



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 7 - AVRIL 1979 - Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl

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



BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 7

Avril 1979

Nouvelles de la SNCB

Exploitation	3
Infrastructure	11
Histoire	24

Nouvelles de la SNCV 25

Nouvelles de la STIB 27

Activités du GTF

Tramways au Pays de Liège	30
Carte des voies ferrées	32
Distribution	33
Prochain voyage et divers	35
Courrier des lecteurs	36
Dans les Associations	37
Bibliographie	38

Supplément gratuit encarté au centre
de ce numéro (12 pages de A à L)

Dossier : Le Chemin de Fer à Vapeur
des Trois-Vallées

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

Comité de rédaction : P. Auguste, H. Arden, F. Beckers,
J. Braive, G. Close, Dikkenet-747, M. Lambou,
F.G. Maral, R. Marganne, R. Thiry.

Coordination : R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme. L. De Greef

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

Edit. Resp. R. Marganne, av. Observatoire 5, Liège

Note sur l'exploitation voyageurs sur la ligne 37 Liège-Aachen

Depuis belle lurette, les services voyageurs internationaux entre la Belgique et l'Allemagne utilisent exclusivement la ligne SNCB 37 Liège (Guillemins) - Verviers - Aix-la-Chapelle (1). Cette ligne a été électrifiée en courant continu 3000 volts (système habituel de la SNCB) : le problème de la connexion avec le réseau allemand de la DB, électrifié en courant alternatif monophasé 15.000 volts s'est posé.

Au niveau de l'infrastructure, il a été résolu de la manière suivante : la ligne est complètement électrifiée en courant continu, y compris sur parcours allemand, jusqu'à l'entrée de la gare d'Aachen Hbf. Elle offre cependant une particularité : à partir du point frontière (dénommé pour la SNCB Hergenrath frt, pour la DB Aachen Süd Grenze), les mâts caténaires et la suspension ont un aspect typiquement allemand, quoiqu'ils véhiculent du courant continu : il va de soi, cependant, que l'adaptation nécessaire à l'alimentation par courant continu a été faite. (2) La fourniture du courant continu sur parcours allemand est effectuée par la Belgique et contrôlée par le répartiteur ES de Liège Guillemins (en ce compris l'alimentation de la zone "courant continu" d'Aachen Hbf). Les voies de la gare d'Aachen Hauptbahnhof spécialisée au trafic avec la Belgique (elles portent le numéro 6, 7, 8 et 9) sont dites "commutables" et alimentées selon les cas soit en courant continu, soit en courant alternatif.

Au niveau de l'exploitation, les solutions suivantes sont retenues.

1. L'exploitation par locomotives monocourant de la DB (15.000v)

Les locomotives monocourant de la DB ne dépassent pas la gare d'Aachen Hbf. Lorsqu'elles entrent sur voie commutable, celle-ci est adaptée à la tension appropriée.

2. L'exploitation par locomotives monocourant de la SNCB (3000v)

La section Hergenrath (Frontière) - Aachen Hbf est entre autres parcourue par des locomotives SNCB série 22, 23, 25, 26 et même de temps en temps 20. Elles assurent la remorque des trains qui peuvent supporter un arrêt assez long à Aachen Hbf pour changement de machine (ex. trains remaniés à Aachen Hbf, trains militaires ou trains rapides lorsque le parc polycourant est indisponible). Lorsque ce type de locomotive arrive en gare d'Aachen Hbf, la tension caténaire de la voie de réception commutable est adaptée au continu aussi longtemps que la locomotive monocourant y stationne. Plusieurs voies de tiroir, situées de part et d'autre des quais voyageurs, permettent le garage de ce type de locomotive, pilotée par conducteur SNCB, même sur parcours allemand.

-
- (1). La ligne SNCB 37 est presque exclusivement parcourue par des trains de voyageurs. Les trains de marchandises belgo-allemands empruntent, eux, les lignes 40 (Liège-Visé) et 39 (Visé-Montzen-Aachen West). Ces lignes sont en cours d'électrification. Par réciprocité avec Aachen Hbf, les Belges équiperont Montzen en gare bicourant commutable.
- (2). Une description technique de la gare bicourant d'Aachen Hbf (avec plan de voies) a paru dans Rail et Traction n° 112 (1er trimestre 1969). Nous renvoyons nos lecteurs à cette revue, publiée par l'ARBAC.

3. L'exploitation par locomotives polycourant

La plupart des trains internationaux rapides sont tractés par des locomotives polycourant. Théoriquement, la relation Bruxelles-Cologne est réservée aux locomotives SNCB série 16 (cependant, en cas d'indisponibilité, le répartiteur M peut engager une locomotive série 18, plutôt spécialisée aux services Bruxelles ou Liège-Paris ; l'inverse se vérifie également). La relation Liège-Cologne est assurée, à certains trains, par des locomotives polycourant série 184 de la DB. (3)

Ce type de locomotive permet d'éviter un changement de machine à Aachen Hbf.

Nous envisageons le cas d'une locomotive polycourant venant de Belgique et entrant en Allemagne. A son arrivée dans la gare d'Aachen Hbf, le train est reçu sur une voie commutable adaptée à la tension de 3000 volts (la commutation, à la différence par exemple du cas de Quévy, ne peut être réalisée qu'à l'arrêt des trains en gare : cette mesure peut se comprendre par le fait que tous les trains font de toute façon arrêt dans cette importante ville frontalière). Lorsque le train est arrêté, le conducteur de la locomotive polycourant abaisse le pantographe 3000 volts. Il retire alors la clé de verrouillage de la boîte Faiveley (4) à laquelle est attachée, de façon permanente, la clé dite de commutation. Le conducteur belge remet la clé de commutation à son collègue allemand, chargé de conduire le train d'Aix-la-Chapelle à Cologne (5). Le conducteur allemand introduit cette clé de commutation sur un dispositif prévu sur le quai : celui-ci permet de transmettre au sous-chef de cabine d'Aachen Hbf l'autorisation de changer la tension de la voie commutable. La tension de la voie commutable est matérialisée par un voyant lumineux disposé sur le dispositif de commutation à quai. L'inversion de l'éclairage des voyants indiquant la tension indique que la voie a été "commutée" en courant alternatif. La clé de commutation est alors libérée, et le pantographe de la locomotive relevé pour la tension de 15000 volts alternatif. A noter qu'un dispositif spécial dit "de palpate de courant" existe sur les engins polycourant : il détecte la tension d'alimentation de la caténaire dès le relevage du pantographe et protège les circuits électriques de la locomotive en cas d'erreur ou de fausse manoeuvre. Le conducteur allemand procède enfin à l'essai du dispositif INDUSI embarqué sur la locomotive : celui-ci, obligatoire sur le réseau DB permet un contrôle de la vitesse du train dans certains cas et la bonne observation des signaux. Cet essai est effectué au moyen d'un curieux engin ressemblant à une raquette de tennis et que l'on place en dessous de la locomotive.

Après ces opérations, le train est prêt au départ : quoiqu'il soit piloté par un conducteur DB du dépôt d'Aix-la-Chapelle, le conducteur SNCB reste sur la locomotive pendant tout le parcours allemand, à titre d'agent technique, seul habilité à prendre des mesures de dépannage le cas échéant.

-
- (3). Ces locomotives allemandes sont conduites par un agent SNCB entre Aachen Hbf et Liège Guil., un conducteur DB restant présent sur parcours belge pour le dépannage éventuel.
 - (4). boîte d'interrupteurs commandant les pantographes, le disjoncteur ultra-rapide, les compresseurs, les ventilateurs...)
 - (5). Les locomotives belges vont jusqu'à Köln Deutzerfeld, point extrême de leur pénétration en Allemagne.

Nous signalerons enfin que la conduite des locomotives polycourant sur l'axe Bruxelles-Cologne est l'apanage des conducteurs électriciens de Bruxelles Midi et Liège Guillemins. Seuls, les conducteurs de Liège Guillemins, par contre, sont initiés à la conduite des engins quatrécourant série 184 de la DB (6).

On notera aussi qu'aucune automotrice SNCB ne dépasse la gare de Welkenraedt en service régulier. La gare de Welkenraedt, quoique située à environ 12 km de la frontière allemande, est la gare terminus pour les trains de service intérieur belges : les anciennes gares belges de Astenet et Hergenrath, situées entre Welkenraedt et la frontière, ne sont plus desservies.

Note brève sur les autres cas de contact entre le réseau électrifié belge et un réseau étranger *****

1. Relations avec la Hollande

La tension utilisée par les Hollandais étant le 1500 volts continu, le problème du contact avec le réseau électrifié belge est beaucoup plus simple. Le seul point de contact électrique existant jusqu'à présent est celui de Roosendaal sur la ligne Bruxelles-Amsterdam. (7) Une zone neutre à franchir pantographes baissés existe à la frontière belgo-hollandaise entre Essen et Roosendaal. Elle peut être franchie par tous les engins électriques SNCB, qui circulent à demi-puissance sur le réseau hollandais jusqu'à Roosendaal. Au-delà de Roosendaal vers Amsterdam, les engins belges autorisés à circuler sur le réseau NS sont les automotrices "Bénélux", les locomotives SNCB bicourant série 25.5 (assurant les rames réversibles belgo-hollandaises composées d'une locomotives SNCB 25.5, d'une voiture 1ère classe SNCB I4, d'une voiture mixte SNCB I4, de voitures 2e classe NS et d'une voiture restaurant-fourgon pilote NS) et polycourant série 15, 16 et 18 (en théorie, cette relation est réservée aux locomotives tricourant série 15). Les NS, eux, ne possèdent pas de locomotive polycourant.

2. Relations avec la France

La région Nord de la SNCF utilise le courant alternatif monophasé à la tension de 25000 volts. Deux relations électrifiées existent pour le moment entre les deux pays : la relation Bruxelles-Paris, dont la gare frontière, Quévy (en territoire belge), est gare bi-courant commutable, et la relation Liège-Paris, dont la gare frontière, bi-courant commutable, est Jeumont, située en territoire français. Ces deux gares possèdent donc, à l'image de Aachen Hbf, des voies commutables. Mais, elles disposent d'une possibilité supplémentaire : certains trains, remorqués par locomotive polycourant, ne doivent pas marquer l'arrêt pour les opérations de commutation. A cet effet, il est prévu, sur voies principales, une sorte de jonction de pleine voie, avec zone neutre intermédiaire. Pour les trains en "passage direct", le conducteur doit abaisser le pantographe à l'approche de la zone neutre,

(6). Dans Trans-Fer n° 4, p. 7, nous avons énuméré les roulements du matériel moteur étranger circulant sur le groupe de Liège.

(7). Pour la future relation électrifiée Liège-Maastricht, une solution analogue est prévue. Voir Trans-Fer n° 3 p. 3

6.-

franchir celle-ci en dérive, tandis qu'il dispose les équipements de la locomotive pour capter la tension du réseau qu'il aborde. En fin de zone, il relève le pantographe, et réenclenche le DUR ou JH et les auxiliaires.

Notons enfin que la traction des trains sur ces deux lignes est assurée par des CC40100 de la SNCF et en priorité par leurs homologues série 18 de la SNCB (quoique l'on puisse aussi trouver des locomotives série 15 ou 16). (8)

3. Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg

La ligne Bruxelles-Luxembourg est entièrement équipée, y compris sur parcours grand-ducal, en 3000 volts continu. Les trains Bruxelles-Luxembourg sont donc assurés par du matériel belge monocourant (les CFL ne possèdent pas d'engin 3000 volts) - locomotives ou automotrices. Les trains limités à Luxembourg sont reçus dans cette gare sur les deux voies de gare latérale côté Arlon, en général.

Les trains poursuivant au-delà de Luxembourg doivent de toutes façons y rebrousser. Ils sont donc, eux aussi, assurés par des locomotives SNCB monocourant : celles-ci entrent à Luxembourg sur l'une des voies commutables de la gare. Celle-ci se trouve en effet à la jonction entre le réseau belge (Bruxelles-Lux. en courant continu) et le reste du réseau luxembourgeois, électrifié en courant alternatif 25.000 volts, selon le procédé français. Après évacuation de la locomotive SNCB, la tension de la voie commutable change, et une locomotive à courant alternatif se met en tête du train.

Le seul matériel polycourant rebroussant à Luxembourg est la rame quadricourant suisse des SBB-CFF assurant le TEE Iris et Edelweiss Bruxelles-Zürich.

Par contre, en haute saison, circule, le vendredi, au départ de Bruxelles Midi, un train d'agences vers la Suisse. Celui-ci évite de rebrousser à Luxembourg grâce à une voie de rocade évite-Luxembourg : sur celle-ci se trouve une jonction de pleine voie entre le courant 3000 volts continu et le courant alternatif 25000 volts. Ce train est assuré par une locomotive polycourant SNCB série 16 de la 1ère tranche (soit 1601 à 1604, seules locomotives à posséder un quatrième pantographe de type suisse), qui franchit la zone neutre de la jonction de pleine voie sans arrêt et en dérive. La locomotive belge assure la traction jusque Bâle CFF et est conduite par un agent SNCB de Bruxelles Midi assisté d'un instructeur ou d'un fonctionnaire de la direction M, et d'un pilote français pour le parcours Luxembourg-Bâle.

