hors service de la ligne n° 90 pendant 10 jours, durant les vacances scolaires, et permis le bourrage de 10 km de voie.

Les services d'entretien ont profité de cette interruption pour rectifier la voie, là où c'était nécessaire.

Le montant total des travaux s'élève à 1.000.000 F.

3. Cette technique est courante à la SNCV et sera appliquée sur la ligne n° 80.

Des études sont cependant en cours pour améliorer la tenue de la voie, compte tenu des expériences passées.

Question de M. Dutry du 21 novembre 1986 (Fr.) :

SNCV. — *Etat du matériel roulant dans le Hainaut.*

J'apprends par la presse que, parmi la centaine de nouvelles motrices articulées qui avaient été livrées à la SNCV pour le trafic rail, dans les régions de Charleroi et du Centre, seules une trentaine d'entre elles seraient encore en état de marche !

Le ministre confirme-t-il cette information? Peut-il m'exposer les raisons de cette hécatombe?

Complémentairement, peut-il faire connaître le nombre de motrices articulées en état de marche, hors service ou inutilisées, et ce pour les régions de la côte, du Centre et de Charleroi?

Il semblerait en effet, que des motrices neuves soient « cannibalisées » afin de maintenir en état de marche un minimum de motrices articulées, tant dans la région côtière que dans la région du Centre, et ce, au détriment du matériel affecté à la région de Charleroi. Cette situation serait due au fait qu'aucune pièce de rechange n'aurait, à ce jour, été commandée. Cette information est-elle exacte?

Depuis que cette situation scandaleuse est connue du ministre, quelles mesures ont été prises pour y remédier?

Réponse : du 16/12

1. La SNCV a commandé 55 véhicules pour le réseau Métro de Charleroi, métro dont 32 km devaient être opérationnels en 1983. En novembre 1986, seuls 9 km sont en service sur l'antenne de Fontaine-l'Évêque et ce, pour des questions de

restriction de crédits. La SNCV a donc décidé de renouveler son réseau banal, pour permettre la mise en service d'un plus grand nombre de véhicules.

2. Répartition du parc (Charleroi, Centre) :

— Total : 55, dont :

- en ordre de marche : 40;
- hors service temporairement pour cause d'accident : 10;
- hors service pour cause d'avarie : 1;
- en service à Ostende : 2;
- définitivement hors service : 2 (gravement accidentées à la Côte : il est projeté d'en reconstruire une avec les deux épaves).

3. Cannibalisation :

— il est normal de récupérer sur des véhicules temporairement hors service, des pièces coûteuses qui se détérioreraient immanquablement en cas de non-utilisation;

— ces pièces seront commandées à nouveau au moment opportun.

4. Approvisionnement en pièces de rechange :

- il a été commandé pour plus de 300 millions de pièces de rechange, à la livraison et au cours des dernières années d'utilisation des véhicules;
- il est donc faux de prétendre qu'aucune pièce de rechange n'a été commandée.

Question de M. Dutry du 21 novembre 1986 (Fr.) :

SNCV. — *Modernisation de la ligne n° 80 Charleroi-Maurage.*  
— *Suppression des trams.*

La modernisation de la ligne SNCV n° 80 Charleroi-Maurage entraînera une suppression de la traction électrique pour une durée de trois ans minimum.

Le ministre peut-il me dire si la durée maximale des travaux est déjà connue à ce jour? Si oui, quelle est-elle?

Les investissements à effectuer durant les prochaines années sur cette ligne, sont-ils déjà programmés jusqu'à l'achèvement des travaux?

Si non, quels sont les travaux non encore budgétisés?

Réponse : L'étude socio-économique concluant à la rentabilité d'une modernisation des voies des lignes 30 et 80 est actuellement à l'approbation de l'inspection des Finances.

Le dossier me sera alors soumis pour approbation.

Les investissements sont prévus sur 3 exercices budgétaires (de 1987 à 1989), mais les engagements ne pourront être obtenus qu'à l'issue des approbations dont question ci-dessus.

Si tout se passe comme prévu, les travaux pourraient être terminés fin 1990.

Question de M. Dutry du 21 novembre 1986 (Fr.) :

SNCV. — *Dépôt de Jumet. — Non-fonctionnement de la centrale de lavage.*

Il me revient par la presse que la station de lavage de trams du dépôt SNCV de Jumet (coût 35 millions) ne fonctionne pas. Le ministre peut-il me faire connaître :

— la ou les raisons précises de cette situation consternante;

- les mesures prises à ce jour par les responsables de la SNCV pour permettre le fonctionnement prompt et correct de cette installation;
- la manière dont la SNCV s'y prend pour assurer le nettoyage des trams (et bus) au dépôt de Jumet?

**Réponse :**

1. Les plans originels prévoyaient l'utilisation :

1. d'un réservoir d'eau pour l'eau de récupération, avec station d'épuration et de recyclage dans l'atelier.
2. du réseau de distribution en cas de nécessité.

Par suite des mesures d'économie, l'étude de l'atelier a été reportée et ces options devaient être inversées.

Par après, il s'est avéré que la pression de l'eau du réseau de distribution était trop faible, de sorte qu'un réservoir d'eau avec groupe hydrophore dut être installé.

Ces travaux encoururent un retard considérable, suite aux problèmes administratifs et aux actions de grève.

2. La fin des travaux et la mise en service des stations de lavage sont prévues pour le début 1987.

3. Les tramways sont actuellement lavés manuellement, et les autobus au moyen d'une installation de lavage provisoire.

**Vraag** van de heer Dutry van 21 november 1986 (Fr.) :

*Sécurité routière. — Charleroi. — Intégration des motrices du métro dans le trafic routier.*

Dans sa réponse à ma question n° 155bis du 30 avril 1986, votre honorable collègue des Travaux publics regrette que les nouvelles motrices articulées de métro, circulant à Charleroi, ne soient pas conçues pour être intégrées à la circulation routière. En effet, écrit-il, l'étrave butoir de ces rames est inadaptée car le moindre impact a de graves conséquences de par sa proéminence. Ces motrices prévues pour circuler en site propre, devront cependant s'intégrer au trafic routier.

Quelles sont les mesures déjà prises par la SNCV pour réduire le danger présenté par cette proéminence?

Combien d'accidents graves ont été provoqués par ces étraves butoirs depuis la mise en circulation de ces motrices?

**Réponse :** Le butoir fait partie intégrante de la motrice. Ce type d'accouplement est utilisé un peu partout sur les autres réseaux ferrés urbains (Suisse, Allemagne, etc.). Il sert à augmenter la capacité des voitures, par accouplement de 2 rames, ainsi qu'au dépannage rapide et en sécurité, surtout en tunnel.

Tout autre système d'accouplement, barre de traction, s'est avéré impossible à cause de la longueur et du poids de la barre (courbe de 24 m et masse de la voiture à tracter dans les plus mauvaises conditions).

Depuis la mise en service (fin 1982 – début 1983) aucun accident n'a été provoqué par le butoir.

