

ATELIER DU PERIODIQUE
RUE HENRI ROCHET 1-3-5
4000 LIEGE
TEL. 043 152.88.08



056

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN
TRIMESTRIEL

N° 53 · 8/87 50BEF

BULLETIN DU G T F asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 53

Août 1987

Editorial: rationalisation des transp. voyageurs	3
Nouvelles de la SNCB	
le matériel moteur sous la loupe	5
incidents-accidents	8
réorganisation du trafic marchandises	10
extraits du rapport du conseil d'administration	12
prochaines coupes sombres dans le réseau SNCB	27
La SNCV	
extraits du rapport du conseil d'administration	40
nouvelles du groupe du Hainaut	49
Activités de notre Association	51
Les Touristiques	53
Encart : prochain voyage du GTF asbl : 19 septembre parcours complet sur la ligne 150 de Tamines à Anhée bifurcation !!!	

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.

LA RATIONALISATION DES CIRCULATIONS VOYAGEURS

Dans l'éditorial du n° 50 de Trans-fer, nous évoquions le futur des lignes du Luxembourg. Elles sont irrémédiablement condamnées si on ne les rend pas compétitives. Si on tient compte que l'exploitation marchandises est assurée tout au moins jusqu'à nouvel ordre, l'exploitation voyageurs par rails peut être rendue compétitive par rapport à une desserte routière si on réduit les frais d'exploitation tout en donnant un service comparable.

Deux axes apparaissent immédiatement

- la desserte des trains à 1 agent
- l'organisation des arrêts à la demande.

Récemment le service des relations extérieures faisait état des conditions pour que le premier axe puisse être mis en vigueur à la S.N.C.B.

" Si ce système est appliqué sur certains réseaux, il est toutefois soumis à certaines contraintes résultant de la responsabilité civile de la société en cas d'accident. Là où ce système est appliqué, il requiert :

- un matériel adapté pour permettre au conducteur une surveillance directe sur les opérations à quai.
- une liaison radio sol-train par laquelle le conducteur est en rapport direct avec un centre régulation."

Une telle prise de position peut évidemment être assimilée à une fin de non-recevoir pour des lignes à faibles trafic. En effet l'investissement à consentir est sans commune mesure avec le gain escomptable.

C'est dire si dans un tel cas, la voie de la suppression pur et simple est déjà choisie.

Et pourtant !

on peut toujours édicter un ensemble de règlements qui rendent une modernisation et une évolution impossibles, sinon très malaisées.

Mais comme le faisait très bien remarquer la SOBEMAP, il faut aussi savoir adapter le règlement.

Dans le cas présent, il est manifeste que l'on craint l'isolement du conducteur en cas d'incident : il ne peut abandonner le véhicule en pleine voie pour se rendre au téléphone de secours le long de la ligne. Aujourd'hui, il nous paraît qu'une solution technique peu coûteuse en investissement est proposée sur le marché. On peut équiper le véhicule d'un radio-téléphone qui permettrait moyennant passage par le réseau public d'atteindre le centre de régulation désigné. Ce type d'appareillage se loue ...

On constate dès lors que les autorails circulant dans le Luxembourg pourraient répondre à peu de frais aux nécessités de l'exploitation à un seul agent :

- placement de rétroviseurs
- équipement de boutons de fermeture
- placement d'un radio téléphone mobile transportable d'un poste à l'autre.

La modulation des horaires enfin adaptés aux souhaits de la clientèle permettrait de maintenir un service de trains d'observation pour quelques années encore.

D'autres cas facilement réglables - moyennant un peu d'imagination et surtout de volonté - existent. Un exemple : les trains aéroport-Bruxelles Central dont on se demande bien à quoi sert l'agent d'accompagnement si ce n'est à distraire le conducteur. Les autocars concurrents de la Sabena circulent eux, en "one man car".

Une réflexion encore : le service de trains sera adapté en fonction de la fréquentation. Mais il convient de rappeler que celle-ci est fonction de la desserte proposée et donc d'un choix : l'horaire est-il établi en fonction des désirs de la clientèle ou du roulement de personnel et/ou de matériel. De nombreux cas sont établis pour lesquels la clientèle potentielle et possible est dans l'impossibilité pratique d'utiliser le train par suite d'horaires inadaptés ! ...

La survie au prix du changement

ou la liquidation ...

Le choix est à faire !

Les prochaines circulations "vapeur" sur le réseau SNCB

*30.08.87

Anvers Central - Blankenberge - 29.013 + voitures A K
renseignements : 03/455.15.93

*12.09.87

Gand - Termonde - Lokeren - Gand - Termonde et retour - 29.013
renseignements : 091/690207 - 225721 poste 2316

*13.09.87

Lobbes Vicinal Express - voir Trans-Fer n°51 et 52

*20.09.87

Courtrai - Comines et 3 allers-retours Comines-Armentières (France)
29.013 - renseignements : 056/555007 - 556905

*27.09.87

Festival vapeur CFV3V
29.013 vers Mariembourg + train vapeur en provenance de France

Dernière minute - action promotionnelle de la SNCB

Pendant le mois d'août 1987, chaque mardi et chaque jeudi, les jeunes âgés de 6 à 18 ans inclus peuvent voyager gratuitement sur les trains de la SNCB, à condition d'être accompagnés d'un adulte muni d'un billet à tarif plein ou réduit (à l'exclusion d'un abonnement). Tous renseignements complémentaires dans les gares SNCB.

→ Le GTF asbl à ses membres

En vue du voyage que le GTF asbl organise le 19 septembre prochain sur la ligne 150 Tamines - Ermeton - Anhée bifurcation, nous espérons rédiger une notice historique sur cette ligne célèbre pour son trafic marchandises de l'Entre-Deux-Guerres entre autres. Toute documentation, ou souvenir sur cette ligne sera la bienvenue : écrivez-nous à GTF asbl, Editions, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. Des photos du trafic voyageurs ou marchandises sur cette ligne seraient aussi les bienvenues. Retour de la documentation garantie à l'expéditeur, qui recevra bien sûr la notice que nous distribuerons lors de l'excursion.

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

Période d'avril à juillet 87

○ Les automotrices "BENELUX"

La dernière circulation officielle de ces automotrices sur le réseau SNCB eut lieu comme prévu le samedi 30 mai, sur l'IC 190 Bruxelles-Amsterdam.

Pour donner un certain lustre à cet événement, une petite manifestation fut organisée à l'arrivée du train à Anvers-Central, où les voyageurs se virent offrir des pralines ...

Une page d'histoire quasi-trentenaire était tournée; c'est en effet le 29 septembre 1957 que les AM "têtes de chien" furent mises en service sur la relation Bruxelles - Amsterdam.

Elles ne disparaîtront pourtant pas du paysage ferroviaire : outre le fait qu'elles soient déjà réapparues à plusieurs reprises chez nous depuis le 30 mai (!) - en remplacement inopiné d'une rame réversible "new-look" - sept de ces automotrices (sur les douze) circulent en service intérieur NS sur la relation Amsterdam - Flessingue, pour compenser le retard dans la fourniture du nouveau matériel hollandais.

A cet effet, deux des quatre AM appartenant en propre à la SNCB ont été louées aux NS, jusqu'en 1988.

Notons que la transformation envisagée de ces engins en automotrices postales n'en est pas abandonnée pour autant.

○ Les "25-5"

Ici aussi, le retrait de ces locomotives du service "Benelux" ne fut qu'un "au revoir", outre leur engagement sur des trains marchandises en service intérieur (voir Trans-fer n° 50 p. 13).

L'équipement ATB indispensable pour toute circulation sur le réseau des NS est maintenu en état de fonctionnement sur les 2551 à 2554, qui de ce fait assurent épisodiquement la remorque de trains internationaux entre Bruxelles et Amsterdam, principalement en remplacement des "série 15".

○ La 1212

On se rappellera que cette locomotive avait été cannibalisée au profit de ses sœurs jumelles, dès son arrivée à l'ATC Bruxelles-Midi, en novembre 86.

Réexpédiée à la BN Nivelles pour remise en état, elle fut livrée pour la seconde fois le 15.4.87, et circule depuis lors, après la classique période de rodage.

Mais le manque de pièces de rechange -conséquence des restrictions d'achats décidées par l'Autorité Supérieure- immobilise en permanence un exemplaire de cette série, qui subit à son tour les affres du cannibalisme : la 1212 à peine remise en service, c'était la 1206 qui se faisait plumer ...

Début juin, c'était le tour de la 1201, ce qui ne l'empêchait pas de figurer à une exposition de matériel roulant tenue à Ettelbruck, les 17, 18 et 19 juillet, à l'occasion du 125e anniversaire de l'ouverture de la ligne.

○ La 2001

Toujours suite aux restrictions budgétaires, les pièces de rechange destinées à la grande révision de la 2001 n'ont pu être commandées.

Par conséquent, l'entrée à l'AC Salzinnes de cette locomotive -qui sera la première de cette série à subir une G.R- est remise à septembre.

○ L'AM 050

Cette automotrice -L'ex n° 151 (du type 62) transformée en prototype à motorisation triphasée asynchrone- est sortie le 11 juin de l'AC Malines pour pesage à l'AC Luttre, remorquée par la 1505 (!).

A part ses boggies d'un type entièrement nouveau à suspension pneumatique, rien ne la distingue de ses soeurs de la série, puisqu'elle est restée ... verte.

Retournée à Malines, elle a entamé en juillet une longue série de rodage et d'essais en ligne, notamment entre Muizen et Landen, ainsi qu'entre Luttre et Roux.

○ Les AM "03"

Conséquence de la mise à 160 km/h de la section Froyennes - Mouscron, les 18 AM Break affectées à l'ATD Kinkempois sont à tour de rôle équipées de l'appareillage TBL (voir Trans-fer n° 48 p 14).

Au 1er juin, les AM 338, 339 et 340 avaient déjà été munies de cet équipement, par les soins de l'AC Malines.

Simultanément, ce même AC réalise le montage de résistances chauffantes dans les at-telages automatiques GF des 36 AM 03 de l'ATD Stockem, ce qui résoudra les tradition-nelles difficultés lors des accouplements de ces AM en hiver, par temps de neige : au 1.06, les AM 301, 302, 303, 305 et 308 étaient déjà équipées de ce système, que l'on n'avait pas jugé indispensable à l'origine, par -faux!- souci d'économie ...

○ LA 5501

Cette locomotive de Latour a été prêtée à partir du 2 juin pour une durée d'un mois au réseau CFL, qui l'a utilisée à la traction d'un de nos trains de renouvellement des voies (MATISA P 811) engagé sur la ligne du Nord (Luxembourg - Trois-Vierges), les LRS (Longs rails soudés) posés à cette occasion provenant de l'atelier de la Voie de Schaerbeek, et amenés sur place au moyen du "train Rebel" ... Le belge se vend bien au Luxembourg !

○ Les 6391 - 6392 - 6393

Ces trois engins de la série 62 affectés à Merelbeke se distinguaient de la série 6201 à 6333 par leurs bogies dits "Flexicoil".

L'usure de ceux-ci devenant marquée -ce qui provoquait une mauvaise tenue sur la voie- leur remplacement par des bogies "BN" devenus libres par les radiations d'engins de la série 62 a été décidé.

Si la 6391 fut déjà modifiée début 86, les 6392 et 6393 le seront dès octobre prochain.

○ Les mutations "diésel" du 31 mai

Annoncées en détail dans notre précédente édition (Tf n° 52 p. 10), des mutations massives de locomotives diesel se sont réalisées, par suite de l'électrification de Courtrai - Poperinge, et du souci de concentrer les séries par dépôt : ainsi, Courtrai et St-Ghislain ont cédé toutes leurs 51, Merelbeke a "parqué" les 59 qu'elle n'a pas cédé à Anvers-Dam, qui reste donc le dernier atelier à maintenir des exemplaires de cette série d'engins en service actif.

Par contre, et contrairement à ce que bon nombre d'amateurs ont craint, les 54 de Ronet et les 60 de St-Ghislain roulent toujours ...

○ Les autorails "46"

Pas de sursis par contre pour les 12 autorails de l'ATSD Ath, qui ont pratiquement tous été parqués au lendemain du 31 mai.

Depuis lors, les relations Ath - Mons et Ath - Grammont sont exploitées exclusivement par les dernières rames réversibles de voitures M1 circulant encore sur le réseau.

L'engagement de trois 46 sur Welkenraedt - Aix, en remplacement des 3 AR 43, est toujours à l'étude actuellement.

○ Les voitures M5 à double étage

Depuis le lundi 1er juin, huit rames sont quotidiennement engagées sur des trains "P" (sauf les samedis et dimanches), ce qui a réduit le nombre de voitures de réserve au minimum : craignant le pire, la SNCB a décidé de disposer pendant tout le mois de juin une rame de M5 en "standby" le matin à Bruxelles-Nord, destinée éventuellement à remplacer au pied levé une rame défectueuse au départ de la province.

Particulièrement visées par cette mesure, les voitures-pilote, dont l'avarie du convertisseur entraîne la non-disponibilité totale de la rame, par manque d'éclairage, de ventilation, d'asservissement des portes, etc ...

Signalons pour la petite histoire que cette rame planton n'a jamais eu à intervenir...

Mac'Machine 07/87.

Les parcours peu connus à la SNCB (suite du n°52)

○ Parcours autorails à vide

Ligne 37 : R6 Verviers C. 16.47 - Welkenraedt 16.59/17.05
& 39 Montzen ATD 17.18

N67 Verviers C 16.39 - Welkenraedt 16.52/54
Montzen B.14 17.07

Verviers C 17.51 - Welkenraedt 18.05/07
Montzen ATD 18.20

R Verviers C 14.45 - Welkenraedt 14.59

N67 Welkenraedt 15.49 - Montzen B.15 16.02

○ Parcours autorails réservés au personnel SNCB

Ligne 37 R Welkenraedt 14.26 - Verviers C 14.41
N7 " 16.22 - " 16.37

Une information originale : St-Médart en Jalles (France-Bordeaux)

Constatant l'abandon de la voie ferrée qui traverse cette localité et le délabrement du bâtiment de gare, la municipalité locale a décidé le 27.02.84 la réhabilitation des lieux. Le site est devenu opérationnel le 10.10.86. Il se compose de :

- la gare entièrement restaurée : avec bar-restaurant et locaux pour cercles d'animation
- espaces de jeux
- une voie ferrée isolée et reconditionnée avec deux vraies voitures couchettes CIWLT pouvant servir à l'hébergement, 1 locomotive à vapeur, la MF 82 en provenance du CFV3V à Mariembourg (Belgique).

La locomotive n'est pas en ordre de marche ; c'est un monument. Les deux voitures CIWLT sont raccordées à l'eau courante et à l'égout.

A méditer...

H.A.

A Nos membres

Nous vous attendons nombreux à notre grand voyage touristique "Vennbahn" du 29 août prochain (tous renseignements dans Trans-Fer 52). Une occasion de voyager en toute détente avec votre famille ou vos amis dans une ambiance différente de nos voyages "Safaris photos ferroviaires". Un voyage touristique ouvert à tous. Des bulletins d'inscription sont toujours disponibles à notre adresse : GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.

INCIDENTS - ACCIDENTS

Période d'avril à juillet 1987

Détérioration de la voie entre Deinze et Harelbake - l. 75 - Ma. 14 avril.

Après l'annonce par plusieurs conducteurs de chocs répétés dans les deux sens sur le tronçon concerné, une limitation générale de la vitesse à 60 km/h est imposée à tous les convois, tandis que des engins du service V. s'emploient à rectifier les nombreux coups dans la voie.

Après enquête, il semblerait qu'ils furent tous provoqués par le passage à grande vitesse d'un IC de la relation Anvers - Mouscron, qui était remorqué par une locomotive de la série 27 dont les amortisseurs anti-lacets étaient défectueux...

Rupture d'attelage d'une rame vide voyageurs - l. 25 - Sa. 2 mai à 8 h 12.

Etrange incident frappant une nouvelle rame "Benelux" qui se rendait à vide de Rosendaël à Bruxelles-Midi (E 90171) afin d'y assurer un train de promotion (!) du nouveau service Bxl - A'dam : un découplage spontané se produit entre la 3e et la 4e voiture, la rame étant poussée (par la 1188).

Le convoi est immobilisé en deux parties entre Nekkerspoel et Malines, les conduites électriques arrachées ayant provoqué un déclenchement en sous-station, en tombant sur les rails.

La rame sera évacuée par l'avant par une autre locomotive.

Voyageur clandestin (I) - l. 27 - Mercredi 6 mai à 0 h 23.

Au départ du L 6347 Anvers C - Bru Midi (AM 092) de Kontich, le personnel de surveillance remarque la présence d'un homme debout à l'extérieur sur l'attelage de l'automotrice, et qui se tenait à la porte d'about !

Le train arrêté entretemps au signal de la Y. Duffel, l'équilibriste avait déjà disparu...

Incendie à la sous-station de Namur - 13 mai à 15 h 09.

Lors de la préparation de la locomotive 2351 garée dans le faisceau de garage, un incendie s'y déclare, d'ailleurs vite maîtrisé par le conducteur.

Mais le court-circuit ainsi provoqué fait déclencher tous les disjoncteurs protégeant le secteur, soit deux à Namur, un à Sclaigneaux, Gembloux et Jemeppe s/S, tandis qu'un incendie se déclenche dans la chambre de soufflage d'un des disjoncteurs de la sous-station de Namur !

Quatorze trains subiront un retard moyen d'un quart d'heure.

Déraillement d'un train marchandises à Monceau Form. - l 124 A - Lu 1er juin.

Lors de la sortie de la formation du E 46071 Monceau - Montzen (43 wagons - 514 T. remorqués par la 2379), l'avant-dernier wagon déraille mais se remet spontanément sur rails un peu plus loin. Le train est arrêté à 21 h 10 à hauteur de Marchienne Est, où le conducteur constate que, bien qu'étant sur les rails, le 42e wagon présente des avaries sérieuses aux boîtes d'essieux, indice d'un déraillement.

Les trois derniers wagons du train seront évacués par le "secours" de Monceau.

Voyageur clandestin (II) - l. 124 A - Samedi 13 juin à 1 h 23.

Le E 54810 Montzen - St. Ghislain (28 wagons - 812 T.- remorqués par la 2221) s'arrête à Roux pour débarquer un voyageur clandestin qui avait profité de l'arrêt du train en gare de Tamines pour monter dans le poste de conduite arrière de la locomotive, croyant ne pas avoir été vu...

Question : avait-il loupé sa dernière correspondance ?

Voyageur clandestin (III) - l. 96 - Vendredi 19 juin à 20 h 12.

Suite annonce faite par train croiseur, le E 51800 Schaerbeek - Clabacq (16 wagons 732 T. - remorque : 2216) est arrêté à Forest Midi pour...débarquer un individu qui voyageait assis sur le toit de l'un des wagons !

Trois voyageurs clandestins - recensés ! - en un mois et demi : n'y aurait-il pas un problème de tarifs à la SNCB ?..

Importante perturbation du trafic à Liège-G - Lundi 22 juin.

A 14 h 10, le service 900 prévient la SNCB qu'un dragueur à l'oeuvre sur la Meuse a détecté une bombe (vestige de guerre) sous le viaduc du Val Benoît, et demande la suspension immédiate de tout trafic ferroviaire.

Les trains sont détournés entre Liège-G et Angleur via Flémalle-Haute (avec rebroussement), soit directement entre Voroux et Angleur, via Kinkempois.

Des navettes autobus sont mises en marche entre Angleur et Bressoux, vers Liège-G.

A 17 h 06, la circulation normale est rétablie, après intervention de l'équipe de déminage de l'armée.

Déraillement d'un train marchandises à Rivage - l. 42 - Lundi 29 juin.

A 14 h 24, lors du passage en gare du Z 47232 Alsdorf - Belval Usines, via Montzen et Gouvy (5512 + 1812 CFL tractent 35 wagons de coke - 1786 T.), le personnel de surveillance remarque un wagon déraillé dans la rame.

Le train poursuit néanmoins sa route pendant \pm 5 km avant de s'immobiliser, en ayant au préalable labouré \pm 6.800 traverses !

On constate alors que le 17e. wagon est déraillé, et que ses butoirs sont mariés avec ceux du wagon précédent. Le train sera évacué en trois parties par le secours de Kinkempois, à 23 h 48.

La voie A entre Rivage et Aywaille ne sera pourtant pas remise en service, d'importants travaux de renouvellement des traverses avariées devant d'abord avoir lieu. Depuis les incidents, le tronçon est d'ailleurs toujours exploité à voie unique...

Le déraillement aurait pour origine soit une avarie aux organes de roulement du wagon déraillé, soit un mariage de butoirs à Rivage, avant le départ vers Gouvy.

Gazette News 07/87

Evolution du réseau de la SNCB

Un arrêté royal du 6 mai 1987 (Moniteur Belge du 20 mai 1987) autorise la SNCB à démonter le tronçon Bifurcation Nord Triangle Aarschot-Noorderwijk-Morkhoven de la ligne SNCB 29.

REORGANISATION DU TRAFIC MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS

Les restructurations se suivent à la SNCB, et hélas, se ressemblent : après le détail dans nos colonnes des propositions découlant de l'évaluation du plan IC-IR pour juin 88 (voir Trans-fer n° 52 p. 4), voici un nouveau plan de réorganisation, touchant cette fois le trafic marchandises des lignes et cours à faible trafic.

Ici également, il s'agit en quelque sorte d'une "évaluation" des résultats de la réorganisation de la desserte des installations marchandises, décidée par le Conseil d'Administration le 30 avril 1982, et mise en oeuvre de 1982 à 84.

