



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 6 - Février 1979 - Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl

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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



Nouvelles de la SNCB	
Chemins d'hiver, chemin de fer	3
Nouvelles brèves	8
Un nouveau trafic SNCB-CFL	9
Travaux programmés	10
Modifications au service des trains au 27/5/79 - service intérieur	15
Demain n'est pas un autre jour... un plan de restructuration à la SNCB	15
Modifications au service des trains au 27/5/79 - service international	18
Nouvelles diverses	22
Nouvelles de la SNCV	
Groupes du Namur-Luxembourg, Brabant et Deux Flandres	23
Groupe du Hainaut	24
Nouvelles de la STIB	28
Activités du GTF asbl	
Premier voyage de la saison	30
Activité cinéma	32
Une nouvelle édition	32
GTF-factage (éditions-distribution)	33
GTF-service	36

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont pris part à la création de ce numéro.

Comité de rédaction : P. AUGUSTE, H. ARDEN, F. BECKERS,
J. BRAIVE, G. CLOSE, DIKKENET-747, M. LAMBOU,
F.G. MARAL, R. MARGANNE, R. THIRY.

Coordination : R. MARGANNE

Montage et expédition : M. et Mme L. DE GREEF

Toute correspondance relative à Trans-Fer doit être adressée à GTF asbl, BP 191, B- 4000 LIEGE 1

Chemins d'hiver - Chemin de fer

En ce début d'année 1979, une certaine presse n'a pas hésité à rappeler le slogan de la SNCB pour ironiser sur la situation dans laquelle se sont trouvés les chemins de fer en particulier et le rail en général.

Vue de l'extérieur, la situation fut certes désastreuse. Le GTF a estimé, quant à lui, faire oeuvre utile en vous présentant l'autre facette de la situation : certains acteurs ou observateurs ont accepté de décrire ce qu'ils ont vécu ou vu pendant cette période difficile, afin que vous puissiez vous forger une opinion.

Quant à nous, nous voudrions noter quelques faits.

Côté SNCB, une des causes principales des problèmes fut l'offensive de l'hiver au moment du réveillon de nouvel-an, au moment où un maximum de personnel était naturellement en congé pour fêter l'événement en famille (déclaration du Ministre et du Directeur Gén. Adjt. SNCB).

Côté SNCV, que ce soit dans le Hainaut ou à la Côte, on a noté l'absence d'engins de déneigement. Les tramways n'ont pu circuler parce que les dépôts ne possèdent plus ni chasse-neige, ni lame chasse-neige : ce matériel a probablement été mitraillé ! Nous ne pouvons qu'évoquer ici avec une tristesse certaine l'époque du Tramway Liège-Seraing (supprimé en 1968 et regretté sans cesse depuis...) qui a circulé par tous temps malgré la présence de fortes rampes sur certaines sections. Le secret de la réussite était simple : dès que les prévisions météo étaient défavorables, une motrice de service était mise en ligne toute la nuit afin de déneiger naturellement la voie et saler manuellement les aiguillages. Aujourd'hui, on se borne à attendre que la Régie des Routes ait déblayé...

H.A.

L'hiver à la SNCB - groupe de Liège

Le début de l'année 1979 a mis à rude épreuve les services de la SNCB. Sans doute n'a-t-on pas suffisamment fait écho dans la presse au courage des cheminots aux prises avec les intempéries.

Certes, l'usager a pu constater des retards parfois importants, mais le train a circulé TOUS les jours ; après 72 heures de difficultés, la situation était pratiquement normale d'ailleurs. Peut-on en dire autant de l'état des routes dans nos villes et campagnes...

Notre intention n'est pas de juger de la situation que connaissent d'autres villes. Mais, nous ne pouvons rester insensible aux descriptions parfois apocalyptiques qui furent faites, d'autant plus que nous avons pu constater, pour avoir fréquenté les gares de l'agglomération liégeoise dès le 1er janvier, que de nombreux trains avaient circulé, et de façon plus régulière que pouvaient le laisser entendre les communiqués de presse. Voici quelques considérations que nous pensons significatives.

En service régulier dominical, nous avons dénombré 241 trains partant, passant ou arrivant à Liège Guillemins. A votre avis, combien de trains furent-ils supprimés dans cette gare le 1er janvier 1979 : 30, 50, 100 ?... Il y en eut seulement 28, soit 11.62 % : il convient d'ajouter à ces chiffres la mise en marche de 4 trains supplémentaires... Les lignes intérieures 31, 34, 36, 40, 42-43 et 125 connurent des fortunes diverses, mais jamais de situation exceptionnelle, ou catastrophique. Sur la magistrale Verviers-Bruxelles, si nous faisons abstraction des trains express série 700/800 où s'imbriquent des trains internationaux Köln-Ostende, le trafic semi-direct Liège - Bruxelles fut quasi intégralement maintenu. Un seul mouvement fut supprimé ; sur 31 parcours, 21 circulaient avec moins de 20' de retard à Liège.

Vers Namur, il y eut 21 départs dont 9 eurent moins de 6' de retard et 6 entre 7 et 15' de retard. Sur la ligne de ceinture Flémalle-Herstal, les trains roulaient à l'heure.

Cinq des 9 omnibus vers Landen (ligne 36) ont circulé à l'heure et aucun autre n'eut plus de 15 minutes de retard.

Sur la vallée de l'Ourthe (42-43), il y eut une moyenne de 19' de retard : le dernier train partit avec 1h38' de retard pour assurer la dernière correspondance à Liège.

La ligne de Hasselt (34) a circulé avec une moyenne de 9' de retard, sauf le dernier train qui attendit 1h30 afin de relever les dernières correspondances.

Un tel bilan est loin d'être négatif : l'essentiel du trafic fut préservé.

Les trains internationaux arrivèrent la plupart avec des retards de 1 à 3 heures, constitués en Allemagne ou France. Les cas extrêmes firent l'objet de la plus grande sollicitude du personnel local (ravitaillement), alors surchargé par les opérations de nettoyage des aiguillages.

Au travers de ces vicissitudes, le rail a tout de même démontré qu'il ne renonçait pas à circuler, à un moment où certaines lignes d'autobus urbains étaient purement et simplement supprimées à cause de leur profil en pente...

XL.

Dernière minute - des autorails triples série 40
sur le groupe de Liège de la SNCB

Les photographes mordus du rail et les amateurs liégeois apprendront avec plaisir la venue régulière d'un autorail triple série 40 de la SNCB à Herstal (ligne 34). Il s'agit d'un mouvement non repris à l'indicateur et destiné aux ouvriers de la Fabrique Nationale (FN) d'Herstal.

Cet autorail circule le jeudi et vendredi. Il arrive à vide d'Hasselt par la ligne 34 (sous le n° MZ9590) : l'heure d'arrivée à Herstal est 15h02. Il repart dans l'autre sens à 15h17 sous le numéro M9590, en direction d'Hasselt.

Vu la rareté de ce matériel sur le groupe de Liège, nous ne doutons pas que cette situation sera "immortalisée" dans de nombreuses collections.

Les trains et la neige

La nuit du 30 au 31/12/78, chacun s'en souvient, de violentes chutes de neige ont désorganisé le service à la SNCB. Nous allons tenter, dans cet article, de comprendre comment une accumulation de circonstances est parvenue à produire une telle désorganisation.

Les aiguillages de la SNCB sont munis, sur la face intérieure des rails contre-aiguille, d'une résistance électrique qui doit provoquer la fonte de la neige qui se glisse entre l'aiguille et le rail contre-aiguille. Cette résistance est calculée pour une situation normale (quantité de neige limitée et température légèrement négative). Le matin du 31/12, la quantité de neige était trop importante pour fondre normalement, et la température était tellement basse que l'eau provenant de la fonte regelait sur les coussinets, empêchant ainsi l'aiguillage de prendre une position correcte et nécessitant le dégagement de l'aiguillage par balayage et grattage manuel, ou par chauffage au moyen d'un bec à gaz dégageant une forte chaleur.

Autres problèmes

Il se fait qu'aucun piocheur n'était de planton pour effectuer ce travail manuel de dégagement des aiguillages pendant ce week-end de réveillon. Il fut très difficile, sinon impossible, d'en décrocher. Ainsi, dans une grande gare, nous attestons avoir vu le spectacle du chef de gare principal et de ses adjoints immédiats qui nettoyaient eux-mêmes les aiguilles en compagnie du 1er chef de secteur technique V et d'un conducteur-instructeur.

De plus, les nouvelles directives de la direction ES, publiées à la suite de déraillements graves, prescrivent de diminuer la force des moteurs des aiguillages : ce fait ne permettait plus aux moteurs de vaincre la résistance de la neige et aux lames d'arriver à bout de course. Il semble même que, à certains endroits, les moteurs des aiguillages ont été grillés parce qu'on les avait laissés fonctionner trop longtemps.

Enfin, les contacts électriques des aiguillages se givraient et empêchaient le passage du courant. Cette avarie exigeait une brève intervention de "l'électro". Bien sûr, la loi de la vexation universelle aidant, les aiguillages en panne n'étaient jamais voisins et nécessitaient de nombreux et pénibles trajets d'un personnel trop peu nombreux.

Il faut aussi noter qu'un aiguillage, en ordre de fonctionnement à un moment donné, n'offrait aucune garantie pour une manoeuvre ultérieure : il pouvait soudain se givrer ; de la neige apportée par le vent ou par le déplacement d'un train pouvait soudain le bloquer. Ainsi, à Liège Guillemins, on en était venu à tracer l'itinéraire de sortie ou d'entrée d'un train avant d'annoncer aux voyageurs le numéro de la voie à quai où il serait reçu.

Les difficultés de l'exploitation

Il semble que la situation ait été plus sérieuse au nord des lignes Mons-Bruxelles-Anvers. Bruxelles Nord et Midi furent les plus touchés, grave handicap pour notre réseau national encore très centralisé. La situation semblait moins aiguë au sud de ces lignes, mais les désheurements et suppressions de trains venant de Bruxelles étaient lourdement ressentis.

Il n'est pas possible de donner une vue d'ensemble des conséquences des intempéries sur la marche des trains : la situation était très mouvante, ligne par ligne, heure par heure. Ainsi, à Liège Guillemins, les problèmes d'aiguillages étaient résolus dans leur grosse majorité avant 10h, mais la situation s'est dégradée en fin d'après-midi. D'un train à l'autre, la situation variait aussi : ainsi, le 31/12, le 3106 semi-direct Liège - Charleroi quittant Liège Guil à 6h40 était à l'heure. Par contre, le 330 international Liège-Paris, partant 20 minutes plus tard, eut un retard de plus d'une heure au départ, car les aiguillages permettaient la sortie du faisceau de garage étaient bloqués...

Ceci montre bien qu'il était impossible de répondre constructivement aux nombreuses critiques sur le manque d'informations. Il aurait fallu citer tous les trains à la radio, information qui serait arrivée trop tard à la radio, ou qui n'aurait plus été exacte... car les dispatchers eux-mêmes obtenaient souvent des informations du genre : "retard indéterminé, train bloqué à X ou Y, ou train pas encore à la frontière, pas encore en ligne..."

On comprend le problème des voyageurs attendant longuement un train, dans le froid des points d'arrêt non gardés par exemple. La presse écrite s'en est trop complaisamment fait l'écho. Ainsi, à la RTBF, le ministre de tutelle est intervenu personnellement pour exiger la modération des critiques des bavards de service. On comprend par exemple aussi le problème des voyageurs de ce semi-direct en provenance de Charleroi, devant attendre une heure dans une rame non chauffée qu'on parvienne à tracer l'itinéraire d'entrée du train à Liège Guillemins. Mais les cheminots eux-mêmes n'étaient pas mieux lotis : il faut admirer le courage de ceux qui ont passé parfois plus de 8 heures dans le froid, ou des membres du personnel roulant qui ont accepté des services de 12 ou 13 heures en assurant des trains dont ils ignoraient l'horaire définitif et l'heure d'arrivée à destination, autant que les voyageurs.

Il y eut bien sûr aussi des problèmes d'organisation des roulements du personnel : manque d'agents car la circulation de ceux-ci entre le domicile et le lieu de travail était très difficile, ou à la suite des très longs retards de certains trains.

Le matériel roulant

Plusieurs problèmes se sont posés à ce niveau.

1. Bien souvent, ce n'était pas le matériel prévu qui assurait un train donné. Ainsi, les semi-directs Liège-Charleroi, assurés normalement en matériel M2, ont parfois été assurés en matériel M1 ou K. A Liège Guillemins, on a par deux fois au moins, envoyé une allège derrière un train d'automotrices devant gravir le plan incliné d'Ans...