**Question** de M. Desutter du 28 novembre 1986 (N.) :

*SNCV. — Situation dans les dépôts.*

Il me revient que dans le dépôt des chemins de fer vicinaux de Jumet (Charleroi), 31 véhicules à moteur seraient actuellement livrés à la rouille, faute de pièces détachées.

L'installation ultramoderne de lavage ne peut être utilisée, l'équipement n'étant pas raccordé au réseau de distribution d'eau.

Une vingtaine de bus récemment acquis sont également en chômage, faute de pièces détachées.

Le système de commande à distance des moteurs ne fonctionne pas.

Le dépôt – qui n'est pas entouré d'une clôture – a été victime d'actes de vandalisme dont les dégâts s'élèvent, pour une période de dix-huit mois, à 50 millions de F.

Quelles conséquences le ministre tire-t-il de ces informations? Quelles mesures envisage-t-il de prendre pour réprimer les négligences énumérées ci-dessus?

Je souhaiterais également connaître la situation des autres dépôts des chemins de fer vicinaux, tant en ce qui concerne le matériel roulant que les installations. Quel matériel roulant est réduit au chômage et pourquoi? Quel matériel ne fonctionne pas et pourquoi? A quel montant s'élèvent les dégâts causés par le vandalisme, et quelles mesures prend-on pour y mettre un terme?

**Réponse :** du 16.12

1. Actuellement, seuls 9 km de métro léger de Charleroi sont exploités, alors que les prévisions prévoyaient 32 km pour 1983. De ce fait, le parc de véhicules ferrés de la SNCV est aujourd'hui en surnombre. Le parc se subdivise comme suit :

- en ordre de marche : 40;
  - hors service temporairement pour cause d'accident : 10;
  - hors service pour cause d'avarie : 1;
  - en service à Ostende : 2;
  - définitivement hors service : 2;
- (gravement accidentés à la côte : il est projeté d'en reconstruire une avec les deux épaves).

Il est normal de récupérer sur des véhicules temporairement hors service, des pièces coûteuses qui se détérioreraient immanquablement en cas de non utilisation prolongée.

2. Installation de lavage :

Les plans originels prévoyaient l'utilisation de :

- a) un réservoir d'eau pour l'eau de récupération, avec station d'épuration et de recyclage dans l'atelier;
- b) réseau de distribution en cas de nécessité.

Par suite des mesures d'économie, l'étude de l'atelier a été reportée et ces options devaient être inversées.

Par après, il s'est avéré que la pression de l'eau du réseau de distribution était trop faible, de sorte qu'un réservoir d'eau avec groupe hydrophore dut être installé.

Ces travaux encoururent un retard considérable, suite aux problèmes administratifs et aux actions de grève.

La fin des travaux et la mise en service des stations de lavage sont prévues pour le printemps prochain.

3. Il n'y a pas de bus systématiquement hors service par manque de pièces.

4. Le système de commande à distance des moteurs n'est qu'un projet.

5. Le vandalisme constaté, comme malheureusement dans tous les lieux publics, est estimé entre 1 et 2 millions de francs.

6. Pour éviter ces actes de malveillance, la SNCV :

- a conclu un contrat de surveillance avec une société spécialisée;
- va clôturer incessamment le dépôt.

7. Outre le groupe du Hainaut, seul celui de la Flandre occidentale dispose de voitures de tram. Durant la période estivale la mise en service des trams est sensiblement différente par rapport au reste de l'année.

A l'exception des voitures du réseau, dont le nombre est fixé

à 14,8 % sur le plan national, aucun matériel roulant n'est inutilisé.

A la suite des actes de vandalisme, les dépôts nouvellement construits ou transformés, sont pourvus de clôtures et de portes.

---

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

---

COMMUNIQUE DE PRESSE

---

Le Conseil d'Administration, réuni ce matin, le vendredi 20 février 1987, sous la présidence de Monsieur Didier REYNDERS, a, pour la première fois, pris connaissance des travaux réalisés par les groupes de travail mis en place par les Ministres des transports des pays concernés par le projet de T.G.V. Nord.

Il a entendu des exposés consacrés à :

- la définition technique du projet;
- l'évaluation économique et les aspects financiers et juridiques.

Aucune décision ou orientation n'a encore été prise en la matière par les organes de gestion de la S.N.C.B. qui souhaitent suivre de très près les travaux et études en la matière.

---

# L'axe de symétrie

Quand un train roule dans un sens et rencontre un autre train de la même cadence roulant en sens opposé, le moment de cette rencontre est appelé "point de symétrie".

De telles rencontres se présentent deux fois par heure, à un intervalle de 30 minutes: on parlera donc d'"axe de symétrie" parce que cet axe — figuré sur le cadran d'une montre — passe par deux points qui figurent sur un diagramme les deux moments de croisement (toujours séparés par trente minutes).

## Quel usage?

Le point de symétrie constitue la moyenne du temps de passage au même endroit de deux trains cadencés roulant en sens différent.

$$\text{Nous avons donc: } S = \frac{T_1 + T_2}{2}$$

Sur le réseau belge, le point de symétrie a été fixé à 21 et 51.

Prenons un exemple: l'IC "F" Maastricht — Blankenberge arrive à Louvain à l'heure '55. Nous savons que le départ

dans l'autre sens sera 102 — 55 = 47, ce qui veut dire que le train partira à l'heure '47. (se reporter à la carte des horaires).

L'intérêt de la notion d'axe de symétrie réside dans le fait que les délais de correspondance dans les deux sens seront toujours identiques. Mais cela ne signifie pas obligatoirement que le voyageur a toujours une "bonne correspondance"! Mais un service rationnel de trains doit prévoir des temps d'attente dans les deux sens rigoureusement identiques.

Considérons maintenant l'explication sous la forme mathématique:

$$S_1 = \frac{t_2 + t_1}{2} \quad t_2 = 2 S_1 - t_1$$

$$S_2 = \frac{t_3 + t_4}{2} \quad t_3 = 2 S_2 - t_4$$

$$S_3 = \frac{t_x + t_p}{2} \quad t_x = 2 S_3 - t_p$$

et

$$S_3 = \frac{t_y + t_z}{2} \quad t_y = 2 S_3 - t_z$$

- Correspondance entre les services A et B

$$t_1 - t_p = t_x - t_2$$

$$t_1 - t_p = 2 S_3 - t_p - 2 S_1 + t_1$$

$$1 S_3 = 2 S_1 \quad S_3 = S_1$$

- Correspondance entre les services B et C

$$t_2 - t_4 = t_3 - t_y$$

$$t_2 - t_4 = 2 S_2 - t_4 - 2 S_3 + t_z$$

$$2 S_2 = 2 S_3 \quad S_2 = S_3$$

Nous pouvons donc dire:

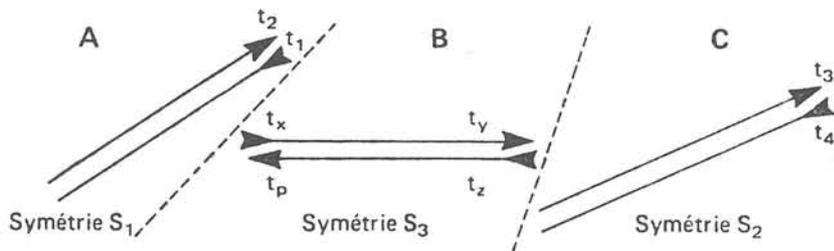
$$S_1 = S_2 = S_3 = S \dots$$

L'axe de symétrie est donc bien unique.