Le détail des mesures prises à l'époque fut publié dans les n°s 24, 26, 28, 29 et 31 de notre revue.

En sa séance du 14 juillet 87, le Conseil vient d'approuver un plan d'actualisation de l'offre marchandises, dont vous lirez le détail ci-dessous, et qui se résume par trois chiffres frappants :

- la suppression de 24 cours à marchandises (sur les 222 actuelles du réseau);
- la suppression de 113 raccordements (sur les 601 que compte le réseau);
- l'abandon de la desserte de 140 km de lignes à faible trafic (principalement des lignes à exploitation simplifiée).

Ce plan a été établi sur base des résultats commerciaux enregistrés au cours des années 1985 et 86, avec la différence notable que la norme minimale appliquée en 82 pour le maintien d'une cour (0,2 wagons/jour, soit 1 wagon/semaine) a été doublée en 87 (soit 0,4 w/j, ou 2 wagons/sem) !

Pour l'application concrète de ces décisions, un délai de six mois maximum à compter de la date de la décision de suppression (le 14.7.87) a été accordé, afin notamment de pouvoir négocier le report éventuel du trafic de la clientèle sur les installations maintenues.

Mais ce sursis ne sera pas systématique, puisque l'on remarquera à la lecture des lignes supprimées que certaines le sont déjà DE FAIT, parfois même depuis un bon bout de temps ! (cas des lignes 86 et 106, par ex.)

1. Liste des tronçons dont la mise hors exploitation est décidée

Ligne	tronçon concerné	Longueur en km
18	Neerpelt - Eksel	5,4
22	Tirlemont - Grimde	2,6
29	Y. Aarschot - Noordewijk Morkhoven (*)	14,2
31	Liers - Rocourt	2,2
58	Eeklo - Maldegem	10,3
63	Langemark - Westrozebeke	6,1
69 A	Comines - Le Touquet	11,6 (1)
86	Leuze - Basècles (*)	7,4
98	Flénu - Dour	} 15,7
	Flénu - Frameries	
235	Frameries - Rac. Craibel	
106	Clabecq - Ecaussinnes C. (*)	15,6
107	Y. St Vaast - Houdeng Goegnies	1,4
112 A	Y. Forchies - Courcelles Centre	6,9
113	Bascoup - Y. Bellecourt	} 3,1
	Y. Bellecourt - Rac. B.N.	
265		
150	Y. Houx - Anhée	1,8
156	Boussu en Fagne - Chimay	13,2
163	Gouvy - Bourcy (*)	14,9
203	Wondelgem - Wondelgem canal	0,5
240	Haine St P. - H. St P. Verreries	2,5
257	Y. Noir Dieu - Gilly Haies (*)	2,8 (2)
284	Y. Trieu Kaisin - Montignies (*)	2,2

total : ± 140,- km

- (a) section déjà hors-service actuellement.
 (1) A la demande de la SNCF, la fermeture de cette section n'interviendra au plus tôt qu'en juin 88.
 (2) tronçon maintenu en service jusqu'à fin 86 pour l'exploitation du terril par la firme Ryan.

2. Liste des cours à marchandises et raccords à fermer

C = Cour

R = Raccordement

A. District Centre

Berchem St-Agathe (R) - Bruxelles TT (6 R) - Bruxelles Ouest (R) - Buizingen (2 R) - Etterbeek (C) - Hal (R) - Jette (C + R) - Lembeek (C) - Schaerbeek (2 R)

B. District Nord-Est

Aarchot (R) - Boschout (C + R) - Bourg-Léopold (R) - Diest (R) - Duffel (C) - Eksel (R) - Essen (C) - Grimde (C + 2 R) - Hasselt (2 R) - Herentals (R) - Lanaken (2 R) - Lierre (R) - Muizen (2 R) - Niel (R) - Tielen (R) - Winterslag (R)

C. District Nord-Ouest

Balgerhoeke (R) - Bruges Maritime (R) - Courtrai (R) - Deerlijk (C) - Doornzele (R) - Heule (R) - Ingelmunster (C) - Langemark (C) - Langerbrugge (C + 4 R) - Lochristi (C + R) - Maldegem (C) - Menin (R) - Ostende Minque (4 R) - Poperinge (C) - Roulers (2 R) - Terdonk (C) - Tielit (2 R) - Vichte (C) - Wondelgem (6 R) - Zwaegem (C)

D. District Sud-Est

Andenne (R) - Anhès (3 R) - Arlon (5 R) - Athus (2 R) - Bressoux (R) - Ciney (R) - Franière (R) - Gembloux (R) - Herstal (C) - Jemeppe (R) - Jupille (2 R) - Libramont (3 R) - Marbehan (R) - Namur (R) - Rocourt (C + R) - Ronet (R) - Wareme (2 R)

E. District Sud-Ouest

Aisémont (R) - Basècles (2 R) - Bellecourt (R) - Chimay (C) - Couillet (R) - Dour (C + R) - Ecaussinnes Car (C) - Falisolle (R) - Frameries (C + 2 R) - Ghlin (R) - Haine-St-Pierre Verreries (2 R) - Houdeng Goegnies (C + 2 R) - Jemeppe (R) - Marcinelle (2 R) - Marchienne Zone (R) - Marchienne au Pont (R) - Monceau (2 R) - Mons (R) - Neufvilles (R) - Obourg (R) - Pâturages (C) - Tertre (C + R) - Tournai (R) - Trazegnies (2 R) - Waterloo (C + R).

Edmond San 07/87

Petite annonce

Recherche photos, photocopies de photos, ou reproductions de photos du tram Adinkerke (gare) - De Panne dans les années 1928-1936 ou 1937. Tous frais de reproduction payés. S'adresser à notre membre J. PIRET-GERARD, Grand-Route 30, 1630 LINKEBEEK.



LA SNCB en 1986
extraits du rapport du conseil d'administration

Rapport du Conseil d'administration
à l'Assemblée générale du 22 mai 1987

Mesdames, Messieurs,

Dans le présent rapport, nous avons l'honneur de vous présenter les résultats enregistrés au cours du 60ème exercice social de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Contexte économique de 1986

Au niveau mondial, l'année 1986 a principalement été caractérisée par la diminution très sensible des prix de l'énergie, diminution qui fut encore renforcée par la poursuite de l'affaiblissement du dollar. Cette évolution n'a pas entraîné pour les pays d'Europe occidentale la croissance des exportations que l'on aurait pu espérer: le contre-choc pétrolier a en effet freiné les importations des pays de l'O.P.E.P. bien au-delà de ce que l'on admettait initialement et a stimulé moins que prévu la demande intérieure et les importations des pays bénéficiaires de l'amélioration des termes d'échange.

En Belgique, la croissance du produit national brut à prix constants se situe aux environs de 2,1 %. Cette croissance découle notamment de la hausse des investissements réalisés par les entreprises (+ 8 %) et d'une légère reprise de la consommation privée. Toutefois, le déséquilibre observé sur le marché de l'emploi reste toujours préoccupant puisque le nombre de chômeurs n'a que très faiblement régressé.

L'année 1986 a aussi été caractérisée en Belgique par une réduction sensible de l'inflation (l'indice des prix à la consommation n'a augmenté que de 1,3 %), par un excédent croissant de la balance des paiements courants et par une baisse des taux d'intérêt. La production industrielle a augmenté globalement de 2,5 %. Toutefois, la croissance fut inégale d'un secteur à l'autre. Si les fabrications métalliques (essentiellement dans le secteur de l'automobile et de l'électronique) et l'industrie alimentaire ont connu une activité soutenue, par contre dans le secteur sidérurgique des baisses significatives de production ont été constatées.

Evolution du transport ferroviaire et modernisation du réseau

Comme il ressort des données figurant ci-après, l'évolution globale du trafic ferroviaire de l'année 1986 a été défavorable dans le domaine tant du transport des voyageurs que de celui des marchandises.

	1985	1986	Différence 1986-1985
Voyageurs			
(millions de voyageurs-km)	6 572	5 069	- 7,7 %
Wagons complets			
(millions de tonnes-km)	8 254	7 423	- 10,1 %
Envois de détail			
(milliers de tonnes)	248	206	- 16,7 %

Les causes principales en sont la baisse sensible des prix des carburants, qui, conjuguée à la hausse des tarifs voyageurs, a rendu moins onéreux les transports routiers, le recul dans les transports de produits pondéreux (sidérurgie, charbonnages), qui fournissent la part la plus importante du trafic ferroviaire, et les grèves de mai 1986 à la S.N.C.B. et de décembre 1986 à la S.N.C.F.

L'évolution du trafic voyageurs renforce encore la nécessité pour la Société de procéder à une analyse des résultats du plan IC/IR et de la collaboration avec la S.N.C.V., et de revoir sa politique tarifaire.

En exécution de l'arrêté royal numéro 174 du 30 décembre 1982, les tarifs du transport de voyageurs ont été augmentés à partir du 20 janvier 1986. Les hausses moyennes ont été de 5 % pour les billets et de 6 % pour les abonnements. Le 1er juillet, les tarifs généraux et spéciaux pour le transport de marchandises par wagons complets ont également été majorés en moyenne de 4 %. Par contre, pour les envois de détail, les tarifs généraux en trafic intérieur n'ont pas subi d'accroissement.

Au 31 décembre 1986, la longueur totale du réseau ferroviaire belge atteignait 3 618 km, soit 49 km de moins que l'année précédente.

Les travaux de modernisation du réseau ont été poursuivis en 1986. La longueur des lignes électrifiées est passée de 1 978 km fin 1985 à 2 156 km au 31 décembre 1986.

L'effectif du personnel a continué à régresser en 1986 suite aux départs naturels non compensés par des recrutements. La moyenne s'établit à 55 193 agents, soit 2 771 personnes ou 4,8 % de moins qu'en 1985.

La circulation des trains de marchandises a été adaptée en fonction de la diminution du volume des marchandises transportées. La Société a instauré le 1er juin 1986 son plan de transport "TOP". Ce plan vise principalement à améliorer la qualité de l'offre de transport par wagons isolés et à augmenter le rendement des moyens mis en œuvre, particulièrement des gares de formation dont le nombre a été réduit.

Nouvelles dispositions légales et réorganisation interne

Le 29 août 1986, deux arrêtés de pouvoirs spéciaux, dont les répercussions sur le fonctionnement de la Société sont importantes, ont été promulgués.

Par l'arrêté royal n° 451, le Gouvernement a réclamé à la S.N.C.B. un effort supplémentaire en vue de l'assainissement des finances publiques. Cet arrêté imposait au Conseil d'administration l'obligation de proposer avant le 1er décembre 1986 au Ministre des Communications des mesures d'économies complémentaires afin de réaliser un budget d'exploitation en équilibre pour 1986 et 1987, compte tenu d'une diminution des interventions de l'Etat.

Depuis l'application de l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982, les compensations en faveur du compte d'exploitation ont évolué comme suit:

Année	En millions de FB courants	En millions de FB constants (1983)
1983	38 140	38 140
1984	38 484	36 186
1985	38 668	34 677
1986	38 482	34 073

Dans le cadre des mesures prises, lors du conclave de Val Duchesse, par le Gouvernement afin d'assainir les finances publiques, il a été décidé que l'intervention de l'Etat dans la Caisse des Soins de Santé de la S.N.C.B. serait calculée sur la même base que dans le régime générale de l'I.N.A.M.I. De plus, les mesures d'assainissement envisagées dans le régime général des soins de santé devaient également être appliquées à la Caisse des Soins de Santé de la S.N.C.B. Toutefois, le gouvernement a finalement fixé un montant forfaitaire de 2 924,3 millions de F pour l'intervention de l'Etat dans cette Caisse plutôt que d'appliquer les différentes mesures précitées. Ce montant forfaitaire ne couvre plus, comme c'était le cas par le passé, la différence entre les dépenses et les recettes de ladite Caisse. Les répercussions sur le compte d'exploitation s'élèvent à 1 277 millions de F, dont 982 millions afférents à l'exercice 1986 et 295 millions trouvant leur origine en 1985.

L'arrêté royal n° 452 modifiant la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. a profondément changé la structure de la Société. Cet arrêté royal vise, par une rationalisation des organes de gestion de la Société, à en accroître la productivité et à obtenir de cette manière une réduction tant de l'intervention annuelle à charge du budget de l'Etat que de l'endettement de la S.N.C.B.

Plusieurs des mesures de réorganisation appliquées ont été proposées, en 1984, par le consultant que Monsieur le Ministre des Communications avait chargé de réaliser une radioscopie de la Société, ainsi que par le comité d'action qui a procédé à l'examen des recommandations de ce consultant.

Selon les nouvelles dispositions, les organes de gestion de la S.N.C.B. se composent de l'Assemblée générale des actionnaires, du Conseil d'administration, du Comité Restreint, de l'Administrateur-Délégué, du Directeur Général, du Comité de Direction et du Comité de Coordination.

Le nombre des membres du Conseil d'administration est ramené de 21 à 16; ils sont nommés par le Roi pour une période de 6 ans renouvelable. Dix membres sont nommés sur proposition du Ministre des Communications, deux sur proposition du Ministre des Finances, deux sur proposition du Ministre du Budget et deux sur proposition du personnel.

Le Ministre des Communications assiste, avec voix consultative et lorsqu'il le juge nécessaire, aux réunions du Conseil d'Administration. Dans ce cas, il préside la réunion.

Parmi les membres du Conseil d'administration et sur proposition du Ministre des Communications, le Roi nomme l'administrateur-délégué à qui est confiée la haute direction de la Société, avec les pouvoirs nécessaires, et qui veille à l'exécution des décisions prises par le Conseil.

Le Roi nomme aussi parmi les administrateurs un président et deux vice-présidents du Conseil. Ceux-ci forment, avec l'administrateur-délégué, le directeur général et le directeur général adjoint, le Comité Restreint. Les administrateurs nommés sur proposition du personnel assistent avec voix consultative aux réunions du Comité Restreint.

La Direction, qui auparavant comptait 13 membres, est remplacée par un directeur général et un directeur général adjoint, nommés par le Roi pour un terme de 6 ans renouvelable, et 4 directeurs de département désignés par le Conseil pour la même période, également renouvelable. Ils font partie, avec l'administrateur-délégué, du Comité de Direction.

Le directeur général – ou en son absence le directeur général adjoint – assure la gestion journalière de la Société.

Les 8 chefs de groupe ont été remplacés par 5 directeurs de district, nommés pour une période de 6 ans renouvelable. Les directeurs de district forment, avec les membres du Comité de Direction, le Comité de Coordination.

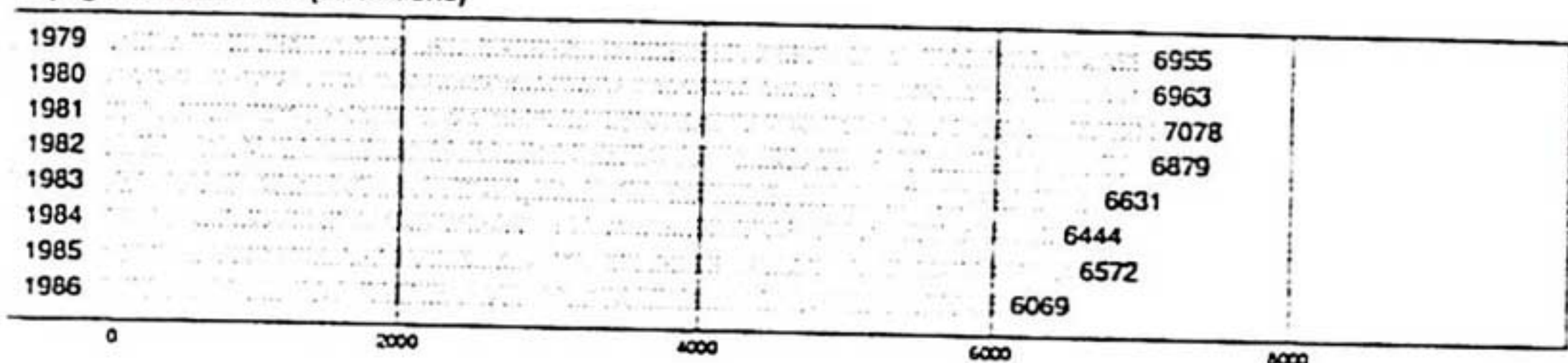
Les statuts de la Société devront être revus par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres à la suite des modifications opérées par l'arrêté royal n° 452.

Trafic

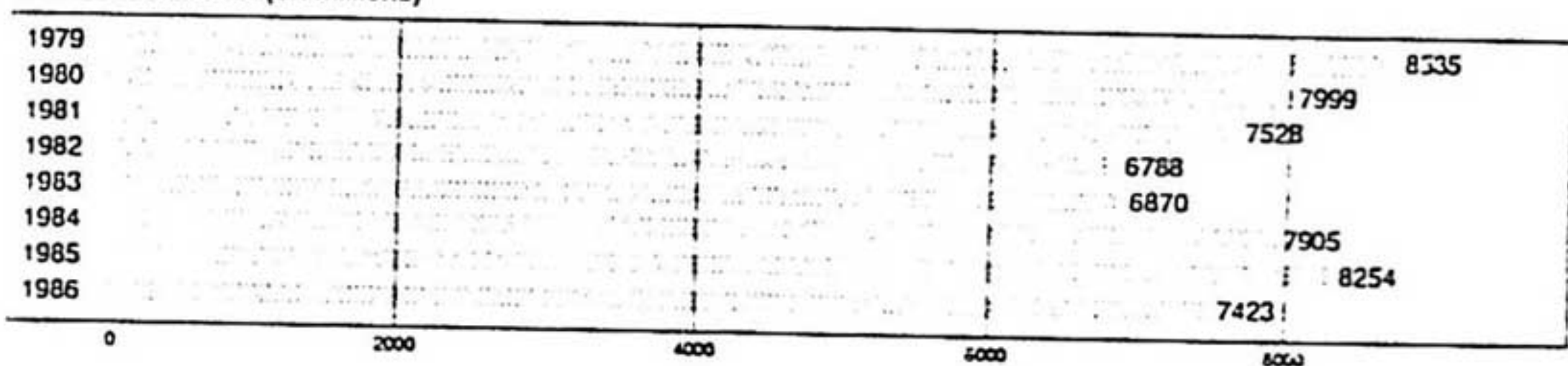
Le trafic des voyageurs et des marchandises s'est élevé au total à 13 492,4 millions d'unités de trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres en wagons complets); il est dès lors en recul de 8,9 % par rapport à 1985. Les causes principales en sont la baisse sensible des prix des carburants, qui, conjuguée à la hausse des tarifs voyageurs, a rendu moins onéreux les transports routiers, le recul dans les transports de produits pondéreux (sidérurgie, charbonnages), qui fournissent la part la plus importante du trafic ferroviaire, et les grèves de mai 1986 à la S.N.C.B. et de décembre 1986 à la S.N.C.F.