2. Le matériel moteur a eu des inévitables défaillances. Des locomotives électriques ou automotrices furent victimes de la formation d'arcs électriques dans les moteurs suite à l'introduction de neige dans ceux-ci. Les automotrices à thyristors furent particulièrement sensibles à ce phénomène. Ce matériel avarié a parfois provoqué le remplacement d'une rame en traction électrique par une autre en traction diesel.

Des moteurs diesel furent aussi victimes du froid. Exemples :

- le 173 (Liège - Luxembourg) est assuré par une diesel 1800 des CFL. Celle-ci était en panne à Kinkempois. Une autre diesel CFL, circulant haut-le-pied ligne 43, arrivait pour suppléer, lorsqu'elle fut victime d'un accident à un passage à niveau à Esneux. Une voiture était immobilisée sur un passage à niveau : la conductrice avait voulu profiter de la pente de la route pour lancer son moteur. L'automobile s'était arrêtée sur le passage à niveau... Heureusement, il n'y eut que des dégâts matériels (et une crise de nerfs pour la conductrice). On désigna alors une locomotive SNCB pour assurer le train 173 : celle-ci était prévue pour la remorque d'un train de marchandises. Or, celle-ci est bloquée à l'entrée de Liège par un problème d'aiguillages : c'est finalement l'allège prévue pour ce même train de marchandises qui assurera le 173...
- le 297 Liège - Milan eut aussi des problèmes les 31/12 et 1/1. Les moteurs des fourgons générateurs qui produisent l'électricité pour ce train ne démarraient pas. Comme toutes les voitures de la rame (entre autres le matériel CFF) ne sont pas équipées pour le chauffage vapeur, que la locomotive pouvait assurer, il fallut inverser la composition pour pouvoir chauffer au moins une partie de la rame entre Liège et Luxembourg.
- Le 1/1 le TEE 40 a traversé la Belgique à vide suite à une panne de son générateur. Par contre, le 2/1, suite à son retard, il circule à peu près sous l'horaire du 234 en retard indéterminé et est accessible à tous les voyageurs.
- le 3/1, une rame M1 de Hasselt arrive à Liège portes bloquées en position ouverte... Une rame M2 garée à Liège est mise en ligne pour la remplacer, mais l'éclairage tombe en panne. Il faut que le sous-chef de gare oblige le chef-garde réticent à partir dans ces conditions : le train avait déjà 1/2 heure de retard et le jour se levait...

de nombreuses voitures Eurofima SNCB sont tombées en panne dès le début des intempéries, et ont dû être remplacées par l'ancien matériel.

Mesures de fortune

Celles-ci ont été prises pour assurer un maximum de services aux voyageurs. Mais, l'image de marque de la SNCB en souffrait. Ainsi :

- de nombreux semi-directs ont été transformés en omnibus sur une partie de leur parcours pour charger des voyageurs alors que l'omnibus ne roulait pas
- une automotrice planton a circulé entre Liège et Aix-la-Chapelle le 31/12 pour remplacer les internationaux trop retardés. Voilà un rare exemple d'une automotrice SNCB pénétrant en Allemagne à Aachen Hbf.
- les internationaux contournaient Bruxelles par Schaerbeek, Jette et l'ancienne ligne de Gand.
- les internationaux 432 et 433 (Cologne-Paris par Bruxelles) ont été détournés par Namur-Jeumont.
- en gare de Namur, des automotrices chauffées et mises à quai servaient de salle d'attente...
- le buffet de Liège Guil a dû ravitailler en petits pains et boissons le "Ski-Express" de Railtour qui roulait avec 4 heures de retard. Les voyageurs avaient signalé leurs problèmes à Welkenraedt : le train était entre autres plein d'enfants...

Consolons-nous en notant que la situation ne fut guère plus brillante chez nos voisins : les trains venant de France et du Nord ou de l'Est de l'Allemagne semblaient, à ce titre, beaucoup plus éprouvés que ceux qui provenaient du Sud de l'Allemagne, d'Autriche (224) ou de Yougoslavie (218).

P.A.
3/1/79

Nouvelles brèves

- * Fin novembre, apparition de l'automotrice quadruple 833, premier exemplaire de la 3e tranche (833-844). Elle est identique aux précédentes. La 834 est attendue courant janvier.
(Ferroflash n° 32 et T. HEYLEN)
- * D'après VEBOV-Koerier, les autorails triples série 40 de Coutraï assureraient depuis novembre 78 des circulations entre Anvers et Neerpelt via Mol.
- * La caisse du fourgon international n° 51.88.9570935-1 qui a été construit à Familleureux a été transformée par l'AC Malines en voiture bar-dancing pour Railtour (voir Transfer n° 5 p. 12). Cette voiture est désormais numérotée. 51.888970002-8. La livrée est brune et filets orange. Les bogies sont de marque Fiat. La voiture est passée le 8/12/78 à l'AC Luttre pour pesage et réglage. (Ferro-Flash)
- * A Schaerbeek, la 2920 fait de temps à autre un voyage aller-retour vers Malines AC, lorsqu'il y a des pièces de rechange à transporter. Départ vers 8h-8h30, via la ligne 27 Schaerbeek, Weerde, bif. Prinsenhoek - Muisen formation.
T. HEYLEN
- * planning de livraison des voitures M4 (2e série) - 150 voitures de 2e classe.
Août 1980 : 4, suivis de 13 tous les mois jusque juillet 1981, les 3 derniers en septembre 1980. Prix unitaire d'une de ces voitures : 11.029.219 FB !

Un nouveau trafic marchandises belgo-luxembourgeois (RML)

Nous extrayons cette information du bulletin mensuel "Rail Miniature Lorrain Info", édité par ce club, et qui contient, outre des articles relatifs aux chemins de fer miniature, des nouvelles des grands réseaux.

A partir du 11 décembre 78, un nouveau trafic marchandises est créé sur les réseaux SNCB et CFL. Au départ d'Anvers, il s'agit d'approvisionner l'ARBED en minerais riches à raison de 150.000 tonnes par mois, 6.000 tonnes par jour. Il est prévu une rotation de 5 trains par jour ouvrable : chaque rame comporte 22 wagons : charge brute par rame : 1760 t. Un sixième train facultatif permet aux deux réseaux de maintenir la rotation de 36 heures par rame.

Conditions d'acheminement

Au départ d'Anvers, les trains sont acheminés :

- D'Anvers à Louvain par locomotive électrique (HLE en abrégé) série 23 ou 26.
- De Louvain à Ronet, on ajoute au train une HLE série 20 en allège. A défaut de ce type d'engin très puissant, la remorque doit être assurée sur ce parcours par 2 HLE série 23 ou 26 en tête plus une HLE 23 ou 26 en queue pour allège.
- De Ronet à Athus (via Dinant - Bertrix), la remorque est assurée par deux locomotives diesel de Latour (52/53).
- A Athus, le train doit être reçu, pour rebroussement, sur le faisceau électrifié en 25.000 volts. Une locomotive électrique des CFL série 3600 ("à longs capots") est mise en tête. Cependant, une des deux HLD (loco. diesel) de Latour reste en queue pour l'allège. Ainsi constitué, le train parcourt la ligne CFL Athus - Belval.
- A Belval (faisceau CFL), on décroche la locomotive CFL : mais celle-ci reste contre le train, qui rebrousse avec en tête l'HLD de Latour (allège).

Après mise en place de la rame chargée au faisceau ARBED, la HLD SNCB enlève la rame vide qui stationne sur le faisceau ARBED et la conduit au faisceau CFL de Belval, où une locomotive CFL est mise en tête, la locomotive belge restant en queue. A Athus, après décrochage de la loco. luxembourgeoise, deux diesel de Latour tractent la rame jusqu'à Ronet. Entre Ronet et Louvain, on trouve une HLE 23 ou 26 en tête et une HLE 20 en queue pour allège. A Louvain, l'allège est retirée et attend le train chargé suivant en provenance d'Anvers.

Le respect des horaires et du temps de chargement/déchargement (9 heures et 6 heures respectivement) permet la rotation de 36 heures.

Tous les wagons incorporés dans les rames de ce trafic doivent être aptes à circuler à 80 km/h et être équipés de boîtes à rouleaux. Le nombre de trains constituant ce trafic sera dans l'avenir porté à 10.

Ce trafic original constitue aussi une nouvelle interpénétration des engins de traction SNCB sur le réseau des CFL, puisque les locomotives diesel de Latour pénètrent en territoire luxembourgeois sur la ligne CFL 9 (Athus - Belval), pour un parcours de 18 km.

10 Travaux programmés
COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 27 octobre 1978, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Dans le cadre du plan d'amélioration de la desserte de l'industrie sidérurgique, il a décidé l'électrification du tronçon Flémalle-Haute - Flémalle Annexe.

Il a approuvé, d'autre part, une série de travaux, dont notamment : le remplacement de l'abri-parapluie du quai 3 de la gare de Charleroi Sud; la réfection de deux passages inférieurs sur la ligne Namur - Sterpenich, à Hogue et la reconstruction d'un tel ouvrage à St-Ghislain, sur la ligne vers Tertre-Carbo; la restauration du tunnel de Leernes, sur la ligne Charleroi - Erquelinnes; la rectification du ruisseau "Le By" et la réfection d'un pont à Quévy, sur la ligne vers Mons; la peinture de bâtiments situés sur la ligne Liège - Bruxelles, entre Corswarem et Fexhe-le-Haut-Clocher, ainsi que du bâtiment des voyageurs de Tournai; la construction de nouveaux halls aux ateliers de Cuesmes et de Bas-coup; l'établissement d'un bâtiment de service en vue de la desserte du terminal pour conteneurs à la gare de formation de Châtelaineau; le renouvellement partiel de toitures et de bardages à l'atelier d'Etterbeek; l'aménagement des locaux de la gare de Groenendaal; le renouvellement de la centrale thermique à Bruxelles Midi; l'établissement du chauffage central dans les bâtiments de la gare de Deinze; l'aménagement de la plate-forme des voies de la gare de Diest, sortie côté Hasselt, en vue de l'électrification de la ligne Hasselt - Louvain; l'adaptation des installations de signalisation sur la ligne Vilvorde - Hal; le renouvellement des câbles téléphoniques entre Anvers et Boom.

En vue de poursuivre l'exécution du programme d'amélioration de la sécurité du trafic du rail et de la route, le Conseil a approuvé, par ailleurs, afin d'éliminer une série de points de croisement à niveau, la construction de plusieurs ouvrages d'art, à savoir : sur la ligne Namur - Dinant, un passage supérieur en remplacement du passage à niveau n° 111 à Yvoir; sur la ligne Liège - Namur, un pont à Marche-les-Dames, devant permettre la suppression du passage à niveau n° 90; un passage supérieur ainsi qu'une passerelle pour piétons afin de supprimer les traversées à niveau nos 65 et 66 à Wanze; sur la ligne Liège - Bruxelles, un pont pour la suppression du passage à niveau n° 23 à Remicourt; sur la ligne Charleroi - Bruxelles, un nouveau pont à trois travées en remplacement de l'ouvrage sur la Chaussée Bara, à Waterloo; deux ouvrages d'art en vue de la suppression des passages à niveau nos 3 à 5 à Tournai, sur la ligne vers Mons; un couloir sous voies à Bressoux, afin d'éliminer le passage n° 5 de la rue près du Cygne; un passage supérieur sur la ligne Gand - Courtrai en vue de la suppression du passage à niveau n° 17 à la "Broekstraat" à Deurle; sur la ligne Winterslag - Bilzen, un pont enjambant la route d'accès vers Genk Nord; le rehaussement entre Termonde et Grembergen, de l'assiette de la ligne vers Lokeren et la construction de plusieurs ouvrages d'art devant permettre la suppression de sept passages à niveau.