Ce même raccordement évite-Luxembourg est utilisé par un autre train saisonnier, remorqué, celui-là, jusque Thionville, par une locomotive tricourant de la SNCB série 15.

(8) sur la relation Bruxelles/Liège-Paris, la conduite des locomotives polycourant est assurée par du personnel du réseau propriétaire de l'engin. Pour la SNCB, Bruxelles-Paris est assuré par le dépôt de Bruxelles Midi, Liège-Paris par le dépôt de Namur. Sur le tronçon Liège-Namur, certains trains (TEE 40, TEE 33, TEE 41, 233) sont assurés par des conducteurs de Liège Guillemins, avec relais à Namur.

MATERIEL ROULANT

7.-

Effectifs des engins de traction SNCB

ATD Haine-St-Pierre (1/2/79)

	Série	Effectif	Détail	Remarques
TT	45	10	4501 à 4510	4509 en A.C. depuis 10/78
TT	46	9	4611 à 4614 et 4616 à 4620	
HLD	59	16	5902 5905 5907 5908 5911 5912 5917 5920 5921 5922 5923 5927 5929 5931 5935 5948	5912 en prêt à Anvers (Dam) depuis 07/78.
HLD	62	1	6225	
HLD	63	8	6305 6308 6314 6317 6320 6321 6326 6327	
HLDM	84	10	8410 8416 8417 8437 8438 8445 8446 8447 8448 8449	8410/16/38/46/49 en A.C. depuis 01/79.
HLDM	73	7	7317 7327 7328 7331 7332 7333 7334	+ 7315, 7318, 7325 reçues en prêt de ATD Monceau depuis 01/79.

ATD Stockem (1/2/79)

TT	43	2	4331 4332	Ajouter 4330 reçu en prêt de ATS/D Bertrix
HLDM	84	5	8403 8413 8415 8418 8427	
HLDM	91	9	9123 9125 9127 9134 9135 9137 9148 9153 9159	
AM	63/65	60	211 à 270	

ATD Hasselt (24/3/79)

Série	51	60	62/63	64	65	66	73	84
Nombre	27	12	24	6	6	3	5	13

Note : la 5176 a été accidentée à Kermt.

Abréviations : ATD = Atelier Traction Diesel
 TT = Autorail AM = Automotrice Electrique
 HLD = Loco. Diesel de ligne
 HLDM = Loco. Diesel de manoeuvres

BIBLIOGRAPHIE - Dernier appel Cartes-vues GTF série 51

Il ne nous reste que quelques séries 51, que nous vous conseillons de commander au plus vite si vous ne possédez pas cette édition. Pour rappel, il s'agit d'une série de 8 cartes-vues en noir et blanc donnant un aperçu des trains et trams belges de 1930 à nos jours (photos SNCB vapeur et autorails, SNCV, RELSE et TULE).

Commande contre versement préalable de 65FB par série envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions à 4000 Liège. Pour nos lecteurs étrangers, la procédure de commande est en dernière page de couverture.

Atelier de traction diesel (ATD) de Kinkempois (NK)
Inventaire du matériel moteur y affecté au 31/12/78

1. Locomotives diesel (HLD)

Série	Nombre total affecté	Numéros et remarques
50	1	5001 (garée à Latour)
55	16	5501 5507 5512 5517 5519 5521 5522 5523 5524 5525 (à AC Salzinnes pour réparation depuis 02.10.77) 5526 5529 5533 5535 5536 (à AC Salzinnes pour grande révision depuis le 12.12.78) 5538
60	9	6004 6005 6029 (à AC Salzinnes depuis le 30.12.78 pour grand entretien) 6035 6041 6045 6047 6050 6065
73	25	7338 à 7353 7382 à 7390
82	19	8205 8213 8215 8216 8222 à 8226 8234 8237 8238 8239 8240 8245 8251 à 8254.
Total HLD		66

2. Locomotives électriques (HLE)

Série	Nombre total affecté	Numéros et remarques
18	6	1801 à 1806 (série complète de ce matériel quadricourant)

3. Automotrices électriques (AM)

Série	Nombre total affecté	Numéros et remarques
54	78	051 à 128
55	37	502 à 525 et 527 à 539 (524 depuis 13.12.78 à l'AC 529 " 19.12.78 " 534 " 30.11.78 ")
56	22	129 à 150 (131 depuis 04.11.78 à l'AC)

(ces trois séries d'AM sont complètement représentées
à Kinkempois)

Visites d'ateliers SNCB - organisées par l'ARBAC, celles-ci
sont accessibles aux membres GTF !

samedi 24 mars 79 : atelier traction diesel d'Hasseelt
samedi 21 avril 79 : atelier traction diesel de Kinkempois
samedi 23 juin 79 : atelier traction diesel de Ronet

Les membres GTF désireux de s'inscrire doivent le faire 15 jours
à l'avance en écrivant à ARBAC, Gare Centrale, 1000 Bruxelles,
en spécifiant la date choisie et leur n° de carte de membre GTF
(repris sur l'étiquette adresse de Trans-Fer). Ils joindront
une enveloppe timbrée à 8FB portant leur nom et adresse et un
timbre non collé à 8FB. Une convocation leur sera adressée par
l'ARBAC quelques jours avant la visite choisie.

- Situation des locomotives électriques de la série 29 au 23 février 1979;

2903, 04, 05, 06, 07, 08, 10 et 13 garées à l'atelier de Ronet comme réserve réseau - sont susceptibles d'être remises en service réel pour le prochain service d'été, suite aux mises en service de la traction électrique sur les lignes 21 Hasselt - Genk et 117 Braine-le-Comte - Manage - Luttre-PàC et au manque de machines.

2909 à l'atelier de Kinkempois, pour des trains de service à assurer entre cet ATD - partie automotrices - et l'Atelier Central de Mechelen (transport de bogies et pièces de rechanges pour les automotrices). (en prêt de Ronet),

2911 à la remise de Tournai, pour le "Musée", n'est plus reprise dans l'effectif de l'atelier de Ronet.

2912 et 20 à l'atelier de Schaerbeek Automotrices, pour le même type de trafic qu'à Kinkempois - entre ATS/E FSR et AC FM. (en prêt de Ronet).

Notons que les 2911 et 12 sont les seules à ne pas avoir été transformées.

- Série 27: d'après une information récente, les premières machines de cette nouvelle série - locomotives électriques BoBo, de 5000 cv, dérivées des locos série 20 - seraient mises en service, d'abord à Bruxelles Midi (AT).

- Série 20: la locomotive électrique 2013 est rentrée à l'usine B.I. - Constructions Ferroviaires et Métalliques de Nivelles depuis le 10 juin 1978 pour reconstruction.

- Série 53: une nouvelle machine? c'est ce que l'amateur non-averti pourrait croire en voyant la 5306;

Comme en témoigne notre photo, cette machine vient de subir une profonde transformation, refonte même.

A l'occasion de son passage en grande révision (entrée à l'AC Salzinnes le 19/12/1977), la SNCB en a profité pour moderniser cette locomotive diesel-électrique. Ce travail s'est fait surtout dans le but d'apporter plus de confort au conducteur, par une innovation de poids: le placement de nouvelles cabines de conduite. Celles-ci en fait sont, au point de vue acoustique, totalement isolées de la salle des machines et de l'ensemble de la locomotive. Ceci a été réalisé grâce à la fixation des cabines de conduite au châssis de la machine, par l'intermédiaire de silentblocs composés d'un bourrelet de caoutchouc. Ce travail est impeccable et donne un excellent résultat. Les portes d'accès extérieures ne donnent plus directement dans les postes de conduite, mais bien dans la salle des machines. Elles ont été reculées juste contre les grilles de ventilation. Découlant de ces modifications, l'accès aux postes de conduite n'est pas très aisé; "il ne faut pas chercher de s'y aventurer avec deux valises". Les pupitres de commande sont placés du côté gauche par rapport au sens de marche (à droite sur les autres 52/53/54) et sont du même modèle que ceux des locos diesel série 55.

Du côté de la partie électrique (câblage), l'ensemble des six moteurs de traction a été divisé en deux groupes (division qui n'existait pas dans le passé). Cette réalisation, faite également sur la 5408, a pour but de conserver à la locomotive, la possibilité de toujours tractionner même en ayant un moteur, ou plusieurs d'un même groupe, isolés par suite d'avarie. Quant à l'esthétique, la réussite est parfaite et la SNCB a trouvé un bon compromis pour les raccords, entre la caisse et les cabines de conduite. Les phares sont encastrés, derrière des portillons en plexiglas et montés sur un seul plan horizontal. La nouvelle livrée lui va à merveille. Cette transformation serait dans le futur appliquée sur l'ensemble des locos des séries 52/53/54; une amélioration acoustique de ce genre

pourrait également être étudiée pour l'ensemble du parc de traction.

C'est le 19 février 79 que la 5306 est sortie de l'AC Salzinnes.

Les 19 et 21, elle assurait en essais la remorque des trains 6534 - Namur 9h45 - Dinant - Givet 10h51 et 6588 - Givet 13h03 - Dinant - Namur 14h17.

Le 23, elle assurait les trains spéciaux composés de la voiture de mesures n° 11 et d'une voiture du type K: n° 90901 - Ronet - Statte, 90902 - Statte - Namur, 90903 - Namur - Statte et 90904 - Statte - Ronet.

Nouvelles de la région liégeoise

Une locomotive électrique série 29 à Kinkempois

Depuis le 20/2/79, la locomotive 2909 se trouve affectée au dépôt de Kinkempois. Elle est utilisée pour des parcours M (transport de pièces détachées) vers l'Atelier Central de Malines. Vu qu'elle ne peut pas monter les plans inclinés d'Ans (ligne 36), elle doit toujours circuler via Voroux-Formation (ligne 36A).

Première circulation officielle électrique sur le tronçon Liège-Bressoux de la ligne 40.

Depuis le 27/11/78, le train de marchandises 47149 Forest-Montzen est prévu en traction électrique entre Forest (D.19.13) et Bressoux (A.21.57) via la ligne 36A, avec retour de la locomotive à vide de Bressoux (22.22) à Liège Guillemins (22.34). Notons que quelques trains spéciaux de marchandises avaient occasionnellement circulé en traction électrique au départ de Bressoux en 78.

L'itinéraire des trains Liège-Mons

Afin de profiter immédiatement des avantages de la traction électrique et d'éviter un changement de locomotive à Charleroi (Sud), les trains Liège - Mons via Charleroi emprunteront la section électrifiée Luttre-Manage-Ecaussines-Bif. Ecaussines, où ils rattraperont la ligne 96 vers Mons, dès la mise en service de l'électrification, soit fin mai prochain. La traction entièrement électrique sera ainsi réalisée entre Charleroi et Mons moyennant un détour, sans attendre l'électrification Manage-La Louvière-Mons.

Des éléphants tirent des boîtes d'allumettes sur le groupe de Liège

Le train 3237 Liège - Visé (ligne 40) est composé d'une locomotive série 55 et d'une seule voiture K de 2e classe (il part de Liège à 17h23).

Le dernier train de la journée de la ligne 43 (sens Jemelle-Liège-Liers) partant de Jemelle à 21.07 est composé d'une locomotive série 55 et d'une seule voiture M2 de 2e classe (l'indicateur officiel annonce pudiquement : "2e classe seulement et pas de compartiment bagages").

Une situation bizarre sur la ligne 31 Liège-Liers-Ans

Sur cette relation récemment électrifiée, on a supprimé le 1/10/78 les trains 5075 (N67) Liège G. 5.03 - Ans 5.35 et 8106 (N67) Ans 5.40 - Liège 6.14, dont la raison d'être était le transport de main d'oeuvre travaillant sous le régime des pauses. Le motif de cette suppression nous est inconnu. Pourtant, depuis plusieurs semaines, nous avons remarqué à Liège Palais le passage sans arrêt d'une automotrice en direction d'Ans, dans le sillon du 5075. Ce train n'est pas signalé à l'horaire ; de sources non confirmées, il remplace le 5075, mais est réservé uniquement au personnel SNCB. Comprenne qui pourra...

Ligne 125A - Ougrée

La dépendance d'Ougrée est supprimée (14/2/79 ; publication du 22/2/79).

La ligne SNCB 38 Liège-Battice-Montzen - son avenir

La ligne SNCB 38, artère maîtresse du Pays de Herve, connut ses heures de gloire dans le temps passé. A l'heure où le transport individuel n'existait pas, elle drainait tous les habitants du Pays de Herve vers la ville. Son trafic marchandises était important : la présence de Charbonnages égrenés sur toute la ligne de Liège à Micheroux avait même motivé la mise à double voie de cette section. Un très important trafic de détail florissait dans de nombreuses gares de la ligne.