L'évolution du trafic au cours des dernières années se présente comme suit:

Voyageurs-kilomètres (en millions)



Tonnes-kilomètres (en millions)

Voyageurs

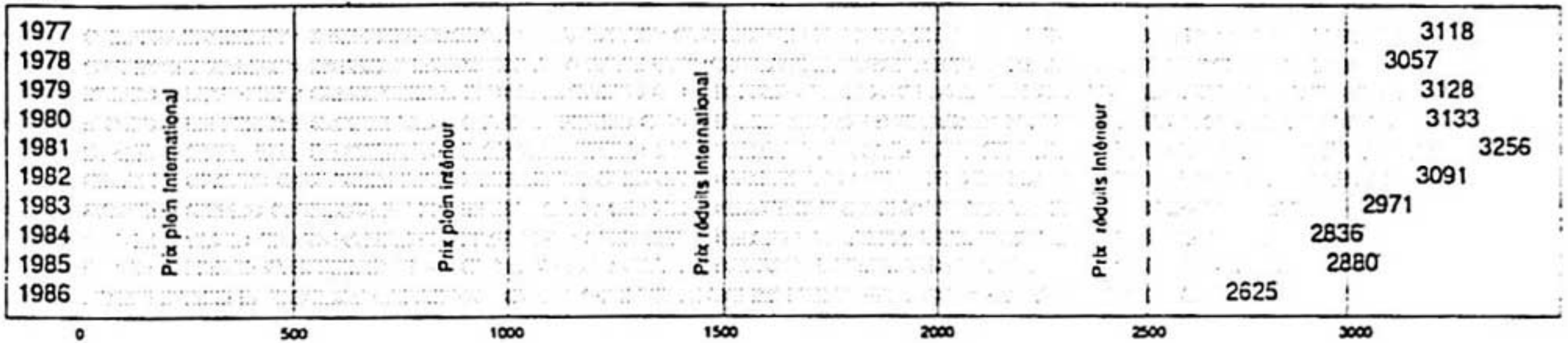
L'évolution globale du trafic des voyageurs est reproduite dans le tableau ci-après:

Trafic voyageurs	Unités	1985	1986	Différence 1986 - 1985	
					%
Nombre de voyageurs	millions	150,3	139,1	- 11,2	- 7,4
Nombre de voyageurs-kilomètres	millions	6 572, -	6 069, -	- 503, -	- 7,7
Parcours moyen d'un voyageur	km	43,7	43,6	- 0,1	- 0,2
Nombre moyen de voyageurs par train .	-	89	84	- 5	- 5,8

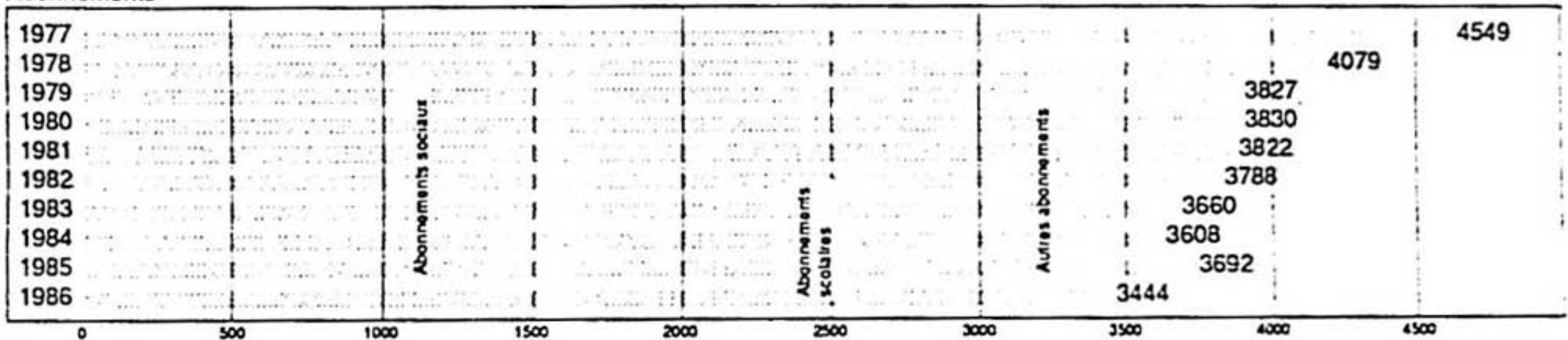
La perte de 503,- millions de voyageurs-kilomètres – soit 7,7 % – dans le trafic voyageurs peut être directement attribuée, pour quelque 225 millions de voyageurs-kilomètres, à la période de grève du mois de mai. Indépendamment de cela, l'évolution se présente différemment dans les trois secteurs principaux. La régression du trafic avec billets en service

Répartition du trafic voyageurs – Evolution
Voyageurs-kilomètres (millions)

Billets

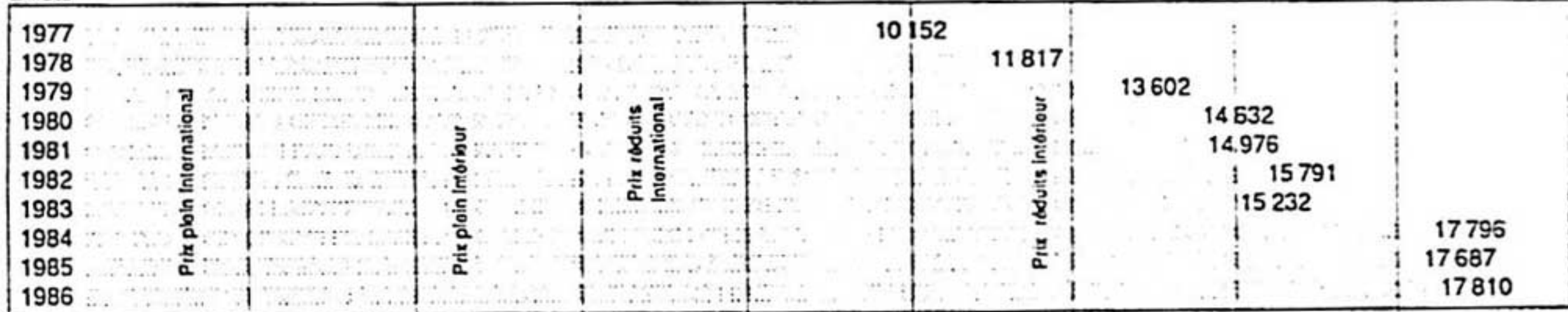


Abonnements

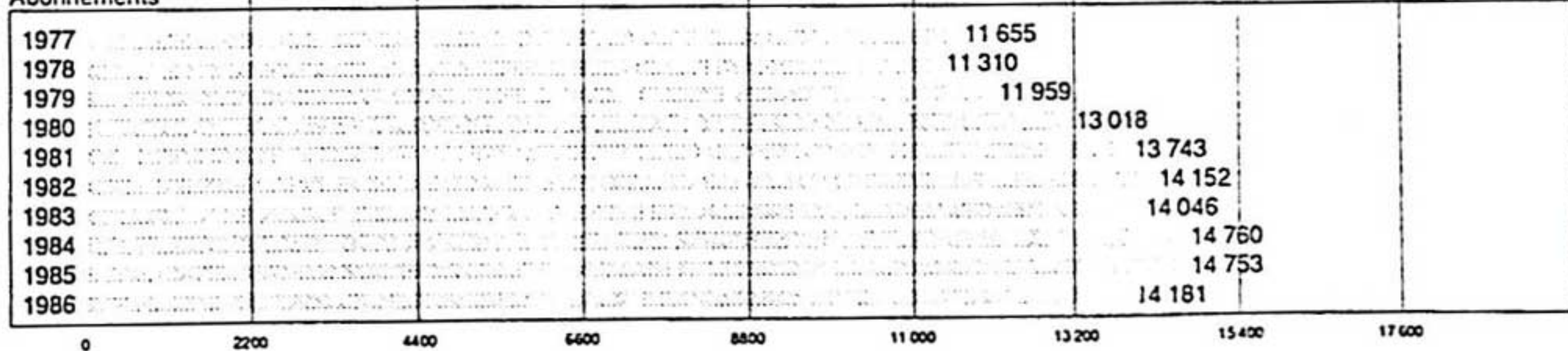


Produits (millions de francs)

Billets

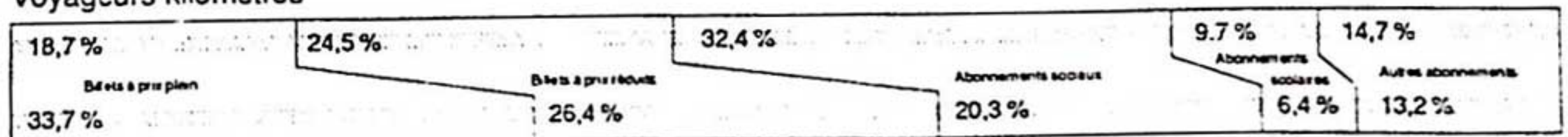


Abonnements



Répartition des voyageurs-kilomètres et des produits tarifaires correspondants

Voyageurs-kilomètres



Produits tarifaires

intérieur s'est fait jour dès le début de l'année, principalement à la suite de la baisse sensible des prix des carburants, ce qui a été favorable au transport individuel; le recul s'est encore renforcé après le mois de mai.

Le transport avec abonnements a encore été en augmentation jusqu'en avril, mais une diminution assez forte a commencé après la grève. La diminution en service international s'est prolongée toute l'année.

En service intérieur, la chute du trafic avec billets à prix plein est restée plutôt limitée et n'a débuté qu'après le mois de mai, tout comme ce fut le cas pour les abonnements. Pour les billets à prix réduit, la baisse a été la plus forte pour les réductions imposées (familles nombreuses, V.I.P.O., anciens combattants, invalides de guerre, etc.). Le trafic avec réduction pour groupes et détenteurs de cartes de réduction commerciales a également perdu du terrain.

La vente de billets pour excursions d'un jour ou d'un week-end à la mer et en Ardenne a continué à stagner, mais la journée "Train-tram-bus", qui était organisée cette année pour la quatrième fois (le 5 octobre 1986), remporta une nouvelle fois un franc succès.

Le recul dans la vente des billets à prix plein en service international a été moins prononcé que pour les billets à prix réduit. La diminution a été plus particulièrement sensible dans le trafic au départ de l'étranger à destination de ou en transit à travers notre pays.

Pour ce qui est des abonnements, le trafic avec abonnements scolaires a continué à progresser tout comme les années précédentes (en dehors de l'interruption pendant la grève), mais une nette régression est apparue dans toutes les autres catégories depuis le mois de mai, principalement pour les abonnements sociaux à la semaine et les abonnements ordinaires à parcours limité.

Le tableau suivant montre la répartition du trafic (en voyageurs-kilomètres) et des produits (compensations de l'Etat non comprises) par type de titres de transport utilisés:

Catégories		1980	1984	1985	1986
		%	%	%	%
Billets à prix plein	Trafic	18,5	18,2	18,7	18,7
	Produits	33,2	31,9	32,7	33,7
Billets à prix réduit	Trafic	26,5	25,8	25,1	24,5
	Produits	28,-	28,7	28,6	26,4
Abonnements sociaux	Trafic	36,1	32,5	32,5	32,4
	Produits	22,4	20,1	19,9	20,3
Abonnements scolaires	Trafic	7,3	8,6	8,9	9,7
	Produits	5,1	5,9	5,7	6,4
Autres abonnements	Trafic	11,6	14,9	14,8	14,7
	Produits	11,3	13,4	13,1	13,2

Marchandises

Wagons complets

Malgré la baisse sensible des prix pétroliers depuis la fin de 1985, les économies d'Europe occidentale n'ont pas connu la croissance espérée. Les exportations ont été entravées par la baisse du cours du dollar, la dette extérieure d'un certain nombre de pays (parmi lesquels des pays producteurs de pétrole), la concurrence des pays récemment industrialisés et des mesures protectionnistes. C'est ainsi que l'industrie sidérurgique en particulier a subi non seulement le contrecoup de l'effritement de ses marchés étrangers, mais qu'elle a également dû tenir tête à la concurrence croissante des pays tiers. La production de l'acier brut a baissé de 6,7 % dans la C.E.E.

La faible croissance qui a pu être observée dans la plupart des pays industrialisés a donc découlé principalement de l'expansion de la demande intérieure, plus particulièrement dans le domaine des investissements privés.

En Belgique, les exportations ont encore atteint un rythme de croissance satisfaisant, mais grâce à l'expansion de la demande intérieure, tant en matière de consommation qu'en matière d'investissements, le volume des importations s'est également sensiblement accru.

L'augmentation de la production industrielle s'est concentrée avant tout sur les branches de l'industrie des biens de consommation. La production a progressé de manière notable dans quelques sous-secteurs de l'industrie de transformation des métaux (assemblage automobile, électronique), tout comme dans l'industrie papetière, le secteur de la construction et en particulier les raffineries de pétrole. Dans le secteur chimique, la croissance des années précédentes a connu un net ralentissement. Par contre, les charbonnages ont enregistré une baisse de production. La récession a été particulièrement sensible dans l'industrie sidérurgique, sous l'influence d'une baisse de la demande de la part des chantiers navals et des producteurs de pétrole, de la chute du cours du dollar, des quotas imposés à certains débouchés et de la concurrence croissante des pays récemment industrialisés.

Le transport des marchandises par voie ferrée dont l'expansion amorcée depuis la fin de 1983 s'était émoussée vers la fin de 1985, a connu depuis le début de 1986 un recul qui s'est accentué au cours du dernier trimestre. Cette évolution est due, en premier lieu, à la baisse de production dans les aciéries d'Europe occidentale et, dans une moindre mesure, à la grève des chemins de fer français en décembre.

Wagons complets	Unités	1985	1986	Différence 1986 - 1985	
					%
Nombre de tonnes transportées	milliers	72 439, -	63 118,7	- 9 320,3	- 12,9
Nombre de tonnes-kilomètres	millions	8 254,2	7 423,4	- 830,8	- 10,1
Parcours moyen par tonne	km	113,9	117,6	+ 3,7	+ 3,2
Nombre moyen de tonnes par train ...	tonnes	372,6	352,1	- 20,5	- 5,5

Le trafic par catégorie de marchandises N.S.T.r. (nomenclature de marchandises pour les statistiques de transport de la C.E.E.) a évolué comme suit:

Nature des marchandises (N.S.T.r.)	1985	1986	Différence 1986 - 1985
	(millions de tonnes-km)		%
Produits agricoles et animaux vivants	278, -	175,7	-36,8
Denrées alimentaires et fourrages	282,7	260, -	-8, -
Combustibles minéraux solides	1 380,1	1 180,9	-14,4
Produits pétroliers	600,6	599,1	-0,2
Minerais et déchets pour la métallurgie	1 805,8	1 582,9	-12,3
Produits métallurgiques	1 755,9	1 564,5	-10,9
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	341,7	331,8	-2,9
Engrais	247,6	207,7	-16,1
Produits chimiques	507,8	496,8	-2,2
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	1 054, -	1 024, -	-2,9
Totaux	8 254,2	7 423,4	-10,1

En ce qui concerne le trafic de produits agricoles, la baisse importante provient plus particulièrement du transport de céréales au départ de la France à destination de la Belgique et des Pays-Bas.

Au cours des neuf premiers mois, le transport de produits alimentaires et d'aliments pour bétail s'est quelque peu accru, avant de régresser fortement par la suite. Cette situation résultait de la forte augmentation du transport de sucre français à destination de ports belges au cours des trois premiers trimestres ainsi que du recul du transport de malt français à destination des ports et des exportations d'aliments pour bétail vers la France.

Depuis la mi-85, le transport de combustibles solides a fortement régressé. Le transport de charbon à destination des centrales électriques belges a chuté à la suite de la mise en service de deux centrales nucléaires dans le courant de 1985. Le transit de charbon allemand vers la France et le trafic intérieur en provenance des mines du Limbourg ont régressé aussi. Les exportations de coke à destination du Luxembourg, sur de grandes distances, s'est accru mais aux dépens du transit à travers notre pays au départ de l'Allemagne; le trafic intérieur a également diminué.

Le transport de produits pétroliers s'est situé globalement au même niveau qu'en 1985. La baisse des exportations de produits légers d'Anvers vers la Suisse ainsi que celle du trafic des produits lourds en service intérieur à destination des centrales électriques, a été compensée par un nouveau transport vers la France.

Le recul dans le transport de minerais a été quasi général: tant les importations de minerais de fer français et d'outre-mer que le transit de minerais de fer d'outre-mer à destination de la France et du Grand-Duché de Luxembourg ont baissé à la suite des compressions de production dans l'industrie sidérurgique.

Le transport de produits métallurgiques est parvenu à se maintenir à un niveau élevé dans la première moitié de 1986, mais il a connu un effondrement important au cours du dernier trimestre. Le transport de produits finis en provenance des sidérurgies belge, luxembourgeoise et française à destination des pays d'outre-mer a chuté, tandis qu'à l'inverse, les importations d'outre-mer et le transit à destination de l'Allemagne et de la France se sont accrus, de même que le trafic entre les aciéries wallonnes et celui entre les bassins sidérurgiques belges et luxembourgeois. Le recul a été quasi général dans le domaine des produits semi-finis.

La légère diminution dans le trafic des matériaux de construction et des produits de carrière a résulté de la disparition du transport de moellons à destination de Zeebrugge, étant donné la fin des travaux portuaires. L'accroissement du transport de sable au départ de Lommel à destination de l'industrie verrière d'Auvelais n'a permis de compenser cette perte que partiellement.

Les exportations d'engrais ainsi que leur transit (des Pays-Bas vers la France) ont fortement régressé en 1986.

Le transport de produits chimiques s'est situé quelque peu en deçà de celui de 1985, année record. Différentes évolutions dans des sens divergents en ont été la cause. C'est ainsi qu'il faut noter un recul dans le transit de la soude et de plusieurs produits chimiques au départ de la France à destination des ports belges ainsi que dans celui des plastiques des Pays-Bas vers la France; il en est de même pour les importations de gaz en provenance des Pays-Bas. Par contre, le transport de divers autres produits a été en augmentation.

Le trafic de machines, véhicules et produits divers, qui était en forte expansion depuis 1983 jusqu'à la fin de 1985, s'est maintenu à un niveau élevé en 1986. Après une croissance de plusieurs années, le trafic par conteneurs en transit des pays d'outre-mer vers l'Allemagne, la France et la Suisse et de l'Italie vers la Grande-Bretagne a subi un recul. Une augmentation sensible a en outre été notée dans le transport d'autos et de pièces détachées en provenance et à destination de l'Allemagne, plus particulièrement au cours du deuxième trimestre. Le transport combiné "rail-route" s'est également accru, du moins pour ce qui est des exportations.

Envois de détail

Le trafic des envois de détail a encore continué à décliner cette année (- 16,7 % en tonnage). Par rapport à l'année précédente, l'évolution par secteur a été la suivante:

- envois grande vitesse: - 41 237 tonnes (- 19,1 %);
- colis express: - 1 925 tonnes (- 16,1 %);
- colis postaux: + 1 673 tonnes (+ 8,6 %).

Infrastructure

Etendue du réseau

Au 31 décembre 1986, la longueur totale du réseau ferré belge atteignait 3 618 km. La diminution de 49 km par rapport à l'année précédente résulte de la mise hors service de quelques tronçons sur lesquels il n'y avait quasiment plus de trafic. Au total, 2 844 km étaient ouverts au trafic voyageurs et marchandises et 774 km au seul trafic de marchandises. La modernisation de l'équipement du réseau est mise en exergue par les statistiques suivantes:

- la longueur des lignes électrifiées est passée de 1 978 km fin 1985 à 2 156 km au 31 décembre 1986 (60 % du total);
- 1 901 km de lignes (52 %) étaient aménagés pour les vitesses égales ou supérieures à 120 km à l'heure, contre 1 870 km l'année d'avant;
- fin 1986, 2 043 km (soit 56 %) étaient équipés du système de bloc automatique contre 2 037 km fin 1985.

Travaux liés à l'électrification du réseau

Dans le courant de l'année 1986, la traction électrique a été mise en service sur les lignes et tronçons de lignes suivants: Bruges – Courtrai, Hal – Tournai, Denderleeuw – Grammont, Grammont – Enghien et Ottignies – Charleroi-Ouest (toutes au 1er juin) et Mouscron – Lille (le 28 septembre).

Divers travaux d'électrification de ces lignes et de quelques autres étaient encore en cours, ainsi que des travaux de parachèvement de lignes déjà parcourues par des trains électriques les années précédentes. Ces travaux qui visent à la modernisation intégrale de ces lignes, comprennent notamment la suppression des passages à niveau aux endroits où c'est possible, l'aménagement d'ouvrages d'art, la construction de nouvelles gares et de bâtiments neufs, l'installation d'aires de parcage, de garages pour cycles et d'arrêts d'autobus situés à proximité des gares.

Pour permettre la mise en service de la traction électrique sur la ligne Bruges – Courtrai, on a procédé à l'extension des sous-stations de traction à Bruges et à Courtrai; celle de Lichtervelde est terminée, ainsi que les postes de sectionnement d'Izegem et de Zedelgem. Un poste de signalisation a été mis hors service à Bruges et son fonctionnement repris par un poste de signalisation "tout-relais". L'installation de signalisation a fait l'objet d'une adaptation à Torhout et à Lichtervelde de manière à augmenter les vitesses de passage dans les gares et, dans cette dernière tout comme à Ingelmunster, les voies sont adaptées aussi à cette fin. A Torhout, un pont a été remplacé et on a aménagé des abris pour les voyageurs, un passage sous voies et une aire de parcage. Un passage souterrain est également en cours de réalisation à Izegem. Des passages à niveau ont été supprimés à Hooglede, Lichtervelde et Zedelgem.

Sur la ligne Hal – Tournai, les travaux d'adaptation aux voies et aux deux ouvrages d'art sont terminés à Enghien, où un poste de signalisation est en construction. A Ath, la construction de trois ponts de chemin de fer et d'une aire de parcage est terminée. Un passage à niveau a été supprimé à Silly, où le bâtiment de la gare et un passage sous voies sont en construction; il s'agit en l'occurrence d'une nouvelle gare sur le nouveau tracé du tronçon rectifié Enghien – Ath. De l'ancien tracé de ce tronçon, seule la portion située entre Ath et Ghislenghien a été conservée, l'exploitation en a toutefois été simplifiée avec suppression notamment du poste de signalisation mécanique de Ghislenghien. Un poste de sectionnement a été construit à Leuze. A Tournai, les travaux d'adaptation du bâtiment du poste d'entretien des caténaires sont entamés et l'adaptation des aires de parcage et la construction d'un passage sous voies sont achevées.

Le tronçon de ligne Denderleeuw – Grammont est également ouvert au trafic électrique depuis le 1er juin. A Denderleeuw, un couloir sous voies et deux quais ont été mis en service et les voies en direction de Bruxelles ont été adaptées. On y a procédé à la rénovation d'un pont et à la suppression d'un passage à niveau. Le poste "tout-relais" définitif, le pont et les travaux aux voies de Ninove sont terminés. A Grammont, le couloir sous voies a été rénové et un arrêt d'autobus ainsi qu'une aire de parcage ont été aménagés. Des passages à niveau ont été supprimés à Denderleeuw et à Grammont. Le tronçon de ligne a été équipé sur toute sa longueur du bloc automatique tout comme le tronçon Enghien – Grammont dont l'électrification a eu lieu en même temps et où les travaux sont encore en cours au tunnel d'Overboelare et au pont de Herne.

Sur la ligne Ottignies – Charleroi, deux ouvrages d'art ont été mis en service à Lodelinsart et deux passages à niveau supprimés à Court-Saint-Etienne. Un nouveau poste de signalisation "tout-relais" remplace à Ransart l'ancien poste mécanique, tandis que la desserte de Charleroi-Ouest a été reprise par le poste de bloc de Charleroi-Sud. Les travaux préparatoires de mise en place de la commande à distance ont été entamés pour l'installation de signalisation de la zone de Fleurus. Les sous-stations de traction de Ransart et de Marbais et les postes de sectionnement de Charleroi-Ouest et de Faux sont achevés. A Charleroi, une nouvelle courbe de liaison a été posée entre Charleroi-Sud et Charleroi-Ouest, avec un pont sur la Sambre. La ligne industrielle Dampremy – Monceau qui vient se greffer sur cette ligne, a également fait l'objet d'une électrification; le faisceau de voies de Dampremy a été adapté à cet effet et un bâtiment de service est en cours d'achèvement.