Le Conseil a marqué son accord aussi sur plusieurs modifications du service: des trains internationaux à partir de l'été prochain, comportant notamment la mise en circulation d'un train supplémentaire du soir pendant toute l'année et de deux nouveaux trains en été dans la relation Bruxelles - Paris.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 24 novembre 1978, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de grands travaux, notamment :

la construction d'un couloir sous voies et l'aménagement de la voirie en vue de la suppression du passage à niveau n° 22 de la ligne Charleroi - Bruxelles, situé à proximité de la gare d'Obaix-Buzet; l'établissement d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies en vue de la suppression, sur la ligne Mons - Ath, de deux passages à niveau, situés à la rue de Soignies et à la rue Albert Ier à Jurbise; l'exécution de la 2ème phase des travaux de pose de la troisième voie principale à établir sur le tronçon Châtelineau - Couillet Centre et le remplacement du dispositif de distribution d'énergie entre ces gares; l'entretien des ouvrages d'art situés entre Chênée et Battice, sur la ligne Liège - Montzen; l'établissement de raccords à haute tension à la gare de Bertrix; la pose d'un câble téléphonique pupinisé sur le tronçon Luttre - Manage; l'établissement de dispositifs de télécommande des postes répartiteurs de Charleroi et de Mons; l'équipement de la cabine de signalisation de Flémalle Annexe établie en vue de l'aménagement du réseau industriel de la région liégeoise; la réfection de toitures de bâtiments des ateliers de Haine-St-Pierre, de Ronet et de Latour; la construction d'un bâtiment de service avec sous-station de signalisation à la gare de Blaton; des travaux d'entretien aux bâtiments des ateliers d'électricité et de signalisation à Etterbeek; la construction d'une nouvelle cabine de signalisation à Groenendaal, en relation avec l'établissement d'une troisième voie sur la ligne Ottignies - Bruxelles; l'aménagement de la place de la gare à Boom, comportant notamment l'établissement d'un parking et d'une gare d'autobus; le remplacement des tabliers métalliques du pont de la ligne Hasselt - Louvain sur le Démer, à Aarschot; la construction d'un couloir sous voies pour voyageurs à la gare de Burst; l'établissement d'un faisceau de voies à la gare de formation de Courtrai; l'aménagement des voies de la gare de Zele et des installations de signalisation, de téléphonie, d'électricité et de

passages à niveau de la ligne Termonde - Lokeren en vue de son électrification ; l'établissement d'une fosse de visite pour l'entretien des voitures au faisceau du matériel des voyageurs à Ostende ; la construction d'un poste de sectionnement ainsi que l'aménagement du hangar aux marchandises et du bâtiment de service en gare de Lierre, en vue de l'électrification des lignes Anvers - Neerpelt et Lierre - Aarschot ; la confection de nouveaux câbles téléphoniques destinés à ces lignes ; l'installation de groupes transformateurs-redresseurs dans les nouvelles sous-stations de traction de Termonde, Heist-op-den-Berg et Herentals ; l'adaptation du magasin à l'atelier central de Gentbrugge ; des travaux de peinture des divers ouvrages d'art situés sur les lignes Anvers-Bruxelles et Gand-Bruxelles ; le renouvellement des installations d'éclairage extérieur dans les dépendances de la gare de Muizen ; des travaux aux installations de distribution d'énergie à l'atelier de traction de Merelbeke ; la pose d'un câble téléphonique pupinisé entre Bilzen et Langerlo.

Le Conseil a adopté plusieurs marchés de fournitures, dont des bogies pour voitures à voyageurs de service intérieur.

Il a consacré un examen approfondi aux causes des retards des trains de voyageurs et à un certain nombre de mesures susceptibles de favoriser le respect des horaires : en substance : signalisation sélective appropriée aux chantiers, mesures pour réduire les incidents techniques ou d'exploitation. Il attire l'attention du public sur les accidents aux passages à niveau ou de personnes qui troublent la régularité des trains.

On a appris par ailleurs que, lors de cette séance, plusieurs membres se sont vivement élevés contre la suppression des arrêts de plusieurs trains omnibus dans les provinces de Luxembourg et de Namur (ligne 162). Le conseil a néanmoins décidé, à titre d'essai, la suppression des arrêts aux points d'arrêt de la ligne 162 qui ont un mouvement de 1 voyageur par jour en moyenne. Ces mesures ont vu un début d'application courant novembre 78. D'autres suppressions d'arrêts interviendront sûrement sur le réseau. En effet, le Directeur SNCB de l'Exploitation a déclaré récemment (Le Soir du 8/11/78) : "... D'autre part, les omnibus qui s'imbriquent dans la circulation des directs compliquent le problème du trafic ; on envisage donc de supprimer certaines haltes d' omnibus pour rendre un peu plus de souplesse au trafic aux heures de pointe. C'est une mesure qui peut choquer. Pourtant, la vocation de la SNCB est d'assurer une bonne liaison entre les villes. Or, celle-ci est compromise par les dessertes locales. Il est logique que la SNCB pense à s'en décharger un peu sur la Société des Vicinaux.

Cette prise de position nous paraît importante : elle peut être lourde de conséquences ! H.A. GTF asbl

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 22 décembre 1978, sous la présidence du Chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à la gare de Lustin; l'aménagement du bâtiment des voyageurs de Bertrix; la réfection de murs de soutènement à Comblain-la-Tour et à Ecausines; l'entretien du gros oeuvre des bâtiments situés sur la ligne Hergenrath - Bruxelles, entre Corswarem et Fexhe-le-Haut-Clocher, et des ouvrages d'art situés entre Liège et Hergenrath ainsi que le renouvellement des tabliers de passages inférieurs à Chaudfontaine et à Trooz; la confection du câble téléphonique armé destiné aux lignes Liège - Bruxelles et antenne; la modernisation des installations de signalisation, de téléphonie et de passages à niveau sur la ligne Angleur - Marloie entre Bomal et Melreux; des travaux de signalisation à Visé; l'aménagement de l'agence commerciale au Boulevard Adolphe Max 142, à Bruxelles; la pose de câbles à Bruxelles Midi, Bruxelles Nord, Schaerbeek formation et Haren; l'aménagement du faisceau de voies de la gare d'Aarschot, côté Louvain; le renouvellement des parties métalliques et de vitres de la faîtière du hall couvert de la gare d'Anvers Central; le prolongement du couloir sous voies pour voyageurs à Louvain, côté Bruxelles, afin de créer une sortie vers la "Martelarenlaan"; l'établissement d'un nouveau centre d'entretien à Gand St-Pierre; des travaux de renouvellement de toitures de divers bâtiments à Ostende; l'extension de la cabine du block 6 au port d'Anvers; l'aménagement d'un nouveau chantier des freins et du magasin adossé à l'atelier central de Louvain; la pose de câbles et l'exécution de travaux de signalisation au noeud de Mortsels ainsi que l'établissement d'un câble téléphonique pupinisé sur le tronçon Diest - Tessenlo de la ligne vers Beringen; le renouvellement de divers dispositifs des installations électriques des gares de Zottegem et de Grammont; l'établissement d'une installation de chauffage des aiguillages dans cette dernière gare; des travaux d'adaptation des caténaires et des installations électriques sur la ligne

Ostende - Bruxelles, en vue du passage sous les voies de la route nationale n° 731, Alost - Grammont, à Erembodegem.

Il a marqué son accord aussi pour l'adaptation de wagons couverts afin de mieux protéger les marchandises contre les chocs, de certains wagons plats pour le transport de grumes et de wagons-tombereaux pour le transport de tôles ainsi que la transformation de wagons de l'espèce pour le transport de blocs de pierre.

Il a approuvé par ailleurs plusieurs marchés, dont celui des bogies destinés à 35 automotrices doubles et celui de deux installations de lavage de matériel à installer aux centres routiers de Bruxelles Tour et Taxis et d'Anvers Schijnpoort.

BIBLIOGRAPHIE

Deux belles réalisations SNCB

GARES D'ANTAN

La nostalgie du chemin de fer d'hier ... Un regard sur les gares des années 1900-1920. C'est l'invitation que la S.N.C.B. lance à tous les "Ferrophiles" en éditant un album de cartes postales anciennes préfacé par le peintre Paul Delvaux.

Les 150 cartes-vues reproduites dessinent un itinéraire plein de fantaisie à travers tout le pays, en compagnie, parfois, de poètes, d'écrivains, de chanteurs ...

Un album de format 22 x 22 cm ; 144 pages sous couverture plastifiée. Les amateurs peuvent l'obtenir au prix de 250 francs en se rendant au musée des chemins de fer en gare de Bruxelles Nord, ou en versant cette somme au compte de chèques postaux numéro 000-0001010-40 de la S.N.C.B., en indiquant clairement sur le bulletin de virement ou de versement leur adresse complète et la mention "album Gares d'antan - bureau C 61-14".

Le GTF asbl avait annoncé la parution de ce livre en "avant-première" dans Trans-Fer n° 5 page 11. Il était alors en vente chez l'auteur où il est aujourd'hui épuisé.

CALENDRIER 1979

La SNCB vient d'éditer un beau calendrier monté sur spirale : chaque feuille mensuelle peut être reportée en arrière ; ainsi en fin d'année, on peut retrouver le calendrier complet.

Il est composé de 12 dessins dus à M. Boesmans, représentant des locomotives à vapeur SNCB type 41, 10, 62, 40, 7 (4), 31 (1), 38, 48, 5, 1, 12, 29. Format horizontal : 400x220mm.

Cet article est en vente au Musée des Chemins de Fer en gare de Bruxelles Nord au prix de 100 FB. Il peut aussi être obtenu par voie postale par virement préalable de 110 FB au CCP 000-0001010-40 de SNCB - Bruxelles en indiquant en communication : "pour DG 04-11 ; calendrier 79."

Modifications au service des trains au 27 mai 1979

Les informations que nous publions ci-après, en vrac, sont à accueillir avec des réserves : il s'agit de projets de la SNCB...

Service intérieur

Liaison Anvers-Ardenne: le train "l'Ardennais", qui assure la liaison entre Anvers et les Ardennes via Hasselt, Liège et Rivage, en été le samedi et le dimanche, n'aura plus Bastogne comme destination. A partir de Gouvy, il desservira le Grand-Duché de Luxembourg jusqu'à Ettelbruck. Cependant, une correspondance sera maintenue à Gouvy pour Bastogne, probablement par autorail.

Suppression de points d'arrêt - les points d'arrêts suivants ne seront plus desservis :

Ligne 42 : Quarreux

Ligne 44 : La Reid

ligne 163 : Bernimont et Morhet (après les suppressions de l'an dernier, les seuls points d'arrêt desservis entre Libramont et Bastogne seront donc Wideumont et Sibret !)

ligne 166 : Walzin et Martouzin

Ligne 36C (dite de l'aéroport)

Cette relation est exploitée jusqu'à présent sous statut spécial : ainsi, les cartes de réduction individuelles et les abonnements réseau SNCB n'y sont pas valables; la tarification en vigueur est propre à cette ligne.

D'après notre membre M. T. HEYLEN, cette ligne serait incorporée au changement d'horaire dans le réseau SNCB. Les automotrices "Sabena" bleues, qui desservent cette relation, seraient modifiées en conséquence.

Relations Liège-Charleroi et au-delà

Les trains semi-directs de la série 31 qui, l'an dernier, avaient été limités au parcours Liers-Liège-Charleroi, retourneront à Mons. Un horaire cadencé (1 train par heure dans chaque sens) sera organisé sur cette ligne même le dimanche.

Lignes 42-43

Au changement d'horaire, la double voie sera définitivement rétablie entre Tilff et Esneux. Cependant, sur les sections Rivage-Aywaille et Hamoir-Bomal, les horaires seront tracés pour une voie unique, en prévision de travaux-tunnels, qui ne sont toutefois pas programmés avant 1980...

Demain n'est pas un autre jour...

Le journal quotidien "Vers l'Avenir" des 27 et 28 janvier 79 publie un article sur "le projet de restructuration du trafic voyageurs à la SNCB". Sous le titre "La majorité des points d'arrêt pour omnibus supprimés", le journal note que "la direction de l'exploitation de la SNCB élabore actuellement un plan de restructuration du trafic voyageurs. Grâce à un vent favorable, ce journal a pu examiner les cartes de l'avant-projet du plan directeur du programme d'exploitation du réseau. Cet avant projet révèle que la restructuration envisagée est fort importante, particulièrement sur deux points : la création d'un réseau intercity et la diminution des trains omnibus." Suit alors un article fort détaillé sur cet avant-projet : nos lecteurs trouveront cet article reproduit page suivante.

L'avant-projet de restructuration prévoit quatre sortes de trains pour voyageurs sans compter les internationaux.

Tout d'abord des trains rapides entre les villes suivantes : Bruxelles et huit villes wallonnes (Liège, Verviers, Namur, Charleroi, La Louvière, Mons, Tournai, Mouscron) et douze villes flamandes (Anvers, Turnhout, Malines, Hasselt, Louvain, Saint-Nicolas, Alost, Gand, Bruges, Ostende, Courtrai, Roulers).