Après la deuxième guerre mondiale, cette ligne, qui n'avait jamais assuré de trafic de transit et dont le profil était particulièrement dur de Vaux-sous-Chèvremont à Fléron, tomba petit à petit en léthargie : la crise charbonnière diminua fortement son trafic marchandises, et le trafic de détail eut la concurrence de la ligne. Le trafic voyageurs, lui, fut victime de très mauvais horaires et d'une desserte très mal adaptée aux circonstances locales. Le remplacement des derniers autorails par des autobus eut lieu en 1957, au moment de ce vaste mouvement de mise en place de substitutions routières au nom de la sacro-sainte rentabilité d'exploitation.

L'exploitation par autobus n'a pas amélioré, loin de là, la desserte du Pays de Herve. Si la fréquence de passage semble satisfaisante, les temps de parcours de l'autobus sont fortement grevés par les très nombreux embouteillages dans lesquels il se trouve prisonnier à Liège même et dans la périphérie immédiate. De plus, au cours de l'hiver, les conditions climatiques souvent peu clémentes créent de nombreuses difficultés d'exploitation.

On ne s'étonnera donc pas de lire dans le journal "La Wallonie" du jeudi 28.12.78 que les habitants du plateau de Herve ont envoyé une pétition au Ministre des Communications pour obtenir la réouverture de cette ligne. Dans sa réponse, le ministre signale que ce rétablissement nécessiterait d'importants investissements, que la ligne a aussi un tracé extrêmement sinueux et que par conséquent les vitesses commerciales d'éventuels trains de voyageurs seraient peu élevées. L'article se termine par la suggestion : "Pourquoi pas une liaison à but touristique".

Quant à nous, nous proposerons d'étudier la section Liège - Chênée - Vaux - Fléron (et pourquoi pas Battice) en métro régional léger. En effet, un tel tronçon fait partie de la transversale Est-Ouest et est susceptible de drainer un important public, actuellement transporté par autobus, par l'établissement de nombreux points d'arrêt bien étudiés (dans le style des "trains-tramways" qui avaient été instaurés sur la ligne quelques temps avant sa suppression) et par un tarif compétitif incorporé à celui de la Communauté des Transports en Commun de Liège.

Travaux d'électrification en région anversoise (février 79)

* Ligne 16 Anvers-Aarschot

section Mortsel-Lier : les fondations des poteaux sont en cours d'élaboration des deux côtés des voies à partir de Mortsel en direction de Lier.

section Lier-Heist-op-den-Berg : les fondations sont terminées des deux côtés.

section Heist-op-d/B.-Aarschot : les travaux sont en cours en direction d'Aarschot.

* Ligne 35 Leuven-Aarschot-Hasselt

section Aarschot-Leuven : les travaux sont en cours à partir d'Aarschot en direction de Leuven sur les deux côtés. Le 13/2, ils étaient arrivés à Wezemaal.

* Ligne 52 Anvers C - Boom - Dendermonde

on a commencé à changer les traverses entre Schelle et Hemiksem. A Hemiksem, les signaux mécaniques du B 26 sont remplacés par une signalisation lumineuse.

T. HEYLEN - GTF asbl

Autres nouvelles de la région anversoise

Les voitures de la série I1 12000-12083 à 11 compartiments ont remplacé les voitures L d'Anvers, qui roulaient entre Luchtbal et Dendermonde (ligne 52) avec les trains 9366-9369-9371-9373, 9307-9308-9309.

T. HEYLEN

Après l'électrification de la ligne 75 Gand-Courtrai, les autorails triples série 40, actuellement basés à Courtrai, seraient transférés au dépôt d'Hasselt. Rappelons qu'ils assurent déjà des services rapides entre Anvers et Hasselt, et quelques services entre Anvers et Neerpelt. Ils assurent aussi un service le jeudi et le vendredi entre Hasselt et Herstal (voir Transfer n° 6 p.4) : ce service nouveau est créé ces deux jours de la semaine vu la réduction du temps de travail à la FN de Herstal et la nécessité de créer un nouveau train sur la ligne 34 aux nouvelles heures de sortie de cette importante usine de la région liégeoise.

R. THIRY

Avenir de la ligne 125bis Liège-Kinkempois-Seraing-Flémalle

Les projets de rétrocession de cette ligne à une importante usine riveraine sont abandonnés, de même que le raccordement envisagé entre Kinkempois formation et Tilleur via le pont de Renory et un nouveau raccordement qui aurait été à établir. Les crédits prévus pour ces travaux seraient transférés pour une amélioration de la vitesse de référence sur les lignes 78 St-Ghislain-Tournai et 75 Tournai-Mouscron (il serait question de porter cette vitesse à 160 km/h). On reparle de l'électrification de la ligne 125bis. Nous souhaitons, quant à nous, qu'on profite de cette électrification éventuelle pour séparer le trafic rapide du trafic de desserte des usines sidérurgiques et qu'on y rétablisse un service voyageurs valable, de type suburbain, avec horaires et tarification étudiés. Rappelons que le service omnibus a été supprimé sur cette relation en 1976, pour des motifs qui n'ont jamais convaincu personne...

H.A.

1.) Ligne 117 - Braine-Le-Comte - Manage - Luttre-PàC.

Les grands travaux sont maintenant terminés sur l'entièreté de cette ligne, aussi bien du côté voie et ouvrages d'art, que du côté caténaïres. Il est d'ailleurs utile ici, de remarquer la vitesse avec laquelle la gare de Manage a été électrifiée (5 mois) et d'en féliciter les services concernés. En fait, il reste actuellement à réaliser quelques travaux de finition et de réglage en voies principales. Notons néanmoins, que bien que terminées au niveau de la voie, les sections Ecaussinnes - Soignies du triangle de Braine-Le-Comte - ligne 96/1 et troisième voie de la bifurcation de Feluy Zoning (ligne 269 - cul-de-sac) seront seulement équipées de caténaïres dans le courant du mois de mars 1979 (pour la dernière (Feluy), les fouilles et le bétonnage ont déjà été réalisés). D'autre part, comme le service Exploitation l'a souhaité à juste titre, le mois de mars verra également l'équipement en caténaïres du triangle de Manage - Bois-d'Haine - Familleureux (vers ligne 116), et ce pour éviter après le mois de mai 79 des mises hors tension peu souhaitables sur la ligne 117. Signalons ici également, les grands travaux de remodellement de la gare de Braine-Le-Comte où un premier nouveau quai a été mis en service, côté faisceau aux marchandises.

A Manage, la ligne haute tension 70 kilovolts est terminée, pour l'alimentation de la sous-station de traction.

Dans le courant du mois de février 79, la firme Duchêne contrôlera avec son propre matériel, l'alignement des caténaïres installées sur toute la ligne 117.

En avril, les essais d'isolation seront réalisés sous tension de 16.000 volts (5 fois la tension nominale de 3.000 v + 1.000 v de coefficient de sécurité). Ensuite, ce seront les mises sous tensions à 3.000 volts et essais de traction. Enfin à partir du 27 mai, viendra l'exploitation en traction électrique.

Rq.: Le dernier mois de 1978 vient de voir la mise en service, complète de la nouvelle cabine de signalisation (tous relais) de Manage. Celle-ci s'est faite en trois étapes :

- a) mise en service le 26/11/78 des signaux côté Luttre et à quai.
- b) le 10/12/78, du triangle Manage - Bois-d'Haine - Familleureux, suppression du block 33 et automatisation du passage à niveau n° 70, à Familleureux.
- c) les 11 et 12 décembre, mise en service du BGRM (blocage du sens de circulation par système matérialisé, pour régulation de l'utilisation de la contre-voie) respectivement sur Bois-d'Haine et Ecaussinnes.

Les points a et b ont en fait provoqué du 26/11 au 10/12/78 l'utilisation de deux cabines de signalisation à Manage, la nouvelle pour la gare, et l'ancienne pour le triangle des lignes 116/117.

2.) Ligne 116 - Manage - LaLouvière - Mons.

Les travaux avancent assez rapidement.

a) Ouvrages d'art

A LaCroyère, le pont du Thiriau n'existe plus, mais un nouvel ouvrage est en construction. Les préparatifs pour le pont en vue de la suppression du passage à niveau Cora-City se poursuivent. Il reste à entreprendre les travaux du pont de sortie de l'autoroute. A LaLouvière, subsiste un grand point d'interrogation au sujet du pont implanté sur la branche du canal du Centre desservant les usines Boch - Kéramis. Au triangle de La Paix, LaLouvière - Bouvy - Bois-du-Luc, assez paradoxalement, le délai fixé pour les travaux de suppression des passages à niveau n° 15, 16, 19 et 21, et construction d'un viaduc est de +/- 2 ans soit plus que celui pour les travaux caténaïres. A Obourg, c'est la suppression du P.N. n° 28 qui est au programme.

b) Travaux de voie

La plupart de ceux-ci sont inclus dans la partie ouvrages d'art et suppression de P.N. A Nimy, la courbe doit être rectifiée; la nouvelle assiette de la voie est terminée et la pose du travelage est en cours. Pour ce faire, le bâtiment marchandises a été rasé.

c) Caténaïres

Les fouilles et bétonnage sont en cours de réalisation entre Manage et LaLouvière gare industrielle. En général, pour permettre l'exploitation de la traction électrique en septembre 1980, les travaux devraient actuellement se poursuivre uniquement sur les voies principales, et par endroits, sur l'emplacement actuel.

d) Alimentation haute tension

Une sous-station de traction est en voie d'achèvement au coeur du triangle de La Paix (ligne 108/112/116).

3.) Ligne 113 - Manage - Piéton et 108 - Haine-St-Pierre - Binche.

La Direction Générale de la SNCB a transmis les plans d'électrification de ces deux lignes aux instances régionales qui devraient normalement prendre la décision définitive. Quelques réticences pour la ligne 108 se marqueraient du côté des instances locales binchoises.

Pour la ligne 113, ces travaux feraient en fait équilibre pour l'alimentation en courant de traction de la ligne 112 à Piéton.

4.) Ligne 40 - Liège Gins - Visé - Maastricht (N.S.)

Les premiers levages de poteaux de caténaires sont prévus pour le premier semestre de 79, entre Bressoux et Visé. L'équipement en caténaires par la SNCB se fera jusqu'à la frontière géographique avec les Pays-Bas. La réalisation jusqu'à Maastricht impute aux chemins de fer néerlandais, mais est toujours sans aucune décision. L'exploitation se ferait comme sur Essen - Roosendaal, avec coupure en pleine voie et circulation des locos belges à mi-tension de la frontière à Maastricht.

5.) Et ailleurs?

a) Ligne 24 - Hasselt/liers - Glons - Visé Haut - Montzen - Aachen West - les premiers travaux seront entamés l'année prochaine. Il est normalement prévu une immense gare bi-courant à Montzen. *

b) Ligne 42 - Liège Gins - Rivage - Couvy - G.D. de Luxembourg - la Direction Générale aurait marqué son accord; voici en perspective encore de grands travaux à réaliser, suite aux nombreux tunnels à adapter au gabarit électrique. Pour le côté luxembourgeois, les C.F.L. ont beaucoup de problèmes, à la suite du coût d'implantation de la ligne et surtout aux tunnels à modifier. Ils souhaiteraient quasiment voir le trafic électrique de Liège vers Luxembourg dévié par Jemelle et Arlon.

c) Lignes 94 et 75 - pénétrations en France de Tournai et Mouscron sur Lille - il reste toujours à régler la partie incombant à la S.N.C.F. La SNCB aurait souhaité une gare bi-courant à Mouscron, mais pour raison d'exploitation, elle ne se fera pas (exigüité de la gare actuelle). On s'acheminerait alors vers l'implantation de gares du type bi-courant, mais à installations simplifiées à Blandain pour la ligne 94 et à Tourcoing pour la 75.

d) Ligne 154 - Namur - Dinant - accord également de la Direction Générale pour cette section (en 3.000 volts - CC).

6.) De l'alternatif en Belgique ???

La Direction Electricité et Signalisation, lors d'une première étude d'électrification des lignes 166 et 165 - Dinant - Houyet-Ardenne. - Bertrix - Virton - Athus - constata que les 144 kms de cette fameuse ligne Athus-Keuse demanderaient énormément de sous-stations d'alimentation en courant de traction (144 kms / 25 qui est la distance normale de répétition, amèneraient 6 installations), d'oü coût élevé, trop élevé pour la rentabilité de l'établissement en 3.000 volts. L'utilisation de l'alternatif 25.000 volts - 50 hertz réduirait à 3 ou 4 le nombre des sous-stations.

Cette solution donnerait alors sur la ligne 167 - Athus - Arlon, une section neutre entre la caténaire 3.000 volts et la 25.000. Il en serait de même entre Bertrix et Libramont, et entre Anseremme et Dinant. Cette solution existerait réellement dans les cartons de la Direc. E.S.