La mise en service de la traction électrique qui fait l'objet des travaux en cours sur les lignes Courtrai – Poperinge et Grammont – Ath – Jurbise est prévue pour la mi-1987. Sur la première, on a commencé la modernisation des voies et l'adaptation d'un poste de signalisation à Menin. A Wervik, on a rectifié le tracé et construit un poste de sectionnement. La sous-station de traction d'Ypres est terminée, ainsi que la modernisation des voies en direction de Poperinge; un nouveau poste de signalisation y est en construction. Des passages à niveau ont été supprimés à Menin et à Wervik. Dans le cadre du programme d'électrification, limité selon nos possibilités budgétaires, on a effectué des travaux sur les lignes Grammont – Ath – Jurbise, Angleur – Rivage – Marloie et Namur – Dinant.

Nombre de travaux de modernisation complète sont encore en cours sur diverses lignes qui sont exploitées en traction électrique depuis plusieurs années déjà.

Sur les lignes d'Anvers vers l'Allemagne via Hasselt, qui comprennent les antennes Lierre – Herentals, Glons – Liège et Montzen – Welkenraedt, un bâtiment de service a été achevé à Hasselt et un autre construit pour le poste d'entretien des lignes de contact; en outre, divers travaux de modernisation sont en cours d'exécution, parmi lesquels une aire de parcage et un couloir sous voies dans la gare. Le bâtiment de la gare de Bilzen a été modernisé. Les travaux effectués à deux tunnels situés entre Glons et Montzen se poursuivent. A Montzen, un poste de signalisation "tout-relais" remplace l'ancien poste mécanique. La commande à distance a été mise en place dans plusieurs postes de signalisation de la zone de Visé; celles de Glons et de Fouron-Saint-Martin sont déjà en service.

Sur la ligne Denderleeuw – Courtrai, on a commencé l'amélioration du tracé des voies à Audenarde.

A Anzegem, la reconstruction du pont touche à sa fin. La modernisation de la gare de Munkzwalm est achevée, tandis que la gare de voyageurs est en cours d'achèvement à Sint-Denijs-Boekel, où un passage à niveau est supprimé. De plus des travaux sont également en cours en vue de supprimer cinq autres passages à niveau sur le territoire de la commune de Harelbeke.

A Niel, sur la ligne Anvers – Boom, un pont est en construction en remplacement d'un passage à niveau. Une nouvelle gare est en construction à Zele sur la ligne Termonde – Lokeren. A Haacht, sur la ligne Malines – Louvain, l'équipement électrique d'un poste de sectionnement a été installé. Le poste d'entretien des lignes de contact de Gand-Saint-Pierre est en voie d'achèvement. Un nouveau poste de sectionnement a été mis en service à Knokke.

Ouvrages d'art et passages à niveau

Outre les lignes où se déroulent les travaux d'électrification, des investissements considérables sont consentis sur tout le réseau ferré en vue de réduire le nombre de passages à niveau, notamment par la construction d'ouvrages d'art et de détournements. Là où cette opération se révèle impraticable pour des raisons techniques ou économiques, la sécurité des passages à niveau en question est améliorée par l'installation de (demi-) barrières ou par une amélioration de la signalisation. Toutes ces actions ont pour but de promouvoir la sécurité et de rendre la circulation sur les réseaux ferré et routier plus fluide. En 1986, 141 passages à niveau ont pu ainsi être supprimés parmi lesquels 35 à caractère privé, alors que le nombre de passages à niveau équipés de signaux automatiques et de demi-barrières a augmenté de 47 unités.

Outre ces travaux de construction et assimilés qui ont déjà été évoqués dans le chapitre relatif à l'électrification, des travaux plus ou moins importants de réparation et de rénovation ont été exécutés sur quatre ponts, situés à Anvers-Schijnpoort, Athus, Bilzen et Malines-Nekkerspoel.

Un tunnel a été construit pour le compte de tiers sous la ligne vers Gand-Nord dans la zone portuaire gantoise, qui permet la suppression de 4 passages à niveau. A Nimy, la construction d'un nouveau pont sur la Haine se poursuit. Un passage inférieur va être remplacé à Zottegem et un ouvrage d'art semblable est en construction dans le zoning industriel de Bruges.

Installations portuaires

Dans le port d'Anvers, les installations ferroviaires situées à l'extrémité nord de la darse Delwaide ont été élargies. A l'extrémité sud de cette même darse, un nouveau bâtiment de service est quasiment terminé.

Dans le cadre d'une modernisation complète de la gare de formation d'Anvers-Nord, les travaux de terrassement, qui ont pour objet d'élargir l'un des faisceaux de triage, sont en cours et une sous-station de traction a été construite.

Les travaux exécutés aux voies de circulation se poursuivent tout comme ceux en cours à l'extrémité sud de la darse "Amérique". L'électrification du faisceau "Lillo" et de la ligne 27A/1 est achevée et celle du faisceau de la section "Zandvliet" est en cours d'exécution.

A Gand, le rétablissement des voies en vue du renouvellement des darses se poursuit.

Dans le port de Zeebrugge, la première phase de mise en place de l'infrastructure ferrée dans les nouvelles installations portuaires est terminée.

Installations fixes pour la signalisation, l'alimentation en énergie électrique et les télécommunications

En plusieurs endroits, des investissements importants sont consentis en vue de promouvoir la sécurité du trafic ferroviaire et d'améliorer par la même occasion la productivité du travail de desserte de l'installation de signalisation. L'introduction du système de bloc automatique sur les lignes ferrées, la concentration et la commande à distance des postes de signalisation ont lieu le plus souvent à l'occasion de l'électrification et de la modernisation générale des lignes.

Le nombre total des postes de signalisation a régressé de 28 unités en 1986, dont 4 électriques et 24 mécaniques et électro-mécaniques. Le nombre de postes de signalisation électroniques et "tout-relais" est resté inchangé.

En outre, les postes de signalisation mécaniques de Latour et de Virton ont été remplacés par un poste "tout-relais" situé à Virton. A Charleroi, les travaux se poursuivent en vue de la concentration dans la nouvelle cabine de plusieurs postes de signalisation. A Gand-Saint-Pierre, deux cabines ont été entièrement et une partiellement reprises dans un nouveau poste "tout-relais".

Deux postes de signalisation à Bruxelles-Petite-Ile ont été repris par le nouveau poste de signalisation "tout-relais" de Bruxelles-Midi et des travaux sont encore en cours en vue d'y concentrer les postes de signalisation restants.

Le nouveau système électronique de régulation du trafic était quasi opérationnel à Bruxelles à la fin de l'année. Le système d'annonce automatique des trains, déjà en service dans la jonction Nord-Midi et à Bruxelles-Midi, a été élargi à d'autres lignes qui y convergent. Les nouveaux tableaux d'affichage des horaires commandés par ordinateur et situés dans les halls de gare et sur les quais de Bruxelles-Midi, ont été mis en service et des équipements semblables seront installés dans les gares de Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord. En outre, pour l'annonce des trains, on a aussi mis en service un nouveau système de sonorisation, de conception entièrement neuve, commandé par ordinateur et utilisant la voix synthétique sur la base de textes parlés.

A Aalter et Essen, on a commencé à travailler à l'aménagement des postes de sectionnement transformés en sous-stations de traction.

Les lignes de télécommunication ont été mises sous câbles sur les tronçons Bruxelles – Landen, Zottegem – Audenarde, Denderleeuw – Grammont et Jemelle – Libramont.

Les centraux téléphoniques de Bruxelles-Midi, Hal et Zaventem ont été renouvelés.

La mise en place du réseau de transmission "SOPHONET" pour la délivrance électronique des billets internationaux et des réservations de places, se poursuit.

Renouvellement des voies

Par rapport à 1985, le renouvellement de rails, traverses et appareils de voies a légèrement régressé aussi bien en voies principales qu'en voies accessoires. C'est également le cas en ce qui concerne le nombre de kilomètres de voie où le ballast a été criblé ou renouvelé.

Les prochaines coupes sombres dans le réseau
de la S N C B (suite)

Dans notre numéro précédent, nous vous avons décrit les principales mesures de contraction du service des voyageurs envisagées pour 1988 par la direction de la SNCB. En complément à ce premier article, nous publions ci-après la liste des 19 lignes voyageurs qui seraient supprimées en 1988 (extrait de La libre Belgique du 3/7/87) ainsi qu'une carte de ce que serait le service des voyageurs en 1988.

Ajoutons que le 30 juin dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé la suppression de 181,5 km de lignes ferrées destinées au trafic des marchandises totalisant 402 aiguillages, 187 passages à niveau et 114 ouvrages d'art, en fait des lignes ayant une fréquentation de moins de 2 wagons par semaine. Et ce n'est qu'un début...

Ligne	Tronçon	Relation	Distance	Nombre de trains jour	Nombre moyen de voyageurs par train	Nombre moyen de voyageurs aux heures creuses	Nombre moyen de voyageurs sur la ligne par jour
86	Ronse-Leuze.....	IRc	17,8	16	-	-	-
154	Dinant-Givet.....	HA 8	19,0	8	-	-	-
90	Geraardsberg- Lessines.....	HA 10	7,1	34	-	-	-
162	Libramont-Arlon.....	LN 6	46,4	16	8	-	-
96	Braine-le-Comte-Jurbise.....	HA 11	19,0	16	11	-	-
52	Antwerpen-Boom.....	AL 3	21,7	35	-	10	29
34	Tongeren-Liège G.....	LN 1	26,5	33	20	-	-
166	Beauraing-Bertrix.....	LN 12	48,9	29	19	-	-
165	Virton-Bertrix.....	LN 13	45,1	18	16	-	-
96	Halle-Braine-le-Comte.....	AL 12	16,0	36	-	-	-
15	Hasselt-Leopoldsbuurg.....	AL 14	43,2	16	-	22	33
163	Libramont-Bastogne S.....	LN 13	28,7	16	-	25	27
123	Enghien-Braine-le-Comte.....	« P »	12,9	8	-	-	-
167	Athus-Autelbas.....	« P »	10,3	4	-	-	-
144	Gembloux-Jemeppe-s.-Sambre....	« P »	14,7	8	-	-	-
82	Aalst-Burst.....	« P »	11,4	14	-	-	-
26	Etterbeek-Mechelen.....	AL 8	28,8	28	10	-	-
26	Halle-Bru. Schuman.....	AL 9	19,3	30	13	-	-
37	Welkenraedt-Aachen R.....	LN 14	9,3	12	-	-	-

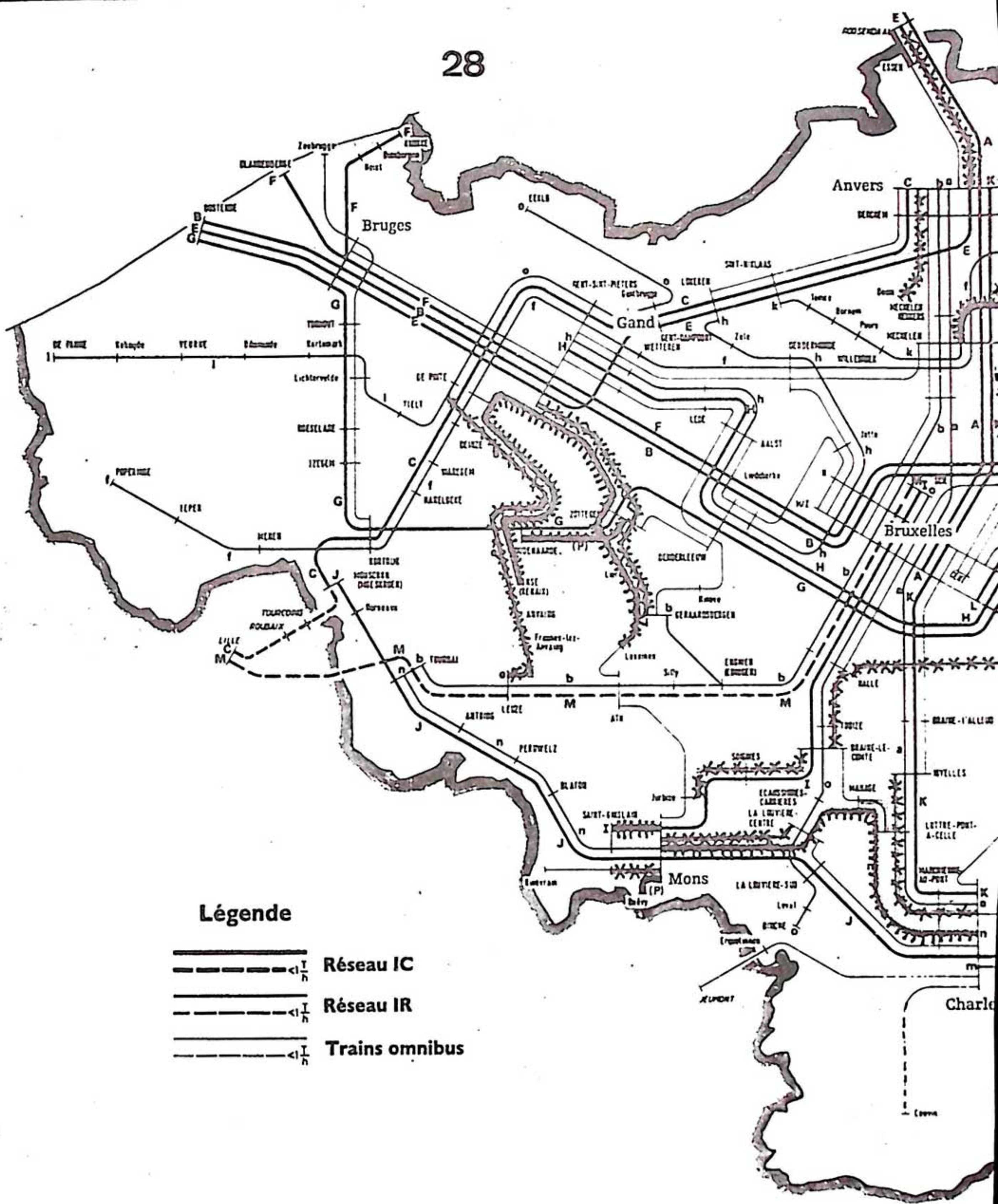
D'autres lignes, qui n'apparaissent pas dans ce tableau, sont également supprimées. Cependant, ces relations sont maintenues par la création de trains nouveaux ou fusionnés desservant tous les points d'arrêt. Il s'agit des lignes suivantes : Anvers-Roosendaal (38 voyageurs par train), Gand St-Pierre-Zottegem (24), Geraardsbergen-Zottegem (18), Louze-Audenaarde (2) et Audenaarde-De Pinte (22).

De moins en moins de voyageurs...



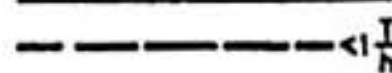
Voici l'évolution du nombre de voyageurs/kilomètre à la S.N.C.B. (en millions); l'année de référence est l'année 1984 qui a vu l'introduction du système IC-IR.

1982 : 6.879 (107 p.c.)
1983 : 6.631 (103 p.c.)
1984 : 6.444 (100 p.c.)
1985 : 6.572 (102 p.c.)
1986 : 6.059 (94 p.c.)

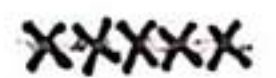


M. Cornet, directeur général adjoint en charge de la politique commerciale, a cependant déjà annoncé une certaine reprise de l'ordre de 2 p.c. en 1987.



Légende

-  Réseau IC
-  Réseau IR
-  Trains omnibus

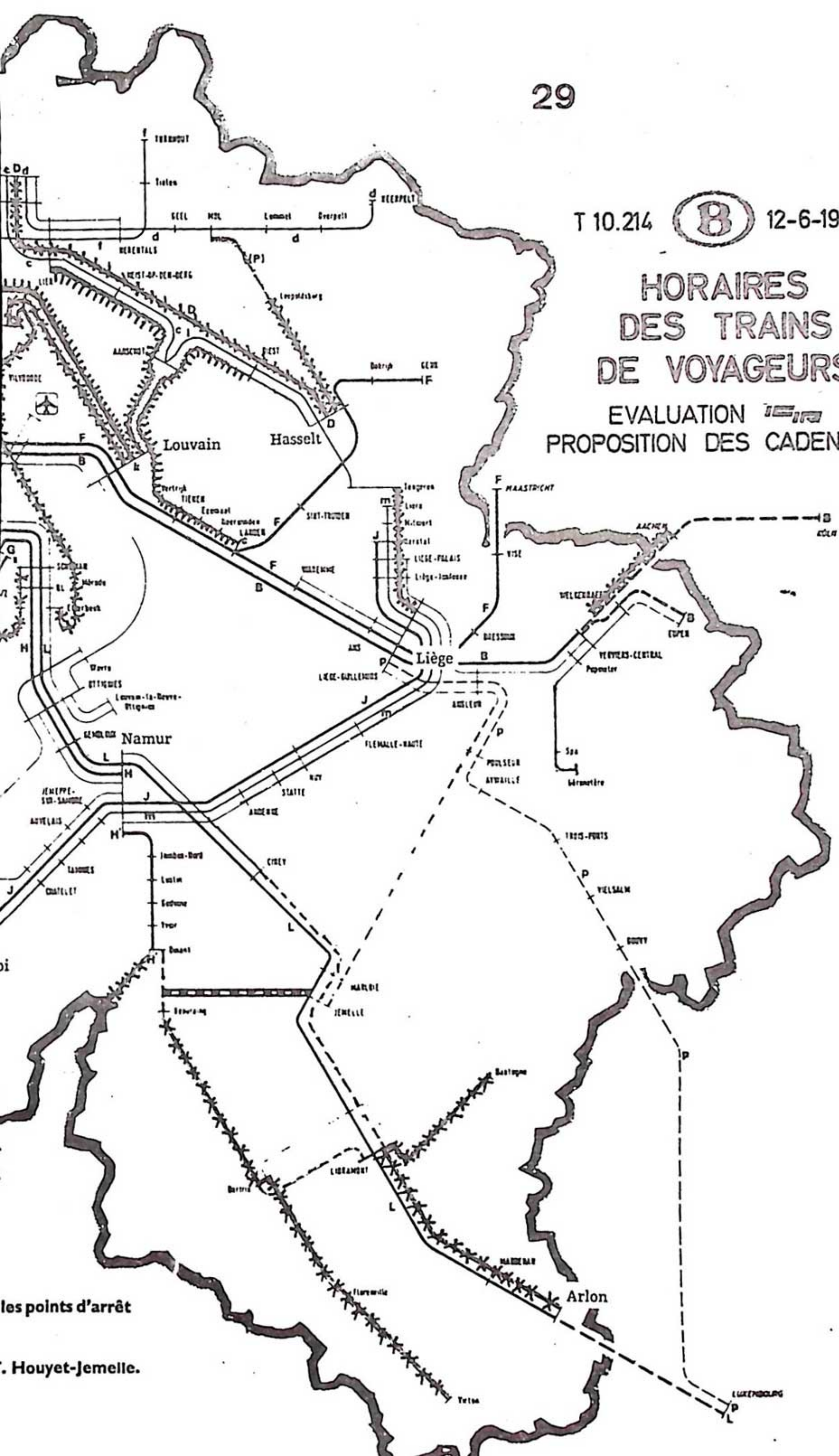
PROPOSITION

-  Desserte supprimée
-  Relation desservant to
-  nouvelle relation G.I.

T 10.214 (B) 12-6-1987

HORAIRES DES TRAINS DE VOYAGEURS

EVALUATION *IEIR* PROPOSITION DES CADENCES



les points d'arrêt

. Houyet-Jemelle.

LUXEMBOURG

Le prix de la survie

Etienne Schouppe, directeur général de la S.n.c.b., ne mâche pas ses mots. Credo de ce démocrate-chrétien flamand : parler franc. Ce qui a, en général, le mérite de la clarté.

Le Vif/L'Express : *Quel est le premier de vos objectifs ?*
Etienne Schouppe : Arriver à couvrir les dépenses directes de personnel (42 milliards de Francs, actuellement) par les recettes directes du trafic voyageurs, qui oscillent entre 31 et 32 milliards. En clair, dégager une dizaine de milliards sur le poste « personnel ». Il est impensable, si l'on veut réussir, de ne rationaliser que l'exploitation, quand on sait que 60 % de nos dépenses sont des frais de personnel. Nous n'avons pas le choix.

— *Est-ce l'échéance de 1992 qui vous y pousse ?*

— Oui. La libéralisation du marché européen entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1993, en principe. Et nous devons alors faire face à une concurrence très aigüe de la part des autres sociétés de chemins de fer. Si, à ce moment-là, la S.n.c.b. n'est pas redevenue compétitive, elle sera condamnée à mort. Une mort lente, peut-être, mais inéluctable. C'est donc aujourd'hui qu'il faut faire preuve de courage politique et prendre les mesures nécessaires. Sinon, ce seront les événements qui nous les imposeront. Et ce sera beaucoup plus douloureux.