## REMARQUE:

Il existe bien un projet d'instauration d'un axe de symétrie unique en Europe. Mais il faut garder à l'esprit qu'une telle adaptation implique des modifications importantes dans les habitudes de la clientèle.

Bref: il devrait encore passer beaucoup de trains sous les ponts avant d'en arriver à ce stade d'intégration européenne des horaires...



- Que se passe-t-il si  $S_3$  est différent de  $S_1$  ?

Dans ce cas, la différence entre les temps de correspondance est de:  $(T_1 - T_p) - (T_x - T_2) = 2 S_1 - 2 S_2 = 2 (S_1 - S_2)$

Si la correspondance dans un sens est par exemple de 6 minutes, et que la différence de symétrie est de 5 minutes, la correspondance dans l'autre sens sera de  $6 + 2 \times 5 = 16$  minutes.

Dans un tel cas, il est impossible de construire un réseau équilibré.

- LES TRAINS INTERNATIONAUX CADENCES A L'HEURE

Pour notre malheur, l'axe de symétrie de nos voisins allemand et hollandais est différent du nôtre: NS: 17 — 47 depuis le 3.6.84. (anciennement 15 — 45)  
DB: 0 — 30

La SNCF n'applique pas cette notion.

Notre axe de symétrie étant fixé à 21 — 51, il est inévitable que les horairistes doivent incorporer des "tampons" horaires afin de neutraliser les divergences et assurer la transition d'un système vers un autre.

Un tampon de 4 minutes est donc nécessaire pour les échanges avec les Pays-Bas et un tampon de 9 minutes est prévu entre l'Allemagne et la Belgique.

Ce tampon consiste en un arrêt prolongé dans une gare proche de la frontière (Anvers par exemple) ou par des correspondances asymétriques dans une gare proche de la frontière avec torsion progressive sur un tronçon du parcours (entre Welkenraedt et Cologne par exemple).

---

\* MATERIEL ROULANT

- TYPE S

La démolition des motrices déclassées se poursuit. Début décembre, les 9036, 9050, 9053, 9060, 9061, 9070 et 9081 ont quitté Trazegnies pour être réduites en ferraille à Aubange (Grand-Duché de Luxembourg). Ont également fait partie du convoi la 9139 (stationnée à Trazegnies) et la VT 9054 (hors-service à Anderlues).

Les châssis des motrices 9075 et 9109 ont été rachetées par une entreprise anversoise qui les utilisera comme wagons plats pour les travaux dans le métro local. Les caisses se trouvent toujours à Trazegnies. La même opération devrait également être effectuée sur la 9079

- TYPE S métro

Dans le Trans-Fer n° 48, nous annoncions (page 58) que certaines motrices Sm, théoriquement encore roulantes, n'avaient pas été munies de nouveaux films, ce qui laissait prévoir un déclassement prochain.

Entretemps, les 9142, 9153 et 9160 ont fait leur réapparition sur le réseau, équipées de nouveaux films.

- TYPE S J

La 9170 a repris du service au début de cette année, après plus d'un an d'immobilisation au dépôt de Jumet par suite d'un accident.

\* EXPLOITATION

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

Début mars, les travaux de renouvellement des voies ont repris à Lodelinsart entre Bon Air et St Antoine. Afin de pallier aux retards éventuels provoqués par ces travaux, une neuvième motrice a été ajoutée dans le roulement des 59/80 du lundi au vendredi. Les horaires sont inchangés, mais le temps de stationnement à Charleroi (Sud) est porté de 16 à 31 minutes.

Il est prévu de bussifier intégralement les 59 et 81 pendant la période des vacances scolaires de Pâques (du 6 au 19 avril) pour permettre d'effectuer les travaux sur la section à voie unique entre Jumet (Carrosse) et Gosselies (Monument).

QUE FAUT-IL EN PENSER ?

Chacun se souvient qu'il n'y a pas très longtemps, il était fait état de l'impossibilité d'assurer le transport en commun vicinal hivernal par voie ferrée dans le Hainaut. Les motrices type S ne pouvaient résister à un nouvel hiver et c'est pourquoi elles devaient être retirées du service. Ce qui fut dit fut fait et les tramways furent remplacés par des autobus.

Les récentes conditions atmosphériques n'ont pas permis à une fraction importante (30 à 60 %) des autobus d'assurer le trafic.

Sur base du même raisonnement que celui ci-dessus, on doit supposer que les autobus seront à leur tour supprimés avant le prochain hiver 1987/1988 puisqu'ils n'ont pas pu remplir leur office ....

Mais par quoi seront-ils donc remplacés ?

A moins que l'on ne prenne des mesures efficaces pour leur permettre de rouler ...

Mais alors, ne pourrait-on prendre des mesures semblables pour que les tramways soient encore aptes au service ? ...

---

**LES TOURISTIQUES**SDP : Ligne touristique Dendermonde - Puurs (ex-52)

Le samedi 11 avril, inauguration de l'exploitation par le ministre H. De Croo. L'association exploitante a acquis l'autorail sncb 4302 qui effectue le jour de l'inauguration et à titre exceptionnel le trajet total de la ligne au départ de Dendermonde SNCB.

Exploitation par VZW BVS. Jours et heures de circulation : voir Retrorail.

Grottes de Han

L'exploitation de cette ligne ferrée paraît assurée pour la saison 1987. Deux autorails sont en révision complète de carrosserie actuellement. Comme l'article du Soir des 24 et 25/1/87 ci-après l'indique, BN doit construire deux véhicules GLT (véhicules hybrides tenant de l'autobus, du trolleybus et du tram, qui ont été présentés en 1985 dans Trans-Fer) qui seraient testés sur la ligne pendant les hivers 1987 et 1988. La SA des Grottes de Han et de Rochefort a marqué son accord en ce sens. C'est seulement en cas de résultat positif avec prix de revient compétitif que la décision définitive serait prise en 1990...

Notons qu'une exploitation par motrices S ou S rinnovées pourrait être techniquement réalisable puisqu'une ligne aérienne sera tirée pour les essais du GLT. Mais jusqu'à ce jour, la Société des Grottes s'y est toujours opposée...

H.A.

# L'axe d'Houyet à Rochefort : pour promouvoir le tourisme

Le syndicat d'initiative de Houyet et les responsables communaux croient fermement au tourisme comme valeur sûre de développement de leur entité. Et ils multiplient les initiatives, pour y parvenir.

L'an dernier, le S.I. présentait un stand au Salon des vacances à Bruxelles; cette année, dans les prochains jours, il sera à la Foire d'Utrecht, car contrairement à une certaine image d'Epinal, les touristes hollandais sont maintenant de bons touristes « qui dépensent » comme on dit, dans la vallée de la Lesse.

Houyet avait aussi très favorablement accueilli le projet de transformation de l'ancienne voie ferrée Jemelle-Houyet, via Eprave en piste cyclable. L'idée était venue de Rochefort.

