



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO 60 - 12/88 - 50F

TRIMESTRIEL
LIEGE-X

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numéro 60

Onzième année

Décembre 1988

| | |
|--|----|
| Renouvellement des cotisations | 3 |
| Nouvelles de la SNCB | |
| L'électrification de la ligne Mons - Grammont | 5 |
| Un radar aux passages à niveau de 1ère catégorie | 9 |
| Modifications à la nomenclature des lignes SNCB | 10 |
| Nouvelles diverses | 11 |
| Statistiques du matériel moteur | 16 |
| Le matériel moteur sous la loupe | 19 |
| Incidents-Accidents | 23 |
| Le train-exposition Technorame | 28 |
| A propos du service voyageurs | 30 |
| GTF-Distribution | 31 |
| La SNCV en 1987 | |
| Extraits significatifs du rapport du conseil d'administ. | 32 |

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

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGE1.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.



Renouvellement des cotisations

Avec la fin de l'année vient le moment du renouvellement de votre cotisation au GTF asbl. Fidèle à notre pratique traditionnelle, nous maintenons un taux de base très bas, accessible, nous l'espérons, à tous. Nous avons néanmoins légèrement majoré le taux de base de la cotisation pour 1989 : les frais d'impression sont en augmentation constante pour Trans-Fer, que chaque membre reçoit gratuitement au moins quatre fois par an. En contrepartie, nous allons en 1989 améliorer sensiblement la présentation de notre bulletin, grâce à un recours renforcé aux moyens informatiques. La présente page vous donne une idée des améliorations que nous projetons.

Bien sûr, ce taux minimum ne couvre pas la totalité des frais de confection et d'impression de Trans-Fer. Aussi, nous sommes reconnaissants à tous ceux qui nous soutiendront en augmentant spontanément leur cotisation à leur convenance. Vous pouvez aussi nous soutenir en devenant membre protecteur. Quelle que soit la solution que vous adopterez, au nom de l'équipe bénévole du GTF asbl, merci de votre fidélité.

Chacun comprendra que nous souhaitons alléger la charge de nos membres bénévoles chargés du secrétariat : nous souhaitons que les cotisations soient recouvrées au courant du mois de janvier 1989. Aussi, notre taux de base modique n'est valable qu'en cas de renouvellement de cotisation durant janvier 1989. Dès le 1er février, le titre de "membre protecteur" et la cotisation correspondante est de mise pour nos membres qui n'auraient pas renouvelé leur cotisation à temps...

COTISATION 1989

membre adhérent habitant en Belgique : 170FB minimum
habitant d'autres pays : 250FB minimum

membre protecteur : 450FB quel que soit votre domicile

rappel : les taux ci-dessus sont des montants minimum, chacun étant libre de nous soutenir en versant un montant supérieur.

Comment verser votre cotisation ?

*Vous étiez membre en 1988 et l'étiquette adresse de ce Trans-Fer est exacte :

a) vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg : versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "cotisation 1989 - membre n°...." (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) et vos nom et prénom. Ces indications sont indispensables.

b) vous habitez la France : le paiement est à effectuer chez Monsieur Jacques BAZIN, rue J.A. Chevrier, 13 à 77250 MORET-sur-LOING soit par chèque barré à son ordre, soit par chèque postal 2 volets à lui expédier directement (ne pas transmettre aux CCP).

Somme à verser : 40FF pour les membres adhérents, 75FF pour les membres protecteurs.

c) pour les autres pays : envoyez un mandat postal international ou un Eurochèque garanti à GTF asbl, c/o M. Jean LATERRE, rue de Marchienne 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Vous pouvez aussi verser la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège.

*Vous étiez membre en 1988 mais l'adresse est inexacte sur l'étiquette de ce Trans-Fer ou vous vous affiliez pour la première fois :

-écrivez à GTF asbl, c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Demandez une nouvelle formule d'affiliation et joignez à votre demande un timbre pour lettre ou un coupon-réponse international.

-renvoyez la fiche une fois reçue et complétée à Monsieur Laterre en y joignant le montant de votre cotisation en billets de banque, timbres-poste ou coupons-réponse internationaux, ou Eurochèque garanti. La fiche d'affiliation et le paiement doivent se trouver dans la même enveloppe.

*Si vous vous réaffiliez après le 1er février, le taux de cotisation est porté à 450FB quel que soit le pays (suite aux frais administratifs causés par votre retard)

Nous vous remercions de bien vouloir suivre les procédures indiquées ci-dessus pour faciliter la tâche de notre secrétaire.

Prévision des voyages du GTF asbl en 1989

Afin d'une part de répondre à une demande générale, et d'autre part, de permettre à chacun d'étrenner son agenda, nous vous présentons un projet de planning de nos activités "voyages" en 1989. Il va de soi que nous donnons ces dates sous réserve de modification et sans engagement de notre part. D'autres activités pourront être organisées à d'autres dates. Voici ce que nous prévoyons :

- 08 avril 1989 : voyage
- 11 au 13 mai 1989 : voyage en Allemagne Fédérale. Tous renseignements dans notre prochain numéro.
- 27 mai 1989 : voyage
- 05 août 1989 : voyage
- 09 septembre 1989 : voyage "grand public"
- 23 septembre 1989 : voyage

Trans-Fer vous tiendra fidèlement au courant de la concrétisation de ces projets.



L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE

MONS - JURBISE - ATH - LESSINES - GRAMMONT

C'est le 15 juin qu'a eu lieu l'inauguration de la ligne électrifiée (Mons)-Jurbise-Ath-Grammont. La cause : l'installation dans ses fonctions du nouveau ministre des Communications Mr DEHAENE, d'un gouvernement formé au début de mai. Le Ministre devait, en tous cas, présider la cérémonie.

Cette inauguration avait mobilisé deux trains spéciaux : l'un formé à Mons, l'autre à Grammont devaient amener leurs invités en gare de Ath où les accueillait la fanfare des cheminots de Charleroi et le Bourgmestre-sénateur de Ath : Mr SPITAELS, Ministre d'Etat.

Parmi les personnalités, des parlementaires, des bourgmestres, des édiles communaux de la région notamment Mr DUBOIS, Bourgmestre de Mons et Ministre d'Etat; Mr SCHOUPE, Directeur Général de la S.N.C.B.; Mr CORNET, Directeur général adjoint et des fonctionnaires de la S.N.C.B., de la S.N.C.V., des industriels locaux etc...

Au cours de la réception à l'Hôtel de Ville de Ath, après un discours revendicatif de son bourgmestre, le Ministre Mr DEHAENE promit la rénovation du BV plus que centenaire, la sonorisation et la modernisation des quais d'une gare qui accueille journellement 7.000 navetteurs, originaires non seulement de la ville, de sa banlieue desservie par plusieurs lignes de la S.N.C.B. qui dispose d'une gare de bus et d'un régulateur "B" chargé de la surveillance de l'échange des correspondances. Le Ministre a également promis de reprendre les pourparlers avec son collègue français pour l'électrification de la ligne Tournai-Lille, prolongement naturel de la transversale wallonne Namur-Charleroi-Mons dans l'optique du futur T.G.V.

A l'origine

La partie de la ligne qui court de Jurbise à Grammont est, en fait la jonction de deux lignes anciennes construites, entre 1845 et 1855, par deux compagnies concessionnaires ;

- La Société de Tournai à Jurbise

Le 2 juillet 1845 marqua la constitution d'une société anonyme chargée de construire un chemin de fer reliant Tournai à Jurbise en passant par Ath et-petit-ajout qui arrangeait bien l'Etat, la prolongation jusque Hasselt de la ligne qui, depuis octobre 1839, reliait Landen à Saint-Trond.

La société, constituée au capital de 12 millions put réaliser tous les travaux (48 km en Hainaut et 18 en Limbourg) dans un délai très court puisque la dernière inauguration de ligne eut lieu à Hasselt moins de 36 mois après la passation de l'acte constitutif.

Entre Tournai et Mafflès, dernière section hennuyère, mise en service le 30 octobre 1847, la société rencontra de réelles difficultés pour la traversée de Ath qui était, à l'époque, une place forte, elle dut entreprendre des travaux considérables exigés par l'autorité militaire.

Ces infrastructures furent démolies lorsqu'on supprima les fortifications de la ville et de nouvelles constructions plus simples que les premières furent réalisées.

- Dendre et Waes : 13 ans pour un réseau

Pour établir des voies de communications entre le Hainaut, producteur de matières premières et les Flandres, agricoles et manufacturières, on imagina en 1842 d'établir un canal de Jemappes à Alost. Un concessionnaire provisoire, incapable de remplir ses obligations, en appela à une compagnie qui construirait à la fois un canal et un chemin de fer latéral avec embranchement vers Gand. Mais ce projet n'aboutit pas davantage.

Une société nouvelle, constituée de MM. DEMOT et GENDEBIEN obtint de la précédente la cession de tous ses droits au chemin de fer et reçut du gouvernement concession pour construire "le chemin de fer dit de Dendre et Waes", dirigé d'Ath à Lokeren par Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alors, Termonde et Zele. A cela, elle devait ajouter des sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Wetteren.

La section de Grammont à Ath fut inaugurée le 1 décembre 1855. Comme le reste du réseau de 108 km, elle coûta aux constructeurs une moyenne de 205.704 francs (or)/par KM.

1988 : 34 kilomètres sous tension

Vers la fin du 19ème siècle, l'Etat entreprit de racheter les concessions pour intégrer toutes les lignes existantes dans son réseau.

Il reprit en 1876, la ligne de Dendre et Waes. La ligne de Tournai à Jurbise fut à son tour rachetée en 1922. En 1988, l'électrification de la partie Grammont-Jurbise fait suite à celle de la ligne Bruxelles-Tournai, électrifiée en 1985 et qui la croise à Ath.

A Grammont passe aussi la ligne en direction d'Enghien dont le trafic en traction électrique (depuis 1985 également) participe à la liaison inter-région Anvers-Bruxelles-Enghien-Grammont-Tournai.

A Jurbise, son autre extrémité, la ligne se greffe sur la ligne Bruxelles-Mons Quévy-Paris électrifiée en 1962-63.

Les travaux

L'électrification de la ligne Grammont-Jurbise a entraîné un certain nombre de travaux de superstructure et de signalisation :

- construction d'une sous-station d'alimentation à Jurbise.
- établissement d'une cabine "tout relais" à Lessines; elle remplace trois cabines de signalisation mécaniques centenaires (1 Saxby + 2 Siemens)
- adaptation de la signalisation sur la ligne actuellement équipée entièrement de la signalisation de contre-sens.
- automatisation du PN 109 à Lessines; en cours.

La sous-station construite à Ath lors de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tournai est également utilisée pour l'alimentation de la ligne nouvelle.

- Des travaux de voie ont également été réalisés :
- rectifications locales de tracés pour permettre la circulation des trains à 120 km/h. Toutefois un renouvellement de traverses doit encore avoir lieu entre Ath et Lessines pour que cette vitesse soit admise (en attendant 90 km/h).
 - aménagements en gare (pose de voies supplémentaires ou appareils de voie).

- adaptation des bifurcations à Jurbise où une voie de garage supplémentaire a été mise en service pour permettre le garage des trains de et vers Ath venant du nord sans interférence avec la gare.
- suppression de quatre passages à niveau à Deux-Acren et Isières.
- A Deux-Acren, remplacement d'un pont et construction de deux couloirs sous-voies suite à la suppression de deux passages à niveau.

La valeur totale des travaux est proche de 1.250 millions. La S.N.C.B. en a réalisé la majeure partie en régie et l'autre part confiée à des entrepreneurs privés.

Les caténaires

Toutes les voies principales et autres de Ath et Lessines ont été équipées de "ficelles" pour faire face aux variations de trafic.

A Brugelette, une voie de garage et la tête du faisceau ont aussi été électrifiées pour les besoins d'une importante sucrerie locale.

Le poste de surveillance des caténaires de Mons appelé "répartiteur ES" règle la fourniture de courant de traction 3KV sur toutes les lignes et gares de l'ancien Groupe de Mons - patrie du district sud-ouest - Toutes les lignes de cette zone sont à présent électrifiées à l'exception de deux tronçons Saint-Ghislain-Quiévrain (vers Blanc-Misseron-Valenciennes - 10 km) et Tournai-Blandain (Baisieux-Lille - 8 km)

Un TCO impressionnant est en service mais les emplacements nécessaires ont été prévus pour y inscrire les deux derniers tronçons frontaliers précités. L'agent répartiteur utilise un dispositif de télécommande électronique doublé d'un ordinateur pour assurer la maintenance ou l'interruption du courant de traction sur certains tronçons équipés de isolateurs et de sectionneurs télécommandés et contrôlés.

La signalisation

Outre la signalisation de contre-sens sur toutes les lignes aboutissant ou transitant par Ath, la direction de la S.N.C.B. a entamé les préparatifs pour l'installation d'une cabine "nodale" à Ath; elle compléterait le PRS (2) actuel où depuis quelques mois fonctionne un tableau lumineux reprenant par ligne la situation et le bon fonctionnement d'une trentaine de PN automatiques dépendant de Ath.

A court ou à moyen terme - selon l'octroi des crédits - ce PRS reprendra la commande des PRS voisins : Lessines, Leuze, Brugelette, Silly et peut-être Enghien et Saintes.

Jusque la fin des années 60, la Direction de la S.N.C.B. avait accordé la préférence aux postes CCC (commandes centralisées des circulations) notamment à Liège et à Mons.

Depuis cette date, on assiste à l'installation de cabines nodales ultra-modernes : nous avons évoqué en leur temps les cabines de Bruxelles-Midi, de Liège-Guillemins et de Charleroi. Mais ce ne sont pas les seules. Ath en sera un autre exemple.

Le Trafic

En service "voyageurs" les trains tractés diesel sont désormais remplacée par des automotrices électrique qui assurent des services cadencés omnibus complétés par quelques trains de navetteurs. Le passage à la traction électrique entraîne des gains de temps de 4 minutes entre Ath et Grammont et 3 minutes entre Ath et Jurbise.