— *Va-t-on, comme l'affirment certains, vers le démantèlement d'un service public ?*

— Certainement pas. Mais il ne faut pas confondre « service public » et « utilité publique ». Maintenir un point d'arrêt peu fréquenté ou desservir l'entrepôt isolé d'une société privée coûte très cher à la collectivité et ne s'avère utile qu'à quelques-uns. Dans la période d'austérité actuelle, il faut faire des choix. Maintenir, voire amplifier, ce qui est justifié. Et élarguer ailleurs. Car un service public, dans l'intérêt de l'ensemble de ses utilisateurs, doit fonctionner avec le prix de revient le plus bas possible.

— *Les syndicats ne partagent apparemment pas votre vision des choses...*

— Non, mais ils savent que c'est l'avenir de la S.n.c.b. qui est en jeu. Et que de nouveaux mouvements de grève importants feraient fuir une partie de notre clientèle.

— *La nouvelle direction semble plus loquace qu'auparavant. C'est un changement de style ?*

— Absolument. Le temps où, pour vivre heureux, on vivait caché, est révolu. Il faut aujourd'hui dire la vérité au public. Pour qu'il se rende compte de la situation réelle. Et qu'il comprenne l'enjeu de la partie qui est en train de se jouer. Nos projets n'ont rien de secret. Et nous ne sommes pas opposés à des contre-propositions. Mais jusqu'à présent, nous n'avons pas vu venir grand-chose.

Propos recueillis par Stéphane Renard ■

Etienne Schouppe : changement de style.

→ SUITE DE P. 26

Gares, bâtiments et installations diverses

Hormis les travaux déjà mentionnés dans le cadre de l'électrification, un bâtiment de gare est en construction à Aalter. Les travaux suivants sont également terminés:

- la restauration de la façade, côté voies, du bâtiment de la gare de Namur et la construction d'abris-parapluies;
- la construction d'un nouveau magasin et la rénovation avec isolation, des toits de l'atelier central de Salzennes;
- l'installation d'aires de parcage à proximité des gares de Termonde et Tubize.

Matériel roulant

En 1986, le parc du matériel roulant s'est élargi suite à la livraison de 22 locomotives électriques (7 de la série 11, 12 de la série 12 et 3 de la série 21), 66 voitures à 2 niveaux, 144 wagons fermés (Hbikks), 122 wagons à bogies, toit coulissant et parois d'about fixes pour le transport de tôles en rouleaux (Shimms) et 100 wagons à bogies pour le déchargement par gravité (Fals). Les ateliers de la S.N.C.B. ont construit 5 wagons plats (Ks-Kps).

En outre, dans le courant de l'année, 35 automotrices électriques doubles (type 86) et 100 wagons de marchandises (Sgss) ont été commandés. Dans les commandes passées des années précédentes, on attend encore la livraison de:

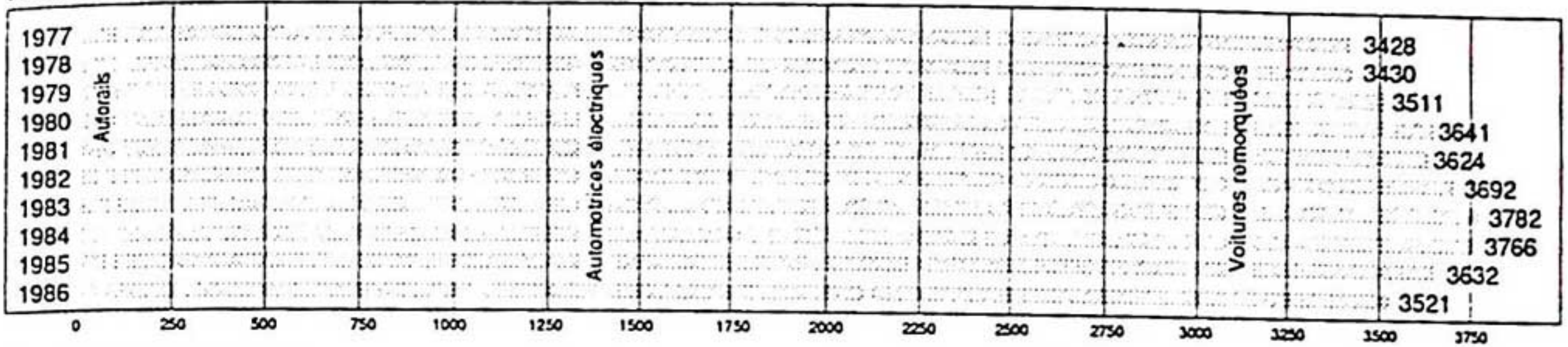
- 27 locomotives électriques série 21;
- 95 voitures internationales type I 10;
- 64 voitures à deux niveaux;
- 78 wagons Shimms.

Au 31 décembre 1986, l'effectif total du matériel roulant se répartissait comme suit:

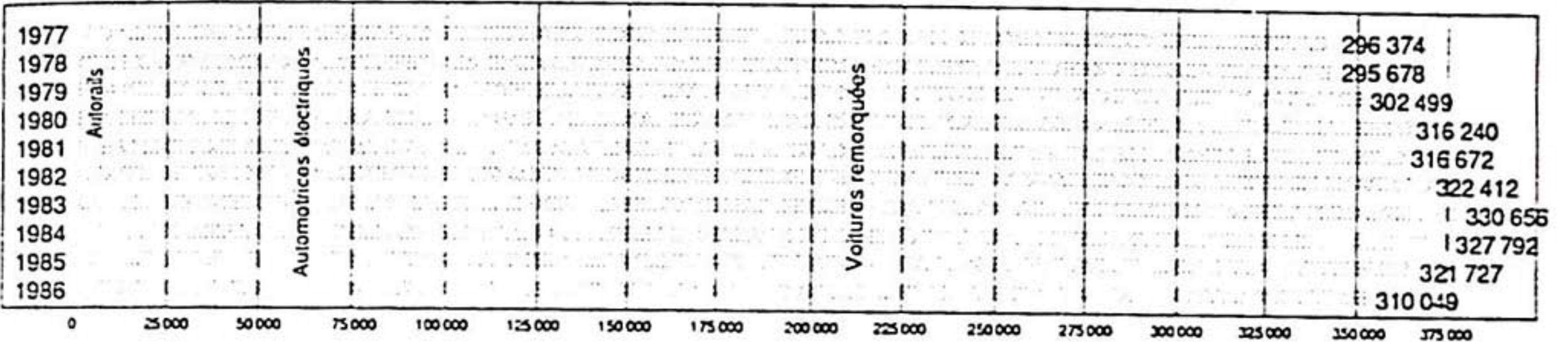
- locomotives:
 - 354 locomotives électriques;
 - 770 locomotives diesel, dont 372 locomotives de manœuvre, 353 locomotives de ligne et 45 locotracteurs;
- matériel voyageurs:
 - 665 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
 - 38 autorails diesel;
 - 7 remorques pour autorails;
 - 2 058 voitures, dont 343 pour le trafic international;
 - 59 voitures à bagages;
 - 5 voitures génératrices;
- matériel à marchandises:
 - 34 006 wagons à marchandises, wagons loués et wagons de particuliers non compris;
 - 27 fourgons;
 - 4 435 wagons de service.

Voitures

Nombre de voitures

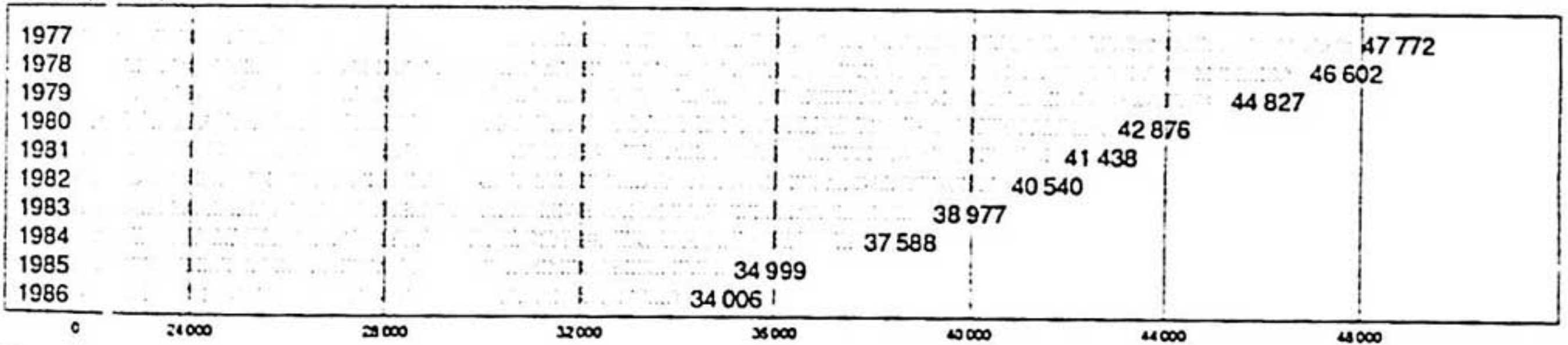


Nombre des places assises

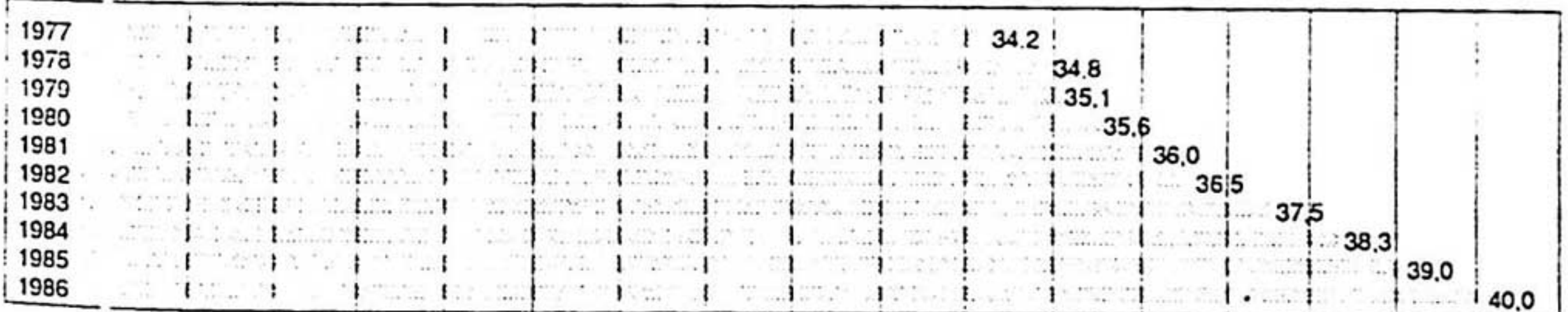


Wagons

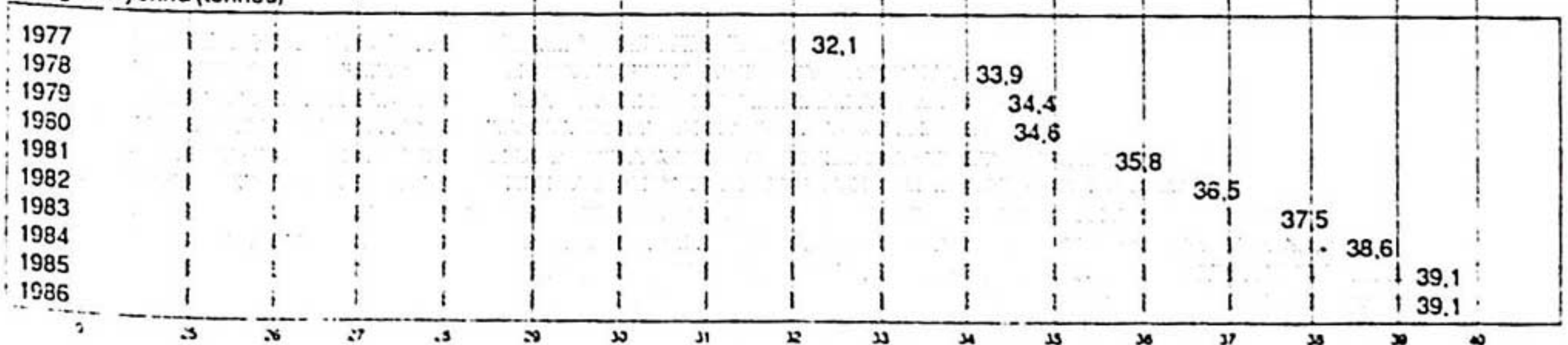
Effectif (unités)



Capacité moyenne (tonnes)



Charge moyenne (tonnes)



Exploitation

Parcours des trains

La diminution de 2,8 % des parcours de trains de voyageurs sur le réseau belge est en grande partie à imputer à la période de grève du mois de mai. Dans le secteur marchandises, la chute (5,0 %) a évolué parallèlement à celle du trafic qui, exprimé en tonnes-kilomètres, a diminué de 10,1 %.

Grâce à la poursuite de l'électrification du réseau ferroviaire, la part de la traction électrique dans ces parcours est passée, pour le trafic des voyageurs à 83,0 % (77,1 % en 1985), et à 53,6 % pour le trafic des marchandises (50,9 % en 1985). Au total, trafics voyageurs et marchandises réunis, cette part s'est élevée à 76,2 % (70,9 % l'an dernier).

Les parcours productifs des trains sur le réseau belge, par catégorie de trafic et par mode de traction, ont évolué comme indiqué dans le tableau ci-après:

	1980	1985		1986		
		(millions de trains-km productifs)				
		%	%	%	%	%
Trains de voyageurs:						
- locomotives électriques	12,6	17	13,2	18	14,9	21
- locomotives diesel	21,0	29	14,7	20	10,3	15
- automotrices électriques	33,1	46	42,7	59	43,8	62
- autorails diesel	5,8	8	1,9	3	1,5	2
Total	72,5	100	72,5	100	70,5	100
Trains de marchandises:						
- locomotives électriques	8,6	37	11,4	51	11,4	54
- locomotives diesel	14,5	63	10,9	49	9,8	46
Total	23,1	100	22,3	100	21,2	100
Total général	95,6		94,8		91,7	

Voyageurs

Sur les lignes et tronçons qui furent électrifiés dans le courant de 1986, le service des trains a été adapté aux possibilités de la traction électrique en ce qui concerne les temps de parcours, l'introduction de matériel moderne, etc.

Ainsi, après l'électrification de la ligne Denderleeuw – Courtrai (terminée fin 1985), le trajet Bruxelles – Courtrai a été assuré depuis le 5 janvier 1986 par un service de trains IC G électrique, composé de voitures M4 modernes; les trains L Zottegem – Audenarde et les trains P entre Audenarde et Courtrai se composent depuis d'automotrices électriques.

De plus, après la mise en service de la traction électrique sur la ligne Bruges – Courtrai, le service des trains IC G a pu, depuis le 1er juin, assurer le trajet complet jusqu'à Ostende sans changement de train et avec des voitures modernes. Simultanément, il était procédé à la mise en service d'automotrices électriques modernes pour les trains L Zeebrugge – Courtrai.

A partir de la même date, le tronçon Grammont – Denderleeuw a également été électrifié. Le service des trains L précédent y a été adapté par une prolongation du service L Gand – Alost jusqu'à Grammont, avec correspondance à Alost pour les trains IC Gand – Bruxelles – Namur (IC H).

La traction électrique a également été rendue possible, dès le 1er juin, sur les lignes Bruxelles – Tournai et Enghien – Grammont. Le service des trains IR b Anvers – Bruxelles a depuis été prolongé, les jours de semaine, jusqu'à Tournai et Grammont, avec scission et réunion à Enghien.

Les trains L de la ligne Ottignies – Charleroi-Ouest circulent également en traction électrique depuis le 1er juin.

Depuis le 28 septembre, après l'électrification du tronçon Mouscron – Lille, les trains Anvers – Mouscron (IC C) roulent toutes les deux heures jusqu'à Lille.

Les trains touristiques qui, traditionnellement, circulaient les week-ends en période estivale, ont également été mis en service cette année durant les week-ends de Pâques et de Pentecôte. De plus, pendant la période estivale, de nouveaux trains ont été mis en service vers la côte, notamment au départ de Charleroi. De même, des voitures pour Knokke ont été ajoutées aux trains touristiques d'Anvers à Blankenberge. Les correspondances des trains T d'été Knokke – Bruges avec l'IC B Ostende – Cologne / Eupen ont fait l'objet d'une amélioration.

De nouveaux types de matériel roulant ont été mis en service. Depuis juin, on a introduit progressivement un certain nombre de trains à deux niveaux. Avec ce matériel, on peut aux heures de pointe espérer une plus grande régularité sur une série de lignes abondamment sollicitées, de telle sorte que, pour une même capacité de transport, le nombre de trains puisse être diminué.

Depuis octobre, il a également été procédé au remplacement progressif des anciennes rames Benelux du service des trains IC A Bruxelles – Anvers – Amsterdam par du nouveau matériel: des locomotives électriques belges série 11 et des voitures néerlandaises "ICR".

En trafic international, le nombre des parcours avec trains T.E.E. sur la relation Bruxelles – Paris a été réduit durant les week-ends, spécialement durant la période de vacances (du 19 juillet au 31 août). Dans le trafic vers le Midi de la France, deux trains (le "Tramontana" et le "Pyreneo") ont été supprimés; les jours de circulation du "Train-Budget" ont été modifiés (mardi au lieu de mercredi); le "Flandres-Roussillon" a circulé journellement à la belle saison et trois fois par semaine en avant et en arrière-saison.

Sur la relation Paris – Bruxelles – Scandinavie, le "Nord-Express" a été limité au trajet Copenhague – Aix-la-Chapelle en correspondance avec un train IC Paris – Dortmund à Cologne. Ce n'est qu'à la belle saison qu'on a organisé une relation directe Paris – Scandinavie, avec le "Viking-Express".

Au cours de la période estivale, deux trains ont été supprimés le samedi entre Liège et Luxembourg.

Marchandises

Le trafic de marchandises a subi le contrecoup de la faible conjoncture de l'industrie métallurgique et sidérurgique en Europe occidentale, de telle sorte que l'on enregistre un recul dans le transport des minerais de fer, des combustibles solides et des produits de la métallurgie de base.

Malgré divers incidents techniques et les nombreux travaux d'électrification et d'entretien sur le réseau, on a pu maintenir – en-dehors de la période de grève en mai – une régularité satisfaisante du trafic des marchandises, surtout après l'instauration du plan de transport "TOP" le 1er juin. C'est ainsi que les horaires de tous les trains du trafic diffus ont été revus, et qu'une nouvelle organisation du trafic a été mise en place.

Le plan "TOP" repose essentiellement sur les principes suivants:

- un délai de transport jour A/jour B; cela signifie qu'un wagon qui le jour A, quitte un point desservi (ou qui provient avant 21 heures d'un réseau voisin), est mis à la disposition du destinataire (ou d'un réseau voisin) au cours de la journée suivante (jour B) (les samedis, dimanches et jours fériés ne sont pas pris en considération);
- une desserte quotidienne de toutes les installations qui sont ouvertes au trafic marchandises par wagons complets (du moins les jours de semaine);
- une amélioration du rendement des gares de formation, dont il ne subsiste qu'un nombre limité.

De même, en trafic international, de nouvelles mesures d'organisation ont été prises en vue d'un trafic plus fluide des marchandises; ainsi, il a été instauré un nouveau service "Interdelta", avec des trains spécialisés et un délai de transport jour A/jour B entre certaines gares belges, d'une part, et une série de gares dans la région de Lyon, d'autre part. De même, la durée de transport sur l'axe Belgique - Suisse - Italie via Stockem a été raccourcie; le trafic "Huckepack" entre Zeebrugge et Neuss (R.F.A.) a, lui, été accéléré. Des trains directs ont été mis en service au départ de Herentals et Mol vers l'Allemagne via Montzen.

Quelques tronçons vétustes ont été mis hors service, notamment Chênée - Battice, Gouvy - Bourcy, Houthalen - Eksel et la bifurcation du Canal de Terneuzen - Gand-Rabot. D'autre part, il a été installé d'autres voies de liaison à Engis, Haute-Flône et Saint-Nicolas.

Quelques nouveaux trains complets ont été mis en service, parmi lesquels:

- transport de voitures automobiles entre Anvers et Le Boulou (Midi de la France);
- transport de caisses mobiles entre le Danemark et Paris-La-Chapelle;
- transport de dolomie de Marche-les-Dames à Oberhausen (R.F.A.);
- transport de chaux d'Engis à Beverwijk (Pays-Bas).

Envois de détail

Le nombre de centres routiers est resté inchangé, mais 9 gares et dépendances ont été fermées au trafic des envois de détail. Le parc d'équipement pour le traitement des colis dans les centres routiers, les entrepôts et les gares, est resté inchangé par rapport à l'an dernier.

RAPPEL

Les 10 et 11 octobre 1987, en collaboration avec la STIL, au Musée des Transports en commun au Pays de Liège, organisation de deux journées d'animation en clôture de la saison 1987.

Outre une bourse aux cartes-vues, documents obsolètes divers, vieux objets "tramviaires", etc..., dont le programme détaillé sera publié sous peu, nous mettons à la disposition des amateurs en possession de photos ou documents qu'ils possèdent en plusieurs exemplaires, chaise et table leur permettant de procéder à des ventes ou échanges.