C'est aussi de la cité des Roches qu'est venue la nouvelle du projet de G.L.T., ce nouveau mode de transport mû par énergie électrique ou diesel, selon les besoins et dont la région pourrait servir de vitrine à La Brugeoise et Nivelles et à son partenaire, la firme canadienne Bombardier.

Au départ de la gare de Jemelle, le G.L.T., par le site de l'ancienne voie ferrée, notamment, gagnerait, de Jemelle, Eprave et Lessive et Han-sur-Lesse. Trois phases au projet : le G.L.T. remplacerait, dans un premier temps, l'ancien vicinal qui menait les visiteurs, du centre de Han, vers les grottes, dans un second temps, il concernerait le tronçon Jemelle-Eprave-Lessive.

Et, pourquoi pas, dans une troisième phase, notre région de Houyet, disent en chœur, les

commerçants, les mandataires communaux et le S.I. de Houyet qui sont venus le dire aux responsables communaux de Rochefort ! Ils se sont étonnés également d'avoir été tenus à l'écart du projet.

« Fâcheux oubli de notre part », a répondu le ministre Dalem qui était entouré du collège échévinial de Rochefort et des représentants des commerçants rochefortois et des S.I. de Han et Rochefort.

## 620 millions

Aux inquiétudes houyetoise de voir disparaître le projet de piste cyclable, M. Dalem a répondu qu'il n'en était nullement question. Le G.L.T. et la piste cyclable sont deux projets indépendants, l'un de l'autre mais ils peuvent cohabiter.

M. Dalem a mis au point les renseignements dont il dispose, pour l'instant, sur le projet de G.L.T. et, profitant de la présence des Houyetois leur a demandé d'être vigilants et d'agir en concert avec Rochefort, pour d'autres projets en cours, notamment sur l'E411, l'installation de la future régie des routes et l'aire touristique de Wanlin.

Les deux premières phases de mise en application du G.L.T. coûteront environ 320 millions, a dit le ministre qui a ajouté que le volet financier est le plus important à résoudre. Pour l'instant, la société des Grottes de Han qui a décidé de participer à la société mixte de gestion du G.L.T. avec La Brugeoise et Nivelles et la région wallonne et les ministères des Travaux publics et des Communications est d'accord d'engager 36 millions; la région wallon-

ne a aussi décidé une participation d'une quarantaine de millions, La Brugeoise et Nivelles intervient pour environ 120 millions.

Le reste est à trouver auprès des deux autres ministères. Ceux-ci sont intéressés par le projet, mais ils tentent de trouver, actuellement, le montage financier adéquat.

La troisième phase, vers Houyet a aussi été calculée, on l'estime à environ 300 millions. On doit donc trouver cette somme. Où ? Comment ? Ce sont les questions du moment.

A Houyet, on craint qu'un éventuel échec des deux premières phases ne fasse échoer la troisième et, peut-être, le projet de piste cyclable.

A Rochefort, on est certain du succès, d'autant plus que le G.L.T. prendra les touristes au départ de la gare de Jemelle et qu'à Han, annuellement, la société des grottes transporte plus de trois cent mille visiteurs.

Un échevin dinantais, celui du Tourisme, précisément, a même suggéré qu'un troisième ministre. M. Pouillet intervienne aussi dans ce projet comme il le fait pour l'Eau d'Heure.

Ce qu'on retiendra, pour l'heure, c'est que la balle est du côté des ministres Olivier et De Croo. A partir de maintenant, toutes les démarches qui seront effectuées chez eux, le seront de concert entre Houyet et Rochefort.

Il en ira de même pour une meilleure signalisation sur l'E411, pour l'électrification de la ligne Dinant-Bertrix, l'aire de Wanlin et la localisation de la régie des autoroutes.

M. (D.)

## ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

## Les éditions du G.T.F.

Certains articles sont en vente :

à LIEGE :

- Musée des transports en commun de NATALIS
- Etablissements COPIN, rue Grétry, 156, 4020 LIEGE  
le spécialiste local Märklin (trains miniatures)

à BRUXELLES :

- Maison DELLICOURT, rue de Namur, 49 A, 1040 Bruxelles

à ENGHIEN : (1390)

- JOCADIS, Sprl, rue de Bruxelles, 53  
Trains miniatures et production propre de véhicules belges

à MARIEMBOURG

- Chemin de fer à vapeur des 3 Vallées.

## Nouvelle édition sous presse à ce jour

● Trans-Fer hors série  
Aspects ferroviaires du Pays de Charleroi

La physionomie ferroviaire du pays de Charleroi change... C'est l'occasion d'un numéro thématique de Trans-Fer sur divers aspects de ces changements. Trois articles en composeront le sommaire :

- la ligne Charleroi - Fleurus - Ottignies, Histoire et perspectives d'avenir. A l'occasion de la mise en service, le 1er juin prochain, du raccordement direct Charleroi-Ouest - Charleroi-Sud, Jean CHACHKOFF a rédigé une monographie complète sur la ligne 140, qui vient d'être profondément rénovée.
- un curieux engin ferroviaire : la Command Car de l'US Army par Michel VAN USSEL : la description d'une sorte d'Etat-Major roulant qui fait parfois des incursions ferroviaires en Belgique, exceptionnellement via Charleroi.
- la ligne électrique 63 de la SNCV Hainaut (1952-1986) : une étude complète de Christian LABARRE sur cette ligne vicinale aujourd'hui hélas définitivement fermée au trafic.

Sortie de presse prévue : début juin 1987 ; au moins 100 pages, plus de 100 photos, plans et illustrations, dont certaines en quadrichromie.

Dans notre prochain numéro de Trans-Fer, qui ne saurait tarder, une souscription à prix préférentiels sera proposée à nos membres...

● Trans-Fer spécial n°4

Un autre numéro exceptionnel de Trans-fer est prévu dans le courant du second semestre de l'année. Tous renseignements dans un prochain numéro de notre bulletin...

Pour rappel, le GTF asbl publie bien volontiers les études et articles qui lui sont confiés par ses membres. Il suffit de contacter notre service "Trans-Fer" GTF asbl, BP191, 4000 LIEGE 1.

**GTF-Distribution**

Les articles ci-après peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191 4000 Liège 1 (commande en provenance de l'étranger, voir 3e page de couverture).

● Cartes postales en couleurs des éditions Ediblanchart

En mai 1987, la maison Ediblanchart de Bruxelles fera paraître trois séries de 12 cartes postales en couleurs, consacrées aux engins moteurs des CFL et de la SNCB.