M.Thiry

extrait de Ferro-Flash, n°33/Fev.
revue CFC-RMM

(*) des poteaux caténaires sont en place depuis la mi-février sur le viaduc de Visé (ligne 39) entre autres à Visé-Haut.

R. THIRY-GTFasbl

De l'alternatif monophasé en Belgique ?

L'avis d'un spécialiste du GTF asbl

Bref rappel historique

Lorsque la SNCF mit au point, au début des années cinquante, le système d'alimentation en courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz, la SNCB, qui commençait à l'époque son programme d'électrifications, étudia la possibilité d'adopter cette technique. Mais la présence de jonctions nombreuses avec les premières électrifications (Anvers-Bruxelles-Charleroi par exemple) effectuées en courant continu 3000 volts aurait nécessité l'installations de multiples gares bi-courant très onéreuses et jugées inexploitable à une époque où on ne parlait pas encore d'engins polycourant : l'étude du monophasé fut dès lors abandonnée.

De nouveaux projets

Un article de Ferro-Flash, que nous reproduisons ci-avant, fait état de ce que la direction ES de la SNCB aurait dans ses tiroirs un projet d'électrification en 25 kV des lignes 165 et 166 (Dinant-Athus).

Ces rumeurs nous inspirent les réflexions suivantes.

Avant d'électrifier en 3000 volts continu la ligne 154 (Namur-Dinant - projet pour 1985), il serait intéressant d'étudier l'électrification de cette ligne en 25 kV 50 Hz simultanément avec les lignes 165 et 166. Un sectionnement de pleine voie pourrait être installé aux environs de Jambes (Nord) et la caténaire monophasée rejoindrait à Athus, les caténaires 25 kV qui existent déjà sur le faisceau marchandises et qui permettent aux locomotives électriques des CFL de pénétrer ainsi sur le terrain de la SNCB. On pourrait par la même occasion électrifier en monophasé l'antenne 155 Virton St-Mard - Ecouviez, que la SNCF pourrait prolonger jusque Longwy. Ainsi, la SNCF pourrait venir charger des trains directement à Virton et éviter ainsi des changements de machines inutiles à Lamorteau et Ecouviez.

Une autre ligne, qui pourrait aussi bénéficier de cette technique, pourrait aussi être la ligne 42 Rivage-Gouvy. On sait que les CFL souhaitent depuis longtemps électrifier la liaison Luxembourg-Trois-Vierges-Liège, qui leur permettrait d'abandonner la traction diesel de ligne. Dans un premier projet, il parlent d'électrifier la section Luxembourg-Ettelbrück qui a un important trafic de banlieue. Cependant, les difficultés de l'entreprise sur parcours luxembourgeois (présence de nombreux tunnels) pourraient pousser les CFL à profiter des projets d'électrification en continu de la ligne 43 Liège - Jemelle pour demander le détournement des trains Liège-Gd-Duché par cette ligne, ce qui ne leur coûterait rien... Les "projets" de réseau "Intercity" publiés dans Trans-Fer n° 6 concrétisent d'ailleurs cette intention.

Sur la ligne 42 aussi, un sectionnement de pleine voie pourrait être établi à Liotte (sortie de Rivage), afin de relier une ligne 42 monophasée avec la ligne 43 que l'on électrifierait en courant continu vu l'importance de son trafic et ses connexions continues à Liège et Marloie. Les CFL, s'ils acceptent d'électrifier Trois-Vierges - Luxembourg, pourraient ainsi amener les trains à Gouvy en traction électrique.

Dans les deux cas que nous avons cité, nous avons supposé que le changement de courant serait réalisé en pleine voie : cette technique, couramment appliquée à la SNCF, est parfaitement au point. Elle offrira l'avantage de supprimer les gares bi-courant où l'infrastructure est onéreuse, mais suppose l'achat de matériel polycourant. Mais, avec la récente technique des thyristors, cette technologie du polycourant est devenue relativement simple. Une extrapolation des futures locomotives monocourant série 27 de la SNCB serait sans doute la plus économique pour ces lignes à profil difficile et à trafic essentiellement marchandises.

Pour le service voyageurs peu étoffé qui caractérise ces lignes (et que l'on peut regretter, vu le caractère "social" du transport en commun dans ces régions rurales), on peut certes envisager la poursuite de l'exploitation par autorails diesel. Mais cette solution est peu rationnelle. On peut envisager l'achat d'automotrices thyristors bicourant (il nous revient d'ailleurs que cette solution aurait déjà été envisagée par les services compétents de la SNCB pour l'exploitation de Tournai/Mouscron - Lille en traction électrique, où le problème de la coexistence de l'alternatif et du continu existent) et l'adaptation de voitures pour le chauffage bicourant (voitures M4 ? Pourquoi pas des rames réversibles électriques bi-courant...).

La solution du monophasé offre divers avantages : caténaire légère, donc économique, sous-stations simplifiées et peu nombreuses, sur des lignes longues où la rentabilité de l'électrification dans le cas de la solution "continu" était assez aléatoire. Evidemment, ces projets dépendent pour une bonne part de l'évolution des transports CECA, principaux utilisateurs de ces lignes, et de l'évolution de la crise de l'énergie. Enfin, le matériel bicourant pourrait être fort utile par exemple pour la desserte de la région de Tournai/Mouscron - Lille, ainsi que nous venons de le signaler. De plus, de nouvelles locomotives bi-courant pourraient avantageusement suppléer les actuelles série 15 entre Liège/Bruxelles et Paris : ce type de matériel se révèle en effet assez peu puissant pour ce type de trafic.

La solution technique du monophasé n'est cependant pas généralisable à la SNCB : les lignes électrifiables avec ce type de courant doivent être longues et excentriques, pour limiter les points de contact avec le courant continu et le nombre d'engins bi-courant, forcément plus onéreux.

Démontage d'installations

Le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé le démontage des installations ci-après :

- (30.06.78) - ligne 150 : Hour-Havenne - Houyet-Ardenne (NDLR : cette ligne ne sera pas conservée pour les besoins de la Défense Nationale)
- ligne 98C : St-Ghislain - Hornu - Hornu (Route)
- (22.12.78) - ligne 62 - Ostende Torhout (voir notre article à ce sujet dans ce bulletin)
- ligne 88 : Antoing - Bléharies (confirmé à la séance du 26.01.79)
- (23.02.79) - ligne 65 : Menen - Beitem (adjudication le 24/1 !)
- ligne 137 : Acoz - Gougnyes

Ces démontages doivent encore être approuvés par Arrêté Royal. Cette approbation est déjà réalisée pour certaines de ces lignes (voir Trans-Fers antérieurs)

H.A.

Lignes nouvellement équipées du BSRM

(BSRM = signalisation fixe de contre-voie avec blocage matérialisé du sens de circulation)

- 25/11/78 ligne 117 entre Manage et Gouy
- 15/12/78 ligne 117 entre Ecaussinnes-Carières et Manage
- 116 entre Manage et La Louvière
- Ces 2 lignes sont ainsi entièrement équipées
- 28/2/79 ligne 12 entre Anvers Luchtbal et Kapellen
- 16 entre Lier et Heist-op-den-Berg
- 27A entre Anvers Luchtbal et Nord
- 53 entre Muizen et Louvain

P.A.

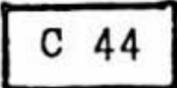
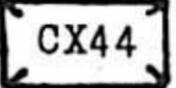
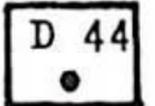
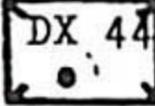
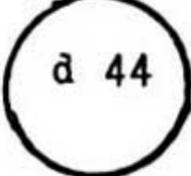
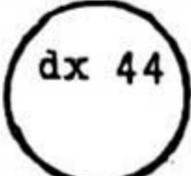
Compteurs d'essieux

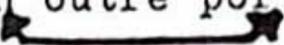
On prévoit pour le 8.4.79 la mise en service de compteurs d'essieux dans les tunnels de la ligne 31/34 : ceux-ci sont destinés à y remplacer les circuits de voies, qui avaient causé de graves soucis d'exploitation suite aux nombreuses avaries qu'ils avaient subi.

P.A.

Modification aux plaques d'identification des signaux

Le nouveau fascicule III titre I du Règlement Général de la signalisation (RGS= publié par l'avis 17ES du 12.9.78 apporte quelques modifications aux aspects des plaques d'identification des signaux en créant une nouvelle plaque ronde avec inscriptions noires sur fond jaune pour les signaux avertisseurs. Les signaux d'arrêts et combinés conservent les plaques carrées ou rectangulaires blanches avec inscriptions noires.

	voie normale	contre-voie	
signal d'arrêt			} noir sur fond blanc
signal combiné			
signal avertisseur			→ noir sur fond jaune

Les signaux d'arrêt et combinés peuvent en outre porter en dessous des autres indications le signe  lorsque le signal se trouve à l'origine d'un itinéraire de détournement qui peut être emprunté sur le seul commandement des signaux (liste 57 du LST tome III)

P.A.
10.3.79

Divers

- * A dater du 1/4/79, les cartes SNCB de 10 voyages dans les grandes agglomérations sont valables 2 mois au lieu d'1.
- * L'UIC a décidé à dater du 1/1/80 de supprimer les unions internationales RIC (voitures) et RIV (wagons) et de les intégrer dans l'UIC.
- * le RIC impose une nouvelle répartition des compartiments fumeurs/non fumeurs depuis le 27/5/79 (campagne anti-tabac)

voitures à	nombre compartiments	
	Non fumeurs	Fumeurs
12 compartiments	7	5
11	6	5
10	6	4
9	5	4
8	5	3
7	4	3
6	4	2
5	3	2
4	2	2
3	2	1
2	1	1

(pour les voitures mixtes, il y a lieu de considérer séparément les compartiments de 1e et 2e classe)

- * création d'une carte abonnement inter-rail sénior
17 réseaux, dont la SNCB, ont décidé d'émettre un abonnement inter rail sénior semblable à l'inter rail junior émis depuis plusieurs années.
Cet abonnement n'est destiné qu'aux personnes de + de 65 ans ; il est valable 1 mois et donne droit à 50 % de réduction sur le réseau émetteur et à la libre circulation sur les 16 autres réseaux. Il coûte 5.220 FB en 2e classe. Il existe aussi une variante de 1e classe (nouveau par rapport à l'Interrail junior) qui coûte 7.830 FB et donne droit à l'exonération des taxes TEE, Intercity, Rapidi, Trains Qualifiés...

P.A.
10/3/79

- * Interdiction de circulation.
Les locomotives électriques série 28 et 29 et les locomotives de manœuvre série 80 sont interdites sur la ligne 34 entre Liège Guil et Liers.

P.A.
23/3/79

Adjudications SNCB

Liste de travaux mis en adjudication. La lecture de ceux-ci ressuscite parfois des lignes oubliées et permet d'intéressantes découvertes.

- 20.12.78 - réfection et drainage de la voûte du tunnel de Houyet (ligne 166)
- 21.12.78 - Trooz - renouvellement du revêtement du quai de la voie vers Aachen avec mise au gabarit des bordures de quai.
- 22.12.78 - fourniture, montage et mise en service d'escalators en gare de Visé.
- 28.12.78 - renouvellement de voies secondaires à Leuven, St-Bris-Weert, Jeuk-Rosoux' Landen
- 08.01.79 - Bullange (ligne 45) - réfection quai aux bois
- 24.1.79 - ligne 65 Menen - Beitem : enlèvement des voies et des installations ferroviaires
- 17.01.78 - ligne 78 St-Ghislain - Tournai : élargissement de plate-forme en vue de l'électrification
- 24.01.79 - électrification de l'axe 30 (sic) : gare de Diest : construction d'un nouveau bâtiment de service et transformation du bâtiment de la gare
- 25.01.79 - électrification de l'axe 30 : déplacement de la cour à marchandises de Aarschot
- 31.01.79 - dépose de voie ligne 27 A/2 entre Mortsel (Luithagen) et Deurne
- 12.02.79 - Verviers Central - renouvellement de la couverture des abris parapluie, cages d'escaliers et plate-forme du couloir de relation.
- 14.02.79 - Neufvilles (ligne 96) : construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies.
- 19.02.79 - ligne 42 de Rivage à Trois-Vierges (sic) et 43 de Angleur à Marloie : renouvellement des poteaux hectométriques et kilométriques de la gare d'Angleur (km 0) à la frontière luxembourgeoise (km 80,123)
- 21.02.79 - Obourg - aménagement des voies pour électrification
- 22.02.79 - désherbage lignes 109 Thuillies-Strée
135 Fraire-Humide - Pavillons
136A Florennes Cal-Biesmerée
138 Acoz - Gerpennes
138 Florennes Cal - Merlemont
150 Fosse - Mettet
156 Chimay - Momignies
- 11.01.79 - entretien des ouvrages d'art sur la ligne 109 Lobbes-Chimay (sic).