(2) PRS = cabine tout relais

Le passage des trains de marchandises sur cette ligne en traction électrique amène un trafic quotidien (surtout en dehors des heures de pointe et aux trois quart de nuit) d'une vingtaine de trains chargés vers Jurbise, principalement des transports de minerais et autres matières premières assurés pour les Usines Boël à La Louvière en provenance de Zeebrugge et de Gand en sens inverse des rames qui vont recharger dans les ports.

S'ajoutent dans les deux sens, les trains inter-triages entre Merelbeke d'une part; Monceau et Ronet de l'autre dans le cadre du Plan TOP d'acheminement des wagons isolés. Ajoutons y les trains de Saint-Ghislain vers Merelbeke et inversement les trafics locaux avec les trains de sucre de Brugelette vers Anvers-Nord à raison de 130 à 150 trains complets annuellement en wagons CITA-charges de 1000 tonnes net et le trafic journalier d'autos de France à Ghislenghien avec relais à Ath.

De Lessines partent des trains de pierrailles et de traverses en béton à raison de 150 wagons-jours, vers Roosendaal notamment.

Le passage à la traction électrique et le profil favorable de la ligne procurent à ces trafics un gain de temps important et une augmentation de la charge totale admise (de 1700 à 1800 tonnes).

Profitant de cette situation avantageuse, la S.N.C.B. a décidé la mise hors service de la ligne Enghien/Braine-Le-Comte dont le profil n'autorisait que des charges d'un millier de tonnes. Le trafic voyageurs très faible sur ce tronçon avait été supprimé le 29 mai dernier. Cette ligne devrait, normalement être défermée.

G.F. (juillet 1988)

BIBLIOGRAPHIE

Ferro-Flash-Namur n°33, sept.oct. 88
 Une revue offset simplifiée de très bonne qualité au format A4.
 Parmi d'autres articles, une note de vulgarisation sur le block par téléphone à la SNCB. Très intéressant pour se mettre au courant du sujet. Renseignements : RMM c/o Ph. Slegers, rue des Champs, 22, 5800 Gembloux.

Tram 2000, n°84, 21 octobre 1988
 La mise en service de la ligne 2 du métro de Bruxelles et la répartition du matériel tramway par dépôt. 40F le numéro.
 Tram 2000, avenue des Héros, 39 1160 Bruxelles.

Op de rails, 10/88 35 pages A4 - langue néerlandaise
 Numéro entièrement consacré aux chemins de fer français.
 DocumentatiebureauNVBS, Postbus 777, NL-2300 AT LEIDEN

Voie étroite, n°108 (5/88) 40 pages A4
 Nombreuses nouvelles sur les chemins de fer touristiques français, la situation du chemin de fer de Provence...
 30FF. APPEVA, BP 106, F-80001 AMIENS CEDEX.

Un radar aux passages-à-niveau automatiques de 1e catégorie

En juin dernier, la ligne Jurbise-Ath-Lessines-Grammont était électrifiée et entièrement modernisée. Des cabines tout-relais ont été mises en service, notamment celle d'Ath, appelée à télécommander les cabines de tout son hinterland, Lessines notamment. Ici, une cabine nouvelle, le block 13, a remplacé trois anciennes cabines mécaniques devenues centenaires.

Mais il existe à Lessines un passage-à-niveau, le n°109, situé à la jonction des routes 56 et 57 vers Renaix et Grammont d'une part, Ath et Bassily d'autre part. Les barrières de ce PN étaient antérieurement manoeuvrées par le signaleur de la cabine Saxby voisine, jouxtant le PN. L'aiguilleur du block 13 nouveau, situé à une centaine de mètres, peut encore visualiser du haut de son perchoir la libération des voies principales avant l'abaissement des 4 semi-barrières du PN concerné. La sécurité est en effet assurée dans les PN de première catégorie par quatre semi-barrières dont la fermeture est annoncée par un jeu de sonneries précédant l'application de feux rouges clignotants : la libération du PN est assurée de visu par le signaleur ou ailleurs comme à Ath par une caméra.

Mais les cabines nodales - évolution normale sur un réseau-se multiplient. Il fallait donc assurer une sécurité routière maximale et innover aux PN de première catégorie par l'insertion d'un radar dans le dispositif de fermeture du PN. Ce radar remplace, en fait, le signaleur.

Deux PN automatiques de première catégorie ont été récemment équipés de radars : l'un en Flandre, l'autre à Dampremy, à 3 km du B.20 de Charleroi-Sud dont il dépend.

Les travaux du PN 109 de Lessines, retardés par un manque de crédits, ont été entamés. Pour une meilleure compréhension, nous avons choisi de décrire la succession des opérations telle qu'elle va se dérouler. Le signaleur trace d'abord l'itinéraire à franchir à Lessines, ou à Ath lorsque la télécommande sera effective. A environ 3km des signaux d'entrée dont l'ouverture est préparée, le train déclenche l'apparition des feux rouges clignotants et de la sonnerie de part et d'autre du PN. Après un délai de 15 secondes, les deux semi-barrières sises à droite dans chaque sens de circulation routière s'abaissent comme à un PN de 2e catégorie. Le radar entre alors en jeu : il vérifie la libération de l'aire des voies principales à franchir par le train attendu. Dans l'affirmative, après un court délai, les deux autres semi-barrières s'abaissent et le signaleur peut ouvrir les signaux qui s'ouvrent éventuellement automatiquement en cas de "tracé permanent." Dans la négative, les signaux restent fermés et déclenchent une intervention humaine pour la vérification de l'endroit litigieux.

Cette technique garantit l'entière sécurité des circulations routières de plus en plus nombreuses à cet endroit d'autant plus que, depuis la mise hors service de la ligne ferrée Enghien - Braine-le-Comte, tout le trafic marchandises en provenance de Flandres vers les gares wallonnes a été ramené sur cette ligne électrifiée.

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

Modification des vitesses de référence

Ligne 40 : 120 km/h au lieu de 90 km/h. Il s'agit en fait d'une mise en concordance du PSS avec le LST.

Ligne 55 : 40 km/h au lieu de 60.

Electrification

Ligne 154 voie A entre Namur et Jambes (Nord) : 30/9/88
 Ligne 260 de BK 4550 à Charleroi (Ouest) - note du 22/9/88
 Ligne 106 Lembeek - Clabecq et 115 Clabecq - Tubize (note du 22/9/88 publiée le 17/10 - il semble que la SNCB ait rectifié ses documents officiels suite à la lecture d'une presse bien informée...)

Mise à voie unique

Ligne 42 section Aywaille - Stoumont le 14/11/88. Le PSS n'est pas encore modifié à ce jour.

Mise hors service

Ligne 52 Dendermonde - Puurs. Il s'agit de la section de ligne exploitée par le BVS. Elle avait déjà été mise hors service le 5/7/83. Un arrêté royal de mise hors service avait été publié dans le Moniteur Belge du 23/5/85 (daté du 23/4/85). La ligne avait été mise hors inventaire le 26/7/85 et la voici de nouveau à l'inventaire par note du 24/10/88 publiée le 16/11/88.

Ligne 58 section Eeklo - Maldegem (mêmes références)

Mise hors inventaire

Ligne 107 Houdeng-Goegnies - Y St-Vaast
 Ligne 113 Manage - Bascoup
 Ligne 240 Haine-St-Pierre - Verreries
 Ligne 265 Y Bellecourt - BK 1542. Note du 24/10/88 publ. 16/11.

Fermeture d'un point frontière

Par avis du 3/11/88, le point frontière de Quiévrain - Blanc-Misseron (ligne 97) est fermé pour tous les envois de marchandises.

Communiqué de Monsieur Jacques BAZIN

Par suite des grèves aux PTT françaises, les expéditions du service photos de M. Bazin ont pris un grand retard. M. Bazin vous prie de ne pas vous impatienter : vos commandes vous parviendront dès que la situation sera normalisée chez nos amis français.

Le patrimoine architectural de la Belgique.

La Commission des recherches de Pepinster a eu vent du projet du service Infrastructure du District Sud-Est de remplacer la verrière de la gare de Pepinster par un simple auvent.

Cette commission relève :

"outre son intérêt fonctionnel indéniable, cette verrière présente un intérêt historique très important. Elle constitue le dernier vestige de la première gare construite à cet endroit en 1888 et incendiée par les allemands en 1944. Elle est la dernière du genre subsistant en Wallonie. Par ailleurs, suite à son architecture spécifique, elle a été répertoriée dans le "Patrimoine monumental de la Belgique". (Editions P. MARDAGA, Liège, 1985, §12.3. Volume Liège, page 1053).
"Devant la menace de sa destruction (...), le Conseil Communal de Pepinster unanime a voté une motion réclamant sa protection voire son classement conformément au décret du 17/07/87."

Toute personne souhaitant s'associer aux démarches entreprises pour la sauvegarde de ce bâtiment peuvent prendre contact avec la C.R.P., 241, Grand Ry Cornesse, 4860 PEPINSTER.
Tél 087/46.07.92.

Nous sommes certainement en faveur de la protection des monuments historiques. La campagne entreprise en France en vue de la sauvegarde de tout ce qui a marqué l'évolution des chemins de fer (bâtiments, ouvrages d'art, matériel roulant) nous paraît être un excellent exemple à suivre.

On doit cependant poser le problème sous ses différents aspects.

Aujourd'hui, le chemin de fer doit chercher à équilibrer son compte d'exploitation. Par rapport aux autres systèmes, il supporte seul la presque totalité de l'entretien de son infrastructure. C'est dire s'il est désavantagé dans le système général.

On peut se demander si la "communauté" -et dans le cas présent, la commune- ne devrait pas prendre en charge le "surplus" nécessaire au juste accueil des voyageurs au départ ou à l'arrivée par rapport à une exploitation par... autobus !...

Nous croyons qu'il convient de réfléchir...

Chaque petite communauté doit aussi se prendre en charge et savoir ce qu'elle veut en matière de confort, de protection de ses témoins du passé et du transport public...

Nouvelles diverses

Un sursis pour la ligne 127 Statte - Moha

Après une interruption de 3 mois, un léger trafic a repris entre Statte et Moha. La société Carmeuse réexpédie entre 15 et 20 wagons par semaine, répartis en 2 rames. Il semblerait que des travaux au point de chargement de Seilles soient à l'origine de ce regain d'activités. Toujours est-il que l'on est loin du nombre de wagons chargés précédemment (entre 50 et 70).

En cette période de restrictions, la SNCB va-t-elle maintenir en service un tronçon de 5 kilomètres pour un si faible trafic?
D.F. (12/88)

Des parcours à vide sur la ligne 132

Depuis le 25 septembre dernier, le garage des rames de la ligne 132 a lieu à nouveau à Walcourt au lieu de Mariembourg (gare tête de ligne). Il résulte de cette disposition une augmentation des parcours à vide de 3 rames : trajet Mariembourg - Walcourt le soir et retour le matin.

Votre voyage en chemin de fer en trafic international

A partir du 1er novembre dernier, les itinéraires intérieurs sont supprimés pour la Belgique. Le voyageur international peut faire un détour s'il arrive plus vite à destination, ou plus confortablement (par exemple sans changer de train). De plus, les points frontière de Quévy et Jeumont d'une part, Blandain et Tourcoing d'autre part, sont égalisés. Enfin, les bureaux de ventes belges de billets utilisent désormais la dénomination de "Agglo" pour les 5 grandes villes : Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Un lecteur savant pourrait-il nous donner la définition officielle des agglomérations et nous dire si la même possibilité existe pour un billet émis à l'étranger vers la Belgique. Les circulaires MV ne nous ont pas paru claires à ce sujet !

A propos de l'éditorial de Trans-Fer n°59

Suite à notre éditorial dans lequel nous regrettons que le courrier postal soit désormais transporté par route entre Mons et la France, un de nos lecteurs, Monsieur Y.H. de Bruxelles, a eu l'idée de demander des explications au Ministre.

Nous vous laissons découvrir ci-dessus et in extenso, les raisons invoquées par le Ministre.

Monsieur,

Concerne : transport du courrier belge à destination de la France par transport routier.

En réponse à votre lettre du 15 novembre écoulé, qui a retenu mon attention toute particulière, j'ai l'honneur de vous communiquer les raisons essentielles pour lesquelles de telles dispositions ont été prises.

Cette mesure est appliquée dans la perspective de suppression de la ligne internationale traditionnelle BRUXELLES-PARIS, lors de la mise en service du T.G.V. qui, à l'avenir, ne pourra contenir du courrier. A la suite de quoi une déconcentration du Centre de tri de BRUXELLES X sera réalisée vers des bureaux d'échanges situés près des frontières.

Les bureaux de BRUXELLES seront de ce fait désengorgés et la distribution du courrier en 2 jours pourra être assurée.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.



LE MINISTRE
DES
POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

Nouvelles de L'Entre-Sambre-et-Meuse

La ligne 156 Momignies - Chimay - Mariembourg privatisée ?

"Bouleversement et grande première dans le paysage ferroviaire belge : la SNCB s'apprête à autoriser une société coopérative chimacienne à exploiter une desserte marchandises sur la ligne 156, actuellement hors service, sauf entre Boussu-en-Fagne et Mariembourg". C'est en ces termes que J.F. Egueur, dans le Soir du 8/12/88, annonce que la TEMCA (transport de l'Entre Sambre et Meuse, de Chimay et des Ardennes), nantie d'un capital de départ de 3 millions de francs, se propose d'exploiter la ligne Momignies - Mariembourg dès le 1er janvier 1989. Ses actionnaires sont la ville de Chimay, la commune de Momignies et Promoder (promotion et développement régional), auxquels il faut ajouter une dizaine de partenaires industriels. Le CFV3V est évidemment le fer de lance ferroviaire de l'opération. L'autorisation d'exploiter la ligne 156 à des fins autres que touristiques a néanmoins été difficile à obtenir : la loi du 23 juillet 1926 qui organise la SNCB lui donne en effet une sorte de monopole d'administration et d'exploitation des chemins de fer en Belgique.