En voici le sommaire :

série 1			série 2			série 3		
01 : HLD CFL série 16	13 : Autorail CFL S 200	25 : HLD SNCB série 55						
02 : HLD CFL série 18	14 : HLE CFL série 3600	26 : HLE SNCB série 11						
03 : HLE SNCB série 18	15 : HLE SNCB série 15	27 : HLE SNCB série 16						
04 : HLE SNCB série 20	16 : HLE SNCB série 27	28 : HLE SNCB série 23						
05 : HLE SNCB série 29	17 : HLE SNCB série 29	29 : HLE SNCB série 28						
06 : Autorail SNCB 4312	18 : Autorail SNCB S 40	30 : Autorail SNCB 4308						
07 : Autorail SNCB 55148	19 : Autorail SNCB 4404	31 : Autorail SNCB S 46						
08 : HLD SNCB série 51	20 : HLD SNCB série 53	32 : Autorail SNCB S 49						
09 : HLD SNCB série 52	21 : HLD SNCB série 55	33 : HLD SNCB série 52						
10 : HLD SNCB série 59	22 : HLD SNCB série 59	34 : Locomotives-musée						
11 : HLD SNCB série 60	23 : HLD SNCB série 60	35 : HLD SNCB série 61						
12 : HLD SNCB série 62	24 : HLD SNCB série 64	36 : HLD SNCB série 75						

Le manque de place nous empêche de détailler davantage; sachez toutefois que pour la carte postale CPL 1034, se trouvent réunis 2 vapeurs (29.013 & 12.004), la diesel 5403 et l'électrique 2913.

Nos membres intéressés peuvent passer commande jusqu'au 15 mai prochain au compte précité.

Prix : 150FB la série plus frais d'envoi (20FB pour 1 série, 30FB pour deux ou trois séries, 45FB pour plus de 3 séries).

Pour l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 30FB pour 1 série, et 60FB pour plusieurs séries.

● Rappel : cartes-vues du Cabri - 3e série (voir Trans-Fer n°49)

Prix par série : envoi en Belgique : 250FB envoi compris  
envoi à l'étranger: 285FB port compris

Sommaire : autorail 4504 à Henripont - autorail 4906 à Bütgenbach - autorail 551.48 à Neuville - autorail 4324 et remorque à Rossart - autorail SNCF X3843 à Heer-Agimont - autorail 4602 à Sourbrodt.

SNCV motrices N et STLB motrice 7000 Bd Léopold II à Bruxelles - SNCV motrice articulée à Middelkerke - standard 9984 à Ostende - type S à Mariemont - type S métro à Gosselies ligne 63 - type S à Gosselies ligne 80 - type S à Lasne ligne W - type S à Rixensart ligne W - type S devant la Butte de Waterloo ligne W - type S et motrice 400 STIC à Châtelineau - type SO et remorques à Westende - AR 159 sur ligne des grottes de Han.

(18 cartes en couleurs)

### LES INTENTIONS DU GTF

Nous étudions la possibilité d'organiser (peut-être courant octobre) une visite de Lille (MONGY = tramways; Val = transport automatisé). Les personnes qui souhaitent encourager cette organisation et la voir se concrétiser sont invitées à s'annoncer par écrit à GTF, asbl, C/O Mr Jean LATERRE, 68, rue de Marchienne 6110 Montigny Tilleut, avant le 01.06.1987.

### MUSEE DU TRANSPORT EN COMMUN DE LIEGE (NATALIS)

La réouverture a lieu le samedi 04.04.1987.

Ouvert les samedis, dimanches et jours fériés.

Il est possible d'y acquérir (sans frais d'envoi évidemment) la plupart des éditions du GTF, asbl et des éditions de certaines associations. La consultation avant achat est possible ...

Deux nouveaux véhicules :

- la motrice M 29 n° 193 restaurée à Robermont. Il s'agit d'un véhicule qui a roulé jusqu'à la fin du réseau en 1981. Que de nostalgie !
- le trolleybus T 32 n° 432 (Musée de la vie wallonne) TULE restauré par la S.T.I.B. grâce à la "Promotion des Transports urbains". Il s'agit du plus ancien Trolleybus de Belgique  
Construction : Fabrication nationale d'Armes de guerre à Herstal.

Dans le but de promouvoir le musée et à l'initiative du GTF, asbl, ce trolleybus (accompagné de l'autobus Mercedes 90 CU n° 72) sera préalablement exposé dans les Halles de foire de CORONMEUSE dans le cadre de la 30e foire commerciale de Liège "Printemps 87" du 25 avril au 10 mai 1987.  
C'est après cette dernière date qu'il prendra place à Natalis.

D'autre part l'asbl de gestion du musée a récupéré la carcasse d'un ancien véhicule à voyageurs de la SA John Cockerill. Celui-ci aurait servi aux déplacements du directeur Gal de la Société au siècle passé et serait probablement la plus ancienne voiture à voyageurs de Belgique. La restauration sera difficile : aucune documentation n'existe à son sujet.

### AGENDA

#### ● Autriche : 1987 : les Chemins de fer fédéraux fêtent leur 150<sup>e</sup> anniversaire

Ils réalisent de nombreuses manifestations officielles mais ils vous proposent également un choix de visites, de parcours en trains à vapeur, en anciens trains électriques, en tramways, des expositions etc. .. et aussi la visite en famille des hauts lieux au tourisme autrichien.

Des vacances en Autriche en 1987 : Pourquoi Pas ?

Renseignements (documentation en Français) :  
"Jubilé 1987 des Chemins de fer fédéraux autrichiens,  
Mariannengasse, 20, A 1090 WIEN (Autriche)  
Tél. 0222/5650/2200

Le bureau de voyage "der Wiener Lokalbahnen",  
Bösendorferstraße, 3, A 1010 WIEN propose des activités spéciales et des  
organisations pour groupe dans l'ensemble de l'Autriche.

Du 06 au 13 septembre 1987, le GAR (Groupement des amis du Rail, BI 513, L 2015  
Luxembourg) organise un intéressant voyage à Vienne au départ de Luxembourg.  
Inscription jusqu'au 01.05.1987.  
Renseignements Tél. Luxembourg 31 99 85 et 48 36 64. Prix environ 12.500 BEF.

● LUXEMBOURG-BLANKENBERGE-EXPRESS

Ce train organisé par le même GAR fête le 16.08.1987 son 10e anniversaire. Pro-  
gramme spécial à cette occasion.

● ADIEU aux PICASSOS organisé par IFC le 09 mai 1987

Charleville - Mezières - Givet - Namur - Charleroi - Maubeuge - Hirson - Charleville.

Renseignements et participation via le RMM (Tél. 081/61 39 42 - Mr. Ph. SEGERS)

● Continents insolites, association des "grands voyageurs-guides" asbl

Rue de la Révolution, 1 - 1000 Bruxelles  
organisation par cette Association du 8 au 29 août 87 d'un  
voyage à thème aux Etats - Unis "Railroad in action".  
Fiche de présentation et prix à demander à l'adresse ci-dessus.  
Prix : + 106.000FB.

● Schepdaal - 21, 23 et 24 mai 1987 - centenaire du Dépôt  
Musée du Tramway Vicinal - animations diverses : HL 979, motrice  
PCC 6000 - motrice PCC ASVi etc...