Comilation : J. Braive

Le point au 24/3/79 sur... .. la nouvelle ligne Hasselt-Genk

(voir aussi Trans-Fer n° 5 pp. 16 et 17/plan)
La double voie est construite jusqu'à son extrémité à Genk. Les deux voies supplémentaires en gare de Genk n'existent pas encore. La signalisation est en cours de montage.
Fait rare en Belgique, mais courant aux Pays-Bas, la gare de Genk est munie d'un toit unique couvrant l'ensemble des voies.
La ligne aérienne est tirée jusqu'à la Bif. Winterslag/Genk, mais les poteaux sont placés jusqu'au terminus de la ligne (Genk).
Les essais de mise sous tension auraient lieu le 25 mai 79, les essais de traction le 26 et la mise en service le 27.
Comme nous l'avions annoncé dans Trans-Fer n° 5, p. 15, des rumeurs persistantes circulent sur la suppression du service voyageurs sur le tronçon Winterslag - Eisden (Mines) H.A.

A propos du démontage des installations de la ligne SNCB 62 Ostende-Torhout

Nous reproduisons ci-après un article du journal syndical du personnel SNCB "Le bon combat" : il fait allusion à un débat qui a eu lieu lors de la séance du conseil d'administration SNCB du 22 décembre dernier, à propos de l'avenir de la ligne SNCB 62. Nous pensons que cet article est de nature à intéresser nos lecteurs. Le manque de place ne nous a pas permis de le publier dans notre numéro 6.

Les représentants du personnel ont formulé un certain nombre de remarques à propos du projet de la SNCB d'enlever les installations de la ligne 62 Ostende - Torhout, fermée au trafic depuis 15 ans.

Il a été signalé que le Conseil Communal d'Ostende, un groupe de travail économique et des cercles du sud-ouest de la province s'opposent à cette mesure.

Il a été rappelé que, récemment, des trains directs ont été mis en circulation entre Courtrai et Ostende, via Bruges, mais cette circulation présente certains problèmes, le tronçon entre Torhout et Bruges étant à voie unique. Même si la voie y était doublée, à l'occasion de l'électrification de la ligne Courtrai - Ostende, prévue au plan 1981-1985, il n'empêche qu'il existerait une circulation plus dense de trains entre Bruges et Ostende. Si la ligne 62 était à nouveau exploitée en service voyageurs, il serait possible d'accroître sensiblement la vitesse commerciale entre Courtrai et Ostende. Non seulement les milieux de Courtrai insistent pour créer une relation directe vers la mer, mais aussi par la ville de Lille, en vue de relations rapides avec la Grande-Bretagne, vu la mise en exploitation, à partir de l'été prochain, d'une ligne de navigation par hydrofoils entre Ostende et Londres.

Quant au potentiel de transport des voyageurs de la ligne 62, quatre autobus ont été doublés le matin, c.à.d. que huit véhicules ont circulé entre Torhout et Ostende et le même nombre le soir, au retour, ce qui constitue un trafic de base inté-

ressant pour la desserte locale par train.

Par ailleurs, il a été constaté que le tracé de la route industrielle tient compte de l'existence de la ligne 62. En outre, l'autoroute A 10 a été conçue, compte tenu de la création d'un ouvrage d'art important pour enjamber la ligne.

En conséquence, il a été insisté pour maintenir cette ligne, afin de pouvoir y réinstaurer un service des voyageurs.

La Direction a déclaré à ce propos que la décision n'est pas urgente en ce qui concerne la S.N.C.B., mais bien pour la ville d'Ostende et le Ministère des Travaux Publics. La première demande l'autorisation de faire démolir un pont à ouverture trop étroite pour permettre le passage d'une route industrielle établie jusqu'à cet endroit. Dans le deuxième cas, il s'agit de l'élargissement de l'autoroute A 10, qui nécessite la démolition d'un passage supérieur, la largeur de la route étant portée de 2 à 3 bandes de circulation dans chaque sens. Si la voie était maintenue, il faudrait procéder à la construction d'ouvrages d'art très coûteux. En outre, il conviendrait de reconstruire dans la région de Torhout trois autres ponts, où le tonnage des véhicules routiers est limite actuellement pour des raisons de sécurité.

Les installations ferroviaires existantes ne permettent d'ailleurs plus la circulation de trains. Si la reprise de celle-ci était décidée un jour, il faudrait renouveler complètement la voie. De surcroît, le rétablissement suppose la création d'une ligne rapide Lille - Ostende, qui nécessiterait des travaux im-

portants — puisqu'il ne pourrait être question de maintenir, par exemple, les 40 passages à niveau existants sur le tronçon Torhout - Ostende, et le pont enjambant le canal devrait être reconstruit — de sorte qu'il s'agirait d'un investissement de plusieurs centaines de millions.

Les relations devraient être assurées en traction diesel. Or, le plan quinquennal 1981-1985 prévoit la modernisation, c.à. par la mise à double voie du tronçon Torhout - Bruges, et l'électrification de la ligne Courtrai - Bruges, permettant d'assurer des relations rapides vers la mer.

La Direction en a conclu que, compte tenu de tous les éléments, la remise en service de trains sur la ligne Torhout - Ostende ne peut normalement se justifier.

Plusieurs administrateurs ont mis l'accent sur le fait que l'enlèvement de la ligne 62 pourrait constituer une erreur psychologique au moment où des institutions régionales, notamment le Conseil Economique de Flandre occidentale, et provinciales étudient les possibilités d'extension des moyens de transport public dans la région. Considérant la faible rentabilité de l'opération d'enlèvement des installations pour la Société, il a été insisté pour différer la décision jusqu'au moment où les autorités régionales et provinciales auront arrêté leur position.

A ce propos, la Direction a répondu que la ville d'Ostende insiste pour obtenir l'autorisation de poursuivre l'établissement de la route industrielle en direction de Spaaskerke.

Considérant que toute remise en service éventuelle de cette ligne nécessiterait le renouvellement complet de la voie, la Direction a insisté pour avoir l'accord du Conseil pour démonter les installations existantes, étant entendu que la plate-forme de la voie continuera à appartenir au domaine de l'Etat et restera à la disposition de la S.N.C.B.

L'arrêté royal à promulguer pour autoriser l'enlèvement serait élaboré dans ce sens.

Le Conseil d'Administration de la SNCB a finalement décidé le démontage des installations ferrées de cette section de la ligne 62, sans aliénation de la plateforme. Il ne subsiste aucun espoir, vu que cette ligne ne doit pas être conservée pour les besoins de la défense nationale.

H. Arden

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 23 février 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux, notamment : la modernisation des installations de signalisation, de téléphonie, de force motrice et de passages à niveau sur le tronçon Rivage - Bomal; l'entretien des ouvrages d'art sur la ligne Lobbes - Chimay; l'adaptation des installations d'éclairage extérieur des voies à l'atelier central de Salzinnes; l'aménagement d'un bâtiment de service à la gare de Bruxelles Nord et de la salle des ordinateurs dans le bâtiment de direction à l'avenue Fonsny à Bruxelles; la transformation du bâtiment des voyageurs et la construction d'un bâtiment de service à la gare de Diest; la pavage des quais de la gare d'Audenarde; le déplacement de la cour aux marchandises à Aarschot; des travaux de terrassement et de voirie en vue de l'aménagement des installations de la gare de Lierre, côté Anvers; le prolongement d'un bâtiment de service à l'atelier de traction de Hasselt; des travaux de terrassement en vue de l'établissement d'un faisceau d'arrière-quai à la gare de formation d'Anvers Nord; l'installation de l'équipement technique dans les sous-stations de traction électrique de Termonde, de Heist-op-den-Berg et de Herentals et d'une ligne d'alimentation supplémentaire à la sous-station de Lokeren; le montage de tableaux d'alimentation de la signalisation à Courtrai.

Il a décidé, en vue de compléter le dispositif de surveillance de la circulation des trains, d'équiper progressivement le matériel de traction électrique d'un système de liaison par radio avec les postes fixes.

Il a approuvé, par ailleurs, l'acquisition d'une nouvelle série de 65 voitures destinées au service intérieur. Il a aussi marqué son accord pour mettre à l'essai un nouveau moteur de 1.320 KW sur une locomotive diesel.

Enfin, le Conseil a décidé de faire effectuer une étude de marché en vue de l'adaptation du service des trains sur la dorsale Courtrai - Anvers - Hasselt, dont la modernisation est en cours.

BIBLIOGRAPHIE

Do Timps di m'Grand'Mère, par Robert NIZET, édité par asbl Val de Glain, Terre de Sam, 57 Neuville à 6690 VIELSALM. Un ouvrage de 100 pages contenant 84 illustrations : il permet de découvrir par le texte et l'image ce qu'était la vie au début du siècle dans la région de Vielsalm. Il contient entre autres 3 vues du tram vicinal vapeur Vielsalm-Liernaux et deux vues du chemin de fer Gouvy-Trois-Ponts. Commande par virement de 300 FB au CCP 000-0885264-42 de l'ASBL Val de Glain à 6690 VIELSALM.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 30 mars 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé plusieurs grands travaux, notamment : la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies, à Neufvilles, sur la ligne Mons - Bruxelles; le renouvellement du passage supérieur de la rue Scolasse, à Braine-l'Alleud, sur la ligne Charleroi - Bruxelles; des réfections diverses au pont n° 14 sur la Sambre, à Landelies, sur la ligne Charleroi Sud - Erquelinnes; la démolition de la structure en béton armé du traînage aérien au-dessus des voies de la gare de St-Ghislain-Hornu; l'aménagement des voies des gares d'Obourg et d'Antwerp en vue de l'électrification de la ligne La Louvière - Mons - Tournai; l'installation d'indicateurs automatiques de départ des trains à Charleroi Sud et à Liège Palais et l'aménagement de ceux de la gare de Namur; l'établissement d'installations d'éclairage et d'avertisseurs sonores dans les tunnels sous St-Gilles, sous St-Martin et sous Pierreuse, à Liège, et de nouvelles installations d'éclairage extérieur des voies à Montzen; l'électrification de la ligne Termonde - Bruxelles; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Waregem; le pavage de quais de la gare de Grammont; le renouvellement de la couverture des auvents des quais 2 - 3 et 4 à Malines; des travaux de signalisation à Deinze et à Waregem; l'équipement électrique du poste de sectionnement de Genk et de la sous-station de traction de Hasselt.

Il a décidé aussi de faire équiper les sous-stations de traction d'un dispositif de protection cathodique.

Il a approuvé la participation de la S.N.C.B. à un réseau international de transmissions de données pour la réservation des places en trafic voyageurs et pour les échanges de matériel de transport de marchandises.

Les Chasse-Neige de la SNCB

Pour le déneigement, la SNCB dispose de tenders chasse-neige. Ceux-ci sont répartis à raison de 1 par dépôt dans les ateliers de Bertrix, Gouvy, Kinkempois et Monceau. En principe, ils ne sont plus utilisés. Mais, en janvier 79, celui de Bertrix fut utilisé pour déneiger la ligne 163 et celui de Gouvy fut utilisé en gare de Bastogne.

D'autre part, des locomotives diesel de manoeuvres sont équipées pour recevoir des lames chasse-neige. Il s'agit des 8220 (Gouvy), 8405 et 8406 (Monteen), 8419 (Ronet) et 8427 (Stockem). Elles furent mises à rude épreuve en ce début d'année.

Nouvelles diverses de la SNCB

A propos de la conduite d'air haute pression

Dans Trans-Fer n°5, p. 8, nous signalions que la SNCB était en train d'équiper les voitures M2 d'une conduite d'air haute pression. Voici un complément d'information à ce sujet :

"les voitures RIC et M2 reçoivent progressivement une seconde conduite d'air, dite "conduite haute pression" (8 bars). Cette conduite permet :

- le freinage haute puissance exigé par certains réseaux à partir d'une certaine vitesse (cas de la SNCF par exemple)
- le fonctionnement automatique des portes des voitures Eurofima et assimilées, et des portes modèle UIC.
- le remplissage de la suspension pneumatique dont sont équipées certaines M2 (voir Trans-Fer n° 3) ainsi que certaines voitures étrangères
- augmentation de la fiabilité du fonctionnement des portières automatiques des M2 (nous avons pu constater de nombreux défauts de fonctionnement dans le passé lors de déplacements).

Notons aussi que le matériel RIC est simultanément équipé d'une liaison électrique à 12 fils pour la commande de fermeture automatique des portes et la sonorisation.

A propos du personnel féminin à la SNCB

L'examen pour l'accès à l'emploi de garde organisé par l'avis 84P du 7/12/78 est accessible aux candidats féminins, en vertu des dispositions de la loi dite "anti-crise" interdisant toute discrimination entre hommes et femmes dans les offres d'emploi. A l'heure où nous rédigeons ces lignes, nous ne savons pas quelle pourrait être la tenue de service de ce personnel féminin. Ce sera en tous les cas le premier emploi directement en rapport avec la circulation des trains auquel les dames auront accès à la SNCB.