Ensuite des trains « Intercity », comme cela existe déjà dans des pays

voisins, entre de petits centres urbains : 32 en Flandre et 15 en Wallonie (Ath, Tubize, Soignies, Braine-l'Alleud, Nivelles, Ottignies, Wavre, Louvain-la-Neuve, Gembloux, Dinant, Huy, Warremme, Marche, Bastogne, Arlon).

Navetteurs et omnibus

Enfin, le trafic voyageurs comprendrait des trains de navetteurs et des trains omnibus.

Essentiellement, la différence entre les deux résiderait dans le fait que les petites gares et les points d'arrêt actuels continueraient dans leur grande majorité à être desservis par des trains de navetteurs qui assureront les liaisons aux heures voulues pour les prestations professionnelles.

Par contre, la desserte omnibus serait fortement réduite.

La S.N.C.B. a établi ce qu'elle appelle une « classification hiérarchique des gares et points d'arrêt sur la base de critères objectifs ». Selon nos sources, ces critères seraient le nombre de voyageurs, les courants naturels de trafics et la démographie des régions desservies.

En ne tenant compte que du niveau du trafic actuel, il n'y aurait plus pour la desserte omnibus que 25 arrêts en Wallonie et 37 en Flandre.

En tenant compte à la fois du niveau du trafic et des critères socio-économiques, il y aurait encore un total 133 points d'arrêt pour omnibus en Wallonie et 116 en Flandre.

Précisons que ces chiffres ne comprennent pas les points d'arrêt situés dans les cinq grandes agglomérations (Bruxelles, Liège, Anvers, Gand, Charleroi-La Louvière).

Le Sud-Est particulièrement touché

C'est le sud de la ligne Verviers - Charleroi, c'est-à-dire la région qualifiée de plus en plus de « Sud-Est » qui sera particulièrement touchée avec le Tournaisis.

Il est plus facile dans cette région de citer les points d'arrêt subsistants que ceux qui seraient supprimés si le projet se concrétisait.

Prenons quelques exemples (avec addition de tous les critères) : sur la ligne 162, Hoeilaert, La Hulpe, Genval, Ottignies, Mont-Saint-Guibert, Chastre, Gembloux, Rhisnes, Namur, Jambes, Dave, Ciney, Marloie, Jemelle, Poix-Saint-Hubert, Libramont, Marbehan, Stockem, Viville, Arlon, Weyler. Ainsi, entre les agglomérations de Namur et leurs gares « satellites », il demeurerait cinq arrêts !

Autant dire que les trois quarts des arrêts omnibus seraient supprimés.

Le projet est encore plus sévère pour d'autres lignes.

Si nous descendons de Namur à Arlon par Dinant et Bertrix, après Jambes et Velaine, il n'y aurait plus comme point d'arrêt qu'Yvoir, Dinant, Bertrix, Virton, Chenois, Aubange, Athus, Messancy. De Dinant à la frontière française (Givet), aucun arrêt.

De Libramont à Liège subsisteraient Bastogne, Gouvy, Vielsalm et Trois-Ponts. De Marloie à Liège, deux arrêts seulement, Marche et Melreux.

De Charleroi à Mariembourg resteraient Romerée, Flamioulx, Berzée et Walcourt.

Entre Gembloux et Jemeppe-sur-Sambre, les omnibus ne s'arrêteraient plus qu'à Jemeppe-Froidmont. Entre Ottignies et Fleurus, deux arrêts à Court-Saint-Etienne et Ligny.

Il n'y aurait plus d'arrêts entre Chaudfontaine et Pepinster ; entre Theux et Spa.

Passons à l'Ouest : plus d'arrêt entre Froyennes et Herseaux ; entre Renaix et Leuze ; entre Tournai et Leuze ; Leuze et Basècles ; Leuze et Villers-Notre-Dame ; Ath et Jurbise ; Jurbise et Soignies. Suppression aussi des arrêts de Blandai, Maubray, Callenelle, Harchies.

Entre Namur et Liège seraient supprimés les arrêts de Beez, Marche-les-Dames, Namèche, Sclaigneaux, Java, Hermalle-sous-Huy, Flémalle-Haute.

Entre Liège et Bruxelles, suppression entre autres des arrêts de Momalle, Remicourt, Rosoux, Gingelom, Neerwinden.

Entre Louvain et Wavre, tous les arrêts entre Basse-Wavre et Heverlee.

Omnibus ou semi-directs ?

La « purge » est telle qu'on se demande si, sur certaines lignes, ces omnibus ne deviendront pas des semi-directs ?

Il subsiste deux inconnues qui empêchent d'analyser exactement le projet de la S.N.C.B. : le nombre des trains de navetteurs et leurs horaires ainsi que la liaison possible avec de nouveaux services d'autobus.

Par exemple, s'il n'y avait des trains pour navetteurs que le matin et le soir, la restructuration pourrait créer des problèmes à ceux qui travaillent par pauses.

Et pour ce qui est des usagers non-navetteurs proches des points d'arrêt dont la suppression est envisagée, il importe de savoir si des lignes d'autobus de substitution seront créées pour rallier les quelques points d'arrêt existant encore.

Enfin se posera également le problème du personnel actuellement en fonction dans les points d'arrêt destinés à disparaître pour les trains omnibus.

Ce plan de restructuration est certainement un des plus « ambitieux » qu'ait élaboré la S.N.C.B. ces dernières années. Concernant des milliers d'usagers, il méritera d'être examiné attentivement avant la décision d'application.

Jo MOTTET.

Vu les remous provoqués par cette publication, le même journal publiait, dans son édition du 30 janvier 79, des précisions sur ce plan de restructuration. Il publiait entre autres une carte, émanant semble-t-il des services de la SNCB, et reprenant le projet complet du réseau Intercity à mettre en place progressivement en Belgique. Le haut intérêt que ce document peut présenter pour nos lecteurs nous a paru mériter reproduction. Nos lecteurs trouveront cette carte sur les deux pages centrales de Trans-Fer.

D'autres journaux se sont faits l'écho de ces informations. Ainsi, le journal "le Soir" du 3 février 1979 publie les réactions des services de la direction générale de la SNCB, interrogée sur le plan de restructuration. Ces services auraient répondu ce qui suit :

"En quelque sorte, on a publié le chapitre un du plan, mais on a oublié les trois suivants et les conclusions tirées de recommandations isolées de leur contexte sont erronées. Le problème est avant tout de redéfinir le caractère de certains trains et notre but est de diminuer les temps de parcours globaux en chemin de fer. C'est ainsi que l'étude à laquelle il a été fait écho n'est qu'un projet parmi d'autres, rien ne permettant encore de dire s'il se matérialisera. Elle prévoit, comme il existe chez nos voisins (Note GTF : Allemagne et Hollande), la création de trains intercity capables d'assurer de meilleures relations entre les centres urbains. Par ailleurs, il est exact que le projet étudié par la SNCB prévoit la suppression d'arrêts secondaires à certains moments de la journée.

... Nos trains s'arrêtent 40.000 fois par jour, dont 4000 fois sont inutiles, puisqu'aucun voyageur ne monte ou ne descend du train. Donc, le train qui, aux heures creuses, ferait l'économie d'arrêts inutiles rendrait finalement, par sa rapidité et sa régularité accrues un meilleur service aux usagers. De toute manière, il n'est pas question de supprimer des lignes, même si elles sont déficitaires. La mission de la SNCB est d'exploiter le réseau qui lui a été confié et c'est dans ce cadre que nous tentons d'évoluer pour remplir notre mission de service public.

- Notre Association vous tiendra au courant de l'évolution de cette affaire. Mais il n'y a pas de fumée sans feu, croyons-nous.

H.A.

Réunion du Conseil d'administration SNCB - 26/1/79

Il a marqué son accord sur l'exécution d'une série de travaux importants, notamment : le parachèvement des couloirs sous voies en gare de Namur, l'installation d'un escalator dans la gare de Visé, l'aménagement et la réfection d'un mur de soutènement situé à Aywaille (Quarreux), sur la ligne Rivage - Trois-Vierges; la remise en état du pont-rails situé sur la ligne Charleroi - Mariembourg, enjambant l'Eau d'Heure à Walcourt; la réfection des revêtements de sol à l'atelier des voitures de Mons; l'élargissement des pistes de circulation le long des voies Ostende - Bruxelles, aux ponts enjambant la rue du Charroi à Forest; la transformation d'un bâtiment de service à la gare de formation de Schaerbeek Josaphat; la réfection des façades du bâtiment des voyageurs de la gare d'Alost; des travaux de peinture de bâtiments situés sur la ligne Gand - Bruxelles, entre Merelbeke et Liedekerke-Teralfene ainsi qu'à l'atelier central de Malines; la pose d'un raccordement à haute tension dans les gares de Winterslag et de Genk.

MODIFICATIONS AU SERVICE DES TRAINS AU 27 MAI 79 - suite

Service international

Le changement d'horaire verra la suppression d'un grand nombre de Trans-Europ Express en Belgique : seule la relation Amsterdam-Bruxelles-Paris sera épargnée.

Le Molière (TEE 40/41), équipé en matériel SNCF, assurera la dernière liaison Köln-Paris et retour le 25 mai. Dès le lendemain, il sera remplacé par un train des 2 classes circulant toute l'année avec du matériel Corail SNCF.

Comparaison d'horaire :

TEE 41	Train 1/2 (431)		TEE 40	Train 1/2 (430)
17.53	17.47	↓ Paris	11.57	13.13
21.10	21.12	↓ LIEGE	8.40	9.45

(8' de +)

(11' de +)

on note que l'heure tardive d'arrivée à Paris ne permet pas d'arriver dans cette ville à l'heure du déjeuner.

Le Parsifal (TEE 32/33), équipé jusqu'ici en matériel DB, sera supprimé entre Paris, Liège et Hambourg le 26 mai 79. Il sera remplacé par un train des 2 classes limité au parcours Paris-Köln, équipé en matériel Corail SNCF. Ce train acheminera entre Paris et Aachen les voitures Paris-Leningrad, -Varsovie, et -Berlin, actuellement acheminées par les trains 247/246, qui seront supprimés entre Paris et Aachen.

Comparaison d'horaire :

TEE 33	Train 1/2 (435)		TEE 32	Train 1/2 (434)
7.33	7.33	↓ Paris	21.46	22.45
10.49/58	10.57/11.04	↓ Liège	18.18/25	19.08/16
12.22	12.40	↓ Köln	16.52	17.32

Augmentation de temps de parcours :

+8'	Liège-Paris	+9'
+18'	Köln-Paris	+19'
+12'	Liège-Köln	+12'

(malgré accélération de 2' pour changement de front à Liège Guill)

on note l'heure tardive d'arrivée à Paris.

Le Saphir (TEE 20 Nürenberg-Bruxelles et 21 Bruxelles-Frankfurt) disparaît le 26 mai 1979 (il était équipé en matériel DB). Il est remplacé à cette date par une rame des 2 classes équipée en matériel EUROFIMA. Les nouveaux horaires ne sont pas encore connus. Ce train sera numéroté 428/429.

Il faut noter que les remplaçants du Molière et du Parsifal rouleront toute l'année à la même heure, contrairement à la pratique actuelle. Enfin, les photographes n'oublieront pas d'"immortaliser" les plaques d'annonce des trains à Liège et Charleroi avec la mention TEE : fin mai, il n'y aura plus aucun train de ce type dans ces deux gares.

L'Edelweiss (TEE 90/93) Bruxelles-Zurich, équipé jusqu'ici par une rame automotrice quadricourant des SBB-CFF sera fusionné le 27 mai avec le train 296/297 Amsterdam-Bâle et retour. Ce train comportera une tranche de voitures EUROFIMA 1e/2e cl. Bruxelles-Zurich, plus une voiture restaurant suisse, et une tranche de voitures "conventionnelles" Amsterdam-Bâle-Italie.

Comparaison d'horaire

TEE 93	1/2	1/2		TEE 92	1/2	1/2
16.11	15.40	16.40	BruxellesM.	14.08	15.34	14.34
19.20	19.14/5	20.10/2	Metz	10.53	12.09/10	11.09/10
20.43	20.38/9	21.35/7	Strasbourg	9.30	10.44/46	9.44/46
22.05	+ 22.15	+ 23.15		8.09	8.56	7.56

ex temps de parcours augmenté respectivement
de 21' et 10' entre Bruxelles et Metz et retour.

Pour justifier la suppression de ces TEE, les administrations
ferroviaires invoquent leur taux de fréquentation très faible.