GTF asbl-Editions - plans des réseaux de tramways, trolleybus et  
autobus européens - plan de la motrice à bogies RELSE

La plupart des plans des réseaux de tramways, trolleybus et autobus  
que vous nous avez commandés fin 1986 ont été expédiés début  
avril 1987. Certaines commandes n'ont pas encore été honorées  
car le plan de Berlin n'est pas encore tiré à ce jour. Un peu  
de patience donc... Il en est de même pour le plan de la motrice  
RELSE dont la publication a pris du retard pour des raisons  
techniques. Nous remercions nos membres de leur patience : ils  
seront servis dans les meilleurs délais.

le service GTF-Éditions

● A PROPOS DE TRANS-FER N° 48 (déc. 86)

1) Nous tenons à préciser que les articles

300 Milliards pour nos métros de l'an 2000  
Livrer la ville à l'automobile ou à ses habitants  
une querelle qui déraile

parus en feuillet central de couleurs verte et page 73 sont extraits de la rubrique "L'économie aujourd'hui" du Journal "LE SOIR" parue le vendredi 08 août 1986.

2) L'annonce de l'exposition à la Galerie C.G.E.R. (page 7)

Cette importante réalisation est due entre autres au Ministère des Communications : Promotion des transports urbains.

Nous prions cet organe d'excuser la coquille dactylographique qui a échappé à 2 relectures tant il est vrai que ce vocable est tellement connu qu'on ne le lit plus, on le récite ...

● Bibliographie

TRAM 2000 n° 65 du 16.01.1987

Edition Tram 2000 c/o Th. HAMAL, avenue des Héros, 39, 1160 Bruxelles.

Une revue "simplifiée" offset de 44 p. au format Din A5 (type Trans-fer mais avec photos).

Un excellent n° qui outre les nouvelles d'actualité relatives aux Sociétés de transports intercommunaux et vicinaux, contient sur 19 pages une rétrospective de tous les événements majeurs intervenus au cours de l'année 1986.

Une brochure indispensable pour votre documentation

Prix 30 F + 20 F (Belgique)  
+ 30 F (autres pays)

à verser au compte : 310-0654983-28 de Tram 2000  
étranger CCP : 000-156752505  
en vous recommandant du GTF

SPOORWEG JOURNAL (Transfer n° 48 page 33)

Paraît dorénavant en version française complète sous le titre "Le Journal des Chemins de fer".

RAIL ET TRACTION

Cette revue reparait enfin. Le n° 133 daté de janvier 1987 : 32 pages (175 x 250 mm) contient deux articles : 150 et un ans de chemin de fer en Belgique (à suivre par P. VAN GEEL) et les Chemins de fer belges en Afrique Centrale par J. DE DEURWAERDER.

Le N° 130 BEF + frais d'envoi : ARBAC, gare centrale, 1000 Bruxelles.

TPV : Le Train à petite vitesse n° 1 de février 1987

Revue du Rail de Rebecq-Rognon .

Genèse du R.R.R., historique de la ligne S.N.C.B. 115

Annnonce des festivités du 10è anniversaire de la ligne touristique

Les 06 - 07 et 08 juin 1987 : Double traction, voyages gastronomiques

Voyages spéciaux à grande (!) vitesse, Traction assurée par 3 HL.

Renseignements : E. GOEGEBEUR, BLOCU, 20, 1380 REBECQ.

Cartes vues Amutra (12) représentant quelques véhicules de ses collections : en vente dans les musées belges de tramways, en particulier à LIEGE-NATALIS

"50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS EN BELGIQUE"

Le Tome 1 (édition ARBAC, asbl) version néerlandaise est sorti de presse comme prévu au début février 1987.

Un incident technique a cependant empêché notre consœur de diffuser les exemplaires souscrits. Cette opération devrait être en cours actuellement, nous l'espérons vivement.

RETRORAIL 1987

La liste des musées et lignes-musées ferroviaires de Belgique avec jours de circulation et adresses pour renseignements approfondis.

Ce fascicule est disponible sans frais dans les différents musées ferroviaires de Belgique, dont celui de NATALIS (à LIEGE) ainsi qu'au bureau de renseignements de la gare de Liège Guillemins et à la représentation commerciale de la S.N.C.B., Av. de la Sauvenière 87 à 4000 LIEGE.

Par voie postale en écrivant au GTF, asbl, BP 191, B-4000 LIEGE en joignant une enveloppe (format 150 x 220 mm) avec vos nom et adresse et timbrée à 13 F/envoi comme imprimés) - Pour l'étranger joindre un coupon-réponse international pour lettre.

● LES ASSOCIATIONS

AMFL - Association des Modélistes ferroviaires de Luxembourg  
Boîte postale 40 - L - 7201 WALFERDANGE - G.D. DE LUXEMBOURG

Cette association signale qu'après un presque silence de 3 années, elle reprend place sur la scène publique.

Les activités internes sont restées très intenses tant des points de vue édition que de reconstruction d'une ... gare, la vraie, celle de Walferdange acquise aux CFL. Elle a acheté d'anciennes voitures ferroviaires qui seront préservées dans ces installations. Mais l'AMFL est très active sur le plan de modélisme.

Renseignements pour les Belges : R. MOSSERAY, vice-président AMFL, 651, rue de Dave, 5100 JAMBES (B).

Courrier des lecteurs

A l'occasion de la parution d'une recension de notre ouvrage "Les Tramways du Pays de Liège tome 2" de la plume de M. Paul Bleus dans Trans-Fer n°49, plusieurs membres nous ont fait part par écrit de leurs remarques ou souvenirs concernant certains chapitres de ce livre. Nous en commençons la publication dans ce numéro.

De M. Albert Paulus de Bruxelles :

Je viens de recevoir le Trans-Fer n° 49. La lecture de ce périodique m'intéresse beaucoup, surtout les informations concernant les Vicinaux. Etant né en 1912, mes souvenirs personnels ou visuels commencent vers les années 1921-1922. Les plus anciens m'ont été transmis par mon père qui y a travaillé de 1893 à 1941, ayant dû cesser quelques années avant sa pension pour raison de santé.

Le courrier des lecteurs de la page 28 et suivantes m'amène à répondre à deux questions:

Locos 440 et 443

Ces locos ont été réquisitionnées par l'occupant en 1914-1918.

La 440 n'est jamais rentrée. Elle a parait-il disparu. La 443 est rentrée en mauvais état. Elle aurait été retrouvée dans un étang, à ce que m'a dit mon père.

C'est après remise en état et passage à l'atelier de peinture qu'a été prise la photo de la page 87 du TPL II.

Le personnel en profitait pour "montrer" le nouvel uniforme vicinal qu'il avait reçu après la résiliation de l'affermage.

Eclairage électrique des convois.

C'est aux environs de 1930 que l'éclairage électrique a été installé sur le matériel roulant du groupe du Condroz. Le courant était produit par une génératrice installée sur la locomotive et mise en mouvement par la vapeur produite par celle-ci. Il y avait deux ampoules de faible puissance dans chaque remorque. Si mes souvenirs sont exacts, il y avait deux cables amovibles entre chaque véhicule qui, lui, avait donc deux prises de courant de chaque côté. Lorsque pour une raison ou l'autre, la locomotive était détachée (manoeuvres ou autre) le convoi était plongé dans l'obscurité. Un convoi mixte, avec wagons de marchandises, ne pouvait jamais être éclairé, le cable de transmission n'étant pas assez long.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Dans le tome II des TPL ainsi que dans l'étude de Mr Lejeune il n'a jamais été question de la remise aux voitures ayant existé à la station de St-Séverin.