A quand des conductrices de locomotives ?

Ligne 130 - travaux

Les caténaires de la 3e voie B ligne 130C (située le long de la voie principale B ligne 130) entre la BK 94.050 (Couillet Centre) et la BK 92.600 (Montignies Formation) ont été mises sous tension à partir du 15 avril 78 à 0 heure.

Il faut en rire... Le retour à la belle époque

Le 8 février 1979, dans le train 326 Köln-Ostende, nous avons eu l'occasion de nous replonger dans l'atmosphère "Belle époque". LaDB avait muni le compartiment toilettes de la voiture mixte 1e classe/Bufferet SNCB n° 51-88-8480210-0 de deux cruches en plastique, pleines d'eau. Ces récipients, réservés à l'usage que chacun devine, remplaçaient la robinetterie défectueuse. Nous n'avons cependant pas trouvé l'aiguillère assortie...

24. - SNCB - Histoire
Une locomotive à vapeur pour l'inspection des voies

Notre ami Ch. Van de Voorde vient de nous transmettre la copie d'un article extrait de la revue JOC de juin 1932 : ce numéro est consacré aux chemins de fer. Cet article est illustré de photos suggestives, que nous ne pouvons malheureusement reproduire ici.

Le sujet de l'article consiste en la description d'une locomotive à vapeur probablement unique au monde. C'est une Pacific, système Flamme, munie d'une invention due à un ingénieur de la SNCB : une cabine d'inspection de la voie, caisse métallique à 3 fenêtres, est établie sur le tablier de la locomotive, devant la boîte à fumée. Quatre hommes peuvent travailler, assis sur des bancs, dans cet abri, et ausculter la voie. Le contrôle de l'état de la voie se fait automatiquement sur des rouleaux de papier qui se déroulent à la vitesse d'1m par km parcouru : sur ceux-ci, des tire-lignes tracent des graphiques. Un de ces graphiques représente le déplacement latéral des essieux, un second indique le dénivellement du rail de droite, un troisième le dénivellement du rail de gauche. Des graphiques assez réguliers indiquent le bon état de la voie. De fortes déviations dans les mêmes graphiques montrent que celle-ci a besoin d'attention. Si l'affaissement d'un rail dépasse 1,5 cm, l'appareillage crache automatiquement un jet de peinture rouge qui indiquera aux piocheurs de l'équipe de réfection l'endroit exact où la voie doit être consolidée. Les occupants de la cabine peuvent lire la vitesse de l'engin sur un tachymètre. De leur place, ils peuvent aussi, au moyen de commandes électriques, commander au mécanicien d'accélérer, de ralentir ou de s'arrêter.

Comme ces appareils fonctionnent d'autant mieux que la marche est plus rapide, cette locomotive a une certaine priorité lorsqu'on procède à l'inspection des lignes SNCB au début du printemps. Son passage est annoncé afin que la voie soit laissée libre, et que rien ne vienne retarder ou ralentir la course de cet engin surchargé de tous les perfectionnements de la technique de l'époque : réchauffeur de l'eau d'alimentation, cheminée à double échappement, panneaux de tôle contre le rabattement de la fumée, et cabine dans laquelle transpirent à grosses gouttes les hommes qui veillent à la solidité de la voie et ainsi à la sécurité de tous.

Un lecteur vaporiste en connaît-il plus sur ce type de locomotive, pour le moins original : numéro de la machine, destinée, démolition éventuelle ... ? Nous publierions volontiers toute précision intéressante dans un prochain numéro de Trans-Fer.

Groupe des Deux Flandres - Ligne de la Côte

Le GTF a remarqué, le 18 mars 1979, les particularités suivantes entre Oostduinkerke et Knokke :

- * Le Point de renouvellement de la ligne aérienne entre Middelkerke Port et Nieupoort Stad (ancien PN SNCB) - voir à ce sujet Trans-Fer n° 5 p. 30.
 - la voie vers Ostende est entièrement équipée
 - la voie vers La Panne est terminée entre Lombardsijde Dorp et Nieupoort (Stad - ancien PN SNCB) ainsi qu'entre Middelkerke sous-station et poste.
 - la section de voie entre Lombardsijde Dorp et Middelkerke sous-station (vers La Panne) est en cours d'équipement. A cet effet, la voie vers La Panne est hors service entre Westende et Nieupoort (monument Albert) avec exploitation à voie unique sous le régime du bâton pilote. Un rebroussement est nécessaire à Westende pour les trains vers La Panne. Le "train" dérouleur de fil aérien remis en pleine voie dans le site propre de Lombardsijde est constitué d'un wagon plat tracté par une grue routière.
- * La nouvelle structure de la ligne aérienne (3 câbles) entraîne la suppression des feeders aériens.
- * Un petit chantier de remplacement de traverses a été vu à Klemskerke sur la voie vers Knokke.
- * Entre Heïst et Duinbergen, la voie vers Ostende a été entièrement démontée. Exploitation à voie unique sous le régime du bâton pilote. Vu le stock de rails neufs, on peut attendre le remplacement complet de cette voie entre le site propre de Duinbergen et Zeebruges (écluse, entrée du détournement).
- * Les longs pans des motrices et remorques ont été équipés de catadiopres oranges.
- * Tous les trains de l'après-midi sont composés d'une motrice et une remorque.
- * A notre connaissance, UNE SEULE signalisation routière classique est commandée par le tram : entrée de Blankenberge Park. On peut regretter cet état de choses, de même qu'un manque de sécurité aux traversées routières protégées par crois de St-Anré et feux rouges clignotants alternatifs. Pourquoi ne pas s'inspirer de la signalisation SNCB et prévoir une sonnerie. Sans doute y a-t-il une difficulté suite à la tension de service. Mais une solution serait sûrement possible pour améliorer la sécurité.

H.A.

POUR VOTRE AGENDA

- * En juillet 79 avec le Mupdofer-asbl, à la découverte du rail de Malaisie, Singapour et Thaïlande. Tous renseignements à l'agence de voyages du Mupdofer, Transintra Holiday Inn/Holidaystraat 1920 DIEGEM (Tél. 02/720 47 30)
- * Du 22 au 24 juin, projet de voyage à l'exposition internationale des Transports (IVA 79). Prix : ± 2650 à 3000 FB par personne selon hôtel choisi (voyage AR en train, 2 logements, petit déjeuner). Renseignements à ARBAC, asbl, Gare Centrale à Bruxelles (joindre un timbre pour la réponse).

1. Les 2 motrices à 2 essieux de Stuttgart sont arrivées au dépôt d'Anderlues à la mi-septembre 1978. Elles portent les n° 769 et 809. Dès le mois d'octobre 1978, la 769 a été transférée à Jumet.
2. Le prototype de motrice Standard modernisée ne porte pas le n° 9126, mais bien le n° 9125, ex S 10000 d'Anvers. L'erreur, d'ailleurs partagée par la rédaction de Tram-Magazine (n° 12) et concrétisée dans ce périodique par une photo, provient du fait que lors des transformations, on a collé un 6 en remplacement d'un chiffre 5 manquant dans la collection de chiffres autocollants. Dans sa version finale, lors de sa présentation aux chefs de groupe le 30.10.78, c'est bien le n° 9125 qui lui a de nouveau été attribué. La 9126 circule toujours comme auparavant. Les trois premières motrices à être modernisées selon ce prototype sont les n° 9065 et 9076 (accidentées à St Vaast le 24.03.78) et la 9122 (début d'incendie en mai 78 sur la ligne 80 à Marchienne, alors qu'elle effectuait un voyage sans passagers de Charleroi à La Louvière).

Informations de notre membre M. Labarre, en complément à nos informations parues dans Trans-Fer n° 6 pp. 24sq.

Bibliographie : Les Tramways de Haacht, Louvain et Malines en images, par A. VNR ELST, aux éditions "Bibliothèque Européenne", Gasthuisstraat, 12 NL-ZALTBOMMEL : 375 FB chez votre libraire habituel. Format + 200 x 150 mm, 113 photos, un plan de locomotive type 3 SNCV, de motrice standard, dessins des plaques et films de direction, schéma des différentes lignes.

Par de nombreuses photos de bon format et qualité, l'auteur nous permet de découvrir, à l'aide de légendes, l'histoire des lignes vicinales de la région de Haacht, Louvain et Malines. Le matériel y fut varié, les situations également. Les amateurs ferroviaires découvriront cet ouvrage avec plaisir et lui réserveront une place dans leur bibliothèque.

L'auteur nous pardonnera, et ceci n'enlève absolument rien à son mérite et à l'intérêt évident de son travail, si nous apportons les deux remarques suivantes :

- 1.- le poste de conduite d'autorail représenté à la photo 32 est quelque peu particulier et étranger aux lignes étudiées. Il s'agit en effet du poste d'autorails équipés pour la traction des wagons SNCB entre Mol SNCB et Mol Sablières (province d'Anvers). C'est ainsi que le repère 9 figure le contre - ressort du crochet d'attelage SNCB (et non le tampon). Le modérateur de frein (12) est de type SNCB et non de type Westinghouse SNCV. Le levier 5 est l'inverseur de marche et le levier 6 le changement de vitesse 1 à 4 (et non l'inverse comme dans le livre précité).
- 2.- photo 97 : cette motrice a été construite comme type standard et non comme type S.

- Le 2/12/78, déraillement de l'unité 178-177 sur la voie d'essais du dépôt Delta.
La voiture 178 ayant dépassé le butoir de fin de voie, celle-ci s'est retrouvée avec le bogie avant surplombant le vide.
La neutralisation de la ligne 26 (SNCB) et l'intervention d'une grue SNCB sur la dite ligne ont été nécessaires pour remédier à cette fâcheuse position.
- Depuis le 12/12/78, aux heures de pointe du lundi au vendredi, les bus des L. 59 et 76 sont prolongées au quartier Reine Elisabeth (nouveau dimanche militaire à proximité des cimetières de Schaerbeek et de Bruxelles - avenue Bordet).
- En avril 1979, création d'une nouvelle carte touristique valable une journée entière sur la totalité du réseau STIB et la partie urbaine du réseau SNCV de Bruxelles. Cette carte baptisée "carte du Millénaire" sera vendue à tous citoyens belges ou étrangers. Au moment de la rédaction du présent article, nous apprenons que cette carte sera mise en vente à partir du 2 avril 1979.
- Nouveaux horaires à partir du 12/12/78 pour les lignes 34, 59, 66, 76, 85, 87, 95 et 96.
A partir de ce même jour, diffusion au public de l'horaire de la ligne 1, sous forme de deux feuillets distincts reprenant respectivement les branches "Ste-Catherine - Tomberg" et "Ste-Catherine - Demey".
- Nouvel horaire à partir du 31/12/78 pour la ligne 53 (renforcée le dimanche).
- Depuis le 13/12/78, la ligne 103 circule à nouveau sur la partie droite du bd Léopold II (entre le bd du Jubilé et la place Simonis). La ligne 19 est provisoirement maintenue à gauche de ce même boulevard (situation identique à celle avant les travaux du métro à Simonis).
Depuis le 1/2/79, la ligne 19 emprunte également les nouvelles voies sur la droite du bd Léopold II jusqu'à la place Simonis, d'où les 19 tournent à gauche vers l'avenue de la Liberté.
- Depuis le 18/12/78, pose sur toutes les voitures (tramways, métro, autobus) d'un autocollant bleu avec l'emblème du Millénaire de la Ville de Bruxelles en jaune.
- Depuis le 20/12/78, mise en service de la nouvelle boucle terminus de la L. 102 à la place Jef Mennekens.
- Depuis le 26/12/78, modification de matériel : sur quelques lignes du réseau :
 - fin officielle des 9000 sur ligne 22 (néanmoins, par manque de matériel, il arrive encore d'en voir sur L. 22, 92 ou 93)
 - quelques 7800 sur ligne 81 (dpt Ixelles) au lieu de L. 32
 - quelques 7000 sur ligne 94 (service de soirée) afin de supprimer les 4000 en service de nuit.