On peut noter, en complément, les éléments suivants :

1. Manque de correspondances étudiées, qui fait renoncer à
l'utilisation de certains trains. Ainsi, le TEE 93 Bruxelles
Zürich arrive à Mulhouse 20' après le départ du rapide
Strasbourg-Côte d'Azur. Des villes à haute concentration
industrielle comme Belfort ou Montbéliard ne peuvent être
atteintes. La SNCF a toujours refusé de décaler son rapide...
Le TEE 92 Zürich-Bruxelles, lui, n'assure pas, en régime
hiver, de correspondance immédiate à Namur pour Liège (délai
d'attente d'1 heure). En régime d'été, la correspondance part
6' après l'arrivée à Namur mais n'est pas garantie, alors
que celle-ci assure le dernier train de la journée vers Liège...
2. Depuis belle lurette, la régularité des TEE sur parcours
belge est très aléatoire. Ainsi, le TEE 32 a couramment
20 minutes de retard entre Aachen et Liège Guillemins.

Les décisions dont nous venons d'entretenir le lecteur ont été
prises à la conférence européenne des horaires et services
directs qui s'est tenue à Edinbourg du 18 au 28/9/78.
Celle-ci a aussi fixé comme suit les dates d'entrée en vigueur
du service des trains pour la période 1979-81.

Hiver 1979/80 : 30 sept.

Été 1980 : 1er juin

Hiver 1980/81 : 28 sept.

Été 1981 : 30 mai

H.A.

d'après le Soir du 10/11/78

la Vie du Rail n°1668 (19/11/78)

Transfert d'anciennes machines à vapeur

Le jeudi 23/11/78, les deux chaudières mobiles de vapeur ex-type
44 ont été transférées de l'ATD Haine-St-Pierre à Louvain
(remise du futur musée des chemins de fer). Il s'agit de

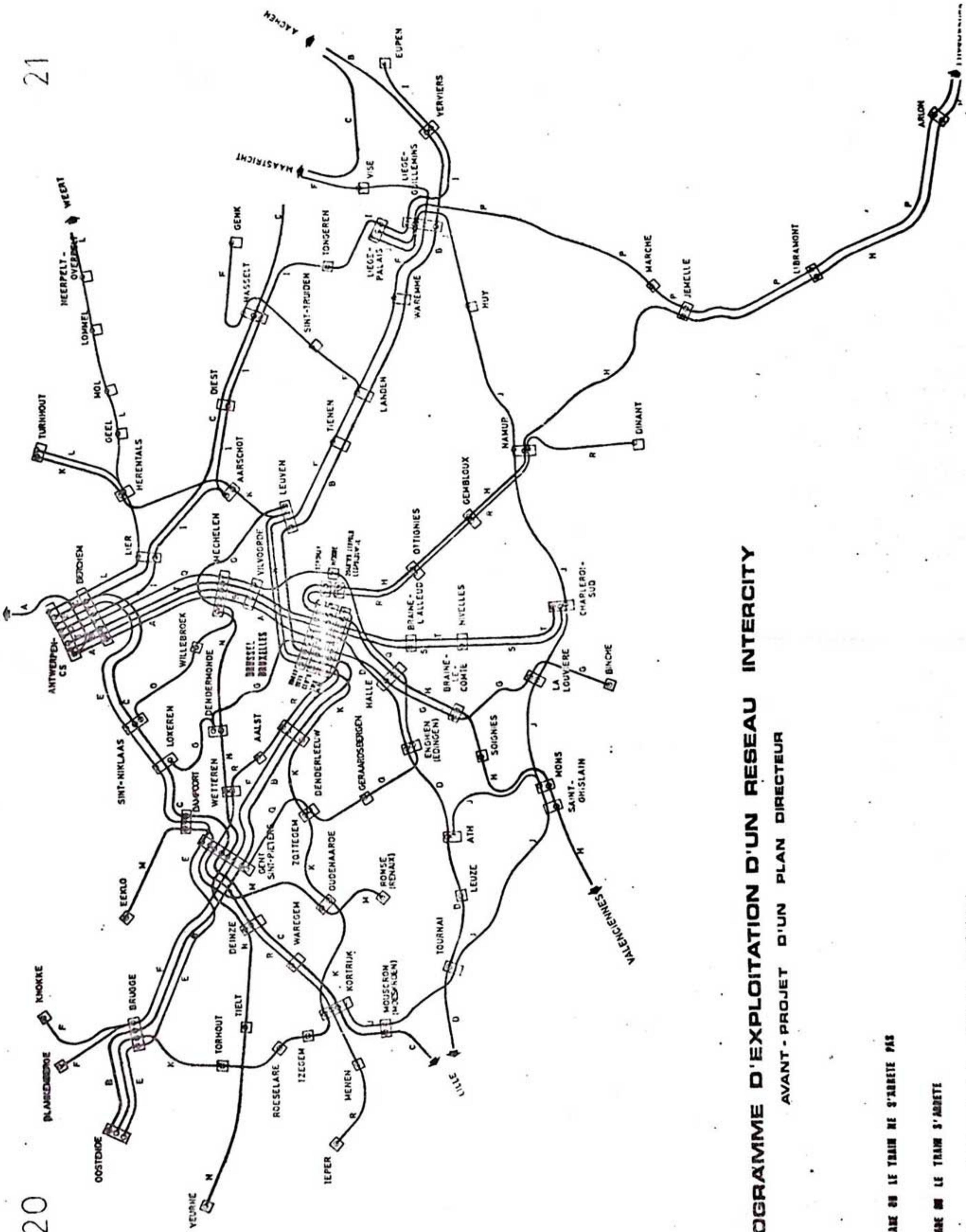
-chaudière A.621.11 ex type 44.021 avec tender 17.374

-chaudière A.621.103 ex type 44.225 avec tender 17.307

On doit rappeler ici que la 41.077 avait été initialement
conservée pour le Musée. Il fut ensuite décidé que seule la
16.042 suffirait comme représentante de la période Mac Intosh.
La 41.077 a été dépecée à Louvain en février 69. Seul son
tender 13.332 est épargné.

Les deux machines transférées à Louvain permettront de
reconstituer, avant qu'il ne soit trop tard, une locomotive
type 44, non en ordre de marche.

Michel Thiry et R.H.



PROGRAMME D'EXPLOITATION D'UN RESEAU INTERCITY

AVANT - PROJET D'UN PLAN DIRECTEUR

☐ BASE DU TRAIN NE S'ARRETE PAS

☐ BASE DU TRAIN S'ARRETE

(Extrait "Vers l'Avenir" - 30/1/79)

Locomotives électriques série 29 de la SNCB

Tel le phénix, qui renaît de ses cendres, revoilà ce type de locomotive électrique en service sur le réseau. On sait que, au cours de l'année 1978, une seule machine de cette série était encore en service à Schaerbeek, les autres étant garées hors service à Stockem.

A la suite de la pénurie actuelle de locomotives électriques sur le réseau, la direction du Matériel de la SNCB a décidé la remise en service de ces engins. Ainsi, le mardi 12 décembre dernier, trois machines série 29 ont été ramenées en remorque derrière une locomotive électrique série 23 de Stockem à Ronet.

On apprend par ailleurs que, dans un premier temps, deux locomotives de cette série sont remises en ligne à partir de 8/1/79 sur des services marchandises entre Anvers et Charleroi. Ces engins seront attachés au dépôt de Monceau. Dans un second stade (probablement au prochain changement d'horaire), toute la série, c'est-à-dire les 10 engins survivants, seront remis en service, à savoir : 6 dans un roulement de locomotive série 23 adapté (sans service "voyageurs"), 2 en réserve et 2 autres pour l'écolage des conducteurs. Cette dernière information est cependant à prendre au conditionnel.

H.A. & DIKKENET-747

A propos des nouvelles livrées (suite...)

La première locomotive quadricourant série 18 (soit la 1802) à être repeinte a fait son apparition fin novembre 1978 : on est parvenu à lui adjoindre une large bande latérale jaune, située juste au-dessus de la traditionnelle bande bleue. Sur la face avant, l'encadrement des fenêtres est souligné de jaune. La large tache bleue est maintenue sous les baies. Les esthètes et les puristes en harmonie des couleurs vont bondir.

Les fourgons générateurs de la SNCB : nous avons entretenu nos lecteurs de ce type de matériel, en service sur le groupe de Liège, dans Trans-Fer n° 2 p. 7. Ce matériel était peint jusqu'à présent dans l'ancienne teinte bleue appliquée aux locomotives polycourants. Voici que, fin novembre 78, le fourgon générateur n°50-88-92-66911-2 (dernier de la série actuelle), est apparu doté d'une livrée orange (style voitures internationales "EUROFIMA") avec bande claire étroite. On peut le voir en service entre Maastricht, Liège et Luxembourg.

Les nouvelles voitures M4 de service intérieur : on sait que deux tranches de ce type de voitures sont actuellement commandées (150 et 125 voitures). Il semble que la SNCB s'orienterait, pour ce matériel, vers une livrée à dominante Bordeaux...

Notre matériel national sera, on le voit, coloré à souhait. Ajoutons-y les automotrices quadruples grises et oranges, les rames TER, les automotrices inox...

F. B. et R. Th.

Groupe de Namur-Luxembourg - Ligne Han-sur-Lesse - Grottes

La remorque fermée 19220 a quitté la ligne le 3 novembre 78 pour le dépôt de La Houe (Brabant) d'où elle a été transférée le 18 novembre à Thuillies : elle est ainsi intégrée dans les collections ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal).

La remorque à bogies 9486 type Cureghem et appartenant au groupe du Brabant est arrivée le 2 novembre 78 à Han où elle assure le service d'hiver. Une seconde remorque de ce type (9495) sera aussi transférée à Han.

Groupe du Brabant - après la fin des services ferrés ...
... le sort du matériel ferré subsistant.

Remorques (voir aussi ci-dessus)

Les 9491 et 9492 sont réservées à l'ASVi.

Les 12 dernières remorques seraient transférées à Jumet (Hainaut). Si cette décision est confirmée, elle peut étonner dans la mesure où le groupe du Hainaut supprime de plus en plus de services avec remorques (la suppression pure et simple était d'ailleurs annoncée pour septembre 78, quoique non appliquée). On peut espérer qu'il n'y aura pas, dans cette opération, de similitude avec le transfert des motrices 2 essieux série 10.000 de Liège : dès leur arrivée à Jumet, elles furent définitivement immobilisées.

Motrices

* TYPE SE (controller Kiepe)

Elles sont toutes transférées à Ostende où la première a circulé dès août 78 sans que le personnel ait reçu la moindre instruction. Selon des sources généralement bien informées, il serait question d'accoupler ces motrices 2 à 2 en supprimant 1 poste de conduite de chaque voiture afin de ménager une porte d'intercirculation. Néanmoins, ces motrices ne circuleraient pas en "unité multiple", dans la mesure où, dans chaque sens, une seule motrice serait sous traction.

* TYPE S

Elles sont toutes transférées au groupe du Hainaut.

* TYPE N

Sort encore non défini. On peut être déçu qu'aucune association n'envisage d'en préserver un exemplaire : il s'agit pourtant d'un modèle particulier construit entièrement par la SNCV. Il est vrai qu'aujourd'hui, elles paraissent "sans intérêt" aux amateurs. Espérons qu'il n'y aura pas de regrets dans dix ans... Dernière nouvelle (WB) : les N seraient transférées au Hainaut...

Matériel marchandises

Les wagons plats sont destinés au réseau du littoral. La voiture échelle (dont nous ignorons le numéro) sera mise à la disposition de l'ASVi.

Groupe des Deux Flandres

Une commande ferme de 49 motrices articulées a été passée. La livraison est prévue en 1980-81. Le prototype, lui, pourrait déjà circuler pour essais cette année encore.