Cette remise pouvait contenir cinq remorques et était à double issue. On y remisait de 2 à 4 remorques faisant partie du train lourd quittant le Val St Lambert à 16.15 h. Le train du matin de 6.15 h les reprenait. Cela se passait pendant les heures de glaire du tram en 1920 et 1930. Avant la guerre de 14, je ne pourrais rien dire. Peut-être en était-il de même puisque le trafic avait justifié la construction de cette remise. Aux environs de 1935, la S.N.C.V. décida de vendre certains bâtiments. La remise qui ne servait plus à rien fit partie du lot. Elle fut vendue pour le prix de Frs 3.000.- à condition que l'acquéreur la démolisse à ses frais. L'acheteur fut le propriétaire d'une ferme voisine qui réutilisa les bonnes briques à la construction d'annexes à sa ferme et les déchets à en aménager les alentours.

En dehors des dépôts, remises, atelier de réparations etc, il existait à St Séverin, Quatre-Bras-Nandrin et Anthisnes des maisons d'habitations avec salle d'attente et magasins habités gratuitement par les préposés aux arrêts.

En 1935, la S.N.C.V. décide de vendre ces bâtiments. Le préposé avait la priorité. Mes parents achetèrent celle de St Séverin. Un oncle, préposé aux Quatre-Bras acheta la sienne. Quant à celle d'Anthisnes j'en ignore le destinataire. Le prix n'en était pas trop élevé. Le centre des Quatre-Bras fut jugé plus commercial que St Séverin et ce avec raison. De ce fait, mon oncle paya la sienne Frs 3.000 ~~en~~ plus que mes parents.

Il y avait également un téléphone privé sur toute la ligne avec appareil aux principaux arrêts. Chaque conversation était entendue par tous les postes. Les signaux d'appel de chacun des postes étaient constitués par des sonneries longues ou courtes. Je me rappelle que la nôtre à St Séverin était constituée d'un signal court et un long. soit ceci: --- -----.

Les quatre Bras un long et trois courts, En dehors des conversations de service, il était difficile d'avoir une conversation particulière puisque chaque appel se répercutait sur chaque poste et il y avait toujours des curieux. Dans le bois de la Neuville, les poteaux supportant les fils du téléphone zigzaguaient d'un côté à l'autre de la ligne au vu des nombreuses courbes; Il fallait veiller à ce que les wagons chargés de bois de mine ne le soient pas trop haut afin d'éviter un accrochage avec les fils.

Question matériel roulant, il a existé un wagon plat d'un chargement utile de 30 tonnes et qui mesurait 13m de long. Il était utilisé dans les carrières entre Offet et Comblain. Toutefois, pendant la saison des betteraves, il était pourvu de ridelles pour le chargement de betteraves. Il en était de même d'autres wagons plats, ceci pour pallier au manque de wagons à haussertes. Quelqu'un aurait-il connaissance d'un wagon d'une telle dimension ?

### Bibliographie

Chemins de fer régionaux et urbains n° 198 - VI - 1986

Dans Trans-Fer n° 48, nous avons fait état de l'étude consacrée à la SNCV par Jacques Chapuis dans le n° 197 de cette revue. Comme prévu, cette étude était en deux parties, dont la seconde paraît dans le n° 198 que nous vous recommandons aussi. Cette deuxième partie traite particulièrement du matériel roulant électrique : elle est abondamment illustrée. L'excellent chroniqueur français consacre en plus un article au matériel SNCV transféré en Espagne : voilà une matière peu connue et traitée avec force détails. Ce numéro contient aussi un chapitre sur la ligne 1bis du VAL de Lille et des nouvelles brèves des chemins de fer touristiques.

Une brochure format A5 de 80 pages. Prix : 35FF + 5FF d'envoi. Commande à FACS, 27 rue de Colombes, F-92600 ASNIERES. CCP Paris 16471-89 D (réclamez-vous du GTF asbl lors de votre commande). Les 2 numéros 197 et 198 : 80 FF.



A.S.B.L.

GROUPEMENT BELGE POUR  
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION  
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE  
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

## Deuxième excursion de la saison en Belgique

Le G.T.F. fait ses adieux à l'exploitation officielle  
de la ligne Mariembourg-Chimay

"Avec l'autorail type 551 (2 essieux - Brossel)

Dans les toutes prochaines semaines, il est très probable que la desserte de la Cour à Marchandises de Chimay sera supprimée. Rationalisation oblige... La ligne 156 se réduira à la section Mariembourg-Boussu en Fagne du moins en ce qui concerne l'exploitation par la S.N.C.B.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant de marquer cet évènement en organisant un voyage "inédit"; c'est pourquoi nous avons fait choix de l'autorail "BROSSEL" type 551 du musée national, dans sa livrée bleue.

Le départ est fixé à Charleroi Sud le samedi 16 mai 1987 vers 9 h. Nous parcourons les dernières lignes ouvertes de l'Entre-Sambre et Meuse qui toutes ont connu ce type d'autorail : Charleroi - Mariembourg, ensuite vers Chimay et Couvin.

L'absence de caténaires rend le paysage encore plus "authentique".

De nombreux arrêts-photos sont prévus dans la grande tradition du G.T.F.

Il s'agit d'un autorail de faible capacité que le G.T.F. n'a encore jamais utilisé : le prix de revient à la place est nettement plus élevé. Indépendamment de l'évolution constante de la hausse des prix des trains spéciaux, ce parcours est particulièrement coûteux.

Nous en proposons néanmoins l'organisation en raison de son grand intérêt. En outre nous précisons que nous prenons toutes les dispositions pour que l'autorail soit "décoré" de façon agréable pendant les trajets situés entre les arrêts-photos.

Seuls les participants au périple bénéficieront de la livrée originale. Un repas collectif est organisé (potage, plat principal, dessert, service et T.V.A. compris) 420 BEF.

En outre nous vous proposons de rejoindre Charleroi Sud - point de départ de l'autorail - par trains réguliers au départ de toute gare belge : l'aller et le retour sont compris dans le prix.

L'inscription préalable est INDISPENSABLE.

Elle se fait obligatoirement avant le 04.05.1987 en renvoyant le bulletin de participation dûment complété et accompagné du paiement.

Priorité est donnée aux premiers inscrits.



### Prix

- |   |              |
|---|--------------|
| - Membres G.T.F. en règle de cotisation à la date du 01.04.1987, épouse, enfants, ou parents habitant sous le même toit : | 980 BEF (+)  |
| - non-membre G.T.F.   | 1080 BEF (+) |
| - Enfants - 7 ans   | non admis    |
| - dîner   | 420 BEF      |

Nous espérons vous rencontrer très nombreux à ce voyage inédit dans une belle région de la Belgique.

(+): Sont inclus:

- le parcours en autorail spécial de Charleroi à Charleroi,
- la TVA,
- les frais d'organisation,
- le parcours d'approche de toute gare belge à Charleroi, ainsi que le retour.