Après bien des palabres et le franchissement d'obstacles juridico-légaux nombreux, la SNCB a fini par donner à la TEMCA son "autorisation d'occupation" ; moyennant une redevance annuelle de 150.000F.

La TEMCA, constituée pour 20 ans, assumera toutes les charges (entretien, nettoyage, police...) de la voie et acquerra le matériel de traction nécessaire (actuellement, une locomotive diesel série 80). Son travail consistera à acheminer les wagons entre leurs lieux de destination (carrières, scieries..., en tout une douzaine d'industries locales) et la gare de Mariembourg, où la SNCB prendra le relais. Selon le CFV3V, il faudra réaliser un chiffre d'affaires de 4.000.000F (140.000 tonnes transportées) pour couvrir les dépenses.

Cette opération doit encore recevoir l'aval du Conseil d'administration de la SNCB : cette société précise néanmoins qu'il s'agit ici d'un cas très particulier, qui ne peut être généralisé.

Tous nos vœux de succès néanmoins.

La fin du chemin de fer à Saint-Aubin (ligne 136 Walcourt-Florennes)

La ligne 136 St-Lambert bifurcation - Walcourt est en train de disparaître. Outre les opérations d'enlèvement des rails, on vient de procéder à l'enlèvement des tabliers des deux ponts traversant la localité de Saint-Aubin.

Ce village connu une importante activité ferroviaire dans le passé.

A Florennes, le site des voies est également en plein démantèlement. Rappelons que le dernier train franchissant cette ligne a été organisé par notre Association en décembre 1983.

La ligne 132 Charleroi - Couvin, seule source de satisfaction pour les responsables du plan IC-IR de la région de Charleroi ?

Le service compétant du District Sud-Ouest de la SNCB a récemment réalisé une étude détaillée du trafic voyageurs, ligne par ligne, pour la région de Charleroi. Il conclut que le plan IC-IR a eu une incidence bénéfique sur deux lignes ferrées seulement de la région : Charleroi - Bruxelles et Charleroi - Walcourt - Couvin; globalement, la vente des titres de transport par chemin de fer n'a pas augmenté dans la région.

L'étude a été effectuée entre 1981 et 1986 et porte sur les lignes 112, 117, 124, 130, 130A, 132 et 140, soit les 7 relations voyageurs de l'étoile de Charleroi.

En 1981, le nombre de billets délivrés pour le trafic intérieur dans les gares de la région atteignait 1.805.000 unités. Deux ans plus tard, à la veille de l'application du plan IC-IR, on constatait déjà une diminution de 19%, soit 1.464.000 billets vendus. Fin 1986, après deux ans d'application du plan IC-IR, on se trouve à 1.211.000 billets vendus, soit une régression de 14% par rapport à 1984, 33% par rapport à 1981. Pour les abonnements neufs, la chute est plus spectaculaire encore; de 1981 à 1986, on a perdu 55,9% des ventes ! Seuls, les billets internationaux ont mieux résisté, de même que les billets touristiques.

A l'examen des résultats ligne par ligne, on observe toutefois que le plan IC-IR a permis une augmentation du nombre de billets vendus sur deux lignes : Charleroi - Fleurus - Ottignies (+ 15,6 % de 1983 à 1985) et Charleroi - Couvin (+ 11,6%).

Le regain d'attractivité de la ligne Charleroi - Couvin (n°132) s'explique sans doute par la refonte des services organisée au début des années 1980. Une étude très précise des besoins de transport en commun dans la région desservie par la ligne avait été faite et aboutit, dès 1984, à de nouveaux horaires adaptés à la demande de la clientèle, à un rabattement intelligent des autobus irrigant la région, et surtout à la réouverture au trafic des voyageurs de la section terminale entre Mariembourg et Couvin. Résultat : de 83.780 billets vendus sur cette ligne en 1984, on passait l'année suivante à 87.637 billets, soit une augmentation de près de 5 %. En 1985 donc, contrairement à la tendance à la baisse dans la région de Charleroi, la ligne 132 recevait une clientèle égale à celle de l'année 1981.

Sur les autres lignes de la région, on constate une situation très diversifiée. Sur la ligne d'Ottignies, l'hémorragie constatée entre 1981 et 1983 (35% de billets vendus en moins) fut enrayerée en 1985 (9,6% de billets vendus, alors que l'électrification n'était pas encore fonctionnelle). Si la ligne 124 vers Bruxelles a connu un appréciable retour de clientèle en semaine (+ 17% entre 1984 et 1986), la situation n'est pas aussi enviable sur les autres lignes de la région : la ligne 130 Charleroi - Namur connaît par exemple un recul de 36% de fréquentation entre 1984 et 1986.

De quoi faire méditer les responsables de nos chemins de fer...

(d'après Le Soir - 15/10/88)

Une nouvelle infrastructure ferroviaire pour Cockerill à Charleroi

Cockerill-Sambre est de loin le meilleur client du district "Sud-Ouest" de la SNCB : il assure seul 70 % des activités du noeud ferroviaire de Monceau, près de Charleroi, où travaillent quelque 550 agents de la SNCB...

Un problème d'infrastructure se posait néanmoins à la société sidérurgique : si les trains de minerai en provenance des ports d'Anvers, Gand ou Zeebrugues circulent assez bien jusqu'à l'entrée de Charleroi, en revanche, la tortueuse approche des unités sidérurgiques, situées à l'ouest de Charleroi, augmentait sensiblement les temps de parcours.

La construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire s'avérait donc nécessaire. Un ensemble de 7 voies, commandées par un poste central, entièrement automatisé, vient d'être inauguré, le long de la chaussée de Mons à Dampremy. Mis en service le 25 septembre 1988, le faisceau "Blanchisserie" et son "block 4" auront coûté 190 millions à la SNCB. Retombée pour la SNCB : un gain de productivité par le raccourcissement du trajet (10 km) et de sa durée (1 heure). Retombée pour Cockerill : économie de 20 millions de francs sur le transport du minerai. Pour la sidérurgie carolorégienne, la consolidation d'une précieuse ligne à chaud.

La ligne ferroviaire 260 qui relie Charleroi (Ouest) à la gare de Monceau-Formation (elle suit le tracé du canal Charleroi - Bruxelles à hauteur de Dampremy) a été mise en service le 20 juillet 1882. Longue de 5,3 km, elle fut prolongée vers la gare de Dampremy un an plus tard, et de là vers la ligne Charleroi - Ottignies. A l'époque, cette ligne industrielle évacuait la production des charbonnages de la "Blanchisserie" situés le long de la chaussée de Marchienne. A la fin du siècle dernier, la construction de nombreuses entreprises sidérurgiques -notamment les Forges de la Providence- le long de cette ligne fit de celle-ci une succession de raccordements industriels.

Aujourd'hui, 8 trains de 25 wagons déchargent 1800 tonnes de minerai par jour sur le site de Charleroi-Ouest. Depuis l'électrification de la ligne Charleroi - Ottignies en juin 1987, ces convois empruntent cette ligne en provenance du nord du pays. Avant la construction du faisceau "Blanchisserie", les trains de minerai qui arrivaient à Charleroi-Ouest devaient serpenter à travers Mercinelle, Marchienne-Est et Marchienne-au-Pont avant de rejoindre Monceau. Là, après relais de machines, ils pouvaient enfin rejoindre la ligne 260.

Le nouveau faisceau de voies construit à la sortie de Charleroi (Ouest) permet aujourd'hui l'abandon de cet itinéraire surchargé de trains de voyageurs et marchandises et le relais des engins de traction.

Economie, fiabilité, délestage : trois nouveaux avantages pour le bassin carolorégien de Cockerill-Sambre et pour le district sud-ouest de la SNCB.

d'après Le Soir - 17/11/88.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de juillet à octobre 88

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

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

| | | |
|--------------------|--------------------|---------------------|
| 8268 - FNDM - 23.6 | 6261 - FHS - 18.7 | 8211 - FSD - 9.9 |
| 8511 - FNDM - 23.6 | 2622 - MKM - 3.8 | 5164 - FNDM - 21.9 |
| 5125 - FKR - 8.7 | 6325 - NK - 3.8 | 7394 - FHS - 30.9 |
| 7390 - NK - 8.7 | 8516 - FNDM - 12.8 | 6330 - FHS - 7.10 |
| 8252 - NK - 15.7 | 7393 - FHS - 24.8 | 8517 - FNDM - 27.10 |

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

| | | |
|-------------------|-------------------|---------------------|
| 725 - FHS - 11.7 | 1605 - FBMZ - 9.9 | 249 - LK - 11.10 |
| 830 - FSRE - 15.7 | 2360 - FEO - 9.9 | 614 - GT - 24.10 |
| 727 - FHS - 8.8 | 601 - GT - 15.9 | 1502 - FBMZ - 28.10 |
| 627 - GT - 1.9 | 822 - FSRE - 6.10 | 2339 - FEO - 28.10 |

2/ RADIATIONS

AM 087 (1954) Kkpois - tamponnement avec un HKM le 30.11.87 à Namèche

- PV 88-01 du 28.1.88 de l'AC Malines

Hors-écritures le 1.3.88

AR 4310 (1954) Montzen - avarie au M.D. et à la transmission

- PV 88-02 du 18.3.88 de l'AC Malines, approuvé par le Dir. M. le 1.4.

Hors-écritures le 1.5.88

HLD 6012 (1964) Service V - vendue à la Société GLEISMAC (I.)

- PV 240 du 24.3.88 de l'AC Salzinnes, approuvé par le Dir. M le 8.4.

Hors-écritures le 1.5.88

AM 903 et 904 ('57) ex-Benelux - sans utilisation après location aux N5.

- PV 88-03 du 18.3.88 de l'AC Malines

Hors-écritures le 1.5.88

HLR 8003^(*) ('60) Schaeerbeek - PV 252 de l'AC Salz du 29.7, approuvé le 31.8

| | | | | | |
|------|-------|---|-----|---|---|
| 8024 | (") | " | 253 | " | " |
| 8026 | (") | " | 254 | " | " |
| 8030 | (") | " | 255 | " | " |
| 8060 | (") | " | 256 | " | " |

Radiations dues à l'état général ou à une avarie au moteur diésel

Hors-écritures : le 1.11.88

(*) 8003 - 8030 revendues à Schaeerbeek en pièces détachées (!)

AR 4301 et 4304 ('54) Montzen - déstandardisation de la série.

- PV 88-05 du 9.8.88 de l'AC Malines, approuvé par le Dir M le 9.9

Hors-écritures le 1.10.88

3/ MISES EN PARC

AR 4301 et 4304 de Montzen au 27.6, en attente de radiation (voir point 2.)

HLR 8030 de Schaeerbeek au 6.7, pour avarie grave au châssis et à la transmission.

4/ SORTIE DE PARC

HLR 8012 de Schaeerbeek au 6.7, en échange de la 8030 (voir point 3.)

5/ TRANSFORMATIONS (AM 54 en 54P, dites POSTE 90)1. Réalisées

| | | |
|------------------|------------------|-------------------|
| 123 → 966 (2.8) | 074 → 968 (8.9) | 093 → 970 (20.10) |
| 118 → 967 (16.8) | 091 → 969 (30.9) | |

2. En cours de réalisation

| | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 128 → 971 | 120 → 973 | 111 → 975 |
| 084 → 972 | 110 → 974 | |

6/ MUTATIONS

HLR 8235 - 48 et 55 de Gouvry (entretien : Kinkempois) à Kinkempois au 3.11.88

7/ MISES EN SERVICE

Au - 1.8.88 : AM 904 - 905 - 906 - 907
 - 1.9 : --
 - 1.10 : AM 908 - 909

8/ REPARTITION de l'ENTRETIEN ELECTRIQUE

A. Toute une série de modifications à la répartition par atelier, intervenues au 30.5.88, a été omise lors de la dactylographie de la situation précédente. Les voici ci-dessous, classées par ordre numérique croissant d'engins.

055 : Kinkempois → Hasselt (l'AM "hybride" reconstituée par la voiture BD de l'ex-AM 526, radiée en '58)

088 }
 090 } Ronet → Kinkempois
 092 }

094 }
 095 } Ronet → Haine-St-Pierre

230 }
 231 } Schaerbeek E → Hasselt
 232 }

243 Schaerbeek E → Courtrai

311 Ostende → Stockem
 337 Stockem → Kinkempois
 355 Kinkempois → Ostende

{ Mutations en cascade pour réaffecter l'AM 311 à Stockem, après l'expiration de la période de garantie consécutive à sa reconstruction après l'accident d'Aalter.