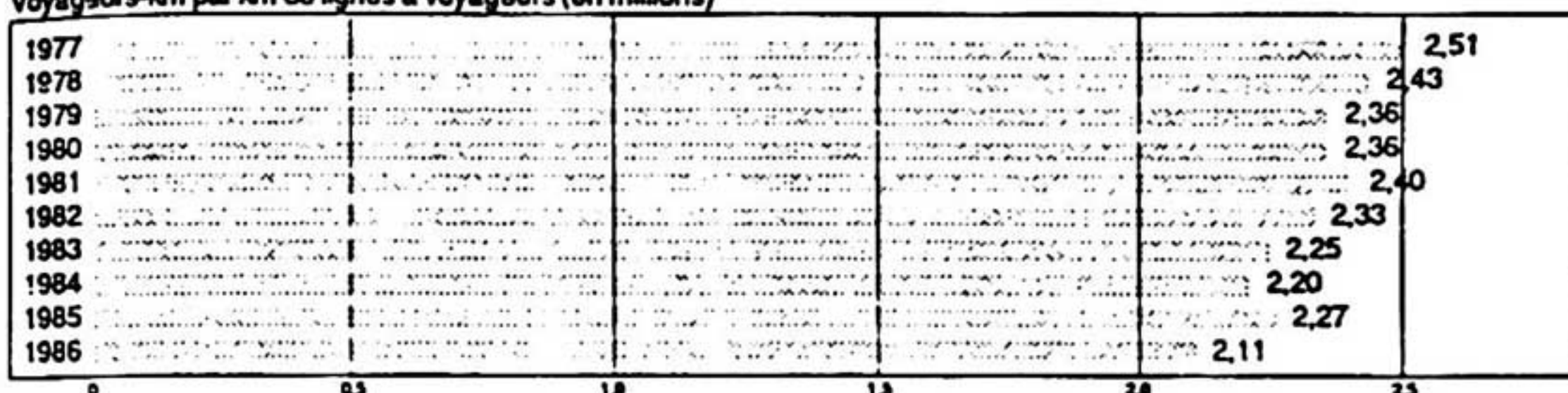
Nous contactons tous les spécialistes que la chose intéresse, mais nous comptons sur vous pour signaler cet événement à vos connaissances.

Adresse de contact : M. LAMBOU
Rue Jardinière, 272, 4900 ANGLEUR
Tél. 041/654857 de 16 H. à 18 H.

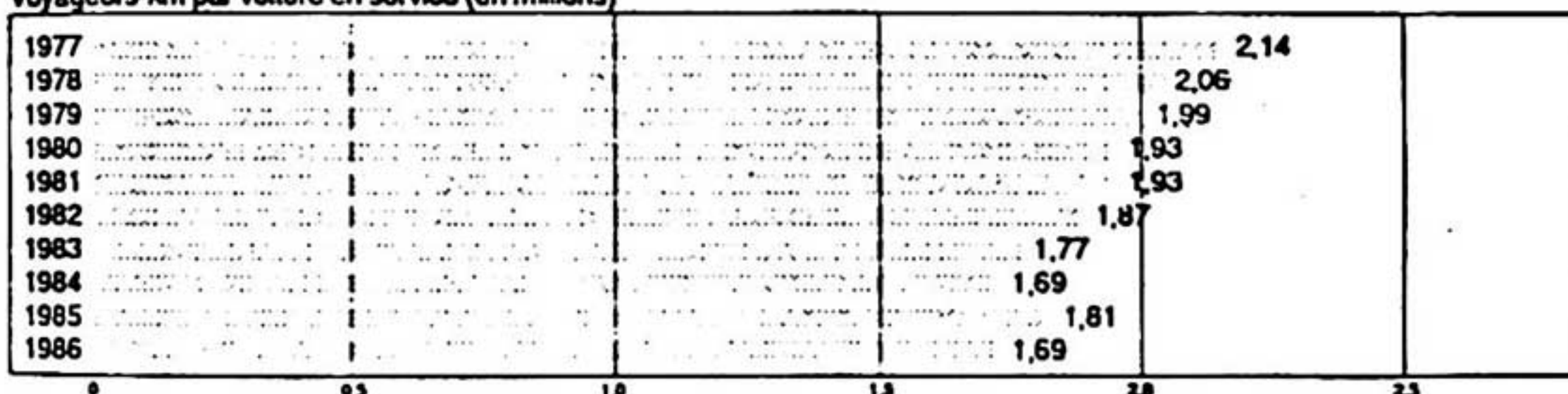
Parcours annuel par engin de traction (en milliers)



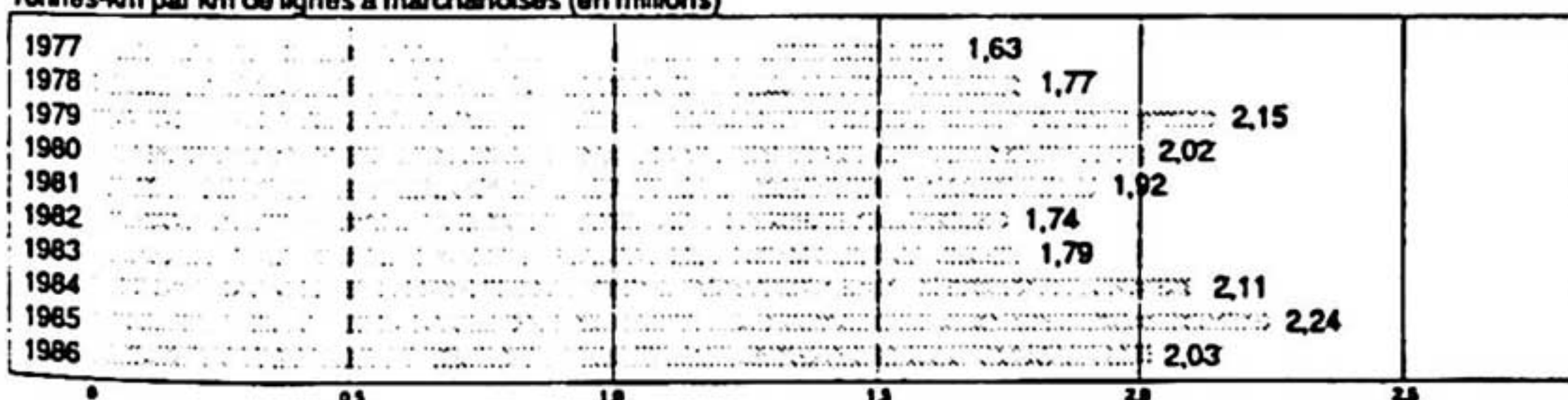
Voyageurs-km par km de lignes à voyageurs (en millions)



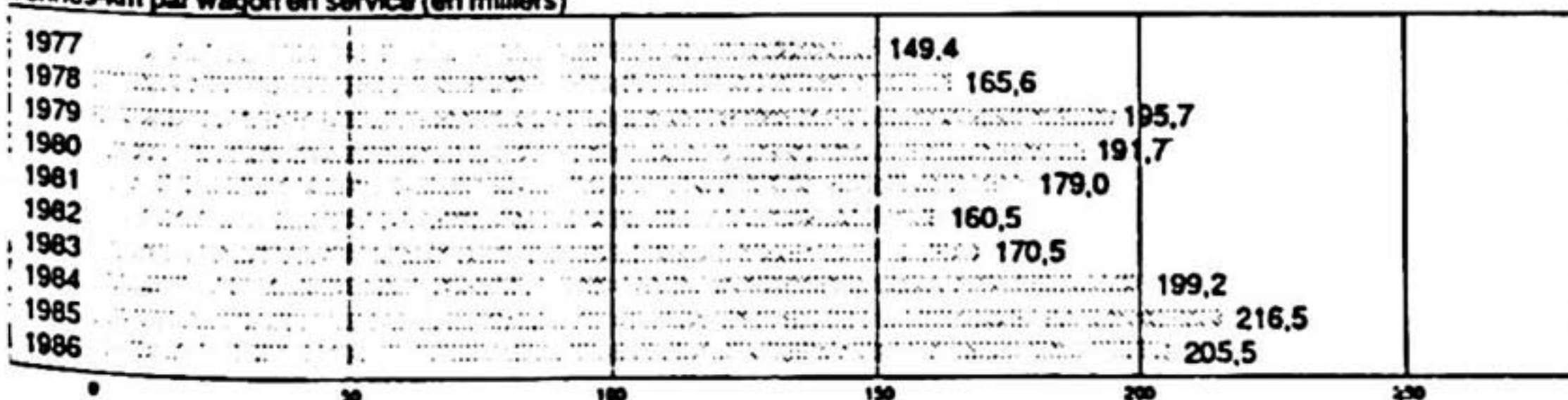
Voyageurs-km par voiture en service (en millions)



Tonnes-km par km de lignes à marchandises (en millions)



Tonnes-km par wagon en service (en milliers)



Années	Etendue du réseau Longue et ligne exploités (km)	Nombre de locomotives à vapeur	Nombre de locomotives électriques	Nombre de locomotives diesel	Nombre d'automotrices électriques	Nombre d'autorails	Nombre de voitures ordinaires	Nombre de places (y compris les sièges, et les banquettes) (1)	Nombre de wagons en service commercial	Capacité moyenne d'un wagon (en tonnes)	Parcours des trains		Trafic des voyageurs	
											Trains km produits voyageurs (mTons)	Trains km produits marchandises (mTkm)	Nombre de voyageurs (milliers)	Nombre de voyageurs-km (millions)
Matériel roulant														
1913	4 368	4 366	-	-	-	-	7 929	394 777	87 751	13,40	46,5	35,6	202 542	4 878
1927	4 795	4 545	-	-	-	-	9 240	481 850	120 164	16,29	38,0	32,0	219 129	5 780
1937	4 844	3 525	-	-	12	43	7 140	473 530	101 800	17,39	61,4	24,9	202 440	6 148
1947	4 930	3 351	-	-	21	144	4 578	319 984	87 420	19,16	45,9	20,8	236 317	7 210
1950	5 030	2 697	26	5	27	145	4 498	342 719	85 685	19,89	50,6	19,8	216 946	7 047
1955	4 918	1 900	83	122	101	214	4 004	351 855	71 202	21,05	56,2	21,4	233 242	7 846
1956	4 894	1 774	140	182	187	217	3 943	371 973	70 263	21,09	61,0	21,9	245 161	8 333
1957	4 838	1 542	159	202	205	215	3 936	379 126	70 697	22,18	62,4	21,6	251 239	8 555
1958	4 813	1 390	159	201	204	214	3 818	381 415	71 403	22,38	62,5	19,7	263 539	9 057
1959	4 713	1 206	159	210	197	196	3 764	395 795	68 946	22,57	60,7	19,9	254 990	8 519
1960	4 632	1 070	171	254	197	195	3 375	383 855	66 474	22,74	58,1	20,1	261 366	8 578
1961	4 620	930	181	332	197	198	3 279	380 326	64 561	22,88	57,0	20,6	265 147	8 693
1962	4 566	809	184	426	235	171	3 078	378 556	62 990	23,07	58,3	21,2	272 763	8 958
1963	4 544	603	186	559	292	165	2 866	381 177	59 849	23,26	57,8	21,4	276 273	9 009
1964	4 495	456	191	670	292	145	2 714	368 798	58 240	23,48	58,9	22,0	275 299	9 041
1965	4 441	306	191	741	308	122	2 575	360 968	53 917	23,71	59,3	21,9	273 543	8 975
1966	4 364	66	198	874	312	113	2 559	284 734	49 101	24,12	58,1	20,6	269 920	8 708
1967	4 336	-	196	879	352	103	2 599	293 618	44 621	24,56	57,5	19,5	265 046	8 534
1968	4 282	-	196	879	352	94	2 590	291 939	43 612	25,58	57,6	20,4	254 776	8 177
1969	4 263	-	208	875	352	94	2 567	289 128	43 312	26,24	57,7	22,2	247 844	8 238
1970	4 165	-	206	874	362	94	2 567	290 763	44 651	27,14	58,3	23,6	246 845	8 260
1971	4 144	-	219	874	388	89	2 553	293 395	45 700	28,60	59,9	23,9	245 475	8 425
1972	4 081	-	220	873	392	89	2 395	284 032	46 065	31,17	61,4	24,1	240 263	8 168
1973	4 048	-	223	898	422	89	2 390	289 013	46 468	31,96	63,0	25,4	236 618	8 093
1974	4 004	-	224	911	440	89	2 393	291 847	47 345	32,68	64,8	26,2	237 253	8 279
1975	3 998	-	232	911	447	89	2 389	293 706	47 772	33,18	65,7	21,3	232 099	8 258
1976	3 998	-	239	906	464	87	2 342	296 158	47 984	33,75	66,7	20,9	227 238	8 191
1977	4 003	-	247	936	465	87	2 327	296 374	47 772	34,24	67,7	20,8	200 357	7 667
1978	4 046	-	249	936	466	87	2 325	295 678	46 602	34,81	70,1	21,7	170 757	7 136
1979	3 578	-	249	933	488	87	2 340	302 499	44 827	35,14	71,9	23,3	163 041	6 955
1980	3 971	-	249	929	529	87	2 388	316 240	42 876	35,57	74,0	23,0	163 710	6 963
1981	3 930	-	249	921	529	85	2 373	316 672	41 438	36,00	76,4	22,2	166 827	7 078
1982	3 920	-	278	911	563	83	2 375	322 412	40 540	36,48	74,6	20,9	162 575	6 879
1983	3 842	-	301	888	597	78	2 403	330 656	39 977	37,46	71,7	20,0	155 521	6 631
1984	3 741	-	305	858	637	66	2 328	327 792	37 588	38,29	74,0	21,6	149 902	6 444
1985	3 657	-	332	815	666	64	2 138	321 727	34 999	39,05	73,6	22,1	150 308	6 572
1986	3 618	-	354	770	665	38	2 058	310 049	34 006	39,96	72,1	21,1	139 113	6 069

Remarque: Les données complètes des années 1927 à 1954 ont figuré dans le rapport 1958.

(1) Y compris les sièges et les places debout (pour les années antérieures à 1966).

(2) Il s'agit du nombre d'agents utilisés au compte d'Exploitation, série recalculée depuis 1960.

(3) Non compris les produits des bagages.

(4) Non compris les produits de l'Union Postale Universelle.

(5) Le solde du compte de profits et pertes de 1927 se rapporte aux 16 mois du premier exercice social. Les autres données se rapportent uniquement à l'année 1927.

Wagons complets (milliers de tonnes)	Wagons complets (millions de tonnes-km)	Envois de détail (milliers de tonnes)	Envois de détail (millions de tonnes-km)	Millions d'unités de trafic (voyageurs km + tonnes-km marchandises par wagons complets)	Nombre d'agents par million d'unités de trafic (2)	Produits du trafic des voyageurs (3) (8)	Produits du trafic des marchandises (4) (8)	Produits totaux d'exploitation (5) (8)	Charges d'exploitation (6) (8)	Résultat brut d'exploitation (8)	Coefficient d'exploitation (en %)	Compte de profits et pertes Solde annuel (5) (7) (9) (10)	Années
Trafic des marchandises						Résultats d'exploitation (comptabilité analytique)							
61 457	5 290	-	-	10 168	6,9	113,0	204,3	342,0	246,0	+96,0	72,00	-	1913
76 634	7 869	1 786	161	13 649	7,2	674,3	2 125,0	2 889,0	2 474,5	+414,5	85,65	+593,0	1927
73 079	6 230	1 257	123	12 378	6,0	820,9	1 792,3	2 688,8	2 652,0	+36,8	98,63	-28,0	1937
60 101	5 868	867	81	13 078	6,1	2 670,3	4 810,2	8 975,2	9 706,2	-731,0	108,14	-961,5	1947
60 668	5 463	809	75	12 510	6,0	2 906,6	5 512,7	10 293,5	10 171,6	+121,9	98,82	-146,3	1950
69 502	6 618	647	61	14 464	4,5	3 818,1	7 084,3	12 417,2	11 956,2	+461,0	96,29	+24,2	1955
70 492	6 922	657	61	15 255	4,4	3 989,1	7 355,9	13 160,6	12 637,7	+522,9	96,03	+5,4	1956
66 694	6 586	647	61	15 141	4,4	4 200,3	7 176,4	12 733,5	12 717,9	+15,6	99,88	-569,0	1957
57 806	5 830	627	59	14 887	4,4	4 619,8	6 222,0	13 948,1	13 634,6	+313,5	97,75	-245,4	1958
58 476	6 062	607	57	14 581	4,3	5 267,0	6 095,3	13 943,9	13 297,4	+646,5	95,36	+27,4	1959
60 835	6 303	602	56	14 881	3,9	5 010,4	6 096,4	13 684,3	13 083,2	+601,1	95,61	-31,8	1960
61 383	6 455	588	55	15 148	3,7	4 424,0	6 158,4	13 433,6	13 165,8	+267,8	98,01	-404,5	1961
62 273	6 467	583	55	15 425	3,5	4 659,8	6 212,8	13 551,3	13 306,1	+245,2	98,19	-505,4	1962
65 327	6 825	550	51	15 834	3,4	4 798,6	6 859,4	14 525,4	13 800,8	+724,6	95,01	-27,0	1963
66 594	6 925	566	53	15 966	3,3	5 223,1	6 855,1	14 981,1	14 333,0	+648,1	95,67	-118,6	1964
63 879	6 758	603	56	15 733	3,3	6 013,4	6 544,9	17 151,9	16 303,2	+848,7	95,05	-27,2	1965
59 313	6 234	569	57	14 942	3,3	6 509,7	6 427,7	18 351,2	17 605,2	+746,0	95,93	-114,1	1966
59 431	6 082	555	56	14 616	3,3	7 306,0	6 272,5	19 404,4	18 678,8	+725,6	96,26	-270,4	1967
63 274	6 675	565	56	14 852	3,2	7 345,3	6 743,7	20 968,7	19 901,6	+1 067,1	94,91	-26,0	1968
69 226	7 416	600	60	15 654	3,0	7 478,7	7 413,1	22 703,2	21 617,1	+1 086,1	95,22	-33,1	1969
71 171	7 816	607	61	16 076	3,0	7 818,8	8 636,8	24 170,9	23 026,4	+1 144,5	95,26	-8,3	1970
66 418	7 328	586	59	15 753	3,1	10 889,9	9 079,4	21 223,3	21 327,7	-104,4	100,49	-41,5	1971
69 333	7 490	575	56	15 658	3,2	12 621,5	9 450,0	23 468,2	23 464,9	+3,3	99,99	-60,2	1972
75 524	8 183	560	55	16 276	3,1	13 785,1	10 576,7	25 868,1	25 969,3	-101,2	100,39	-94,2	1973
82 092	9 146	551	53	17 425	2,9	16 021,5	12 101,7	29 981,9	30 239,6	-257,7	100,86	-48,8	1974
59 201	6 757	480	47	15 015	3,4	19 529,6	9 950,7	31 050,3	32 120,3	-1 070,0	103,45	-1 202,8	1975
60 014	6 648	466	45	14 839	3,4	21 792,1	10 803,7	34 482,0	36 577,1	-2 095,1	106,08	-1 957,0	1976
58 332	6 485	447	42	14 152	3,6	22 292,1	11 521,2	37 138,4	38 454,9	-1 316,5	103,55	-1 224,6	1977
63 187	7 119	402	38	14 255	3,5	23 299,3	11 668,5	39 525,8	39 698,2	-172,4	100,44	-104,3	1978
73 879	8 535	406	38	15 490	3,3	25 753,8	13 477,7	44 000,8	44 154,0	-153,2	100,35	-79,4	1979
71 063	7 999	394	37	14 962	3,6	27 878,1	14 319,6	47 130,8	48 020,1	-889,3	101,89	-863,5	1980
69 636	7 528	352	33	14 606	3,8	28 980,3	13 706,5	47 339,7	53 283,7	-5 944,0	112,56	-5 869,9	1981
62 401	6 788	318	30	13 667	4,0	30 248,6	13 822,2	49 222,9	54 356,4	-5 133,5	110,43	-5 372,0	1982
63 305	6 870	280	26	13 501	3,9	29 513,1	14 104,9	48 260,3	48 612,7	-352,4	100,73	-56,0	1983
70 832	7 905	262	24	14 349	3,5	32 799,8	16 068,5	53 875,9	54 166,3	-290,4	100,54	-317,2	1984
72 439	8 254	248	23	14 825	3,3	32 731,5	16 854,2	55 039,9	54 654,0	+385,9	99,30	+168,1	1985
63 119	7 423	206	19	13 492	3,5	32 310,0	14 598,7	52 379,3	54 825,5	-2 446,2	104,67	-2 960,7	1986

(8) À partir de 1957, les remboursements par l'Etat de charges anormales sont déduits des charges d'exploitation et ne sont plus incorporés dans les produits.

(7) Non compris les avances de l'Etat pour la résorption du déficit du passé: 480 millions de francs en 1957, 350 millions de francs en 1958, 300 millions de francs en 1959, 300 millions de francs en 1960, 300 millions de francs en 1963 et 1 100 millions de francs en 1965.

(9) Comote tenu, à partir de 1971, de l'incidence des compensations de l'Etat dans le cadre de la normalisation des comptes; à partir de 1977, la compensation pour le maintien en exploitation de lignes est incorporée dans les produits et n'est plus déduite des charges.

(10) L'Etat a accordé en 1978 une compensation complémentaire de 1 124 millions de francs pour 1977, ramenant ainsi le résultat de l'exercice 1977 à -100,6 millions de francs.

(11) Depuis 1977: résultat de l'exploitation (à l'exclusion des charges et produits exceptionnels).



Du dynamisme

La S.N.C.V. souhaite contribuer activement à la promotion du transport public, malgré les contraintes budgétaires imposées par l'autorité de tutelle. Elle poursuivra la réalisation du plan d'ensemble dont les grandes lignes de force avaient été esquissées au point 3 de son rapport de gestion de l'exercice 1985.