Les membres du personnel de la SNCB ainsi que les personnes habitant à l'intérieur de la zone délimitée ci-après pourront obtenir sur demande formelle inscrite sur le bulletin d'inscription, une note de crédit correspondant au parcours d'approche. Cette note sera monnayable lors d'un prochain voyage GTF en 1987.

La zone est limitée par les localités de: Charleroi, Flawinne-Court St Etienne-Nivelles -Baulers-Erquelinnes, La Louvière-Manage.

### Petites annonces

- \* M. Ph. DEJONCKERE, Weggevoerdenlaan 2 à 8500 KORTRIJK tél. 056/22 16 01 organise le mercredi 27 mai 1987 un voyage d'adieu en autorail série 46 d'Ath à Ath via Tournai, Chercq, Mouscron, Courtrai, Zwevegem, Waregem, Gaverbeek, Gand St-P et Renaix (prix : 500FB). Le contacter pour renseignements et inscription.
- \* Marcel HUMBLET, rue du Commerce à 3401 LANDEN-WAMONT vend les 26 fascicules de l'ouvrage de Fernand Lebbe "Au fil du rail". Prix à convenir
- \* Yvon VANDERHOEFT, rue Geleytsbeek 25 - 1180 Bruxelles cherche photos ou cartes postales de la ligne Bruxelles - Tervuren (gares et matériel roulant). Prendre contact avec lui pour achat ou copie.

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

# bulletin d'inscription

VOYAGE Mariembourg - Chimay 16.05.87

Bulletin à renvoyer avant le 5 mai 1987 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers  
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX  
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

\* Je soussigné \_\_\_\_\_ (nom, prénom)  
Rue \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ N° bte \_\_\_\_\_  
N° postal \_\_\_\_\_ localité \_\_\_\_\_ pays \_\_\_\_\_  
Membre GTF n° \_\_\_\_\_

\* inscrits pour le voyage du 16 mai 1987

inscrire le nombre → 


 Adulte membre ou assimilé à 980FB \_\_\_\_\_  
 Adulte non membre à 1080 FB \_\_\_\_\_  
 Repas de midi à 420FB \_\_\_\_\_

cochez le cas échéant →  Je demande une note de crédit remboursant le parcours d'approche vers Charleroi car  
 je suis agent snob  
 j'habite à l'intérieur de la zone citée  
 Je n'accepte pas le report éventuel de mon inscription pour le 30/5/87 en cas de trop forte affluence le 16/5/87

TOTAL \_\_\_\_\_

à biffer inutile {  
 -Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE  
 -Je joins un chèque bancaire garanti  
 -Je verse DE L'ETRANGER

\* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_  
 (signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



# A la CEH: lancement d'EURO CITY

14 réseaux européens de chemin de fer ont annoncé à l'issue de la CEH, le lancement du plan international EURO CITY.

Cette offre nouvelle de trains internationaux de haute qualité entrera en application avec l'horaire d'été de mai 1987. 42 millions de voyageurs internationaux ont fait confiance aux 14 réseaux européens en 1985: avec EURO CITY le rail a choisi de les servir encore mieux.

M. Emmanuel Flachet, Directeur-Général de la SNCB, a présenté le 23 septembre dernier au nom des chemins de fer de la Communauté européenne, le nouveau produit EURO CITY devant les membres de la Commission des Transports du Parlement européen réunis à Bruxelles.

L'annonce de cette nouveauté dans le transport par rail coïncide avec la session annuelle de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs (en abrégé CEH) à Augsbourg (RFA). Il y a été décidé qu'à partir de mai 1987, dans une phase initiale, quelque 64 paires de trains EURO CITY seraient intégrés dans les horaires internationaux, soit 56 trains de jour et 8 liaisons de nuit.

Les trains EURO CITY — offre de haut de gamme en service international — devront satisfaire à une série de critères de qualité. Les réseaux ont défini des normes minimales auxquelles ces trains devront obéir. Les normes supérieures à ce minimum sont évidemment admises pour l'obtention du label.

La vitesse commerciale minimale a été fixée à 90 km/h entre les villes situées aux extrémités des liaisons régulières (Bruxelles — Bâle par exemple). Une dérogation a toutefois été accordée pour les trains traversant les Alpes (en raison du relief) et pour certains trains de nuit (80 km/h).

Ces trains desserviront plus de 200 villes et offriront au total quelque 50 000 places chaque jour. Ils seront

composés de matériel moderne et climatisé (1) de première et de seconde classe. Toutefois, certains trains ne seront accessibles qu'aux porteurs d'un billet de première classe, comme sur Paris — Bruxelles par exemple.

La clientèle bénéficiera d'un service de restauration. Le téléphone et la vente des journaux seront progressivement introduits dans les trains.

Tous les trains sélectionnés porteront un emblème EURO CITY ainsi qu'un nom propre (grandes figures européennes ou noms géographiques).

Les réseaux participant à l'offre EURO CITY sont déterminés à donner à ces trains une priorité absolue dans les horaires et à leur appliquer de stricts critères de ponctualité. Une attention toute particulière sera accordée aux normes de propreté: celles-ci prévoient même un nettoyage en cours de route pour les longs trajets.

L'utilisation de la plupart de ces trains haut de gamme sera subordonnée au paiement d'un supplément, lequel inclura cependant la taxe de réservation obligatoire.

Un personnel d'accompagnement des trains particulièrement qualifié, reconnaissable au port de l'insigne EURO CITY, sera présent tant dans les trains que sur les quais pour assister les voyageurs.

Durant la phase de démarrage de cette nouvelle formule, des trajets de nuit EURO CITY seront assurés par voitures-lits et couchettes sur 8 liaisons européennes.

## L'avenir

Après la phase initiale, les réseaux membres ont l'intention d'accroître le nombre de trains EURO CITY et d'offrir de nouvelles destinations. Seul impératif: tous les trains devront répondre aux mêmes hautes normes de haute qualité. Ces normes seront d'ailleurs revues à la faveur des améliorations apportées dans l'avenir au matériel et à la vitesse praticable sur les lignes.

Le prochain lancement d'EURO CITY démontre que les chemins de fer européens sont déterminés à offrir à leur clientèle des services internationaux de haute qualité, d'ailleurs dans la perspective de la généralisation dans la prochaine décennie du réseau ferroviaire à très grande vitesse (200 à 300 km/h). En toute sécurité pour la clientèle.

1) En phase initiale, certaines voitures de 2<sup>e</sup> classe ne seront pas encore climatisées.

### Les réseaux membres d'EURO CITY sont:

Chemin de fer fédéral allemand (DB), Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB), Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB), Bern — Lötscherberg — Simplon (BLS), British Rail (BR), Chemins de fer de l'Etat danois (DSB), Réseau national des Chemins de fer espagnols (RENFE), Société Nationale des Chemins de fer français (SNCF), Chemins de fer italiens (FS), Chemins de fer luxembourgeois (CFL), Chemins de fer de l'Etat norvégien (NSB), Chemins de fer néerlandais (NS), Chemins de fer de l'Etat suédois (SJ), Chemins de fer fédéraux suisses (SBB — CFF — FFS).

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 1987, 140FB pour les membres belges, 220FB pour nos membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez Trans-Fer gratuitement et vous bénéficierez 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.