28.-

- Suite aux importantes chutes de neige de la nuit du 30 au 31/12/78, de très importantes perturbations se sont produites sur l'ensemble du réseau tramways et autobus. Citons-en les principales :
 - le 31/12/78, la ligne 103 n'a pas circulé entre la place Bara et le CERIA et a été remplacée par des bus L. 74 prolongés du rond-point du Meir au Midi ;
 - le même jour, la ligne 55 n'a pas circulé entre la Barrière de St-Gilles et l'avenue du Silence. Une navette autobus y a été introduite.
 - des motrices des lignes 18 et 55 sont restées plusieurs heures avariées ou déraillées, spécialement sur le territoire de la commune d'Uccle...
 - enfin, signalons que la STIB a enregistré environ 15 déraillements pour cette seule journée du 31.12.78.
- Une navette spéciale par autobus entre les gares du Midi et de Forest-Midi a été introduite les 31/12/78, ainsi que les 1 et 2 janvier 1979, à la demande de la SNCB, afin de transborder les voyageurs des trains immobilisés à Forest-Midi et se trouvant dans l'impossibilité de rejoindre Bruxelles-Midi suite conditions atmosphériques défavorables !
- Depuis le 9/1/79, la ligne 51 est prolongée du sq. Marlow (place Danco) à la gare d'Uccle-Calevoet, via l'av. de Wolvendael et la chaussée St-Job.
Le 23/1/79, nouvelle modification d'horaire pour cette ligne.
- Le dimanche 14/1/79 (par suite d'importantes chutes de neige la veille et donc dangers de déraillements), l'ensemble du réseau a été assuré par les voitures du type 7000, à l'exception de la L.90 bien entendu.
Donc, aucune 7500 ou 7900 en service ce jour. Joie des photographes...
- Le 14/1/79, tournage dans les rues de Bruxelles d'un film consacré au Millénaire de Bruxelles avec la motrice 410 "Economiques".
La semaine suivante, cette même motrice a été conduite de nuit à la station Hankar (tractée par locotracteur métro) afin d'y filmer une séquence de croisement avec une rame de métro...!
- Le 29/1/79, prolongement à titre provisoire de la L. 81 de la place Bockstael au square Prince Léopold (par suite de travaux métro à la pl. Bockstael). Aux heures de pointe, les 81 continuent à desservir la pl. St-Lambert au Heysel.
- Le 6/2/79, nouveaux horaires pour les lignes 19, 71 et 93.
- En février 1979, début des travaux de transformation de la motrice 5006 en motrice de dépannage n° 3.
- Démolition de matériel : c'est la 4028 (et non la 4008) qui a été démolie en novembre 1978.
En décembre 1978, démolition des 4008, chasse-neige 11 et 15, dépannage 4.
En janvier 1979, démolition de la sableuse n° 71.
- Les motrices 1511, 1513, 1611 et 9098 (avec flèche), ainsi que la remorque 604 sont remises en état pour un musée américain.
Le train 1609-607 est conservé pour le musée de Woluwe. La motrice 5001 est en cours de peinture pour le musée de Woluwe également.
Le trolleybus 6023 est également en peinture.

- La motrice 7597 a été équipée d'un nouveau pantographe à double frotteur depuis le 20/2/79 environ. 29.-
- La motrice 7961 a été mise en service le 1/3/79, tandis que la 7922, enfin réparée, est en service depuis le 8/3/79.
- De nouvelles voies de service sont en cours de placement en mars 1979 au carrefour ch. de Ninove - rue Delaunoy - pl. du Triangle.
- Depuis le 20/3/79, à titre provisoire et par suite des travaux métro et routiers à la place Ph. Werrie, les tramways de la L.32 Jette et L. 103 jusqu'à l'av. Houba/Stade où est établi le nouveau terminus en commun avec ligne 103. Les 32 barrés font terminus à l'hôpital Brugmann. A cette occasion, nouveaux horaires pour les L. 18, 32, 34 et 92.
- La banalisation des portes des tramways (depuis le 8/10/77) sera étendue aux autobus à partir du 14/4/79. Les abonnés auront donc libre accès par toutes les portes de tous les véhicules de la STI3. Une mesure identique est à l'étude en ce qui concerne l'accès aux stations de métro.
- La transformation des 7000 par suppression du siège-receveur s'est poursuivie ces derniers mois.
 - En décembre 1978, transformation des 7107, 7165, 7161, 7000, 7051
 - En janvier 1979: 7157, 7156, 7095
 - En février 1979: 7082, 7078, 7106
 - En mars 1979 : 7042.

De nombreuses 7000 et 7500 ont également été équipées au cours de ces mois de la nouvelle cloison derrière le poste de conduite.

Des nouveaux sièges-conducteurs (du type de ceux utilisés sur les 7900) sont en cours de placement sur les 7000 et 7500.

Enfin, des nouveaux enrouleurs de corde de pantographe (dissimulés dans le plafond et accessibles par une petite trappe à la verticale des premiers sièges) ont été placés à titre d'essais sur les voitures 7042, 7111, 7171, 7542, 7565, 7803 et 7806.

F. G. MARAL ..

CEC-BN:

mise au point d'un système automatique de transport urbain

extrait du bulletin trimestriel d'information de la Société Générale de Banque, n° 35, janvier 1979, page 10

Les entreprises ACEC et BN poursuivent un projet commun, sous l'égide du Centre de Recherches Technologiques du Hainaut, ordinateur du projet et propriétaire de la ligne d'essai, leurs travaux pour la mise au point d'un système de transport urbain à commande et surveillance automatisées. Le projet est patronné par l'Office de Promotion Industrielle qui en étudie les aspects économiques; il bénéficie de l'appui du Ministère des Communications et du Ministère des Affaires Economiques de Belgique. Ce dernier a décidé d'accorder aux deux sociétés une aide sous forme d'avance récupérable.

Le véhicule étudié se compose de modules de petit gabarit, circulant en unités simples ou en rames. Le système en voie de développement présente trois caractéristiques fondamentales:

- sur le plan de la construction électrique: un nouveau type de moteur de traction commandé par un onduleur à thyristors;
- sur le plan mécanique: un nouvel équipement de roulement (boggie);
- conduite automatique des véhicules et régulation du trafic automatisée par ordinateur.

Au terme d'un programme qui s'étale sur quatre ans, les prototypes des véhicules et des équipements d'automatisme auront été expérimentés et éprouvés sur une ligne d'essai qui sera construite par le CRTH à Jumet, dans la région de Charleroi. Le coût global de ce projet de recherche et développement est évalué à près de 600 millions. Les sociétés ACEC et BN pourront ainsi, grâce à ce nouvel acquis technologique, renforcer leurs positions respectives sur les marchés extérieurs.



A.S.B.L.

LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE

Edmond FELLINGUE

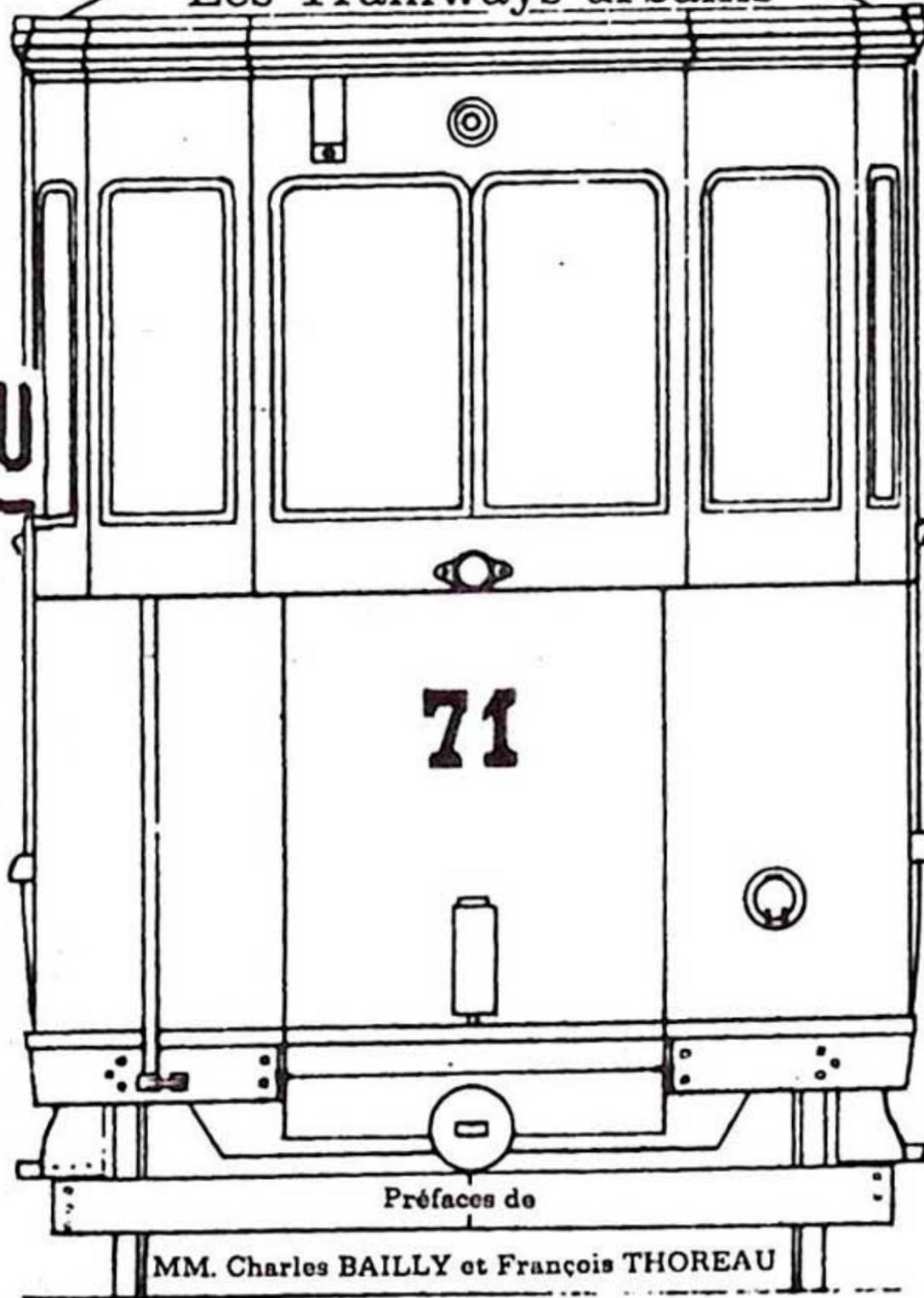
René HANSSSEN, Marcel LAMBOU, J. RENARD



Tome 1 :

Les Tramways urbains

LE CADEAU



IDEAL

Préfaces de

MM. Charles BAILLY et François THOREAU

On peut trouver cet ouvrage à Liège par exemple :
Bellens, rue de la régence, Halbart, rue des Carmes, Gothier,
rue Bonne Fortune (liste non limitative...)

Nous voudrions rappeler à tous nos membres et amis l'existence de notre livre, publié en 1977 : les Tramways au Pays de Liège, Tome 1.. Nous pensons qu'il est de nature à les combler : ils y trouveront l'histoire complète des trams urbains de Liège, avec toutes les dates, caractéristiques techniques, photos et schémas.

Cet ouvrage n'est pas seulement un livre purement technique ; c'est aussi et surtout l'évocation d'une page de l'histoire de Liège, contée à travers ses transports en commun ferrés. C'est à chaque page un retour dans le temps, la vision retrouvée de ces coins de rues aujourd'hui disparus, le souvenir de ces tramways qui, pendant près d'un siècle, contribuèrent au développement économique de la cité. A chaque ligne, l'anecdote côtoie le pittoresque et la précision technique. De nombreuses photos, toutes inédites, sont témoins de sites aujourd'hui profondément transformés.

De format 210x297mm, cet ouvrage compte 296 pages sur papier couché, broché blanc. Il contient de nombreuses cartes et schémas, plus de 400 photographies, la plupart historiques et inédites, 4 pages en quadrichromie. Il est relié pleine toile sous jaquette illustrée. Il est préfacé par C. Bailly, ancien bourgmestre de Liège, et F. Thoreau, directeur général de la STIL.

Au sommaire : Partie historique

- A. L'origine
- B. Le chemin de fer américain (1871-1890)
- C. L'extension des réseaux urbains (1890-1895)
- D. La question des tramways (1895-1904)
- E. La belle époque (1905-1914)
- F. La guerre et l'après-guerre (1914-1925)
- G. Les tramways unifiés (1926-1934)
- H. Avant la tempête (1939-1945)
- I. Dans la tourmente (1939-1945)
- J. Les dernières années.

Partie technique

- A. L'infrastructure et l'énergie
- B. Le matériel
- C. Problèmes d'exploitation
- D. Quelques particularités du réseau.

Nos membres peuvent se procurer cet ouvrage par versement de la somme de 1400 FB + 115 FB (frais d'envoi recommandé sous boîte anti-chocs) = 1515 FB tout compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, EDITIONS, 4000 LIEGE.

Nos membres étrangers peuvent verser cette somme soit par mandat postal international ou Eurochèque garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique), soit par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 LIEGE.

On peut aussi trouver cet ouvrage dans les bonnes librairies de Liège et environs.

Mise à jour au 25 mars 1979 de l'annexe 2

3. Liste des lignes et sections de lignes à exploitation simplifiée ou hors service -

73	DE PANNE - BRAY DUNES	- (13)
147	LAMBUSART - TAMINES	H.S. (14)*

4. Liste des lignes industrielles

264	LODELINSART - DESCHASSIS	- (14)
	DESCHASSIS - JUMET LA COUPE	H.S. (14)

 (13) : modification au 27.02.79. Publication du 07.03.79
 (14) : " " 09.03.79. " " 21.03.79
 * : à dater du 01.04.79

Remarques

De nombreux lecteurs et amis ont eu la gentillesse de nous transmettre leur avis sur cette réalisation, en y apportant parfois des précisions ou rectifications. Nous les en remercions et nous en tiendrons compte.