LE PLAN COMMERCIAL

Réalisme et méthode

Depuis plusieurs années, l'écart croissant entre recettes et dépenses nous a préoccupés. Nous n'en voulons pour preuve que les communications faites dans les rapports des exercices précédents. Depuis celui relatif à l'exercice 1983, nous avons fait état de comptages de voyageurs réalisés en vue de nous permettre d'élaborer un plan de gestion commerciale réaliste et solidement structuré, porteur de deux démarches fondamentales: l'adaptation des services à la demande et la mise en œuvre d'investissements pour les lignes dont les activités se situent dans un marché en expansion rapide.

Objectifs

Nous avons reformulé les objectifs fondamentaux de la S.N.C.V. Partant du plus impérieux, ce sont:

- la satisfaction maximale des besoins de la population en matière de transport public;
- la réalisation de ce premier objectif avec l'appoint d'une intervention financière minimale de l'Etat;
- la réalisation des objectifs précités en synergie avec les sociétés de transports intercommunaux et la S.N.C.B.

Pratiquement

Nos directeurs régionaux ont activement participé à l'élaboration du plan de gestion commerciale.

En outre, ils se sont vu confier la responsabilité de le traduire en pratique dans leur exploitation respective.

Dans une première approche, au sein de chaque groupe d'exploitation, les lignes ont été classées par ordre de résultats (écarts entre recettes et dépenses). Celles qui, à concurrence de 10 % de l'activité globale du groupe, enregistraient les plus mauvais résultats financiers ont fait l'objet d'une étude permettant de déterminer les moyens de réduire de 50 % les pertes relevées.

Ces diverses études ont été conduites en tenant compte en permanence de trois éléments de marketing essentiels: les données du marché, les données de l'entreprise et les facteurs environnants.

Notre méthodologie en application

La procédure suivie peut être résumée comme suit:

- 1° inventaire de la situation existante;
- 2° confrontation de scénarios possibles et de la situation actuelle sur la base des critères suivants, édictés par nos objectifs fondamentaux: la qualité du service pour les voyageurs, réels et potentiels, l'implication financière de l'Etat, les possibilités de synergie avec les autres sociétés de transport concernées.

Nous avons dégagé pour chaque ligne étudiée une solution spécifique. En effet, l'étude a été menée à partir de données bien réelles et donc bien particulières à chaque ligne.

Initialement, nous avons prévu de mettre en application notre plan de gestion commerciale dès le 1^{er} juin 1987. Afin de pouvoir assumer les conséquences budgétaires des accords de Val Duchesse, nous avons décidé — promptement, mais sans précipitation — de l'exercer dès le 1^{er} janvier 1987 et même, pour certains secteurs, dès le 1^{er} décembre 1986.

Précisons que les économies réalisées par la restructuration des lignes déficitaires ont servi à compenser la réduction de l'intervention de l'Etat, alors qu'à l'origine, nous souhaitons affecter ces sommes à l'amélioration des lignes situées sur des marchés à expansion rapide.

Toutefois, nous pouvons annoncer, dès à présent, que les premières réalisations de notre plan de gestion depuis le 1^{er} janvier 1987 nous permettent déjà d'escompter sur l'exercice 1987 une économie de 380 millions et sa poursuite, tout au long de l'année, devra mener à l'équilibre de notre compte d'exploitation au 31 décembre.

De la continuité

Notre système de gestion induit une dynamique permanente.

Les enseignements tirés de l'examen de nos différentes lignes permettent une remise en cause continue de nos conditions d'exploitation et, par là, un recalibrage permanent et adéquat de ces dernières.

Observons cependant que la réforme ultérieure de lignes à meilleure rentabilité diminuera le volume des économies possibles. Qu'est-ce à dire? Nous sommes investis d'une double mission qui nous assigne de réussir en quelque sorte le mariage de l'eau et du feu. En effet, il s'agit de remplir pleinement notre rôle social — c'est l'objet de notre premier objectif — tout en satisfaisant à des impératifs économiques rigoureux — c'est l'objet de notre deuxième objectif — afin qu'au bout du compte, toute la nation en tire profit.

Si nous pouvons et devons réduire notre offre là où la demande est nulle ou insignifiante, il est certain que nous ne pouvons envisager de calquer exactement notre offre sur la demande réelle actuelle. Ce serait commercialement et économiquement négatif: une réduction de l'offre en-deçà d'un certain seuil entraînerait une diminution de la demande, ce qui mènerait progressivement à l'asphyxie totale de la Société. Ce serait socialement inacceptable. Et d'ailleurs, non toléré.

La continuité oui, mais dans une optique de progrès!

Conquérir

Dès l'instant où le volume des économies possibles se réduit, il s'agit d'envisager d'autres méthodes de rentabilisation.

Telle est notre intention. Aussi, nous prévoyons, d'ores et déjà, le remaniement de certaines lignes, en vue d'accroître les recettes par la conquête de marchés potentiels.

Choisir ses moyens

Les cartes à piste magnétique

Premiers pas

Nous avons annoncé, lors de notre assemblée générale de 1986, que les cartes à piste magnétique avaient été introduites au Limbourg dès le mois de janvier.

Depuis lors, les autobus du Groupe Namur-Luxembourg ont également été équipés d'appareils acceptant ces cartes et depuis décembre 1986, le même système d'oblitération est ainsi en service dans ce groupe.

Les véhicules des autres groupes d'exploitation seront dotés des mêmes équipements, au fur et à mesure que notre Ministre de tutelle nous délivrera les autorisations requises.

Aller de l'avant

En 1986, nous avons aussi mené une étude sur l'opportunité d'adjonction d'une mémoire aux oblitérateurs de cartes magnétiques.

Ainsi pourvus, ces appareils nous permettraient:

- de relever, pour chaque voyageur, le lieu de montée et de descente du véhicule: après traitement en ordinateur des renseignements collectés, nous obtiendrions le diagramme de charge du véhicule;
- de quantifier les types de transport (écoliers, abonnés,...) et d'acquérir ainsi une connaissance approfondie de l'utilisation de nos véhicules aux différentes heures de la journée;
- d'envisager qu'à moyen terme, grâce à l'utilisation d'équipements identiques ou compatibles par les sociétés de transports intercommunaux et par la S.N.C.B., on puisse créer un titre de transport valable indifféremment et concurremment sur tous les réseaux, avec ventilation automatique des recettes pour chaque société.

Nous avons sollicité auprès du Ministre des Communications l'autorisation d'équiper 100 de nos oblitérateurs d'une telle mémoire. Nous espérons pouvoir procéder aux premiers essais d'oblitérateurs ainsi équipés dans le courant de l'année 1987.

Le parc du matériel roulant autobus

Adaptation à la demande et rendements supérieurs

Depuis des années, notre parc se compose essentiellement d'autobus du type STANDARD à 90 places, dont 40 assises.

Les comptages effectués en vue de l'élaboration de notre plan commercial ont révélé l'opportunité d'adapter notre parc à la demande. Ainsi par exemple, dans certains cas, la mise en service d'un seul autobus articulé s'avère plus rentable — à l'achat comme en frais de carburant, d'entretien et surtout d'exploitation — que l'utilisation d'un autobus standard à doubler aux heures de pointe. Par ailleurs, les lignes où l'occupation maximale est de 40 voyageurs seraient tout aussi bien, sinon mieux, desservies et nettement moins coûteuses, si elles étaient parcourues par des bus à capacité réduite plutôt que par des véhicules standard.

Nous avons acquis 56 autobus articulés en 1981 et 50 en 1984. Nous avons tiré les profits et les enseignements de ces expériences et introduit, en 1986, auprès du Ministre des Communications, un dossier portant sur l'achat de 30 véhicules de ce type à 130 places dont 55 assises.

En outre, nous avons développé, en 1986 aussi, l'étude d'un autobus de 35 à 40 places, et envisageons de proposer, en 1987, au Ministre des Communications, de passer commande d'une série de véhicules de ce type.

Le parc du matériel roulant sur rails

Etoffer l'offre à bon escient

Notre ligne ferrée du Littoral «Knokke-Ostende-La Panne» était exploitée autrefois selon une fréquence horaire en hiver et de 30 minutes en été.

Au début de la mise en service progressive des motrices articulées, à partir de l'été 1981, ces fréquences avaient été maintenues, mais assorties de quelques services supplémentaires ponctuels.

Dès le 1^{er} septembre 1982, les nouvelles motrices étant totalement opérationnelles, nous avons porté les fréquences à 30 minutes en hiver et 15 minutes en période estivale.

A dater du 1^{er} juillet 1986, la fréquence d'été a été fixée à 7,5 minutes sur le tronçon Westende-De Haan et maintenue à 15 minutes sur le reste du réseau.

Ces améliorations — matériel plus moderne, plus confortable, plus rapide et fréquences accrues — ont démontré leur bien-fondé. En effet, au cours de l'été 1986, alors même que le nombre de voyageurs potentiels (touristes et villégiaturés) accusait une baisse de l'ordre de 2 %, nous avons pu enregistrer une augmentation de la fréquentation de notre ligne (de 1 à 2 %).

Modernisation et sécurité

Dans le Hainaut, l'axe ferré Charleroi-La Louvière, via Anderlues, a été complètement renouvelé et est exploité, depuis 1982, à l'aide de motrices articulées.

Par ailleurs, la voie ferrée de l'axe Charleroi-La Louvière via Gosselies présentait plus que des apparences de vétusté. Nous avons été amenés à interrompre la circulation des tramways entre Trazegnies et La Louvière et à assurer la desserte de ce tronçon par autobus. Nous avons sollicité l'accord du Ministre des Communications pour le renouvellement de cette section. La durée des travaux est estimée à 3 ans.

Pour ce qui concerne le réseau de Métro Léger de Charleroi, les travaux se sont poursuivis en 1986. Nous comptons mettre en service les antennes Charleroi-Montignies et Charleroi-Gilly dès le 1^{er} septembre 1987.

Equipements et installations fixes à charge du budget du Ministère des Communications par l'intermédiaire de la P.T.U.

Anvers

Les travaux d'aménagement d'une gare d'autobus à niveau sur la Rooseveltplein — pour l'exécution desquels nous avons consenti des investissements en 1986 — seront terminés en 1987.

Ostende

Nous avons terminé en 1986 l'étude relative au projet de construction d'un viaduc entre la gare des tramways sise Brandariskaai et le pont De Smet-De Naeyer.

Les travaux, qui seront entamés en 1987, constitueront en quelque sorte le « prologue » à l'aménagement d'un centre d'entretien et d'exploitation de trams et d'autobus au Brandariskaai.

Jumet

En 1986, nous avons continué le parachèvement du centre administratif et entamé la construction de la bâche à eau destinée au lavage du matériel roulant. Les travaux d'aménagement du centre d'exploitation de l'atelier seront poursuivis en 1987.

Equipements divers

Nous poursuivrons, en 1987, les travaux de modernisation de notre infrastructure, l'installation des équipements de commande à distance des feux de signalisation aux carrefours et le placement, sur nos véhicules, d'oblitérateurs pour cartes à piste magnétique.

Nous introduirons auprès du Ministère des Communications une demande d'autorisation d'équipement radio de nos véhicules.

Equipements réalisés par nos moyens propres

Ces équipements font l'objet d'un exposé détaillé au chapitre « Services techniques » du Rapport annuel.

La publicité et les relations publiques

En 1985, nous avons mené différentes actions à l'occasion de la commémoration du centenaire de la S.N.C.V.

En 1986, nous avons amplifié notre démarche relationnelle. Ainsi, chaque événement marquant de la vie de notre société — par exemple, la mise en service d'autobus articulés dans une région, l'introduction de l'emploi de la carte magnétique dans un groupe d'exploitation ou encore, la présentation de notre plan de gestion commerciale — a donné lieu à :

- des conférences de presse ;
- des communiqués de presse ;
- des publipostages adressés directement à nos clients et aux voyageurs potentiels ;
- une diffusion « sur le terrain » d'informations utiles à la population, notamment à l'aide d'infobus qui, au nombre de quatre, ont parcouru le pays ;
- des contacts avec les autorités politiques et les groupes de pression concernés.

Depuis le début de 1987, nous publions mensuellement « LES VICINAUX PLUS », organe destiné au personnel de la Société. Cette publication vise à mieux informer le personnel des activités de la Société sur le plan national et surtout sur le plan régional. Ce mensuel serre l'actualité d'aussi près que le permettent les contraintes d'édition, tout en se ménageant des espaces pour traiter les questions de fond.

Une meilleure information ne peut qu'aiguiser les consciences et valoriser les personnes. Avec toutes les conséquences positives que cela peut impliquer pour la Société.

En 1987 également, nous poursuivrons et amplifierons notre politique de communication avec l'extérieur.

Nous écouterons. Pour pouvoir mieux nous adapter.

Nous informerons et expliquerons. Pour créer, recréer ou entretenir la confiance.

Nous agirons. Pour maintenir nos marchés actuels. Pour conquérir nos marchés potentiels.

Pour remplir l'intégralité de notre mission !

ETAT DES CONCESSIONS ET AUTORISATIONS

Lignes ferrées

Au cours de l'exercice 1986, aucune concession nouvelle pour l'établissement de lignes ferrées n'a été octroyée et aucun retrait de concession n'a été décrété.

Services d'autobus

Les services réguliers pour lesquels une autorisation a été accordée à la Société Nationale avaient, au 31 décembre 1986, un développement total de 30.014 km, dont 28.718 km en services journaliers et 1.296 km en services saisonniers.

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

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

STRUCTURE DU RESEAU — LIGNES EXPLOITEES

Lignes ferrées

A) Au 31 décembre 1986, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 164 km 795.

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

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

Flandre occidentale: 67 km 823

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

Hainaut: 96 km 972

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

Par suite de la vétusté de l'infrastructure, nous avons été amenés à renouveler celle-ci et, depuis le 1^{er} novembre 1986, à substituer des autobus aux trams sur la ligne 30 et sur le tronçon Trazegnies - La Louvière - Maurage de la ligne 80, et ce pour une durée prévue de 3 ans.

B) Durant l'année 1986, la « Société Anonyme du chemin de fer vicinal des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne entre Han-sur-Lesse, Village et l'entrée des Grottes. Cette ligne est exclusivement ouverte au transport de voyageurs pendant la saison touristique et sa longueur est de 5 km 400.

C) Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau est restée inchangée.

EVOLUTION DU TRAFIC ET DE LA PRODUCTIVITE

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction En milliers

Années	Services électriques		Services par automotrices		Services par autobus				Tous services réunis
	Nombre	%	Nombre	%	Régie		Exploitants		
					Nombre	%	Nombre	%	
1982	13.390	4,6	300	0,1	188.137	65,0	87.828	30,3	289.655
1983	12.573	4,6	290	0,1	178.848	64,8	84.230	30,6	276.941
1984	11.901	4,4	281	0,1	177.666	66,1	79.054	29,4	268.902
1985	11.234	4,1	258	0,1	177.925	64,8	84.951	31,0	274.368
1986	9.809	3,9	287	0,1	164.626	64,9	78.886	31,1	253.608

Kilomètres parcourus En milliers de km

Années	Services électriques	Automotrices et autotracteurs	Services d'autobus			Tous services réunis
			Régie	Exploitants	Total	
1982	4.420	37	104.980	63.297	168.277	172.734
1983	4.579	33	105.029	63.883	168.912	173.624
1984	4.507	35	108.025	68.764	176.789	181.331
1985	4.376	31	107.636	70.756	178.392	182.799
1986	3.970	30	103.355	69.915	173.270	177.270

Nombre de places offertes-kilomètres En millions d'unités

Années	Services électriques	Services par automotrices	Services d'autobus	Tous services réunis
1982	675	4	14.514	15.193
1983	712	4	14.739	15.455
1984	731	4	15.397	16.132
1985	740	3	15.487	16.230
1986	684	3	15.195	15.882

La tendance croissante, amorcée en 1985 en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés s'est inversée et accuse une diminution importante s'élevant à 7,57 %. Celle-ci est due à la baisse spectaculaire des prix des produits pétroliers, ainsi qu'aux mouvements de grève de mai et juin 1986.

Seul le nombre d'abonnements scolaires, qui représentent 33,66 % de notre clientèle, n'a pas diminué.

La perte de voyageurs munis tant de billets que de cartes à voyages et de cartes à cases, de ceux voyageant avec un abonnement ordinaire ou MTB, ainsi que de voyageurs bénéficiant d'un abonnement social, s'est élevée respectivement à 11,54 %, 10,64 % et 9,26 %. Ce qui représente une perte totale de 10,99 % pour ces trois catégories de voyageurs.

Chiffre d'affaires

L'évolution du chiffre d'affaires peut être traduite par le tableau suivant:

Rubriques	En millions		Ecart en %
	1986	1985	
Recettes du trafic			
en régle:			
— lignes ferrées.....	252,8	252,7	—
— services d'autobus.....	3.156,4	3.296,7	-4,26
tiers:			
— lignes ferrées.....	10,8	9,6	+12,50
— services d'autobus.....	1.563,6	1.620,4	-3,51
	4.983,6	5.179,4	-3,78
Indemnité compensatoire	551,3	551,3	—

Par personne occupée, ce chiffre d'affaires s'élève à 867.267 F en 1986 contre 873.582 F en 1985.

L'indemnité compensatoire versée par le Ministère des Communications a pour objet de couvrir forfaitairement la perte de recettes résultant des réductions tarifaires accordées, à la demande de l'Etat, à certaines catégories de voyageurs. En 1985, elle était de 551,3 millions. Elle a été maintenue à ce niveau pour les exercices 1986 et 1987, bien qu'il eût été question, pendant un temps, de la porter à 581 millions pour 1986.

**Recettes nettes du trafic « voyageurs »
réparties par mode de traction**

En milliers de francs

Années	Services électriques	Services par automotrices	Services d'autobus	Recettes totales
1982	261.397	8.391	4.563.020	4.832.808
1983	290.756	9.002	4.938.946	5.238.703
1984	294.693	9.601	5.171.505	5.475.799
1985	290.458	9.582	5.430.614	5.730.654
1986	290.500	10.840	5.233.520	5.534.860

Outre les recettes d'exploitation proprement dites, ces recettes comprennent les indemnités compensatoires accordées pour les réductions de tarif en faveur de certaines catégories de voyageurs non abonnés.

Réseau ferré et équipements aériens

Une nouvelle infrastructure complète (voies et équipements aériens), réalisée sur nouveau site, a été mise en service sur les tronçons suivants:

Elisalaan à Nieuport..... 1 km 900

Antenne de Fontaine-l'Evêque du Métro Léger de Charleroi:

Section Nouveau Philippe - Pétria 1 km 900

Charleroi (gare du Sud) 0 km 300

La modernisation des voies, avec renforcement du profil, de la section Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire), d'une longueur totale de 5 km 800, a reçu un début d'exécution par la réalisation des tronçons:

Dampremy (La Planche) à Lodelinsart (Bon Air)..... 1 km 400

Rue Léopold à Gosselies..... 0 km 300

De même, les travaux de modernisation de l'équipement aérien de l'ensemble de la section Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire) sont en cours d'exécution.

Enfin, des voies désaffectées ont été démontées:

à Bruxelles, ligne Bruxelles - Grimbergen (boucle de la gare du Nord, avenue Sobieski et rue de Wand), soit au total 0 km 850

à Charleroi, entre la Gare de l'Ouest et le «Viaduc»..... 0 km 250

à Forchies, dans le cadre de travaux autoroutiers..... 0 km 200

Sous-stations de traction et postes de transformation

De nouvelles sous-stations destinées notamment à l'alimentation en énergie de traction du métro léger de Charleroi ont été mises en service aux stations: Beaux-Arts, Dampremy, Moulin, Leernes et Pétria. De ce fait, les sous-stations de Charleroi Viaduc, Dampremy et Fontaine-l'Evêque, desservant l'ancien réseau, ont été désaffectées.

La sous-station de Nieuport (Bains) a été déconnectée de l'ancien tracé (Albertlaan) et raccordée aux nouvelles installations de la «Elisalaan».

MATERIEL ROULANT**Désaffectations***Transport par route*

56 autobus

25 véhicules divers (camions, camionnettes, voitures à personnes, voitures mixtes, etc.).

Transport par rail

11 véhicules divers sur rail (1 voiture remorque et 10 wagons divers).

Effectif au 31.12.1986*Transport par route*

2.416 autobus

267 autres véhicules (camions, camionnettes, voitures à personnes, etc.).

Transport par rail

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

PREVISIONS POUR L'ANNEE 1987**INSTALLATIONS FIXES****Réseau ferré et son équipement électrique***Voies*

Amélioration des quais à plusieurs arrêts des lignes du Littoral dans le but de renforcer la sécurité des usagers (clôtures de protection, aménagement des accès, élargissements, etc.).

Renouvellement du peigne de voies du dépôt d'Ostende (Nieuwpoortsesteenweg).

Rectification du tracé aux abords de l'arrêt Nieuport-Ville, ainsi qu'à Lombardsijde (YMCA)..... 0 km 350

Renouvellement partiel dans la traversée de La Panne..... 0 km 250

Création de boucles de retournement à Nieuport (Bains) et Blankenberge (Duinse Polders)..... 0 km 750

Mise en service des sections du métro léger de Charleroi: Beaux-Arts - Waterloo; station Waterloo; antenne de Gilly jusqu'à Gilly-Centre; antenne de Châtelet jusqu'à Montignies-sur-Sambre, Centenaire..... 5 km 850

Achèvement de la modernisation de la section Dampremy (La Planchette) à Gosselies (Calvaire)..... 4 km 100

Modernisation avec renforcement de profil de la section de l'axe Nord des lignes de Charleroi comprise entre Gosselies (Calvaire) et Trazegnies (Ecoles)..... 5 km 150

Equipements aériens

Les sections dont les voies auront été modernisées seront aussi dotées d'un nouvel équipement aérien.