698 }
 699 } Kinkempois → Schaerbeek E
 700 }

712 à 721 Schaerbeek E → Hasselt

B. Au 1.9.88 : 051 à 059 Hasselt → Kinkempois (AM 54 classiques servant en renfort pour le trafic postal - série MZ)

C. Au 26.9.88, l'entretien des automotrices attribué à Schaerbeek ATD (l'atelier diésel) est désormais repris par Schaerbeek ATSE (l'atelier électrique)

001 à 008 (Post '35)

010 - 011 }
 013 à 020 } ('50)
 022 à 027 }
 029 à 049 ('53) } Schaerbeek ATD → Schaerbeek ATSE

REPARTITION ET UTILISATION DES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

(au 31.9.88)

| Atelier de traction | Schaerbeek Electrique | | | | Hasselt | | Ostende | | Courtrai | | Merelebeke | Haize St. P. | | Ronst | Stockem | | | Kin Kempois | | | | |
|---------------------|--|-----------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|-----------|-------------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|------------|----------------------|------------------------------------|-----------------------|--|--------------------------|--------------------|
| | Nbre d'AM | 6 | 44 | 7 | 12+14 | 23 | 71 | 51 | 34 | 25 | 28+2 | 55 | 36 | 22 | 47 | 15 | 36 | 19 | 25+3 | 30 | 9+15 | |
| Nbre de services | 32 | 3 | 38 | 3 | 15+12 | 20 | 63 | 44 | 29 | 22 | 26 | 48 | 31 | 18 | 37 | 13 | 31 | 15 | 24 | 26 | 8+2 | |
| Serie N° de. | MQ-32 | MS-03 | MA-38 | MY-01 | 30 | ML-01 | MG-03 | MB-44 | MF-29 | MI-22 | MN-26 | MM-48 | MK-31 | MU-18 | MT-37 | MV-13 | MC-31 | MD-15 | MR-24 | MH-28 | MZ-01-10 | |
| Loges | 25-27 124 12 | 36 36C | 32-59-50 25-96-57 60-97 124 | 27-124 25-59 52 | 12-26 124-25 | 59-16 52-16 36-35 96-117 | 94-123 25-15-16 15-36-21 96-117 | 54-518 50 36-21 48-21A | 50 161 | 75-53 27-13 15-29 48 | 64-58 89-51A 51B | 53-89 58-68 98 | 96-116 117-100 124-25 | 96-118 172-177 124-130 97 | 161-26 160-139 130-144 1610 | 162 161 | 161 162 78-15A | 34-125 130-172 118-37 125 | 31-44 36-34 175 | 34-125 130-178 97-118 166-177 25 | 50A-36 89-37 35-21 | |
| Type | 810-011 013-020 022-027 029-049 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50-53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62-63-65 | | | | 050 | | 231-242 | 208-230 | | | | 243-270 | 153-207 | | | | | | | | | | |
| 66-70 JH | | | 595-600 | | | | | | | 639-655 657-664 | 657-658 | 601-636 | | | | | | | | | | |
| 70 JH-73 74 | | | | | 698-711 | | 712-730 | | | | | | | | | | | | | | | 695-697 665-694 |
| Quadruples | | | 801-844 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 78-79 | | | | | | | 731-782 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Break | | | | | | | | 356 - 440 | | | | | | | | | | | | | | 301-336 337-358 |
| Barrières | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

De plus :

231 - 232 Hasselt → Schaerbeek E

355 Ostende → Kinkempois

Un tableau synoptique reprend ci-contre (pour les locomotives) et ci-après (pour les automotrices) la situation globale au 26.9.88 .

Pour être complet, il faut y ajouter les huit AM postales (ex '35) 001 à 008 toujours en service, et entretenues à désormais à Schaerbeek ATSE.

| | Stockem | Ronet | Kkpois | St. Ghislain | Brux. Midi | Méroulle | Ostende |
|-----|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 11 | | | | | 1181 1192 | | |
| 12 | | | | | 1201 1212 | | |
| 15 | | | | | 1501 1505 | | |
| 16 | | | | | 1601 1608 | | |
| 18 | | | 1801 1804 | | | | |
| 255 | | | | | 2551 2556 | | |
| 20 | | 2001 2025 | | | | | |
| 21 | | | | | | 2101 2160 | |
| 22 | | | | 2201 2225 | | 2226 2250 | |
| 23 | | 2301 2363 | 2364 2383 | | | | |
| 25 | | | | | 2501 2514 | | |
| 26 | 2601 2635 | | | | | | |
| 27 | | | 2721 2760 | | | | 2701 2720 |
| 28 | | | | | 2801 2803 | | |

Mac' Machine 11/88.

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

□ 150 ans aux NS

En juin '89, d'importantes festivités se dérouleront en Hollande, à l'occasion du 150^e anniversaire des Chemins de fer.

Il semble que l'on veuille y mettre "le paquet" : entre autres attractions, pas moins d'une dizaine (!) de locomotives à vapeur en provenance du monde entier seront invitées à une parade qui se tiendra à Utrecht, et au cours de laquelle évolueront la Mallard - détentrice du record du monde de vitesse sur rails en traction vapeur - et... notre Atlantic 12.004 - détentrice du ruban bleu !

Notre célèbre carénée s'y rendrait par deux fois au cours de deux week-ends successifs en tête d'un train spécial, dont le retour serait assuré par une autre locomotive belge de prestige, au mode de traction plus conventionnel...

□ Les AM 86 "banlieue"

Peu brillante, la situation de ce nouveau matériel ! Dès le 25 septembre dernier, les trois services de la relation Etterbeek - Vilvorde - Malines devaient en principe être assurés par des engins de ce type, et quatre supplémentaires à partir du 3 novembre (sur la relation Brux Nd - Etterbeek - Mal).

Si début octobre, certaines AM 900 ont bien été aperçues sur la ligne 26 A, les avaries et défauts de tous genres ont fait que plus aucune de ces AM n'était encore engagée en ce début novembre !

Si les problèmes initiaux de fissurations des panneaux en polyester semblent être à présent jugulés, ce sont des anomalies aux fixations des semelles de frein qui sont la cause première des immobilisations actuelles.

Inutile de préciser que d'ores et déjà, la troisième phase d'engagement de ce matériel - prévue le 1er. mars '89 sur Anvers - Boom / St. Nicolas - est fortement compromise...

□ Les AM postales "POSTE 90"

La transformation des 15 AM du type 54 en "54 P" (961 à 975) touche à sa fin, la dernière devant être achevée pour la fin décembre.

Les AM déjà transformées roulent et remplacent régulièrement soit des AM postales ex-35 (001 à 008), soit les AM 54 (051 à 059) réservées par priorité au service postal, et engagées dans la série MZ.

Ces dernières, à l'achèvement des transformations de leurs soeurs en 54 P, seront rendues au service voyageurs. Les ex-35 quant à elles seront radiées.

La prise en main des AM 54 pour transformation à l'AC Malines a nécessité quelques remaniements dans la répartition de l'entretien du matériel électrique entre ateliers, ce dont nous avons rendu compte dans la rubrique "Statistiques".

□ L'AM Break 355

L'automotrice 355 (série 03) est sortie de l'AC Malines le 3 octobre, après avoir reçu un équipement de freinage expérimental, dans l'optique de la mise à trois caisses des 140 AM de cette série (par adjonction d'une voiture intermédiaire).

□ Les "21"

Des pourparlers concernant une revente éventuelle (!) d'une vingtaine de ces locomotives électriques sont en cours; les Chemins de fer algériens se montreraient en effet très intéressés.

On ne sait encore rien quant aux matricules qui seraient éventuellement désignés, tout comme on ignore si cette cession donnerait lieu à une nouvelle commande de remplacement.

□ La 2109

Ceci n'a rien à voir avec ce qui précède, mais la 2109 est ressortie fin octobre de l'atelier de peinture de l'AC Malines, arborant une livrée uniformément verte (!), avec le toit blanc, des inscriptions dorées et des bandes de visibilité jaune et rouge...

Cette livrée pour le moins originale est celle qui a été appliquée à la totalité des 15 véhicules composant le train-exposition "TECHNORAME", qui circulera jusqu'en juin 89 dans toute la région wallonne, et qui donnera un aperçu des nouvelles technologies développées en Wallonie.

A noter qu'après ce périple, la 2109 sera remise "au type".

□ Les autorails "43"

C'en est bien fini avec les 43, dont les derniers exemplaires en service (les 4301 et 04) ont été radiés des écritures au 1er. octobre '88.

L'adieu à cette série d'engins n'est pas passé inaperçu, puisqu'il s'est réalisé dans le cadre des festivités du 150naire du rail à Liège.

Grâce à l'obligeance des fonctionnaires concernés de la SNCB, les deux rescapés de la série ont été maintenus en service jusqu'au 26 juin, pour leur permettre de participer aux navettes Aix - Welkenraedt, organisées simultanément avec un autorail 46.

C'est même un véritable événement historique qui se tint le 26 dans la gare-frontière allemande, lorsque le 4608 et le 4304 y posèrent pour la première- et la dernière - fois côte à côte, le premier fêtant la dernière desserte voyageurs Aix - Welkenraedt en autoreil, le second assurant le dernier parcours voyageurs d'un autorail 43 en service !

Le lendemain, les deux 43 étaient parqués pour être finalement radiés quelques mois plus tard, sans jamais avoir refait le moindre tour de roues...

□ Les autorails "46"

Rappelons d'abord qu'il n'y a plus en service effectif que les 4608 et 09 de Montzen (pour les navettes de service vers Welkenraedt et Verviers-C) ; les 4601 et 03, garés à Haine-St-Pierre, sont en "réserve-réseau" pour des utilisations occasionnelles (comme les voyages du GTF, par exemple...)

Ces deux derniers y ont été rejoints par les 4605 et 10 (en parc), afin de libérer les installations de l'ATSD Ath, promises à la démolition.

Remarquons que, contrairement aux 4601 et 03, les deux derniers cités n'ont pas fait l'objet d'une mutation dans les écritures : bien que parqués à Haine-St-Pierre, ils restent à l'effectif d'Ath, probablement jusqu'à leur radiation prochaine.

□ Le 4903

Un petit mot pour signaler que la sympathique "Brosseel" d'Anvers-Dam (le dernier à l'effectif de la SNCB) a troqué courant octobre ses bogies d'origine contre d'autres, provenant d'un autorail 46 :

Que les puristes se rassurent : on ne voit pas la différence. Par contre, on la sent : le confort du roulement - spécialement au passage d'aiguillages - y a en effet gagné en douceur.

La véritable raison de cet échange réside toutefois dans le fait que les roues étaient arrivées à la limite d'usure, et devaient de toutes façons être remplacées.

□ Les "59"

La locomotive 5910 - toujours en service à l'heure actuelle, bien que déjà désignée comme futur engin-musée en remplacement de la 5907 - a été remise au type d'origine à Anvers-Dam, courant octobre.

Renumérotée 201.010, c'est la livrée de sortie du constructeur - dite de l'étoile - de 1955 qui lui a été appliquée : le résultat est tout bonnement superbe...

De plus, la 5930 (parquée) a également été repeinte - pour les besoins d'un voyage spécial - cette fois dans la livrée "Expo", et renumérotée 201.001, la véritable 5901 étant radiée depuis le 31 décembre '87.

Si l'on reverra la 201.010 dans le futur, le sort de la 5930 (alias 201.001) est beaucoup plus incertain : il semble bien que l'on s'achemine vers le retrait des six dernières 59 du service pour le 1er. janvier '89, à savoir les 5905, 09, 10 (201.010), 26, 5936 et 46.

Quant aux neuf locomotives parquées (les 5912, 16, 19, 24, 30, 37, 41, 45 et 50), elles seront déjà radiées au 1er. décembre '88.

□ Les "60" de la Voie

Parallèlement à la mise en parc au 29 mai des dernières 60 de Saint-Ghislain, le Département M a signifié l'arrêt des opérations d'entretien qu'il assurait aux six 60 cédées au service de la voie.

En fait, celles-ci n'ont pas été arrêtées immédiatement, et l'on a pu encore voir de ci de là une 60 en tête d'un train (rarement pour le compte du service V, d'ailleurs...)

Cette expérience -ratée- de cession d'engins a donc ainsi pris fin; les trains de renouvellement des voies seront à l'avenir remorqués -comme auparavant- par des locomotives désignées par le service Transport, en fonction des disponibilités locales.

□ La 6006

Cette locomotive -de la tranche des prototypes, radiée le 1er. juillet '88- a échappé au chantier de démolition de l'AC Salzinnes et y a reçu une affectation originale : elle sera en effet conservée comme "matériel didactique", pour être exposée notamment lors de journées "portes ouvertes".

La caisse de cet engin était en effet en très bon état de présentation, une révision intermédiaire ayant été effectuée quelques temps avant sa mise en parc.

□ Les HLR 7350 et 7351

Pour répondre à certains lecteurs dont la perspicacité leur avait fait remarquer la présence en terre liégeoise en juin dernier des 7350 et 7351, bien que celles-ci aient fait l'objet d'un ordre de mutation de Kinkempois vers Merelbeke le 15 janvier '88 (!), signalons que cela résulte simplement de la non-exécution de cette directive, Kinkempois s'étant estimé dans l'impossibilité de céder ces engins, sans compromettre la régularité du service.

Par contrecoup, certaines 80 de Merelbeke, normalement parquées ou mutées à Schaerbeek en janvier 88 y ont été maintenues en service après cette date, pour compenser la non-venue des 73 promises.

Une régularisation de cette situation est attendue pour ces prochaines semaines.

□ Revente d'HLR

Les HLR semblent avoir la cote ces temps-ci : pas moins de sept locomotives de manoeuvres ont été revendues à des firmes privées, soit pour reconditionnement, soit pour récupération des pièces de rechange.

Ainsi, les 8411 (Montzen), 8445 et 46 (Haine-St-P), 8436 et 38 (Courtrai) -toutes parquées - ont été expédiées début octobre vers *Munich*, tandis que les 8003 et 30 de Schaerbeek étaient démontées sur place par l'acheteur.

□ Les "82"

La suppression des opérations d'entretien des HLR 82 à Gouvy et leur report à Kinkempois ayant été décidés, trois des cinq locomotives de cette série à l'effectif de Gouvy (mais déjà entretenues à Kinkempois) ont été mutées à l'effectif de la remise-mère.

Seules restent attribuées à Gouvy les 8203 et 8220, celles-ci intervenant comme chasse-neige en période hivernale.

□ Et la "type 1" ?

Contrairement à certains de nos bons confrères qui annoncent tous les deux mois depuis bientôt deux ans la sortie imminente (!) de cette locomotive, nous n'avons rien appris de neuf à son sujet, si ce n'est que les travaux de restauration se hâtent...avec lenteur.

Il semblerait qu'on ait -enfin- compris dans certains milieux : c'est ainsi qu'on n'avance même plus de date probable d'achèvement des travaux...

INCIDENTS - ACCIDENTS

Période de janvier à octobre '88

Note liminaire.

En moyenne, plus d'une trentaine d'incidents - petits ou grands - émaillent chaque jour la vie du réseau ferré belge.

La présente rubrique - probablement une des plus "sensibles" de la revue - n'a jamais eu la prétention de les résumer tous.

Une sélection rigoureuse - mais forcément subjective - des événements relatés dans ces colonnes depuis bientôt dix ans a toujours été de mise, en évitant tout "sensationalisme".

Toutefois, à l'intention des lecteurs qui se sont déjà étonnés de ne pas voir figurer l'un ou l'autre incident porté par ailleurs à leur connaissance par d'autres moyens (presse, médias, ...) voici quelques critères de base selon lesquels le tri s'opère.