Groupe du Hainaut : nouvelles diverses

● Transformations au matériel roulant

- * La motrice type S de Jumet affectée au service Voies et Travaux porte à nouveau son ancien numéro (aujourd'hui 9789, antérieurement 9041). Le toit a été équipé à l'avant et à l'arrière de deux feux clignotants ainsi que de bandes zébrées rouges et blanches (vue le 27/12/78).
- * La motrice type S de La Louvière 9032 est équipée de la même manière. La nuit, elle est visible à plus de 1000 mètres !
- * La motrice type S 9110 ex-Bruxelles a été mise en service courant décembre 78 au dépôt de La Louvière après quelques aménagements : l'essuie-glace a été placé au-dessus du pare-brise, on a posé des clignotants "Hainaut", la prise de courant remorque Hainaut, les godets pour boyaux de frein, les nouveaux rétroviseurs, le pantographe Steeman, un nouveau tableau de bord standard Hainaut, deux postes de perception légèrement différents des autres et un poste de perception à chaque poste de conduite. Elle a conservé les supports de plaques "entrée-ingang - sortie-uitgang" à l'extérieur des postes. Un siège simple a été supprimé en face de chaque poste de perception. Les numéros matricules ont été repeints. Déroulement de son nouveau film : voir page suivante.
- * La motrice S 9042 du dépôt de La Louvière est équipée du même film directionnel. Nous ne savons pas si elle a subi les mêmes transformations.
- * La SNCV a acheté 5 motrices à 2 essieux unidirectionnelles ex-Stuttgart, construites en 1955-56. Deux de ces motrices sont arrivées, l'une à Jumet, l'autre à Anderlues, et serviront de pièces de rechange pour les deux autres dont le truck est en cours de transformation par une firme spécialisée d'Allemagne, qui en fera deux raboteuses. Jumet terminera la transformation des deux motrices (poste de conduite n° 2). La 2e motrice est destinée à la Côte.
Nous ne connaissons pas la date d'arrivée de ces motrices. Un lecteur peut-il nous renseigner ?
- * La motrice S 9126 a été complètement transformée. Le projet initial prévoyait la modification de l'ossature de la caisse et la réalisation de 4 grandes baies latérales. Des impératifs budgétaires ont limité la transformation de la caisse à la suppression des angles vifs de toutes les baies vitrées au profit de coins arrondis et à l'adoption de la livrée des autobus vicinaux (abandon du blanc cassé).

La voiture a cependant été complètement retôlée : elle possède deux phares, l'un à côté de l'autre, des feux de position rouges et des stops. Les boyaux de frein ont été enlevés, les résistances ont été placées sur le toit ainsi que le convertisseur statique. L'interrupteur général automatique à enclenchement et déclenchement

(suite bas de page
suivante)

		SPECIAL DEPOT		
	CHARLEROI Eden JUMET	41	SOUVRET TRAZEGNIES	
	CHARLEROI TRAZEGNIES	80	LA LOUVIERE MAURAGE	
	inchangé	90		
	CHARLEROI	92	ANDERLUES THUIN	
	inchangé	43		
(jaune)	CHARLEROI Eden JUMET GOHISSART	47	SOUVRET (brun) FONTAINE L'évêque	
	CHARLEROI Sud GOSSELIES	57	COURCELLES SOUVRET	
	inchangé	62		
		63		
		65		
		66		
		78		
		85		
(lilas) (violet)	CHARLEROI Eden MARCHIENNE	89	FONTAINE (brun) ANDERLUES	
		30		
(bleu)	ANDERLUES MORLANWEZ	31	LA LOUVIERE MAURAGE (rouge)	
		91		
(violet)	MARIEMONT	82	HOUDENG (bleu)	
(lilas) (violet)	MARIEMONT	83	BRACQUEGNIES (rouge)	

(suite de la page précédente)

automatique commandé automatiquement à partir du poste de conduite se trouve dans un grand coffre sur le toit au-dessus du poste de conduite 0. Cependant, il se trouvera à l'emplacement d'un poste de perception sur les 20 voitures prévues de cette série, dont les accidentées de St-Vaast (1978) et les motrices ex-bruxelloises.

Le poste de conduite a été complètement modifié. Le controller TC 476 est maintenu (le projet consistant à équiper ce matériel d'un controller basse tension permettant la marche en unités multiples est abandonné faute de crédits...). Le conducteur

sera en permanence en position assise, sur un siège type "Bus", derrière un tout nouveau tableau de bord, beaucoup plus grand, doté d'un tachymètre gradué jusqu'à 100 km/h (1), et de multiples voyants lumineux et boutons. La colonne du frein mécanique est coupée en son milieu et n'est plus utilisée normalement. Cependant, un système d'emboîtement permet une réutilisation éventuelle. Un ressort placé dans le cylindre de frein applique les sabots de frein lorsque l'air comprimé fait défaut.

Vu l'absence de réponse de Westinghouse aux demandes d'offres, c'est un robinet de mécanicien allemand ou suisse qui équipe les postes de conduite. Tout l'équipement pneumatique a été remplacé et le sable est soufflé sous les roues (style chemin de fer).

Des essais de frein à patins magnétiques sont en cours sur une autre motrice standard type S. Ces patins sont alimentés par la ligne de contact (avec résistance insérée), mais il n'a pas été décidé comment le conducteur les actionnera.

La société SAAB étudie la possibilité d'équiper ces voitures de roues à insertions de caoutchouc résistant à la chaleur due au freinage sur bandages. Des études sont aussi en cours pour équiper les bogies d'une suspension secondaire pneumatique et primaire en caoutchouc.

Il avait été initialement prévu de supprimer toute timonerie de frein et de placer une membrane de freinage par roue : le projet a été abandonné faute de place dans le bogie.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur cette voiture prototype. La SNCV envisage de continuer les transformations décrites ci-dessus sur 20 voitures, afin de compléter le parc des voitures articulées.

H.A.

d'après informations de J-C M, PL, WB, AF
et d'après Ferro-Flash n° 32 de Janvier 79.

PS : la S 9126 a circulé courant décembre 78, aux fins d'essais, en soirée ou la nuit.

● Commande de matériel articulé

Une commande ferme de 54 voitures articulées a été passée. La livraison est prévue pour 1980-81. Le prototype, lui, pourrait déjà circuler pour essais fin de cette année.

● Adjudications prémétro à Charieroi

Exécution d'un tronçon allant de la station Paradis jusqu'au lieu dit Pétria et comprenant la Station Nouveau Philippe, ainsi que le raccordement de la voie vers Anderlues.

Exécution de l'antenne vers Fontaine-l'Évêque : tronçon allant de la station Paradis jusqu'à la station Moulin.

● Piste d'essais de transport urbain automatique

Le ministère des Affaires Economiques accorde à ACEC et CFM des crédits pour la construction d'une ligne d'essai de transport urbain à commande et surveillance automatique à Jumet... Un lecteur en sait-il plus sur ce projet, élaboré par l'Office de promotion industrielle et le Centre de Recherches Technologiques du Hainaut.

Groupe du Hainaut - Ligne 92 : Charleroi - Thuin

Dans le n° 3 de ce bulletin, nous signalions à la page 15 que la ligne 92 était la dernière du réseau SNCV à être exploitée par le système du "bâton pilote". Comme annoncé, le montage de la double signalisation lumineuse a été effectué sur la ligne (portion Anderlues-Jonction - Thuin) au cours de l'année 1978. Quatre sections ont été équipées ; elles ont été mises en service aux dates ci-après, dès la sortie :

- Anderlues Jonction à Lobbes Ecoles - 10 mai 78
- Lobbes Ecoles à Lobbes Quatre Bras
- Lobbes Quatre Bras à Lobbes Pont du Nord 23 juin 78
- Lobbes Pont du Nord à Thuin Ville Basse 1 sept 78

Cette dernière mise en service, consacrant la disparition du bâton pilote en service régulier sur le réseau SNCV, étant en soi un "événement", nous ne résisterons pas au plaisir de reproduire le fac-similé de l'avis officiel de la SNCV qui porte cette modification à la connaissance du personnel.

H.A.

AVIS n° 214/78

====

Distribution limitée : Personnel Anderlues

Contrôleurs - L.A. VT. TAT.

Objet : Signalisation Lobbes Pont du Nord - Thuin

Nous informons le personnel qu'à dater du vendredi 1 septembre dès la sortie, une signalisation lumineuse sera mise en service sur la section Lobbes Pont du Nord - Thuin.

Nous invitons le personnel à respecter les règles habituelles.

R. Monoyer

Inspecteur Principal Adjoint.

Nouvelles diverses : réunions ferroviaires à Liège

Ces réunions, auxquelles tous les membres ARBAC, GTF... sont bienvenus, se tiennent, sous l'égide de l'ARBAC le 1er et le 3e dimanche du mois de 10 à 12 heures, NON PLUS au Castillan (fermé le dimanche), mais à la Taverne Sportive, place de la République Française, au pied de la rue Haute-Sauvenière...

- Depuis le 7/9/78 vers la rue de Ribaucourt et depuis le 8/9/78 vers la place Mennekens, les trams de la L. 102 utilisent la nouvelle liaison du carrefour rue de Birmingham/rue N. Doyen et circulent donc entre la place de la Duchesse et le dépôt de Molenbeek/ch. de Ninove via les rues de Birmingham et N. Doyen.
- En novembre 1978, travaux de pose d'une double boucle au terminus L. 102 à la place Mennekens.
- Du 4/9/78 au 7/9/78 inclus, suite feeder défectueux, les trams de la L. 39 ont circulé uniquement entre Montgomery et le dépôt Woluwe. Le parcours Dpt Woluwe - Stockel était effectué par autobus.
En ce qui concerne la L. 44 (plus difficile à desservir par autobus), elle a été desservie par tramways mais avec une fréquence maximum de 10 minutes. Un renfort par autobus direct entre Tervueren et le dpt Woluwe était introduit aux heures de pointe. En soirée, vu le faible trafic, le service était assuré uniquement par tramways sur les deux lignes (grâce au pontage d'un réseau électrique sur l'autre).
- Le mardi 12/9/78, par suite du marché annuel d'Anderlecht, les trams de la L. 103 effectuaient terminus à la place Bara. Un service navette par autobus circulait entre la place Bara et le CERIA.
- Le 23/9/78, mise en application des horaires d'hiver (toutes les lignes sont modifiées sauf les L. 1, 35b et 57).
Ceci entraîne quelques modifications de matériel dont voici les principales :
 - quelques 7800 sur L. 32 en semaine
 - L. 92-93-94 toujours en 7000, sauf L. 94 en 4000 durant la semaine (lundi au vendredi)
 - L. 101 en 7500
 - L. 62 desservie par Molenbeek et Woluwe (au lieu de Molenbeek et Ixelles)
 - L. 18 presque entièrement en 7900
 - L. 22 en 7000 sauf indice 401 en 9000.
 Cette 9000 est officiellement la seule à rester en service sur le réseau. Néanmoins, il arrive à de rares occasions qu'une 9000 soit encore introduite sur L. 92 ou 93 en cas de manque de matériel 7000. A cette fin, les 9050, 9052, 9053, 9055, 9056, 9057, 9058 et 9060 sont gardées en état de marche au dépôt d'Ixelles et sont éventuellement prêtées au dépôt de Schaerbeek si nécessaire.
Les nouveaux feuillets horaires sont imprimés au format du guide de poche et coûtent désormais 2 F pièce. Le guide du réseau, quant à lui, coûte dorénavant 30 F (au lieu de 20) et se présente sous la forme d'une pochette renfermant les divers feuillets !
- A partir du 3/10/78, les modifications suivantes sont apportées à l'exploitation du réseau :
 - L. 34b et 35b supprimées
 - L. 34 dessert dorénavant le circuit du transvaal (en remplacement du 35b) et roule à une fréquence de 20'!
 - L. 71 prolongée de Delta à Demey.

Devant le service nettement insuffisant de la L. 34, il est

décidé à partir du 12/10/78, de réintroduire un service 34b de 8 à 18 h, du lundi au vendredi uniquement...
Faire et défaire...

- Par suite du Salon de l'Alimentation aux Palais du Heysel, en octobre 1978, des 7800 ont circulé les samedis et dimanches sur L. 18 et des 7500 sur L. 81 les dimanches.
- Par suite de manque de matériel au dépôt Av. du Roi, on a pu voir en novembre et décembre 1978, de temps à autre, une motrice de type 7800 sur L. 52, 55 et/ou 103 !
- Le détournement en cours sur L. 54 depuis de nombreux mois et qui avait nécessité la création d'une navette 54 TRANSIT suite menaces d'effondrement du pont d'Harenheyde, a pris fin le 6/11/78 en fin de service. Situation normale rétablie sur L.54 depuis le 7/11/1978 donc.
- Quelques collisions importantes ont été signalées ces derniers mois :
 - le 26/8/78, av. Jaspar, L. 102/7124 (encore!) et camion
 - le 18/10/78, sq. de Trooz, L. 94/4003 et camion
 - le 21/11/78, pl. Flagey, L. 18/7953 et L. 93/M.7106
 - le 23/11/78, pl. Liedts, L.94/4010 et L. 62/7095

Cette dernière, assez importante, pourrait bien être l'arrêt de mort de la M. 4010, dont le poste de conduite est complètement enfoncé.