Ce sera également le cas à Zeebrugge (De Maerelaan) et de la section Raversijde - Middelkerke..... 2 km 500

Sous-stations de traction et postes de transformation

Montage de détecteurs de défauts de ligne dans diverses sous-stations du Hainaut et du Littoral.

Mise en service de la sous-station Vilette du réseau métro léger de Charleroi.

Divers

Plusieurs signalisations lumineuses destinées à protéger les passages à niveau seront installées ou renforcées à certains endroits particulièrement dangereux du Littoral. Il s'agit de la «St-Bernardusplein» à Nieuport (Bains), de Nieuport (Monument), Wenduine (Harendijke), Blankenberge (Duinse Polders) et Heist (Duinbergen).

Dans le cadre du métro léger de Charleroi, commande des aiguillages par système infrarouge. Des aiguillages électriques seront également placés sur les lignes du Littoral à Westende, Harendijke, Blankenberge et Zeebrugge.

Nouvelles du groupe du Hainaut

* MATERIEL ROULANT

- TYPE S métro

La 9153 est passée aux VT d'Anderlues, en remplacement de la 9083, avariée, actuellement garée à Jumet.

La 9143, immobilisée depuis de nombreux mois, a été équipée de nouveaux films et a rejoint le parc de plus en plus réduit de motrices "jaunes" encore roulantes: 9120 - 9123 - 9131 - 9133 - 9137 - 9142 - 9143 - 9148 - 9160

Ces motrices, en sursis depuis le 1er novembre 1986 (officiellement, pour la Direction générale de la SNCV, elles n'existent plus), ont probablement effectué leurs derniers tours de roues en service voyageurs au soir du 28 juin 1987. Il est très peu probable qu'elles reprennent du service en septembre (voir ci-après sous la rubrique EXPLOITATION).

- TYPE S J

La 9179, accidentée à Mariemont en 1985, est ressortie d'ateliers fin juin, équipée d'un dispositif de contrôle du sablage.

On reproche en effet aux SJ leur sablage intempestif qui est de nature à dérégler l'équipement électronique sophistiqué des tronçons de métro léger.

Le parc de motrices rénovées comprend donc à nouveau 14 motrices théoriquement roulantes (9170 à 9180 et 9182 à 9184). Les deux dernières motrices de la série (9181 et 9185) sont toujours en cours de rénovation.

- TYPE B N

La 6142 a été équipée de nouveaux phares, type autobus.

C'est également le cas de la 6109, deux fois accidentée à Péronnes, qui a fait sa réapparition en service régulier.

- MATERIEL non - SNCV

La rame expérimentale du TAU a séjourné à Anderlues du 17 mars au 22 avril; placée entre deux BN, elle a effectué des essais nocturnes sur le site du métro léger à Fontaine.

Rapatriée en Hainaut le 12 mars 1986 après plus d'un quart de siècle d'exil en Yougoslavie, la PCC a quitté Trazegnies le 2 avril 1987 pour les ateliers STIB de Cureghem.

* EXPLOITATION

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

Depuis le 1er mars, le renfort scolaire 57/55 de l'après-midi est supprimé. Cette disparition va de pair avec la mise en service d'une neuvième motrice dans le roulement des services réguliers (voir Trans-Fer n° 50). Les deux renforts matinaux et le 57 de l'après-midi sont maintenus.

Les travaux de renouvellement des voies entre Lodelinsart (Bon Air) et St Antoine se sont terminés début avril. La section suivante - de Lodelinsart (St Antoine) à Jumet (Rue P. Hans) a été renouvelée de début mai à début juin.

Entretiens - du 6 au 17 avril - les services 59/81 avaient été intégralement assurés par bus de Charleroi à Trazegnies afin de permettre les travaux de renouvellement du double Y devant le dépôt de Jumet.

Du 21 avril au 26 juin, les services ferrés furent limités au tronçon Charleroi (Sud) - Jumet (Dépôt) du lundi au vendredi de 8H00 à 15H00 afin de permettre le renouvellement de la section à voie unique Jumet (Carrosse) - Gosselies (Monument). Les travaux n'y débutèrent toutefois que début mai. Cette navette électrique Charleroi - Jumet ne nécessitait l'emploi que de 4 motrices. A Jumet Dépôt, un bus reprenait la correspondance vers Trazegnies. Le tram allait ensuite se garer à contrevoie jusqu'à Jumet (G.B.) où il reprenait la correspondance du bus en provenance de Trazegnies. Dans le sens Gosselies - Charleroi, une rupture de charge à cet endroit-là offrait en effet une sécurité nettement supérieure.

Depuis le 29 juin et jusqu'au 31 août inclus, les services 59/81 sont à nouveau, comme pendant les vacances de Pâques, assurés intégralement par bus, afin d'accélérer les travaux de renouvellement.

L'intention de la SNCV est d'exploiter le 1er septembre prochain le tronçon Charleroi - Gosselies en BN; les SJ suffiraient amplement pour exploiter le tronçon Gosselies - Trazegnies. Cette organisation des services créerait bien entendu une rupture de charge supplémentaire sur la ligne 80. En fait, il est impossible de savoir dès à présent avec certitude comment seront organisés les services ferrés sur Charleroi - Gosselies à la rentrée des classes. Une seule chose est pratiquement sûre: les motrices jaunes ne réapparaîtront plus ...

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.

● A propos de 50 ans de transport voyageurs tome 1

Vous qui avez fait confiance au GTF asbl lors de la souscription des deux tomes, vous êtes nombreux à nous écrire pour réclamer la réception du tome 1, en version néerlandaise (la version française n'est pas encore sortie de presse). Permettez-nous de répondre collectivement à vos lettres par la voie de Trans-Fer, pour ne pas surcharger notre secrétaire bénévole, en vacances de surcroît :

- le tome 2 bilingue de cet ouvrage est édité par le GTF asbl. Il a été envoyé il y a belle lurette à tous les souscripteurs.
 - le tome 1 en version néerlandaise est sorti de presse le 15 février 1987. Il est édité par l'ARBAC (association royale belge des Amis des Chemins de fer, gare de Bruxelles-Central, 1000 Bruxelles). Il ne semble pas encore avoir été envoyé par cette association à tous les souscripteurs ; l'ARBAC détient toutes les listes de souscripteurs qui se sont adressés au GTF asbl.
 - nous transmettons toutes vos lettres concernant le tome 1 à l'ARBAC, à qui nous demandons instamment de régler ce problème.
 - voudriez-vous envoyer toute correspondance ultérieure concernant le tome 1 directement à l'ARBAC dont l'adresse figure ci-dessus.
- Croyez bien que nous sommes navrés de ce retard...

● **Les Tramways au Pays de Liège tome 1 les tramx rurbains de Liège**

Le prix du tome 1 est désormais aligné sur le tome 2 et passe donc à 2700FB + frais d'envoi postaux éventuels.

● **Plans des réseaux de tramways et autobus européens**

Il nous reste quelques exemplaires de ces plans, proposés dans notre n° 48. Il s'agit d'un assortiment de cartes géographiques de divers réseaux de tramways, trolleybus et autobus européens compilées par notre collaborateur Marcel LAMBOU. Les dates de ces cartes correspondent à l'extension maximale du réseau étudié. Si l'offre vous intéresse, veuillez passer commande avant le 31 août 1987. Livraison courant septembre, sauf imprévu.

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

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

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

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

PRIX

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

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

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

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

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

LES TOURISTIQUES

Au chemin de fer à vapeur des 3 vallées

Soulignons avec force les très grands efforts déployés par cette dynamique association afin de reconduire cette année encore les circulations autorail et vapeur entre Mariembourg et Chimay. Le voyage en traction vapeur en vaut particulièrement la peine. Voici les horaires et jours de circulation :

	Tableau 1C			Tableau 2C		
Mariembourg	11.10	14.20	16.30	11.10	14.00*	16.30*
Chimay	11.50	15.00	17.10	11.50	14.40	17.10
Chimay	12.00	15.40	17.50	12.00	15.00*	17.50*
Mariembourg	12.40	16.20	18.30	12.40	15.40	18.30

(* = traction vapeur)

Jours de circulation en août et septembre :

1C = 1,2,8,9,22,23,29/8 5,6,12,13,19 et 20/9

2C = 15,16,30/8 26, 27/9 4/10

Tarif aller-retour : adulte 200F enfant 100F

billet combiné aller-retour Chimay-Treignes : adulte 360F
enfant 180F

De plus, le CFV3V publie une 4e série de 6 cartes-vues couleurs consacrées aux autorails de ce chemin de fer touristique. Au sommaire : le talbot 550.09 en livrée bleue à Olloy ; le 4616 ex-SNCB à Treignes ; le triple 4001 ex-SNCB à Chimay ; le 551.662 Uerdingen et une locomotive à vapeur à Treignes ; le Picasso ex-SNCF à Mariembourg ; le 553.29 ex-SNCB à Treignes.

On peut obtenir cette série au chalet du CFV3V à Mariembourg au prix de 90FB la série.

Par correspondance, adressez une somme de 115FB (120FB pour envoi à l'étranger) par chèque, timbres-poste ou billet de banque de 100F + timbres-poste à CFV3V c/o M. Jean-Marie WARZEE, rue des Houblonnières 20 à 5000 Namur, en vous recommandant du GTF asbl.

Petite annonce

Notre membre Roger NINANE Avenue des Ardennes 65 à 4040 TILFF met en vente : Règlement général d'exploitation, Ière partie fasc.2 (service des manoeuvres...) éd. 1925 ; RGE, II, 1 (transport des voyageurs) éd. 1926 ; RGE, II, 4 (bagages) éd. 1928 ; RGE II, 2 (transport des voyageurs) éd. 1928 ; rémunérations de personnel statutaire éd. 1926 ; service des signaux doc.1, éd. 1928 ; tableau des distances km tarifaires 1944. Veuillez prendre contact par écrit ou par téléphone le week-end uniquement (041/88.19.21).

BIBLIOGRAPHIE

"Les vicinaux présentent les 100 ans de la ligne
MELREUX - LA ROCHE EN ARDENNES 1887-1987"

Une brochure au format Din A5 de 12 pages avec photos.
L'histoire succincte de la ligne et l'exploitation actuelle par autobus avec l'horaire des mois de juillet et août 1987.

Disponible aux bureaux de renseignements des gares S.N.C.B. et à la S.N.C.V.

Recueil des schémas des automotrices de la S.N.C.B. : 1935-1986

Une édition S.N.C.B. : prix 250 BEF.
disponible au Musée des Chemins de fer de BRUXELLES NORD

AGENDA

- 15-16-22 et 23 août : Asvi : LOBBES - THUIN : circulations trams électriques et locomotive à vapeur vicinale
- 22 et 23 août : Journées de la vapeur MALDEGEM
Rouleaux à vapeur, locomobiles, carnions à vapeur, modèles et miniatures à vapeur Renseignements : 050/71.68.52
- 19 et 20 septembre : 3è journée vapeur vive à BRUXELLES
Chaussée de Neerstalle, 327 - 1190 BRUXELLES
Renseignements : 02/219.55.50
- 26 et 27 septembre : Festival vapeur à MARIEMBOURG
- 03 et 04 octobre : Journées Train Tram bus
- 10 et 11 octobre : Liège - Musée de NATALIS
Nombreuses animations : réseau vapeur, ventes cartes postales et objets, circulations d'anciens autobus etc. ...
- 17 et 18 octobre : Exposition de modelisme ferroviaire : Rail miniature Mosan
Centre culturel de GERONSART,
rue du Trèfle à 5100 JAMBES : 10 à 18 H
- 07 au 11 novembre : Exposition du Club ferroviaire de Mons en la salle des fêtes de la
Maison du peuple à QUAREGNON-WASMUEL - Place Communale 3
Renseignements : 065/31.26.93
- 12 et 13.09/87 : 150 ans du chemin de fer Malines - Termonde - Gand
diverses activités à Wetteren
- 7 au 22.11.87 : 38e salon international du chemin de fer à la gare
de Bruxelles Central (organisation ARBAC) - la plus grande
librairie ferroviaire de Belgique !

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.



A

61e VOYAGE ORGANISE PAR TRAIN SPECIAL
SUR LE RESEAU SNCB

Nous sommes très heureux de vous proposer un nouveau voyage inédit de notre association.

Le Samedi 19 septembre 1987

nous allons en Entre-Sambre et Meuse en autorail spécial à la découverte de la totalité de la

LIGNE 150 : TAMINES - ERMETON - ANHEE - YVOIR

un événement attendu depuis de nombreuses années !

Notre programme :

Départ de La Louvière Sud vers 8 h 45 - Parcours de la ligne à exploitation simplifiée 112A : PIETON - TRAZEGNIES - COURCELLES - ROUX - CHARLEROI dont la fermeture de la section PIETON-COURCELLES est attendue fin septembre 1987.

Ensuite : CHARLEROI-TAMINES

L'autorail spécial du G.T.F. flânera sur la ligne 150 en passant par les localités de AISEMONT - FOSSE - ST GERARD - METTET - ERMETON S/BIERT - (gare de bifurcation) - MAREDRET - DENEÉ - MAREDSOUX - SOSOYE - FALAEN - WARNANT (Gare vicinale) - ANHEE - YVOIR.

Le retour se fera par NAMUR-CHARLEROI - la ligne 112 directe et LA LOUVIERE SUD avec arrivée vers 20 heures.

L'heure assez matinale de départ a été choisie pour permettre un maximum d'arrêts photos dans la grande tradition de l'association tant sur les lignes 112A que 150. Elle permet l'accès par trains réguliers au départ de nombreuses gares (entre autres l'axe LIEGE-CHARLEROI et BRUXELLES); en cas d'empêchement il sera cependant possible d'embarquer vers 10 h à CHARLEROI SUD pour la partie la plus intéressante du voyage.

De nombreux arrêts photos seront prévus.

Suivant une tradition établie, nous vous proposons de rejoindre le point de départ de l'autorail spécial (ou Charleroi) par trains réguliers au départ de toute gare belge de votre choix pour le prix forfaitaire de 210 BEF.

Nous organisons un repas de midi collectif et facultatif pour la somme de 450 BEF : potage, plat principal et dessert, service et T.V.A. compris. Les ressources de la région sont limitées.

PRIX

Le montant de la participation est assez élevé : il tient compte de l'ensemble des frais exposés pour cette organisation : il comprend en outre le parcours en autorail spécial, la TVA et les frais administratifs.

Membres GTF en règle de cotisation au 01.06.1987, épouse, enfants ou parents

habitant sous le même toit :

800 F

non-membre du GTF :

950 F

enfants de 10 à 14 ans :

400 F

enfants de moins de 10 ans :

non admis

B

Nous espérons vous rencontrer très nombreux à ce voyage exceptionnel dans une belle région de la Belgique. Les fidèles de l'association mesureront les difficultés que l'organisateur a dû surmonter. Si l'on se souvient que la section AISE - MONT - ERMETON - ANHEE est fermée à tout trafic, il est logique de compter sur la bonne volonté, le respect mutuel et la discipline de chacun : ce sont les seuls gages de réussite.

La section à exploitation simplifiée YVOIR-ANHEE sera fermée définitivement à brève échéance.

INSCRIPTIONS : le plus tôt possible eu égard au nombre limité de places, mais au plus tard le 8 septembre 1987. Elle se fait en renvoyant le bulletin d'inscription accompagné de préférence du paiement et en joignant une enveloppe timbrée à 13 F portant vos nom et adresse.

PRIME FIDELITE

Le G.T.F. souhaite remercier ceux qui lui font confiance dans les circonstances difficiles. C'est pourquoi les participants à cette excursion qui accompagneront leur bulletin d'inscription d'un chèque garanti (mode de paiement exclusif) et du billet "Manifestation GTF" du 16.05.1987 (CHIMAY) se verront offrir gratuitement le parcours au départ de toute gare belge à LA LOUVIERE SUD/CHARLEROI. Ils compléteront le bulletin en conséquence.

REMARQUE IMPORTANTE

Nous déconseillons à ceux qui l'envisageraient de suivre l'autorail en voiture : c'est assez difficile et dangereux mais surtout c'est témoigner d'un manque de fair-play à l'égard de l'organisateur et des voyageurs qui rendent le voyage possible. C'est pourquoi nous prenons toutes les dispositions utiles pour que l'autorail soit "décoré" de façon agréable pendant les trajets situés entre les arrêts-photos.

Des membres du G.T.F. Asbl se proposent de faire fabriquer plusieurs exemplaires du jeu complet des manettes de contrôler S.E.M. 2 moteurs (S.N.C.V., Tramways Verviétois ...). Ces manettes seront conformes en tous points aux originales.

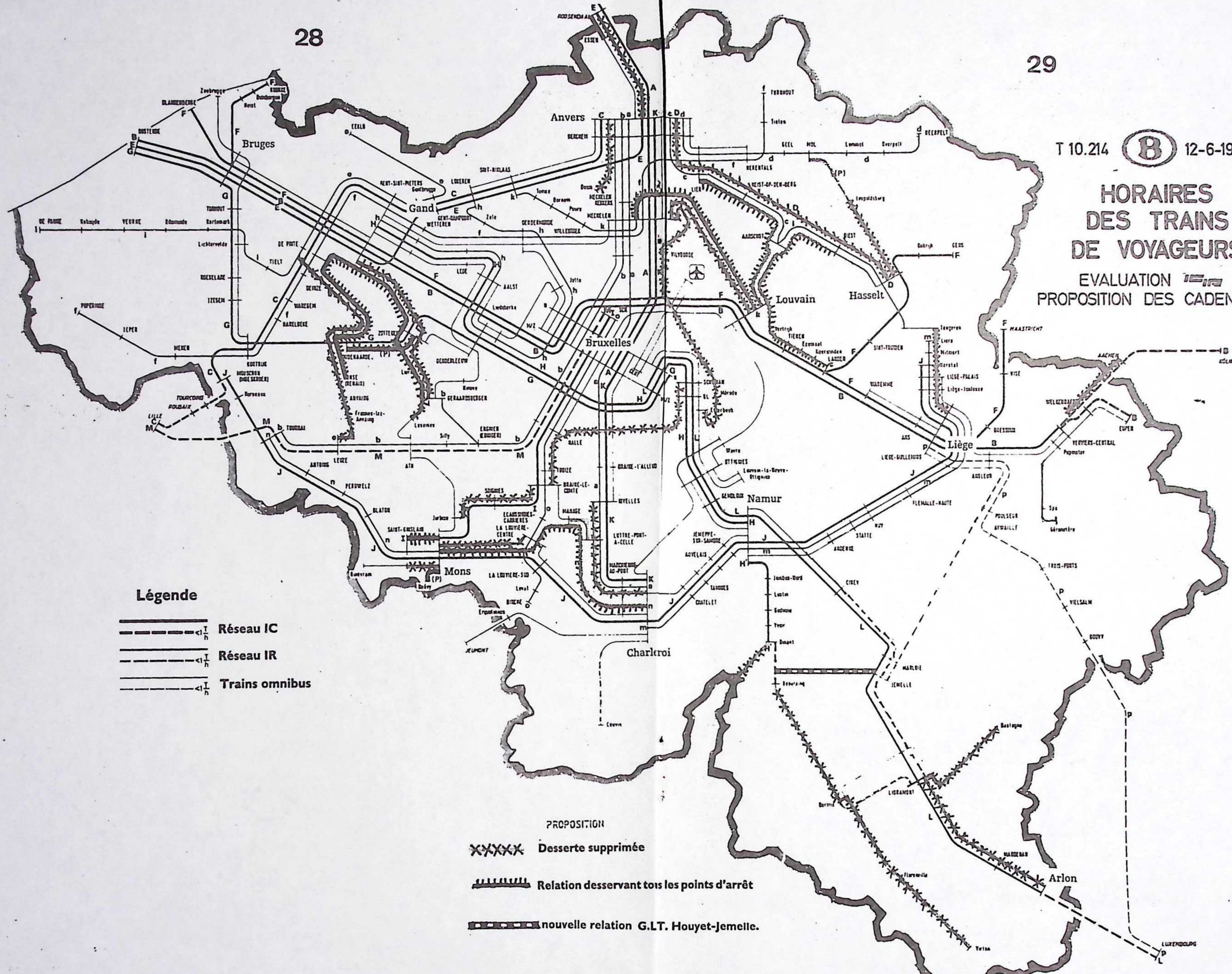
Les personnes intéressées par l'acquisition d'un ou plusieurs jeux de ces manettes sont invitées - sans engagement de leur part - à se faire connaître auprès du G.T.F. Asbl, BP 191 à 4000 LIEGE 1 avant le 15.09.1987, en stipulant le nombre d'exemplaires souhaités.

Ils seront contactés ultérieurement et renseignés quant au prix demandé.

T 10.214 (B) 12-6-1987

HORAIRE DES TRAINS DE VOYAGEURS

EVALUATION ^{IC}IR
PROPOSITION DES CADENCES



Légende

- Réseau IC
- Réseau IR
- Trains omnibus

- PROPOSITION
- Desserte supprimée
 - Relation desservant tous les points d'arrêt
 - nouvelle relation G.L.T. Houyet-Jemelle.