Sont généralement publiés :

- Tout déraillement en voie principale, quelque soit le type d'engin en cause (avec des restrictions toutefois pour les trains de travaux opérant sur chantier, vu le moindre intérêt et les répercussions généralement mineures);
- Toute collision, tamponnement, prise en écharpe, incendie ou autre événement grave dans lequel un train de voyageurs est impliqué, pour autant qu'il y ait des blessés parmi ceux-ci ;
- Tout fait divers (pas forcément ferroviaire) qui ait provoqué des répercussions sur le service des trains (obstructions, détournements, mesures de substitution), à la fois importantes et de longue durée;
- Certains événements mineurs, fortuits ou franchement anecdotiques, pour leur aspect savoureux, étonnant, ou ... didactique.

Ne sont en principe pas retenus :

- Les incidents tels que repris ci-dessus survenus en voie accessoire (faisceaux de garage, de triage, ...) sauf s'ils sont d'une gravité exceptionnelle;
- Les collisions aux passages à niveau, à moins que des victimes ne soient dénombrées parmi les voyageurs;
- Les événements qui mettent exclusivement en cause le comportement de membres du personnel de la S.N.C.B.

Ces principes -apparemment arbitraires mais guidés par le bon sens et l'expérience- ont pour but premier de distiller une information la plus précise et objective qu'il soit.

A cet effet, le style sobre - parfois même rébarbatif - des narrations est volontairement dénué de tout commentaire et de tout esprit de polémique, dans une matière qui n'est déjà que trop sujette aux interprétations.

La vérité toute nue : aux lecteurs d'apprécier ...

Déraillement d'un train voyageurs à Lot (l. 96) - vendredi 11 mars.

Vers 9 h 30, l'IR 2232 Schaerbeek - Binche (l'AM 681) expédié via la 3e voie entre Forest-Midi et Hal par suite de travaux en voie A, dérailla à pleine vitesse sur l'aiguillage pris en pointe du raccordement Berger.

Croyant la voie hors-service, des ouvriers avaient entamé des travaux de révision à l'appareil de voie en cause, et avaient notamment démonté la barre de liaison entre les deux lames. Au passage du convoi, les trépidations firent bouger celles-ci et les deux voitures de l'AM se retrouvèrent projetées avec une violence inouïe dans le fossé, après avoir culbuté un support de portique de la caténaire.

Moins d'une minute plus tard, l'EC 81 Paris - Bruxelles passait en trombe à hauteur de l'accident par la voie B, restée miraculeusement libre de tout obstacle...

Les premiers soins furent très rapidement prodigués aux voyageurs blessés par le personnel de la firme de construction ferroviaire BREC, située juste en face du lieu de l'accident.

On dénombra un tué et 33 blessés dans le train.

Les trains de relevage de Schaerbeek et de Ronet (chacun avec leur grue de 100 T) sont intervenus pour la remise à rails de l'AM, ce qui fut fait le lendemain vers 5 h.

Entretemps, le service des trains était réglé comme suit :

- bus navette STIB entre Bruxelles-Midi et Hal;
- les INT Paris - Bruxelles détournés entre Hal et Bruxelles-Midi via les lignes 26, 161 et 28 (les deux lignes de ceinture);
- les trains des relations IC M, IR b et o également détournés à partir de Hal via les lignes 26 et 161 jusqu'à Bruxelles-Nord;
- tous les trains marchandises détournés via les lignes 26 et 26 A.

La voie A sera remise en service vers 18 h, les deux autres le lendemain, après les travaux de réfection de la caténaire.

Déraillement d'un train marchandises à Sclaigneaux (l. 125) - Samedi 16 avril.

A 11 h 05, le E 44211 Erquelinnes - Montzen (38 wagons / 1683 t) dérailla des 8 wagons classés 20e à 27e, obstruant les 2 voies et arrachant trois portiques-caténaires.

Le premier wagon déraillé transportait des coils (tôles d'acier en rouleaux) mal chargés, ce qui aurait provoqué un déséquilibre.

Les trains de relevage de Ronet et de Kinkempois interviennent. Le dernier wagon déraillé est évacué le lendemain vers 11 h.

Entretemps, les INT Liège-Paris étaient détournés soit via Louvain - Bruxelles et Luttre par les lignes 36, 0 et 124, soit via Louvain, Ottignies et Marcinelle (!) via les lignes 36, 139 et 140.

Un service de bus SNCV était organisé entre Namur et Andenne.

Une voie sera rétablie le 18 vers 22 h.

Incendie d'une voiture voyageurs à Barnich (l. 162) - vendredi 29 avril.

A 9 h 41, l'INT 391 Bruxelles-Midi - Bâle (9 voitures remorquées par la 2013) s'arrête à la BK 204.4, la 2e voiture (une I6 B SNCB) en feu.

Aucun blessé n'est déploré, le train étant évacué dans le calme.

L'INT 496 Bâle - Bruxelles-Midi est détourné entre Luxembourg et Arlon via Rodange et Athus, remorqué par la diésel 1819 des CFL.

La voie sera libérée à 13 h 46, après les opérations d'extinction.

Nez-à-nez d'un train voyageur avec une rame marchandises à Quévy (l. 96) - Vendredi 6 mai

A 18 h 40, le P 4529 Bruxelles-Nord - Quévy (8 voitures M4 remorquées par la 2219) approchant du terminus se fait violemment tamponner en pleine voie par une rame de 7 wagons (233 t.) échappée du faisceau de triage de Quévy.

Les wagons, probablement mal immobilisés, s'étaient mis à dériver, la voie étant en pente continue de Quévy à Mons.

Sous le choc, la première voiture (une AD M4) s'encastre dans la cabine arrière de la locomotive, prise ainsi "en sandwich".

Il n'y a pas de blessés.

Après intervention du train de relevage de Saint-Ghislain, les voies seront libérées le 7 vers 2 h 30, le trafic des INT et HKM étant détourné entretemps via Aulnoye et Jeumont.

Déraillement d'un train - marchandises à Poix St H. (l.162) - dimanche 22 mai.

Pour une raison inconnue, le premier wagon-citerne du E 47917 Anvers - Luxembourg (23 wagons-citerne de gasoil pour Esso Suisse, remorqués par les 2001 et 2105) déraille du 1er bogie en pleine voie, entre Mirwart et Poix-St-Hubert, vers 0 h 35.

Les deux voies sont obstruées, le train roulant à contre-voie pour travaux sur la voie A, elle-même hors-service.

Le relevage assuré par le train de secours de Stockem est terminé vers 7 h.

Déraillement d'un train marchandises à Ronet (l. 130 B) - Mercredi 8 juin.

Vers 15 h, le E 49910 Athus - Anvers remorqué par la 2601 et circulant par les "voies lentes" entre Namur et Ronet déraille des quatre essieux de la locomotive, après que celle-ci ait heurté une traverse le long de la voie, et l'ait entraîné jusqu'à un coeur de croisement d'aiguillage, provoquant le déraillement.

Sept signaux lumineux situés dans la zone s'éteignent par rupture de câbles électriques.

La 2601 sera remise sur rails à 22 h 30, après quoi les travaux de réparation de la voie, des caténaires et des câbles de signalisation auront lieu.

La situation normale sera rétablie le lendemain vers 6 h.

Déraillement d'une rame voyageurs vide à Schaerbeek - lundi 13 juin.

Lors du garage de la EM 982 (parcours de 4 AM 03 circulant à vide de Bruxelles-Midi à Schaerbeek ATSE), la 2e. voiture de la 2e. AM (la 306) fait bivoie sur une liaison, déraille et verse sur la voie.

Le relevage assuré par le train de Schaerbeek est terminé à 20 h 45.

Obstruction des voies principales à Ougrée (l. 125 A) - mardi 28 juin.

Vers 0 h, une violente explosion se produit dans un four à gaz de Cockerill-Sambre situé à Ougrée, en bordure de la ligne 125 A.

Toute circulation ferroviaire est interrompue, suite à un dégagement de gaz toxiques et à une importante fuite d'eau inondant les voies.

Vers 8 h 30, les circulations reprendront, d'abord uniquement en traction diésel.

Cet accident mettra à l'arrêt pour plusieurs semaines la production de fonte en fusion à Ougrée, nécessitant l'alimentation de Chertal par d'autres usines : Marcinelle, Uckange (Lux), Rheinhausen (D.), et même Dunkerque (F.) !

Tamponnement d'une locomotive par un train voyageurs à Bif. Soignies (l. 96) -
Mardi 26 juillet.

A 11 h 13, l'IC 809 Schaerbeek - St. Ghislain (l'AM quadruple 824) tamponne à plus de 100 km/h la locomotive de manœuvre 8212 de St. Ghislain (parcours ZL 78740 Manage - Mons) arrêtée en pleine voie devant lui.

Celle-ci venait de brûler le signal d'arrêt couvrant la bifurcation des lignes 96/1 et 96, priorité ayant été donnée au passage de l'IC.
Par suite d'une fausse manœuvre, la HLR ne put s'arrêter qu'au-delà de la bifurcation, au moment où l'IC surgissait à pleine vitesse.

Sous la violence inouïe du choc, la HLR est poussée sur une centaine de m., mais tout le matériel reste sur les rails !

Un dénombre 43 blessés (dont une dizaine de graves) à bord de l'AM.

Les deux engins - gravement avariés - seront évacués vers 18 h 30.

Les détournements des circulations s'étaient organisés entretemps entre Braine-le-Comte et Mons par la Louvière Centre, via les lignes 117 et 118.

Collision d'un viaduc par un navire dans le port d'Anvers - lundi 12 septembre.

Vers 4 h 10, un navire de haute mer heurte une des piles de la travée mobile du "pont de Lillo", rendant celui-ci inutilisable pour une durée indéterminée (probablement plusieurs mois).

La ligne 12 B à voie unique reliant les différents faisceaux du port est obstruée, et comme d'autre part, le pont "Pétrole" situé à l'autre extrémité de la ligne est en réparation, toute desserte des terminaux pétroliers et des industries chimiques de la rive droite (Esso, Fina, BP, Bayer, Petrochim, etc..) est impossible.

A l'initiative de la Ville d'Anvers, un comité de crise décide de réautoriser immédiatement les circulations sur le pont "Pétrole", moyennant restrictions de vitesse et de charge.

Simultanément, les travaux de réparation du pont Lillo seront entrepris. Lors de l'achèvement de ceux-ci, le pont "Pétrole" sera à son tour achevé. A suivre donc...

Importantes avaries à la caténaire à Bruxelles - Vendredi 23 septembre.

A 15 h 42, l'IR 1862 Saint-Nicolas - Gand (via Brux) provoque une rupture de la caténaire sur la voie A de la ligne 50 A entre Bif. Petite Ile et Bif. Lombek.

Alors que l'on s'apprête à expédier les trains suivants à contre-voie, on constate que les fils pendent également dans la voie B (venant de Gand), rendant toute circulation impossible via la "nouvelle ligne".

Les circulations sont alors détournées dans les deux sens par l'ancienne ligne (l. 50) par Jette et Ternat, alors que l'heure de pointe bat déjà son plein.

A 18 h 22, l'IC 691 Maastricht - Knokke détourné provoque une nouvelle rupture de caténaire, cette fois entre Laeken et Bocketael, mettant ainsi toute la zone du triangle des Bif. de Pannenhuis (l. 28), Laeken et Jette (l. 50) hors-tension !

Après application judicieuse de "cas-caténaires", une possibilité de circulation en électrique est rétablie vers 19 h 10 entre Bru Nord et Jette, à contre-voie, et via Schaerbeek.

La pagaille est alors à son comble : les retards sont indéterminés et les détournements pleuvent. La relation Ostende - Liège est détournée dans les deux sens entre Gand St-P et Brux Nd. par Termonde, Malines, Muizen et Vilvorde, via les lignes 50, 53 et 27.

Mais la palme reviendra incontestablement à l'INT 322 Köln - Ostende, détourné entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw par ... Hal, Enghien et Grammont via les lignes 96, 94 123 et 90 !

Toute la nuit sera mise à profit pour réparer les caténaires avariées. Il semble que l'usure de certains fils de contact, non remplacés à temps faute de crédits, ait été à l'origine de ces ruptures en cascade ...

Incendie dans une cabine de signalisation à Etterbeek - Dimanche 25 septembre.

A 15 h 30, le feu se déclare à l'étage inférieur du nouveau Block 3 à Etterbeek, situé dans le triangle formé par les lignes 161, 26 et 26/2. A 16 h, la cabine doit être évacuée, suite au dégagement de fumées.

Toute circulation ferroviaire est alors interrompue, les services d'incendie ayant demandé la mise hors-tension des installations.

Le trafic est détourné entre Üru Nd et Ottignies via Louvain et Wavre (l. 36 - 139) tandis que les trains L sont limités entre Ottignies et la Hulpe, des autobus prenant la relève vers Bruxelles-Nord.

Le lendemain à partir de 4 h 30, les circulations seront reprises partiellement via la ligne 161, au moyen du block par téléphone entre le Quartier Léopold et la Hulpe. Des perturbations sensibles dans le service des trains seront toutefois constatées tout au long de la semaine suivante.

Déraillement d'un train marchandises à Mellery (l. 140) - Mardi 27 septembre.

Vers 3 h 10, le E 48909 Anvers - Belval (25 wagons de minerai remorqués par les 2634 et 2307) déraile en pleine voie du 8e au 19e wagon, les 6 derniers restant sur les rails.

Les deux voies sont obstruées, et un poteau caténaire est arraché.

Les trains marchandises sont détournés entre Schaerbeek et Marcinella (Monceau) via la ligne 124, tandis que les trains L navettent respectivement entre Ottignies et Faux d'une part, et entre Charleroi-Sud et Tilly d'autre part, des autobus SNCV assurant la jonction.

Le relevage sera opéré par les grues de Schaerbeek, Kinkempois et Ronet, cette dernière, avariée sur le chantier ayant dû être remplacée.