- Arrivées des dernières motrices 7900 :

7956 : 24/8/78	7958 : 6/9/78	7960 : 10/10/78
7957 : 29/8/78	7959 : 20/9/78	7961 : 9/11/78

Pour la petite histoire, notons que les M. 7914 et 7917 sont arrivées à Bruxelles équipées de films de Hanovre !

En ce qui concerne la M. 7922, celle-ci est nouveau antière et se trouve à l'atelier de Cureghem après peinture. Il reste à recâbler tout l'élément qui avait été détruit et à regarnir l'intérieur de celui-ci. Encore quelques mois de patience...

- Transformations en cours :

Parois d'isolation du conducteur sur 7595 (en 8/78), 7101 et 7114 (en 9/78) et 7530 - 7540 respectivement en 10 et 11/78.

Suppression du siège-receveur sur 7118 - 7112 - 7041 en 6/78, sur 7171 - 7010 en 7/78, sur 7166 - 7164 en 8/78, sur 7083 - 7168 - 7087 - 7145 - 7134 - 7036 en 9/78, sur 7170 - 7159 - 7169 - 7014 - 7167 - 7119 en 10/78 et enfin sur 7013 - 7158 - 7001 - 7163 - 7064 en 11/78.

En outre, la 7166 a reçu également un nouveau poste de conduite du type 7500.

- Diverses motrices ont été ou sont en cours de démolition au dépôt d'Ixelles :

en 9/78 : 1503 - 1512 et 1509.
en 10/78 : 1602 - 1510 - 1502 - 1606 - 1506 - 601 et 608
en 11/78 : 609 - 605 - 9071 - 9074 ainsi que la 4008.

La 4028 (et peut-être déjà la 4010 dont question plus haut) seront encore démolies en 1978.



nos voyages

180 km en automotrice-électrique dans
la grande banlieue de Bruxelles...

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre premier voyage de la saison, fixé le samedi 14 avril 1979.

Celui-ci constituera une première : nous affrêtons en effet, cette fois, une automotrice électrique (AM) de la SNCB. Ce voyage nous donnera l'occasion de découvrir les lignes ferrées de l'étoile de Bruxelles, qu'on a rarement l'occasion de parcourir : tour à tour, nous parcourrons des sites urbains, industriels et ruraux. Nous emprunterons de nombreux raccordements, dont certains ne sont pas exploités en service voyageurs, nous pourrons suivre les grands travaux de prolongement du métro, nous aurons l'occasion de visiter la ville universitaire nouvelle de Louvain-la-Neuve, récemment raccordée au rail, et, par autorisation spéciale, nous nous arrêterons à la gare privée de Laeken, Château Royal. Ce programme très diversifié est, nous semble-t-il, de nature à intéresser de nombreux amateurs.

Itinéraire prévu

Nous partirons de Bruxelles Midi à 9h00. L'automotrice empruntera d'abord la ligne de ceinture est n° 26 via Meiser, Delta (travaux métro), St-Job, Beersel (Château). Arrivée à Halle, elle poursuivra sa route jusqu'à Tubize et Clabecq, antenne électrifiée de la ligne 96.

Nous repartirons ensuite pour Bruxelles et la ceinture ouest (ligne 28) par Bruxelles Cureghem (travaux métro), Bruxelles Tour et Taxis (il y sera possible de faire une visite rapide de cette gare marchandises) et Laeken (gare privée du Château Royal).

Ensuite, nous rallierons Louvain, non pas par la ligne 36, mais via Vilvorde, Haacht (lignes 27 et 53). De Louvain, nous rallierons Ottignies via la ligne 139 peu connue et Wavre. Nous parcourrons ensuite l'antenne 161D vers Louvain-la-Neuve, ville dont la visite sera possible. Nous rallierons ensuite Bruxelles par la ligne 161 via Etterbeek, où nous aurons l'occasion de voir une locomotive à vapeur... Le retour est prévu à Bruxelles Midi vers 18h45, après un périple de 180 kilomètres.

Comme d'habitude, nous avons prévu, partout où cela était possible, de nombreux arrêts-photos.

Pour autant que le nombre de participants soit suffisant au départ de Liège Guillemins, nous organiserons, au départ de cette gare, un déplacement en groupe, afin de profiter d'importantes réductions sur le prix du voyage par trains réguliers (places réservées).

Rassemblement : Bruxelles Midi à 8h50
Liège Guil à 7h30 (départ par 807)

Dîner : arrêt d'environ 2 heures. Nous proposons aux personnes qui le souhaitent un repas collectif comprenant potage, plat principal et dessert au prix de 220FB TVA comprise.

PRIX : il comprend le trajet en train spécial (AM) entre Bruxelles et Bruxelles, les frais d'organisation et la TVA.

- Adulte membre du GTF, épouse du membre, ~~enfants~~ ou parents vivant sous le même toit 450 FB
- Adulte non membre du GTF 500 FB
- Enfant de moins de 15 ans 225 FB
- Enfant de moins de 7ans gratuit

Notons que les enfants ne disposent pas d'une place personnelle dans l'AM. Leur participation au voyage est limitée aux enfants accompagnant leurs propres parents et voyageant sous leur responsabilité exclusive.

- Supplément Liège-Bruxelles et retour 194 FB.

INSCRIPTIONS : le plus tôt possible et en tous cas avant le 30 mars 1979 (dernier délai) en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint dûment rempli et accompagné d'une enveloppe timbrée à 8FB (ou coupon-réponse international) portant vos nom et adresse. Vous voudrez bien payer simultanément soit en versant la somme correspondante, de préférence à l'aide du bulletin de versement joint, au compte 001-0534742-57 de GTF voyages à 4000 LIEGE, soit en joignant un chèque bancaire garanti exclusivement libellé à l'ordre de GTF asbl, à votre bulletin d'inscription. Les participants étrangers voudront bien se conformer au mode de paiement indiqué sur le bulletin d'inscription.

Remarque : *le compte 001-0534742-57 GTF asbl-voyages est exclusivement réservé à la perception des voyages que nous organisons. Pour obtenir une édition GTF, existent des numéros de compte spécialisés que vous trouverez sous la rubrique correspondante dans le corps de ce bulletin.

*l'adresse à laquelle le bulletin d'inscription doit être renvoyé, figure sur celui-ci. Le fait de s'inscrire à ce voyage implique que chaque participant s'impose de respecter le règlement de la SNCB, d'obtempérer aux indications des agents SNCB et des délégués GTF, et de veiller à chaque instant à ne pas mettre en danger sa propre sécurité, et celle des autres participants, lors des différents arrêts.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à ce voyage, dont l'intérêt ferroviaire et touristique, et la variété, ne vous auront pas échappé.

GTF asbl

Envoi de Transfer à nos membres

Vous aurez constaté que nous utilisons actuellement, pour la confection des étiquettes-adresses, un procédé plus moderne. Si vous constatez une erreur ou une lacune sur votre adresse, veuillez en avertir d'urgence GTF asbl c/o Monsieur F. BECKERS, rue de la Douix, 15 à 4050 Esneux, et en tous cas avant le 1er avril 79. De votre célérité dépendra la bonne réception de vos documents.

Après le 1er avril 79, tout changement sera considéré comme "changement d'adresse" (voir procédure en page de garde).



Activité cinéma.

Invitation cordiale à tous nos membres

Le C.T.P. organisera le vendredi 16 mars 1979, à 20 heures, en la salle du café "Le Castillan", 2, bd de la Sauvenière à Liège, une projection de films sonores ferroviaires ainsi que de diapositives relatives au réseau de la S.T.I.L.

Afin d'alléger les frais de location des appareils de projection, il vous sera demandé une participation de 20 francs à verser au compte 210-0636953-06 de Christian Van de Voorde, Molenbergstraat 1/3,

3400 Landen, au plus tard le 05 mars 1979.

Votre versement tient lieu d'inscription.

Si cette activité nouvelle vous satisfait et obtient le succès espéré, les séances futures pourraient être ouvertes aux membres désireux de projeter leur collection de dias ou de films.

Toute proposition serait la bienvenue.

Une nouvelle édition GTF

Diapositives 71

Avec deux mois d'avance sur le "timing prévu", nous avons le plaisir de vous annoncer la sortie de presse d'une série de diapositives, dont le thème est la rétrospective des réseaux de tramways belges.

La série comporte 6 diapositives couleurs format extérieur (5X5) et intérieur (24X36) standards. Elles sont présentées dans une élégante pochette. Les sujets sont les suivants :

SNCV : Wustwezel frontière en 1966 .
 Nalannes (Charleroi) en 1967 (*)
 Châtelet (Charleroi) en 1967 - avec tram vert STIC
 Charleroi Sud - ancien terminus en 1967
 Raversijde (littoral) - coucher de soleil sur motrice

STIL (ex-RELSE) : motrice au centre de Liège en 1967.

PRIX (TVA 25 % comprise) : par série : 80 FB + 15FB (envoi)
 = 95FB

Les commandes sont reçues au compte

240-0380489-59
 GTF asbl, éditions
 4000 LIEGE

(étranger : procédure en page de garde)

(*) en fait, cette diapositive (n°71/2) a bien été prise sur la ligne de Nalannes, mais sur le territoire de Marcinelle (non loin du charbonnage du Bois du Cazier) Nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes...

Un des buts de notre association est de documenter nos membres par l'édition et la distribution de documentation relative au rail. Vu le développement considérable pris par ce département, gage de l'intérêt que vous lui portez, nous avons décidé de le scinder en deux.

GTF-éditions

Ce service est chargé de la vente d'éditions propres au GTF asbl. Il diffuse actuellement les articles suivants, que nos membres belges commanderont désormais au compte

240-0380489-59
GTFasbl, EDITIONS 4000 LIEGE

Liste des articles diffusés à ce jour

Les Tramways au Pays de Liège tome 1 : 1400FB+115FB(envoi)=1515FB

Aide-mémoire n°1 (jusqu'à épuisement du stock) : 100FB+15FB(envoi)

séries de cartes-vues =115FB

* série 51 (rétrospective trains-trams belges) : 50FB+15FB(envoi)
=65FB

* série 52 (tramways) : 60 FB+15FB(envoi) = 75 FB

* série 53 (SNCB) : 60 FB+15FB(envoi) = 75FB

série de diapositives (description précise en page 32)

* série 71 (tramways belges) : 80FB+15FB (envoi) = 95FB

carte des voies ferrées belges

Toutes les lignes ferrées existant ou ayant existé en Belgique sur une carte 1000x800mm accompagnée de 2 annexes (une troisième sera éditée prochainement - voir en page 38).

Cette carte connaît actuellement un énorme succès : elle sera désormais disponible en 4 versions.

=version pliée papier 100 gr. : pratiquement épuisée (hâtez-vous de commander cette version si vous ne la possédez pas)

prix : envoi en Belgique : 240FB+20FB(envoi) = 260FB

envoi à l'étranger: 240FB+50FB(envoi) = 290FB

=version roulée carte papier(sous tube cartonné avec bouchons)

prix : envoi en Belgique : 240FB+20FB (envoi) = 260FB

envoi à l'étranger: 240FB+50FB(envoi) = 290FB

=carte papier + carte plastique convenant particulièrement pour affichage mural, livrées sous tube carton avec 1 seul jeu d'annexes.

prix : envoi en Belgique : 320FB+30FB (envoi) = 350FB

envoi à l'étranger: 320FB+60FB (envoi) = 380FB

=carte plastique avec 1 jeu d'annexes sous tube carton

prix : envoi en Belgique : 270FB+20FB (envoi) = 290FB

envoi à l'étranger: 270FB+50FB (envoi) = 320FB

Procédure de commande pour nos lecteurs étrangers : voir en 3e page de couverture.

Remarques

- ➔ ① Veillez ne plus utiliser le compte 140-0589219-11 anciennement mentionné pour ce service.
2. Si vous souhaitez un envoi par recommandé, veuillez ajouter un montant de 35FB à votre commande et préciser votre désir (le livre les Tramways... est envoyé d'office par ce mode : les frais d'envoi contiennent déjà ce montant)
3. L'envoi d'un bulletin de versement/virement à notre compte vaut commande. L'envoi par vous d'une lettre de commande est inutile.

GTF-Distribution

Ce nouveau service a pour mission de mettre à votre disposition, à des prix attrayants, des articles non édités par le GTF asbl.