Le vendredi 30 vers 16 h, le service voyageurs est rétabli sur une voie (en diesel).

L'autre voie ne sera remise en service qu'une quinzaine de jours plus tard, après d'importants travaux de réfection à la voie.

Collision d'un train voyageurs à un P.N. à Geel (l. 15) - Samedi 29 octobre.

A 10 h 46, l'IR 1657 Anvers Cal - Neerpelt (une rame réversible de 5 voitures M2, poussée par la 6331) heurte un camion-citerne sur le passage à niveau n° 100, dont le conducteur n'avait pas respecté les feux, probablement ébloui par le soleil.

Sous le choc, la voiture-pilote déraile et verse sur le flanc, en effectuant un demi-tour complet.

Les fixations du rail extérieur sur les traverses en béton cèdent sur une distance de \pm 300 m, ce qui fait dérailler le restant de la rame. Celle-ci reste néanmoins sur la plate-forme de la voie, en engageant le gabarit de la voie adjacente.

Deux tués sont à déplorer : le conducteur du camion et un garde SNCB, qui se trouvait dans le compartiment-fourgon de la voiture-pilote.

En outre, trois blessés graves sont dénombrés, parmi lesquels le conducteur du train.

Des services-navette sont instaurés entre Anvers-Cal et Herentals d'une part, et entre Geel et Neerpelt, des bus assurant la liaison entre les deux points d'interception.

Le relevage par les trains de secours d'Anvers-Dam et d'Hasselt sera réalisé le lendemain vers 11 h, après quoi les travaux de remise en état de la voie ont eu lieu.

La circulation était rétablie vers 18 h 30.

Le train exposition : Technorame

Le 14 novembre dernier, en présence de très nombreuses personnalités dont M. Liénard, Ministre de la Région Wallonne, le roi Baudouin a inauguré en gare de Mons un train exposition, long de 14 voitures, et baptisé "Technorame".

Il s'agit d'un train, composé de voitures K adaptées à leurs nouvelles fonctions et présentant soit un soit deux compartiments. Ce matériel accueille les dernières réalisations de plusieurs disciplines modernes pratiquées en Wallonie : informatique, robotique, où l'on remarque un androïde représentant le professeur Einstein plus vrai que nature soliloquant sans défaillance... en français ou un astronaute en démonstration prêt à s'envoler... Plus loin, on découvre la novotique, les biotechnologies, la recherche spatiale, avec une reproduction de la fusée Hermès.

Technorame a impressionné. Il s'adresse à un public jeune et en particulier aux élèves de l'enseignement secondaire supérieur, accueillis pendant les heures de cours.

Mais les adultes sont admis à partir de 15 heures. Des moniteurs officient dans chaque véhicule pour aider les visiteurs à approfondir l'un ou l'autre sujet. Les jeunes découvrent ainsi les techniques modernes pour peut-être leur faciliter le choix d'une profession. Un wagon est d'ailleurs affecté à l'emploi et à l'information avec une aide du Ministère de l'Education Nationale.

Technorame est le fruit d'une collaboration entre le Club Athéna Technologie Education, la SNCB, la Région Wallonne, le Fonds Européen de Développement. Il permet aussi aux adultes de s'adapter à une évolution accélérée des technologies d'aujourd'hui.

Ce train s'arrêtera dans 15 gares wallonnes et à Bruxelles. Il ne s'agit pas d'un train à caractère commercial s'adressant à un public ordinaire : les organisateurs l'ont bien compris en fixant le prix d'entrée "adulte" à 200F.

G.F.

Avis

L'ARBAC, organisateur du salon international des chemins de fer à Bruxelles, signale que, pour répondre aux vœux des divers exposants, le 39e salon aura lieu sous réserves de confirmation du 15 au 20 avril 1989.

Petite annonce

Particulier vend photos STIB, SNCV, SNCB... Demande de liste à Van der Kelen Jean, Chaussée de Neerstalle, 226, bte 6, 1190 Bruxelles.

Les sociétés de chemins de fer continuent à donner le mauvais exemple

- Les envois colis postaux internationaux (CPI) vers la Hollande sont centralisés à Anvers d'où ils sont acheminés par camion vers les Pays-Bas.
- A partir du 1/1/89, les envois de messageries vers la France seront centralisés au centre routier de Mouscron d'où ils seront acheminés vers Lille par camions. Ceci entraînera la suppression des parcours wagons au départ de Bruxelles TT vers Tourcoing et vers Paris la Chapelle.
- SNCB COLIS envisage de remplacer par des camions reliant Duisbourg au centre routier de Liège Guilleméens les acheminements des envois de messageries entre l'Allemagne et la Belgique qui sont actuellement effectués par des wagons ou dans les fourgons des trains de voyageurs.
- L'acheminement du courrier entre l'Allemagne et la Belgique est déjà assuré par des camions allemands qui viennent opérer à Liège X. Ceci a entraîné la suppression des fourgons postaux aux trains 218/219 et 224/225.

Intéressant à savoir

Le "Transport Road Research Laboratory" du Royaume-Uni a effectué en 1985 une étude sur l'évolution des déplacements urbains pour la conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et a conclu que les transports publics finiront par décliner, même dans les pays où leur usage est en progression constante et où la politique des services de transports publics semble couronnée de succès.

Dans cette étude peu optimiste basée essentiellement sur l'exemple anglais, nous relevons cependant une phrase symptomatique : " En Italie, Suède, Allemagne et Suisse, la tendance d'usage actuelle est plus positive que le graphique établi ne le suggérerait, ceci étant dû à une utilisation du rail plus massive que la moyenne, qui peut être plus efficace que le bus pour retenir un nombre d'usagers face à la concurrence de la voiture."

A propos du service voyageurs

Voitures M4 : Le bruit court que la direction envisage de louer des voitures M4 aux NS. Or il n'y a pas de voitures de ce type inutilisées. Pour y arriver, il faudrait diminuer la composition de certains trains ou leur affecter du matériel ancien. Certains à la SNCB partagent toujours l'avis d'un célèbre ministre des communications qui disait que les voyageurs pouvaient faire le trajet debout. Or l'enquête effectuée sur la ligne 34 dans le courant du mois de novembre fait clairement apparaître que les voyageurs n'aiment pas être debout, même ceux qui restent debout pour ne pas occuper la troisième place des banquettes à trois places.

Fin des voitures directes Liège - Italie :

Au changement d'horaire de mai 89, les trains 296/297 qui seront rebaptisés 496/495 ne comporteront plus que des voitures Amsterdam - Basel alors que les comptages font clairement apparaître que les voyageurs pour l'Italie sont majoritaires dans ces trains.

Les voyageurs habituellement lourdement chargés de Liège pour l'Italie devront à l'avenir changer de train à Namur ou à Luxembourg avec en plus le risque de paiement d'une taxe de détour car il s'agit d'une clientèle qui voyage souvent en respectant de vieilles habitudes!

Modifications tarifaires au I/I/89.

- Les billets et abonnements augmenteront en moyenne de 5% cependant les petits parcours ne seront pas augmentés.
- Le montant forfaitaire en cas d'irrégularité passe de 600 à 1000 F.

Diverses autres modifications entreront en vigueur à la même date : Retenons :

- la validité de la partie retour d'un billet AR est ramenée au seul jour du voyage aller.
- les tickets de validation des abonnements peuvent prendre cours n'importe quel jour.
- Il n'y aura plus de supplément EC en service intérieur

pour les titulaires : d'un abonnement réseau;
 d'un abonnement entreprise;
 d'une carte B-TOURRAIL
 d'une carte TTB

Durant tout le mois de Janvier 89, on rééditera la promotion entreprise en Janvier 88 de renouvellement des abonnements annuels au prix de 10 mois.

(P. Lemja 17.12.88)

GTF-DISTRIBUTION

Locomotives électriques de la SNCB par M. Delie et JP. SCHENKEL

La dernière parution des éditions Ediblanchart. Ce livre traite de toutes les locomotives électriques de la SNCB des origines à ce jour. Après une courte introduction sur la traction électrique, chaque type ou série est étudié séparément. Un tableau donne tous les renseignements techniques et 96 photos en noir-et-blanc, 48 en couleurs font découvrir les lignes parcourues et les livrées des locomotives.

Prix : 1980FB + frais d'envoi 50F = 2030FB. Etranger : frais de port portés à 100FB. Pour un envoi recommandé, ajouter 100FB.

Les commandes sont reçues jusqu'au 31 janvier 1989 au compte 001-0643004-67 GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture. Livraison courant février 1989.

A ses membres

A ses amis

Le GTF asbl

présente ses meilleurs voeux pour

1989

**CONSIDERATIONS GENERALES**

A la lecture des résultats de 1987, nous constatons, non sans une certaine satisfaction, que le compte d'exploitation de la Société a été clôturé en équilibre, et ce en dépit de quelques facteurs défavorables :

- la décision du Ministre des Communications de ne pas augmenter les tarifs en 1987;
- la réduction de l'intervention de l'Etat de 582,9 millions de francs par rapport à 1986 et de 648,2 millions de francs par rapport à 1985;
- la forte concurrence des autres formes de transport sur route due principalement à la chute des prix pétroliers qui ont diminué en moyenne de 42,5 % par rapport à 1985 et de 4,11 % par rapport à 1986.

Néanmoins, le recul accusé par les recettes s'élève à 42,2 millions par rapport à 1986, soit seulement 0,85 %.

Par ailleurs, la S.N.C.V. n'a pas hésité à prendre toutes les mesures requises en vue d'une compression drastique des dépenses d'exploitation. Celles-ci ont pu être réduites de 572,1 millions, soit 3,7 %, par rapport à 1986 et de 847,5 millions, soit 5,44 %, par rapport à 1985.

Ces mesures ont été prises dans plusieurs domaines :

- le nombre d'agents effectifs a été ramené de 6.284 unités au 31 décembre 1986 à 6.191 unités au 31 décembre 1987, ce qui représente une réduction de 1,48 %. En outre, le nombre d'emplois à temps partiel est passé de 64 en 1986 à 160 pour l'exercice écoulé;
- le nombre total de kilomètres parcourus a été ramené de 177,3 millions de km en 1986 à 173,6 millions de km en 1987. Par rapport à 1985, ce même nombre a été inférieur de 9,2 millions de km, soit 5 %;
- cette réduction du nombre de kilomètres parcourus a été réalisée grâce à des élagages opérés dans nos lignes à faible rendement qui ont ainsi vu leur coefficient de couverture passer de 24,4 % à 32,2 %;
- les dépenses d'investissement ont été limitées à 943,5 millions de francs.

Ces mesures ont contribué à améliorer le coefficient de couverture des charges par les produits, qui est passé de 37,77 % en 1986 à 39,31 % en 1987.

AUJOURD'HUI ET DEMAIN

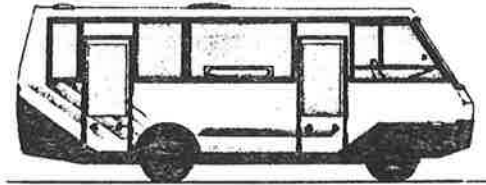
Il est à présent certain qu'on ne bougera pas aux tarifs en 1988. Cette décision nous agréé dans la mesure où elle facilitera notre relation avec la clientèle, mais elle n'est certes pas de nature à alléger notre tâche quant au budget d'exploitation.

Par ailleurs, une nouvelle réduction de l'intervention de l'Etat s'élevant à 178,4 millions de francs nous obligera à pratiquer d'autres coupes sombres dans notre service à la clientèle.

MISE EN ŒUVRE DE TOUS LES MOYENS DISPONIBLES

Nos autobus

Le plan commercial a confirmé la nécessité d'adapter notre parc d'autobus à la demande de la clientèle. En 1987, une première commande de 25 minibus d'une capacité de 38 places, dont 19 assises a été passée. Ceux-ci seront mis en service sur les lignes et aux périodes où ils peuvent remplacer avantageusement les autobus standard.



Deux autres commandes ont également été passées en 1987, l'une de 76 véhicules articulés remplaçant 135 bus standard et l'autre de 65 autobus standard. Après livraison de ces véhicules en 1988 et durant le premier trimestre 1989, le nombre d'autobus articulés en service sera porté à 183 unités, soit 8 % du parc.

Le plan d'action de 1988 prévoit en outre une réduction du nombre d'autobus de réserve.

Le nombre d'autobus à commander en 1988 sera limité à 160 véhicules standard, dont 10 seront livrés en 1988, le solde en 1989. Globalement après mise en service des autobus commandés en 1987 et à commander en 1988, le parc sera réduit de 4 % par rapport à la situation au 31 décembre 1987.

Nos trams

En 1987, aucune modification n'a été apportée à l'exploitation des réseaux.

La « bussification » de la ligne 41, Jumet-Gohyssart-Charleroi, est prévue pour 1988. En cause : l'état de vétusté de l'infrastructure. Les motrices type S de Charleroi seront déclassées.

En ce qui concerne l'exploitation des antennes Est du Métro Léger de Charleroi, nous nous en tenons au programme établi par le Ministère des Communications en collaboration avec la Promotion des Transports Urbains et le Service Spécial d'Etudes de la S.T.I.C.

Informatique et Exploitation

Durant l'exercice à venir, la direction de l'Exploitation va poursuivre l'automatisation du traitement administratif des services réguliers spécialisés.

L'échange des demandes avec l'Administration des Transports et l'inscription des données par les services régionaux se feront électroniquement.

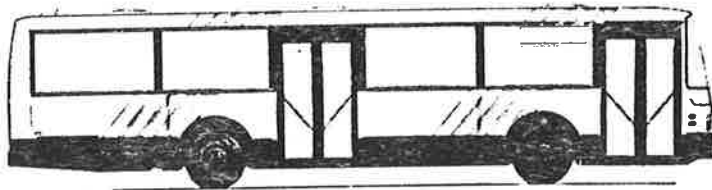
En employant une banque de données relationnelle qu'elle a développée elle-même, la direction de l'Exploitation va réaliser le traitement de 5.151 dossiers d'une façon plus économique et avec un contrôle plus efficace. Conjointement, une nouvelle information actualisée relative aux flux de voyageurs sera mise à la disposition des services d'études régionaux.

Travaux d'investissement à charge de la P.T.U.

Anvers

A la gare d'autobus « Rooseveltplein », les bâtiments de service et les abris voyageurs sont désormais opérationnels.

Les dispositifs électroniques d'information aux voyageurs seront installés en 1988.



Ostende

Les réductions de crédit imposées à la P.T.U. ne nous ont pas permis de réaliser le viaduc au « Brandariskaai », comme prévu. Les travaux débiteront vraisemblablement fin 1988, ou début 1989.

Jumet

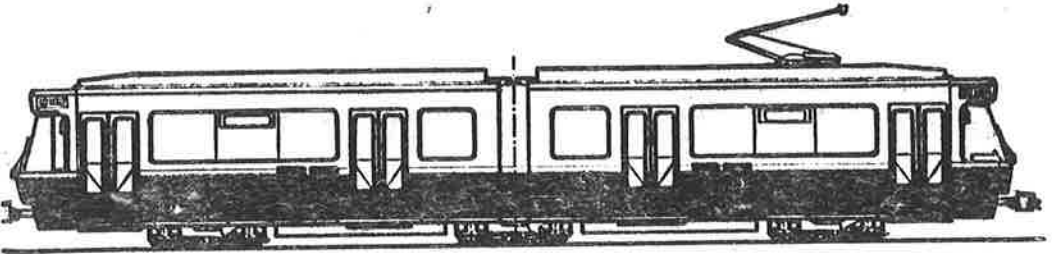
Les travaux d'aménagement du centre administratif de l'exploitation ont été achevés en 1987.

Les équipements de lavage et d'approvisionnement en sable des motrices seront mis en service en 1988.

Charleroi

Les travaux de renouvellement des voies et des lignes aériennes à la Chaussée de Bruxelles ont été poursuivis et seront terminés à la fin du premier semestre 1988.

Les études pour le renouvellement éventuel de l'infrastructure ferrée entre Gosselies et Trazegnies sont terminées.



Appareillages

Il est prévu d'installer une troisième série de détecteurs assurant la commande à distance des feux de signalisation sur la ligne ferrée du Littoral et d'équiper les autobus d'un second lot d'oblitérateurs pour cartes magnétiques.

Parallèlement, des études sont actuellement en cours en vue de la construction de nouvelles gares d'autobus.

Divers

Des interventions financières ont été accordées pour 1988 dans le cadre de la promotion de la ligne du Littoral et du centenaire de la S.N.C.V. dans la province de Limbourg.

Travaux d'investissement réalisés par nos moyens propres

Ces travaux font l'objet d'un exposé détaillé au chapitre « Services Techniques » du présent rapport annuel.

MOBILISATION DU POTENTIEL HUMAIN

Objectifs fondamentaux

- La S.N.C.V. souhaite répondre au maximum aux besoins des personnes en matière de transport public. Consciente de son rôle social, elle se souciera constamment et par priorité du consommateur qui, subissant le poids de la crise économique actuelle, vit dans un climat d'insécurité tant sociale qu'individuelle. Il lui incombe de l'attirer vers une nouvelle offre de transport hautement qualitative et sélective, capable non seulement de lui donner satisfaction, mais également de le remettre en confiance et, partant, de lui redonner envie de voyager avec elle.
Ceci ne peut se faire que par une individualisation poussée du transport public conçu jusqu'à ce jour comme transport de masse et par une diversification de nos services, destinées à établir un climat de confiance dans un service de transport public davantage soucieux des moindres désirs de sa clientèle.
- Désireuse de réaliser au mieux cet objectif, tout en rentabilisant au maximum ses activités, la S.N.C.V. souhaite également voir ramener l'intervention de l'Etat à un minimum. Pour réduire ses coûts de production et améliorer sa productivité, la S.N.C.V. compte sur la créativité et l'engagement personnel de ses agents dans la recherche d'une relation optimale avec la clientèle.
- La S.N.C.V. veut exercer son activité en synergie avec les autres entreprises de transport tant publiques que privées (S.N.C.B., S.T.I. et exploitants) afin de mieux atteindre ses deux premiers objectifs.

Trois conditions essentielles vers lesquelles nos plans d'action s'orientent actuellement restent à remplir :

1. management et responsabilité;
2. système de communication, d'information et contrôle de gestion;
3. plan de gestion du personnel dans lequel la sélection, la formation, l'évaluation et la récompense des résultats obtenus constituent les lignes de force.

Premières étapes réalisées en 1987

Diagnostic 1987

L'entreprise

Dans l'ensemble, la part qu'occupe la S.N.C.V. dans le marché du transport s'amenuise : si le transport scolaire reste pratiquement constant, le transport de travailleurs régresse peu à peu et le transport facultatif ou de loisirs décroît de façon substantielle.

L'évolution des coûts poursuit une courbe ascendante, tandis que les recettes, exprimées en termes constants, sont en baisse.

Le marché

On constate une augmentation légère, mais continue, des dépenses ménagères consacrées au transport individuel. La consommation du transport public et de ses services diminue.

La S.N.C.V. se meut dans des segments de marché divers : non seulement, il y a le marché du transport fonctionnel, mais également celui des loisirs. Il lui est donc possible de concevoir un produit qui réponde également à d'autres besoins que celui du transport pur et simple.

Les facteurs environnants

La politique nationale actuelle en matière de transports publics se caractérise par une réduction permanente de l'intervention financière de l'Etat.

L'évolution démographique est actuellement marquée par une diminution considérable de la population scolaire, une diminution relative du nombre des femmes jeunes non actives et un accroissement constant du nombre des pensionnés.

L'évolution des prix pétroliers, les efforts consentis en matière de publicité et le positionnement du transport privé constituent des paramètres importants.

Stratégie

L'ensemble de ces faits a donné lieu à l'élaboration d'une STRATEGIE qui doit permettre aux Vicinaux de conserver une part importante dans le marché de la mobilité, à court comme à long terme.

La plaque tournante de cette pensée stratégique est le modèle PORTEFEUILLE.

Ce modèle indique clairement dans la gamme offerte par la S.N.C.V. les points pour lesquels celle-ci doit « désinvestir », développer, investir ou renforcer sa politique de maintien de la structure existante.

Pour des raisons tactiques, la S.N.C.V. a procédé, au cours de l'exercice écoulé, à des « désinvestissements » prévus dès 1986 et elle a, par ailleurs, favorisé le développement de certains produits.

Désinvestissements

La politique de « désinvestissement » avait pour objectif de réduire de moitié les pertes sur les lignes présentant le coefficient de couverture le plus bas et les pertes absolues les plus fortes, sans pour autant provoquer un recul important du nombre des voyageurs.

Cette politique fut mise en œuvre dès janvier 1987. Elle avait pour objet l'étude au niveau national de 67 lignes lesquelles ont été parcourues avec un déficit de 24.854.750 km sur 1.253,9 millions FB.

Les restructurations opérées ont permis, sur base annuelle, une réduction du nombre de kilomètres parcourus de 6.262.998 km et une réduction du déficit équivalant à 315,5 millions FB.

Pour les 67 lignes en question, le coefficient de couverture moyen est en augmentation et passe de 24,41 % à 32,23 %.

De plus, d'autres projets mis en œuvre ont permis une réduction du nombre de kilomètres parcourus de 869.471 km, ce qui représente une réduction du déficit de 66,3 millions de francs.

Par rapport à 1985, une réduction de 9,2 millions de kilomètres parcourus a pu ainsi être réalisée.

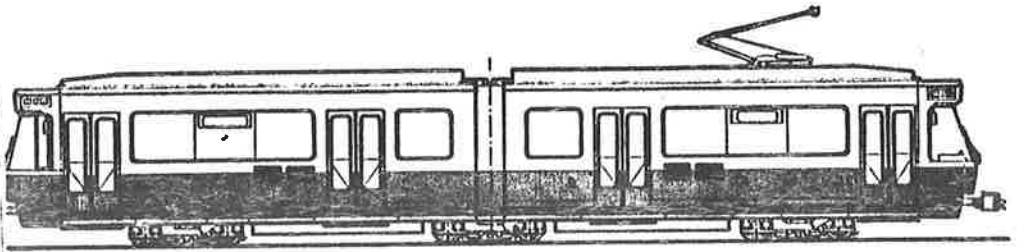
Développements

Le Tram du Littoral – La Voie du Soleil

Produit performant, hautement rentable dans un marché en expansion, le Tram du Littoral est l'exemple type d'une ligne « vedette » (modèle portefeuille).

En 1986, une étude de marché a révélé qu'en dehors du besoin de déplacement « fonctionnel », les voyageurs éprouvent également un besoin « exploratif ».

Le projet visait à attirer cette clientèle « explorative » sans risquer d'éloigner les voyageurs fonctionnels, en lui offrant un produit haut de gamme, un service et un encadrement adéquats.

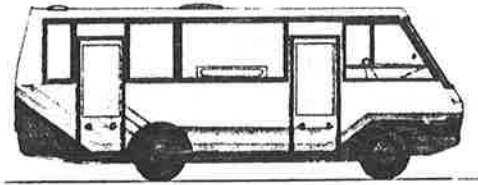


Dans ce but, certains trams, appelés « trams thématiques », furent intégrés dans la grille horaire existante. Cette nouvelle offre proposait un voyage agrémenté d'une plus-value. Celle-ci se traduisait par une participation avantageuse à l'une ou l'autre des nombreuses attractions côtières et bénéficiait d'une large campagne d'information.

Etude de marché nationale

Une vaste étude de marché visant à mieux connaître les besoins et les motivations qui conditionnent l'utilisation ou non des transports en commun en Belgique et de mieux orienter les investissements, a été mise en œuvre dès juin 1987.

Cette étude fut menée tant sur le plan qualitatif que quantitatif.



Design des nouveaux autobus

Les autobus ayant fait l'objet d'une commande récente, tant en version articulée que standard ou midi, se verront dotés d'un nouveau design sélectionné sur la base d'une étude de marché spécifique.

Le choix des couleurs, des normes et des motifs a en effet été opéré en fonction des attentes et des motivations des diverses clientèles-cibles.

Prévisions 1988

Désinvestissements

Nous devons combler un déficit d'au moins 635 millions de francs. Nous poursuivrons donc notre politique de désinvestissement partout où elle se justifie.

Développements

Une étude de marché quantitative est actuellement en cours. Son but est de vérifier si les hypothèses formulées dans la phase qualitative correspondent à une réalité.

Les résultats en sont attendus pour le mois d'avril 1988 et contribueront à l'élaboration d'une stratégie vicinale à l'échelle nationale.

Les suggestions découlant de cette étude de marché répondent aux désirs et aux besoins des diverses cibles intéressant la S.N.C.V. dans les quatre régions-pilotes où l'étude est réalisée, à savoir Poperinge, Ath, Namur et Ekeren - Anvers.

L'application de ces suggestions requiert une restructuration complète de l'exploitation, du matériel, de l'équipement et de l'encadrement, ainsi que de la communication adressée au personnel et à la clientèle.

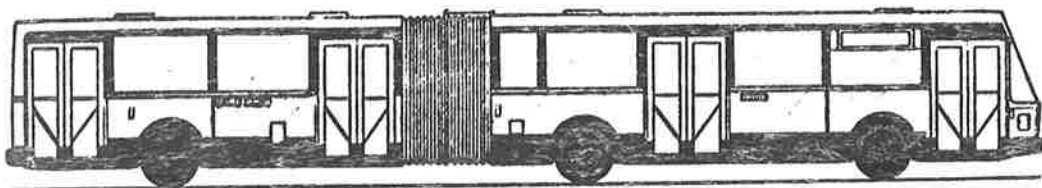
Investissements

Outre les actions menées dans les quatre régions-pilotes, nous comptons reprendre et réadapter l'action « Le Tram du Littoral — La Voie du Soleil ». Nous avons décidé d'étendre le projet « Le Tram du Littoral » dans l'espace, vers Bruges et Furnes notamment, et dans le temps, de juin à septembre inclus.

Politique de maintien des lignes rentables

Les recettes de ces lignes feront l'objet d'une analyse minutieuse, surtout en ce qui concerne l'utilisation des diverses catégories de titres de transport. Cette analyse doit nous révéler les raisons du succès ou de la faible consommation de certains titres, ainsi que le degré de difficulté que rencontre le voyageur lors de l'utilisation de certains titres de transport.

Cette analyse nous permettra également de mieux connaître la catégorie de voyageurs qui fréquentent chaque ligne et d'apporter les corrections nécessaires à l'exploitation de celles-ci grâce notamment à une communication et une information adéquates.



COLLABORATION AVEC LES ADMINISTRATIONS COMMUNALES

Nombreux sont les bourgmestres qui considèrent le transport en commun comme un élément socio-économique important. Ils se sentent dès lors concernés par la moindre restructuration apportée au réseau d'autobus de leur commune.

De plus, en matière de transport en commun, l'autorité publique est la première à qui la population adresse ses critiques et ses désirs.

Les responsables politiques locaux sont donc un relais important dans la communication que la S.N.C.V. souhaite établir entre l'entreprise et les voyageurs actuels et potentiels.

Les concertations entre les mandataires politiques concernés et les directions nationales et régionales de la S.N.C.V. se multiplient et s'inscrivent automatiquement dans le planning d'étude et d'information relatif aux opérations de restructuration.

Ces premiers contacts nous permettent notamment de proposer aux bourgmestres un contrat en vue de l'établissement éventuel d'un système de transport alternatif.

Ce contrat prévoit une collaboration active de la commune. Celle-ci procurerait le personnel pour la conduite de petits bus. La S.N.C.V. se chargerait de l'infrastructure et de la fourniture du matériel.

NOTRE COOPERATION

avec la S.N.C.B.

En ce qui concerne la tarification, une harmonisation des barèmes et des abonnements a été opérée, permettant au voyageur abonné de passer plus aisément du train à l'autobus et vice versa. Le transport « avant » et « après » le train est d'ailleurs une des préoccupations majeures de la S.N.C.V.