Les commandes sont reçues par versement de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution, 4000 LIEGE.

En plus des articles signalés dans notre numéro précédent, les articles suivants peuvent y être commandés (délai de livraison pour ceux-ci : 2 mois).

CARTES-VUES

- * COFEF (France) : séries indivisibles contenant 5 cartes-vues en couleurs "Tramways et Métros français" (Lille, motrice 513 du Mongy, St-Etienne, motrice articulée Brugeoise et Nivelles, Marseille, motrice PCC même constructeur, Lyon, métro crémaillère de la Croix-Rousse et Paris, métro sur rail, rame MP67E, et 5 cartes-vues couleurs "Chemins de Fer 1978" : Paris St-Lazare au temps de la vapeur, Marly le Roi, rame 750 volts, Malakoff, rame 1500 volts, Versailles, rame Z6400, Clichy Levallois, rame à 2 niveaux.

PRIX (pas d'expédition à l'étranger) : 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB
pour les 10 cartes-vues.

La commande doit nous parvenir avant le 1er avril 79.

- * STIB (Bruxelles) : série de 12 cartes postales, dessins en quadrichromie reprenant l'ancien matériel bruxellois STIB.

PRIX : envoi en Belgique/Gd-Duché : 100FB+15FB(envoi) = 115FB
envoi à l'étranger : 100FB+20FB(envoi) = 120FB.

- * AMUTRA : séries indivisibles de 10 cartes-vues en noir et blanc. 5 cartes sont relatives à la SNCV : convoi vapeur à Anvers, HL 1093 à Oordegem, HL 1010 à Mol, HL 29 ateliers St-Léonard, HL type 18 ligne Leerbeek-Enghien ; 5 cartes sont relatives à la STIB : motrices standard lignes 81, 58, 52, 18, 22/76.

PRIX pour les 10 cartes-vues :
envoi en Belgique : 80FB+15FB(envoi) = 95FB
envoi à l'étranger : 80FB+20FB(envoi) = 100FB.

- * GTF - cartes-vues commerciales à sujet ferroviaire **RAPPEL**
Pochette de cartes-vues couleurs ou noir et blanc découvertes par le GTF en librairie. 7 cartes : train diesel SNCB sur le viaduc de Roanne-Coo (42), autorail crème à Han (village), autorail crème au pied des rochers de Faule (Han) et 4 cartes de la ligne SNCV du littoral.

PRIX : 35FB+15FB (envoi) = 50FB.

LIVRE

La Belle Epoque, histoire des transports publics à Bruxelles, t.1, par Joseph DELLEMELLE, édité par la STIB. Luxueuse édition de 320 pages au format 280x280mm avec photos et dessins en quadrichromie. En vente à la STIB, Relations Publiques, 15 av. de la Toison d'Or à 1060 bruxelles. Le GTF peut aussi vous l'envoyer en recommandé sous boîte anti-chocs au prix de 1500 FB + 115FB (envoi recommandé) = 1615 FB. Délai de livraison : 2 mois.

NB : tous nos services sont tenus par des membres bénévoles, pendant leurs loisirs. Merci de votre patience...

GTF-Distribution (suite)

Les articles figurant sur cette page sont à commander exclusivement par versement de la somme correspondante au compte CC1-0643004-67 de GTF asbl, DISTRIBUTION, 4000 LIEGE.

Éditions de l'Association Picarde pour la Préservation et l'Entretien des Véhicules Anciens

NOUVEAU

Cette association française, mieux connue au travers de l'exploitation du plus long chemin de fer à voie de 60 de France, entre Froissy et Dompierre dans la Somme, a édité récemment:

- une série de huit cartes-vues en couleurs assez représentative de l'ensemble du réseau ainsi que de son matériel (vues en gros plan de locos "vapeur" et "diesel", d'une entrée dans un tunnel, etc.);
- une plaquette, petite brochure à couverture cartonnée glacée de 12 pages de format 140x185mm, illustrée de 13 photos dont 12 en couleurs. Elle retrace l'historique et fait la présentation d'un sympathique réseau à voie étroite qui en fait n'est pas tellement éloigné de chez nous.

Prix: Belgique et Grand Duché:

- la série de huit cartes-vues: 60 + 15 (envoi) = 75F
- la plaquette: 50 + 10 (") = 60F
- En cas de commande groupée des deux articles: 110 + 15 (") = 125F

Les commandes sont reçues jusqu'au 1er mai 1979 au plus tard.

Délai de livraison: un mois après la commande, sauf si le groupage d'achat nécessite d'attendre un mois après la date d'échéance ci-dessus.

Pas d'expédition à l'étranger.

Dernière minute: il reste encore quelques calendriers ferroviaires belges au prix de 295F (envoi compris), ainsi que quelques cartes des chemins de fer de la France à 120F (envoi compris). Par ailleurs, nous avons encore pu trouver un petit nombre d'exemplaires -en neerlandais- de la plaquette SNCV. Prix: 310F (envoi compris).

A nos membres et amis,

Le GTF asbl remercie tous ceux qui ont renouvelé ponctuellement leur cotisation pour 1979, témoignant ainsi leur confiance et leur soutien à notre association entièrement gérée par des membres bénévoles.

Le GTF asbl remercie particulièrement tous ceux qui ont tenu à "poser un geste" en arrondissant leur cotisation ou en devenant membres protecteurs.

GTF-service Service photos de Monsieur Jacques Bazin

Nous rappelons ce service organisé par notre ami français qui a eu la bonne idée et la chance de photographier les chemins de fer et tramways belges depuis 1950. Il a ainsi rassemblé des documents très précieux et rares. Il les tient à la disposition des amateurs. Chaque série de photos comprend 10 clichés de format 105x145mm.

Les membres du GTF asbl peuvent passer commande par versement au CCP 000-0737637-49 de Monsieur J. Renard, quai des Carmes 59, 4220 seraing (Jemeppe) en indiquant clairement le motif du versement. Le délai d'expédition est de + 3 mois : Monsieur Renard n'assure pas l'expédition des photos : il n'intervient que pour faciliter la tâche de Monsieur Bazin, à qui il convient donc de s'adresser directement en cas de réclamation.

Les séries en parution sont annoncées par la voie d'une circulaire qui est adressée automatiquement à tous ceux qui ont passé commande précédemment.

Liste des anciennes séries

Nos lecteurs trouveront dans les deux pages suivantes la liste de toutes les séries belges déjà parues. Vu la complexité de la reproduction et du travail considérable qui en résulte, Monsieur Bazin a décidé de ne plus tirer des anciennes séries qu'une fois par an.

Si vous êtes intéressés par une ou plusieurs de ces séries, vous pouvez passer commande selon le mode décrit ci-dessus (ne pas verser à un compte GTF!!!!) avant le 31 mars 1979.

Le prix d'une série est de 215 FB tout compris. Monsieur Bazin effectuera les reproductions courant avril. Les commandes parvenues après cette date seront refusées.

GTF-service Echanges

Un de nos membres français propose d'échanger des cartes-vues modernes à sujet ferroviaire. Les personnes intéressées peuvent contacter Monsieur André SAURIGNY, Impasse des Bergeronnettes 20 à F-79000 NIORE (France)

GTF-service Pour votre agenda...

VERVIERS - du 20 au 28 octobre 1979, exposition quadriennale sur le thème du chemin de fer miniature : cette fois, elle aura un lustre particulier en raison de la célébration du 25e anniversaire de la fondation du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique.

BRUXELLES - locaux de la station métro Annessens (proche de la Bourse) : organisation, par la STIB, dans le cadre du Millénaire de la ville de Bruxelles, d'une exposition : "1000 ans de transport à Bruxelles". Dates d'ouverture non encore connues. (*)

FRANCE - visite des Chemins de Fer touristiques de l'Est de la France (Abreschwiller, Rabodeau, La Doller) et du musée de Mulhouse du 2 au 4 juin 79. Renseignements à la FACS, Secrétariat, 27, rue de Colombes F-92600 ASNIERES (France) en joignant une enveloppe avec nom et adresse et 1 coupon-réponse international. Autres voyages prévus : Sardaigne (vapeur), Catalogne...

(*) au moment de mettre sous presse, nous apprenons, par la STIB, les dates et heures d'ouverture : station de métro Annessens, du 1er mai au 30 septembre 79, du mardi au vendredi de 12 à 17 heures, le samedi de 10 à 12 et de 15 à 17 heures.

BELGIQUE (suite):

BRUX.1.-	Tramways Bruxellois - Lignes 1, 2 & 3.
BRUX.2.-	" " " 4 & 5.
BRUX.3.-	" " " 6 & 7.
BRUX.4.-	" " " 8 & 9 (1ère partie).
BRUX.5.-	" " " 9 (2ème partie) & 10.
BRUX.6.-	" " " 11, 12 & 13.
BRUX.7.-	" " " 14 & 15.
BRUX.8.-	" " " 16.
BRUX.9.-	" " " 17 & 18 (ancienne).
BRUX.10.-	" " " 18 (nouvelle) & 19.
BRUX.11.-	" " " 20.
BRUX.12.-	" " " 22 & 23 (ancienne).
BRUX.13.-	" " " 23 (intermédiaire & nouvelle) et 24.
BRUX.14.-	Le Métro de Bruxelles - 1er Jour (Lundi 20 Septembre 1979).
BRUX.15.-	Tramways Bruxellois Ligne 25.
BRUX.16.-	" " " 26 & 27.
BRUX.17.-	" " " 28, 30 & 31.
BRUX.18.-	" " " 32.
BRUX.19.-	" " " 33 & 34.
BRUX.20.-	" " " 32 (nouvelle) et 35.
BRUX.21.-	" " " 39.
BRUX.22.-	" " " 40.
BRUX.23.-	" " " 41.
BRUX.24.-	" " " 44 & 45 (1ère partie).
BRUX.25.-	" " " 45 (2ème partie) et 46.
BRUX.26.-	" " " 47 & 48.
BRUX.27.-	" " Services spéciaux de l'exposition 1983 (Ligne B et Sp.)
BRUX.28.-	" " Ligne 52.
BRUX.29.-	" " " 53 et ligne c Trolleybus 54.



GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

Mise à jour de la carte
des voies ferrées de
Belgique

ASBL. Le GTF asbl se propose d'éditer une annexe n°3, destinée à compléter et à mettre à jour l'édition actuelle de la carte des voies ferrées de Belgique.

Cette annexe n° 3 comprendra :

- une mise à jour de l'annexe n° 2 (régime d'exploitation des lignes SNCB)
- une traduction en néerlandais de la légende de la carte et des actuelles annexes n° 1 et 2.

Le GTF adressera gratuitement cette annexe n° 3, dès parution, aux possesseurs de la carte, qui en manifesteront le désir. Les personnes intéressées écriront, avant le 15 mars 1979, à notre membre Monsieur Chr. Van de Voorde

Molenbergstraat 1/3
3400 LANDEN

Elles joindront : - une étiquette collante libellée à leur nom et adresse.
- 2 timbres-poste à 8 FB (ou 2 coupons-réponse internationaux), par carte qu'elles possèdent, pour frais de port et administratifs.

L'expédition de l'annexe 3 aura lieu courant avril 79.

Remarque : les personnes intéressées de pays ou de langue correspondante pourront, sur demande, obtenir une traduction en langue anglaise ou allemande.

10110

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.
cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir					

Bulletin d'inscription

VOYAGE Automotrice du 14.04.79

Bulletin à renvoyer avant le 30 mars 1979 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 8 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
Rue _____ N° _____ N° bte _____
N° postal _____ localité _____ pays _____
Membre GTF n° _____

* inscris pour le voyage du 14.04.79

inscrire
le
nombre →

<input type="checkbox"/>	Adulte membre ou assimilé à 450FB	_____
<input type="checkbox"/>	Adulte non membre à 500FB	_____
<input type="checkbox"/>	Enfant - de 15 ans à 225FB	_____
<input type="checkbox"/>	Enfant - de 7 ans	gratuit
<input type="checkbox"/>	. Dîner à 220FB	_____
<input type="checkbox"/>	. Supplément Liège G.-Bruxelles et retour à 194FB	_____
<input checked="" type="checkbox"/>	.	
<input type="checkbox"/>	.	
<input type="checkbox"/>	.	

TOTAL _____

biffer inutile {
-Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE
-Je joins un chèque bancaire garanti
-Je verse DE L'ETRANGER au CCP 000-0896641-70 de GTFasbl, 4000 LIEGE

* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



ASBL

Supplément à Trans-Fer n°6
février 79