Les correspondances entre trains et autobus font l'objet d'accords entre les deux sociétés. Actuellement 117 gares S.N.C.B. sont concernées (contrôle bilatéral des correspondances).

Les Plans IC/IR 1984 et 1988 font l'objet de contacts réguliers, présidés par l'Administration des Transports.

Cette collaboration comprend également la mise à disposition de bus S.N.C.V. de substitution en cas de défectuosité de la desserte ferroviaire.

avec les S.T.I.

Des efforts sont actuellement poursuivis pour travailler en parfaite complémentarité avec les S.T.I.

Ainsi, en ce qui concerne la tarification, l'abonnement de type MTB reste l'exemple à suivre. Il existe également des abonnements combinés S.N.C.V.-S.T.I. pour l'abonné venant de l'extérieur de la zone urbaine à Anvers et à Charleroi. Ce type d'abonnement est à l'étude pour la région gantoise.

Rappelons que les titres de transports urbains de la S.N.C.V. accordent la correspondance gratuite sur les lignes S.T.I. et réciproquement.

Dans le cadre de l'UBTCUR, nous avons des contacts mensuels avec les S.T.I. au cours desquels sont examinés les problèmes de l'exploitation. L'administration des Transports préside divers groupes d'études et concertations visant à supprimer les dessertes parallèles (Anvers et Charleroi). Enfin, nous avons uniformisé les arrêts sur les tronçons communs aux S.T.I.

Sur le plan social, la S.N.C.V. participe à la préparation des Commissions paritaires des S.T.I. et collabore avec les S.T.I. pour garantir les mêmes avantages sociaux aux agents des sociétés concernées.

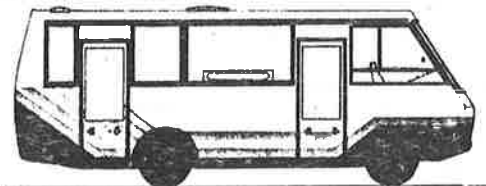
Rappelons par ailleurs que des projets visant à faciliter les relations entre les diverses sociétés sont actuellement à l'étude. Parmi ceux-ci, notons la généralisation des oblitérateurs pour cartes magnétiques en vue d'une meilleure harmonisation et d'une répartition plus précise des recettes communes.

avec la F.B.A.A.

Il est vital à nos yeux de collaborer harmonieusement avec les membres de la F.B.A.A. ayant conclu avec notre Société un contrat d'affermage, puisque pratiquement 40 % du nombre total de kilomètres parcourus par les autobus pour le compte de la S.N.C.V. sont assurés par des sociétés privées.

Tant au niveau national qu'à l'échelon régional, nous désirons renforcer cette collaboration grâce à une meilleure compréhension mutuelle des objectifs et à la prise en considération de toute suggestion, d'où qu'elle vienne.

Seule une telle politique peut favoriser la mise en œuvre optimale de tous les moyens dont nous disposons en vue d'accroître notre rendement économique tout en rendant notre exploitation plus attrayante à la clientèle.



NOS RELATIONS AVEC L'AUTORITE DE TUTELLE

Vers une plus grande responsabilisation ?

L'éventualité pour les organismes parastataux de type B, dont fait partie la S.N.C.V., de voir modifier leurs statuts et de se transformer ainsi en société de type E, a déjà suscité beaucoup de remous. Ces sociétés de type E fonctionneraient sur base d'une forme de contrat de gestion conclu entre l'Etat et les organismes intéressés.

Pour sa part, la S.N.C.V. se sentirait à l'aise dans ce nouveau contexte, puisqu'elle pourrait revaloriser deux notions qui lui tiennent à cœur dans sa politique de transport, à savoir le volet économique et le volet social de sa gestion.

Sur le plan économique, il va de soi que nous devons exploiter d'une manière optimale, c'est-à-dire avec un minimum de dépenses et une intervention minimale de l'Etat. C'est la politique menée par la S.N.C.V. depuis sa création.

Sur le plan social, il faut que nous sachions clairement le rôle qui nous est dévolu au sein d'une mobilité croissante. Nous devons savoir jusqu'à quel niveau le transport public doit être garanti en Belgique, non seulement dans l'espace (régions les plus reculées), mais aussi dans le temps (matins, soirs, week-ends).

Si l'occasion nous est offerte de conclure avec notre autorité de tutelle un contrat qui définirait clairement notre mission d'exploitation et nous assignerait une fonction sociale bien précise, nous garantissons de pouvoir accomplir notre tâche avec les coûts d'exploitation les plus bas.

Par ailleurs, cet accord nous laisserait libres de développer des activités commerciales autres que celles qui ont uniquement trait au transport de personnes.

Nous accueillons donc de manière positive toute initiative visant à favoriser la conclusion d'un contrat de gestion entre l'Etat, notre autorité de tutelle, et notre Société.

Promotion

La S.N.C.V. désire promouvoir le transport en commun par une amélioration de la qualité de ses services à la clientèle. Pour certains investissements spécifiques, elle fait ainsi appel à une intervention spéciale de l'Etat.

Une convention a été signée en 1984 entre l'Etat et la S.N.C.V. en vue de promouvoir le transport urbain et interurbain vicinal.

Elle vise à financer les investissements destinés à la relance des transports publics et à améliorer la vitesse commerciale, le confort et l'information.

Pour 1988, un budget d'engagement de quelque 640 millions est prévu, c'est-à-dire 300 millions de l'année 1987 non utilisés et 340 millions de 1988.

Ces investissements ne peuvent en aucun cas être destinés à des réalisations à caractère grandiose. Tel n'est d'ailleurs pas notre souhait : nos frais d'exploitation seraient tellement élevés qu'ils ne seraient plus supportables. Les investissements que nous favorisons devront avoir un effet immédiat sur le service offert.

En matière d'intégration des tarifs, il importe que la perception par titres de transport magnétiques soit poursuivie activement, en connexion avec les S.T.I. et la S.N.C.B.

Nous tenons vivement à une amélioration sensible des arrêts et de l'encadrement des voyageurs.

Il y a lieu de promouvoir l'information des voyageurs dans les trams et les autobus et de clarifier l'indication des lignes et des destinations.

Loin d'être un luxe superflu, le radioguidage des véhicules est un « must ».

ETAT DES CONCESSIONS ET AUTORISATIONS

Lignes ferrées

Au cours de l'exercice 1987, 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 1987, un développement total de 30.131 km, dont 29.212 km en services journaliers et 919 km en services saisonniers.

En vertu de la loi du 29 août 1931, une autorisation définitive, 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

Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau est restée inchangée, à savoir :

- Flandre occidentale : 2 lignes, 67 km 823;
- Hainaut : 8 lignes, 96 km 972;
- Société Anonyme du chemin de fer vicinal des Grottes de Han : 1 ligne, 5 km 400.

Services routiers

1. Services réguliers

Au 31 décembre 1987, 19.410 km de services réguliers étaient exploités directement par la S.N.C.V. et 10.721 km par les loueurs.

A la page suivante figure un tableau détaillant par province, le nombre et le développement des services réguliers en exploitation à la fin de l'exercice 1987.

REALISATIONS DU SERVICE SPECIAL D'ETUDES

Réseau ferré et équipements aériens

L'exécution de la modernisation de l'infrastructure ferrée (voies et équipements aériens), avec renforcement de profil, a continué sur une partie importante de la section Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire) (5 km 800).

Ainsi, les tronçons suivants ont été renouvelés :

| | |
|---|----------|
| Lodelinsart (Bon Air) à Jumet (Chaussée de Gilly) | 1 km 400 |
| Jumet (Carosse) à Gosselies (Calvaire)..... | 1 km 400 |

De plus, les lignes aériennes ont été modernisées sur la section :

| | |
|--|----------|
| Raversijde - Middelkerke (ligne du Littoral) | 2 km 200 |
|--|----------|

Notre groupe d'exploitation du Hainaut a également exécuté, en régie, le renouvellement partiel de l'équipement aérien du dépôt d'Anderlues tandis que le personnel d'Ostende procédait au remplacement d'aiguillages et de voies sur le peigne du Brandariskaai.

De nombreux quais ont été aménagés sur la ligne du Littoral, dans le but d'accroître la sécurité des voyageurs (élargissement, barrières de sécurité, passages pour piétons, etc...).

Sous-stations de traction et postes de transformation

Le montage des détecteurs de défauts de ligne dans diverses sous-stations du Hainaut a été exécuté.

Equipements divers

Dans le cadre du Métro Léger de Charleroi, un équipement de commande d'aiguillages par infra-rouge a été installé.

Une signalisation de sécurité a été mise en service sur les tronçons Sud - Beaux-Arts - Piges.

Les centraux téléphoniques de l'Administration centrale et du dépôt de Jumet ont été remplacés par des équipements modernes plus performants. Les travaux de modernisation du central sont en cours à la Direction régionale du Brabant.

Effectif au 31.12.1987

Transport par route

2.334 autobus

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

Transport par rail

4 locomotives

11 autorails et tracteurs

105 motrices articulées

90 motrices électriques « voyageurs »

9 voitures motrices électriques « de service »

1 draineuse de contrôle

1 dameuse de cases

1 motrice pour l'auscultation caténaire

46 voitures remorques

50 wagons divers.

Acquisitions

Transport par route

8 véhicules divers ont été mis en service (camions, camionnettes et voitures à personnes).

Transformations

Transport par route

1 autobus désaffecté a été transformé et remis en service comme voiture de dépannage.

Désaffectations

Transport par route

82 autobus

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

Transport par rail

26 véhicules divers sur rail (motrices, wagons, etc.).

SERVICE SPECIAL D'ETUDES**Réseau ferré et son équipement électrique**

Les travaux de modernisation des voies et des lignes aériennes sont envisagés sur la section Gosselies - Courcelles - Trazegnies, de l'axe Nord du Hainaut 8 km 025

Les travaux d'établissement du triangle de Nieuport et de la boucle de Blankenberge seront réalisés cette année.

Il est également prévu des renouvellements ponctuels : la bifurcation simple d'Ostende (Poste), les courbes de la De Greefplein à Middelkerke, le pont de Bouvy à La Louvière (axe Sud), le pont de l'autoroute à Jumet (Chaussée de Bruxelles).

Les travaux de renouvellement des appareils de voie au peigne d'entrée de l'atelier d'Ostende débiteront cette année.

Les voies seront remaniées dans l'Astridlaan à Ostende, à l'occasion de travaux routiers.

Des dispositifs de protection des voies contre l'ensablement seront également expérimentés.

L'équipement aérien sera renouvelé le long de la De Marelaan à Zeebrugge 0 km 400

Plusieurs signalisations de passage à niveau seront renouvelées.

Des études seront menées cette année, en vue de la pose des voies et des lignes aériennes aux sections Centenaire - Cora sur l'antenne de Châtelet, Gilly - Soleilmont sur l'antenne de Gilly, Tréfilerie - Cartier sur l'antenne de Fontaine-l'Evêque et dans la traversée de La Panne.

Il est prévu de démonter, dans le courant de 1988, les anciennes voies subsistant rue Destrée à Marcinelle et dans la traversée de Fontaine-l'Evêque (route de Mons) 1 km 680

L'amélioration des quais voyageurs, entamée en 1987, sera terminée en 1988.

Sous-stations de traction et postes de transformation

Les travaux d'installation et de mise en service d'un nouveau poste de transformation seront exécutés à Liège (St.-Gilles) et à Anderlues.

DERNIERE MINUTE : L'espoir renaîtrait-il en Hainaut ?

Le scandale de l'axe Charleroi - Gosselies entièrement reconstruit mais non exploité va peut-être prendre fin dans un proche avenir.

D'après des rumeurs qui semblent se confirmer, le tram 62 y ferait sa réapparition (en BN bien sûr) le samedi 07/01/89. Sous toutes réserves, comme d'habitude ...

Toujours est-il que le 18 novembre la 9591 y a effectué un deuxième parcours d'essais, accompagnée cette fois de la 6100, et que les premiers signes du remontage de la signalisation sont visibles à Jumet Carrosse. A suivre de près ...

C.L. 23/11/88

A propos de notre ouvrage "Le Rail passe par Liège" publié pour commémorer le 150^e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège en 1988

Nos lecteurs continuent à nous transmettre les réflexions que leur inspirent la matière et les nombreuses illustrations de ce livre.

De M. Marcel LAMBOU (Liège)

L'auteur du premier chapitre de notre ouvrage remercie tous ses lecteurs qui se sont donné la peine d'apporter des précisions à son texte. Il tient à apporter les précisions suivantes :

p. 34 : il n'a pas été possible de dater la photo de manière précise. L'auteur n'a pas repris la date de 1937 comme pouvant être l'époque du document, pour indiquer implicitement que ce majestueux ouvrage a existé pendant près de 100 ans.

p. 45 : à propos de la gare de Verviers (Minous). Le nom de cette gare a été trouvé dans la "Nomenclature des stations, haltes etc..." de l'administration des chemins de fer par A. Boudart, du département des Travaux Publics, service de l'exploitation (1874). Dans ce recueil, cette gare est signalée comme un projet, dont la concrétisation semblait prévue pour 1875.

p. 52 : il va de soi que la photo du bas ne peut avoir été prise qu'à Dolhain (Vicinal).

Enfin, en ce qui concerne le fameux accident figuré page 142, précisons que la locomotive déraillée bloquait entièrement l'accès de la rue Sainte-Marie, au coin de laquelle se situe aujourd'hui le café "La Vaudrée".

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

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 empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci 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 proposés par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, participation à des réunions de nature ferroviaire, réunions tous les deuxièmes mardis du mois au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP191, 4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1989, 170FB pour les membres belges, 250FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez d'une réduction lorsque vous participerez à une de nos activités ou que vous souscrirez à une nouvelle édition du GTF asbl.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des trois modes suivants *paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège. C'est la formule la moins chère pour nos membres étrangers.

*envoi d'un Eurochèque garanti 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 banques belges.

Changements d'adresse

Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez deux timbres-lettre pour la réponse.



A.S.B.L.