Monsieur P.K. de Sint-Truiden signale ainsi qu'un tronçon de 2 km de la ligne Drieslinter - Tongeren (soit : St-Truiden - Bernissem) subsiste encore à l'heure actuelle quoique ne figurant pas sur notre carte et ses annexes. Il ajoute que ce tronçon est parcouru plusieurs fois par semaine par un train de marchandises.

Renseignements pris à bonne source, nous devons préciser que ce tronçon subsiste effectivement, mais fait partie intégrante de la gare de St-Truiden : il est cependant exploité selon le régime des manoeuvres : les trains qui s'y rendent ne portent pas de numéro et sont sous le régime des manoeuvres. Il est donc logique que nous ne reprenions pas cette ligne, à l'instar des documents SNCB.

Nous remercions ce lecteur pour ces précisions intéressantes.

Rappel

La carte des voies ferrées belges éditée par le GTF est toujours disponible en 3 versions (chaque version est accompagnée d'un jeu d'annexes avec liste de toutes les gares belges existant ou ayant existé avec code télégraphique, liste des lignes SNCB avec régime d'exploitation, liste des lignes SNCV...)

Version roulée carte papier (sous tube carton avec bouchons) :
 240 FB+20FB (envoi) = 260FB (étranger : 290 FB)

Version roulée carte plastique convenant pour affichage mural :
 270FB+20FB (envoi) = 290 FB (étranger) : 320 FB

Version roulée carte papier + carte plastique (avec 1 seul jeu d'annexes) : 320FB+30FB (envoi) = 350 FB (étranger : 380FB)

Envoi recommandé possible contre paiement d'un supplt. de 35FB.

Commande par versement de la somme correspondante au compte
 240-0380489-59 de GTF asbl. Editions, 4000 LIEGE.

La procédure de commande pour nos lecteurs étrangers se trouve en dernière page de couverture.



AS.B.L.

Adresse postale : BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

Ce nouveau service "DISTRIBUTION" vous offre, à des prix attrayants, des articles non édités par le GTF asbl, mais dont celui-ci peut vous procurer des exemplaires.

Veillez noter que ce service dispose d'un compte bancaire spécialisé, différent de celui qui est utilisé pour les éditions du GTF asbl. Les articles figurant sur cette page sont donc à commander par versement de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, DISTRIBUTION, 4000 LIEGE

Commandes de l'étranger : voir ci-dessous

● **Cartes-vues commerciales à sujet ferroviaire belge**

Au hasard de ses promenades, le GTF asbl a découvert chez les libraires d'intéressantes cartes-vues en couleurs sur lesquelles on peut voir des tramways ou des trains. La série que nous vous proposons à ce jour compte 7 cartes : train diesel SNCB sur le viaduc de Roanne-Coo (ligne 42), autorail à livrée crème à Han-sur-Lesse Village, autorail à livrée crème au pied des rochers de Faule (Han), et 4 cartes de la ligne SNCV du littoral représentant une motrice S et remorque à Coxyde (route royale), Nieuport (av. Albert Ier - église), Middelkerke (av. Léopold), et un très gros plan sur un train vicinal à Bredene.

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

● **Tramways en service à Bruxelles**

(par R. HANOCQ)

La STIB a édité il y a quelques mois cette intéressante brochure qui donne une description détaillée avec schémas et photos couleurs de tramways actuellement en service sur son réseau.

Format : 240 X 240 mm - couverture plastifiée - 64 pages+encarts.
 Texte bilingue français-méerlandais

Prix : Belgique et Gd-Duché : 150 FB + 25 FB (envoi) = 175 FB
 Autres pays : 150 FB + 35 FB (envoi) = 185 FB

● **Posters de trains vapeur**

Deux vues très intéressantes grand format (360x480mm) de nos trains vapeur. Train de coke vers Bertrix à Gendron-celles en 1954 ; double traction 150 type 26 et 140 type 29. Train omnibus Statte-Ciney à Clavier en 1956. Locomotive type 41. Expédition sous tube carton.

Expédition en Belgique ou Gd.Duché (expédition à l'étranger impossible) : une série de 2 posters : 150FB+30FB(envoi) = 180FB
 plusieurs séries de 2 posters (maximum 5) : autant de fois 150 FB+supplément unique de 60FB (envoi)

COMMANDE EN PROVENANCE DE L'ETRANGER (lorsque nous assurons le service)

Veillez : -soit faire le versement uniquement au compte courant postal Bruxelles 00C-0896641-70 de GTF asbl B-4000 LIEGE 1
 -soit adresser un mandat postal international ou un Eurochèque garanti à GTF asbl, BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

MODE DE COMMANDE DES ARTICLES situés sur cette page : effectuer le versement de la somme correspondante au compte financier 001-0643004-67 de GTF asbl, DISTRIBUTION, 4000 LIEGE

● **Carte des Chemins de Fer de la FRANCE**

Le COPEF a réalisé un fac-similé d'une carte des chemins de fer français des années 1930 au format 800x1000mm. Elle comprend un agrandissement de la région parisienne et de nombreux noeuds ferroviaires. Il est fait une distinction entre les différents réseaux. Il est indiqué les points de transit, les chefs-lieux de département et les limites de ceux-ci. Expédition sous tube carton. Le nombre de cartes dont nous disposons est limité. Nous n'expédions pas cet article à l'étranger.

Prix : Belgique et Gd Duché : 90 FB + 30 FB (envoi) = 120 FB.

- **Tramway Touristique de l'Aisne** (4e édition) : brochure de 48 pages format 135x210mm, contenant plusieurs photos. Elle relate l'histoire de la ligne vicinale Comblain-Melreux, la création et le développement de la ligne touristique Erezée-Dochamps exploitée par cette asbl.

Prix : 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB.

- **Voie/x des Tramways n° 23** (46 pages) : le sommaire de cette revue périodique supprimée est particulièrement intéressant : motrice double du métro de Bruxelles, inventaire du matériel ferré SNCV, inventaire du matériel roulant du TTA...

Prix : 30 FB + 10 FB (envoi) = 40 FB
étranger : 30 FB + 15 FB (envoi) = 45 FB.

● **Carte Cook**

Il s'agit d'une carte complète des lignes ferrées européennes exploitées en service voyageurs, avec indication des lignes électrifiées et de nombreux agrandissements de noeuds ferroviaires. Format : 720x900mm. Echelle 1:5.000.000. La carte se présente pliée au format 150x235 mm.

Prix : 80 FB + 15 FB (envoi) = 95 FB
étranger : 80 FB + 20 FB (envoi) = 100 FB.

D'autres articles disponibles via GTF-Distribution se trouvent dans Trans-Fer n° 6, aux pages 34-35.

NOUVELLE BREVE : à la STIL - Liège

Il nous revient que la STIL a accepté que la ville de Liège interdise les samedis et dimanches l'accès, pour les autobus, au terminus central de la Cathédrale (place du Roi Albert), ceci afin de permettre la mise en piétonnier de la rue Pont d'Avroy. Le terminus des lignes concernées est reporté sur les boulevards.

On s'étonnera de cette information si l'on se rappelle que la politique généralement suivie à l'étranger est de favoriser l'accès des moyens de transports en commun en plein centre.

A Liège, il y avait aussi, naguère, un réseau complet de tramways et trolleybus, qui réglaient entre autres le problème de la pollution, et dans une certaine mesure celui de l'énergie.

Ce réseau fut entièrement supprimé... H.A. R.M.

**** Le prochain voyage du GTF asbl sera organisé le samedi 26 mai prochain. Il s'agit d'un grand voyage "vapeur" dans la province du Hainaut. Une édition spéciale de Trans-Fer vous informera en temps opportun, et vous invitera à cet événement.**

A nos membres

Nous voudrions lancer un appel pressant à tous pour le respect des diverses consignes ci-après ; nous vous remercions de bien vouloir faciliter ainsi notre tâche : nous sommes une équipe entièrement bénévole et nous administrons le GTF pendant nos heures de loisirs...

- ne pas envoyer de lettre recommandée à notre boîte postale (BP191). Nous ne pouvons nous rendre aux guichets de la poste aux heures d'ouverture pour des raisons professionnelles. Toute lettre recommandée sera retournée non ouverte à son expéditeur...
- Veuillez joindre un timbre-poste à 8FB à votre lettre si vous souhaitez une réponse. La modicité de la cotisation demandée et les frais de Trans-Fer ne permettent pas de répondre à des lettres non accompagnées d'un timbre...
- lorsque vous faites une commande d'une édition du GTF ou une commande d'articles diffusés par notre département distribution, veuillez bien utiliser le compte bancaire exact (toujours indiqué sur nos documents, publicités... à côté des articles mis en vente). Vous éviterez ainsi des erreurs éventuelles. D'autre part, n'oubliez pas de mentionner l'objet de votre commande SUR votre bulletin de virement/versement : l'envoi d'une lettre pour confirmer votre commande est inutile : nous ne procédons à l'expédition que sur la foi de votre document de paiement.
- Veuillez être patients lorsque vous nous commandez un article : il faut compter en moyenne 8 jours avant que votre ordre de virement nous parvienne. D'autre part, un article peut parfois être momentanément indisponible. Enfin, certains articles (cartes géographiques p.ex.) doivent subir une manutention appropriée et être déposées à un guichet de bureau de poste...
- Les cotisations doivent être jointes au formulaire d'adhésion, sous forme de billets de banque, chèque ou timbre-poste (ou coupons-réponse internationaux).
- Certains membres s'étonnent de ce que nous demandons le numéro de compte financier personnel sur nos formulaires d'adhésion. Il va de soi d'abord que les renseignements fournis sont confidentiels. D'autre part, la connaissance de ce numéro nous facilite les choses lorsque nous devons vous rembourser (ex. commande d'article épuisé, trop perçu, annulation...)
- Trans-Fer
Les N° 1 à 5 ont été tirés à 700 ex. Le n° 6 à 850 ex. Les n° 1 à 6 sont actuellement entièrement épuisés... Nous ne pouvons donc plus satisfaire aux commandes de ces numéros.

Monsieur M.C. de Bailleul nous propose d'inclure dans cette revue quelques articles sur les modèles réduits. Nous le remercions de sa suggestion, mais nous ne pensons pas qu'il soit utile de nous lancer dans cette voie. En effet, l'équipe de rédaction de Trans-Fer se sent particulièrement incompétente en ce domaine. De plus, il existe dans toutes les régions du pays de nombreux clubs de modélisme ferroviaire qui éditent des revues spécialisées. Chaque association ayant sa spécificité, et le GTF en particulier, nous laisserons à d'autres le soin d'informer les modélistes. Cependant, nous pensons être utiles aux dits modélistes en publiant ci-après, sauf erreurs ou omissions, les coordonnées de diverses associations de modélistes, où chacun recevra le meilleur accueil.

Antwerp Model Railroad Association (AMRA)
de Heer NIJSMANS Jos, P. van de Eedenstraat 43 2710 HOBOKEN

Artevelde Miniatur Spoorweg Amateurs Club (AMSAC)
de Heer SCHELLIJNCK Fr., Rozier, 44, 9000 GENT

Club Ferroviaire du Centre
Michel Thiry, Chaussée de Mons, 189, 6198 SENEFFE

Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique asbl
Mr. Joseph Danthine, 20, rue Jardon, 4800 VERVIERS

Miniatur Spoorweg Club Mechelen "De Pijl" MSCM
de Heer Herstsen M. Busleydenstraat, 10, 2800 MECHELEN

Rail Miniature Lorrain (RML)
Mr. Mercatoris R., rue de la Gare 60, 6790 Athus

Rail Miniature Mosan (RMM)
Mr. Jean-Marie Warzée, route de Gembloux, 25, 5002 Saint-Servais

Treingroup Turnhout (VZW)
de Heer Bellemans D., Tijl en Nelestraat, 42, bus 2, 2300 Turnhout.

H.A.

Bibliographie

Série de 6 diapositives couleurs éditées par la SNCB

Sujets : HLE série 20, vue du poste de conduite HLE série 20, AM double, AM quadruple, HLE série 16, voiture Eurofima SNCB. Légende et texte au choix en français ou néerlandais. Quantité limitée ; prix : 100 FB.

Séries uniquement disponibles au Musée des Chemins de Fer à Bruxelles (Nord). Pas d'envoi prévu par la poste. La SNCB nous permettra de regretter le fait que la province soit ainsi défavorisée pour se procurer cette belle édition.

Guide international des Chemins de Fer de Modèle Réduit 1978

Un livre unique en son genre. Plus de 4000 modèles HO actuels du monde présentés en couleurs. Plus de 100 firmes citées avec coordonnées et caractéristiques de production. 384 pages au format 230x310mm. Commande par versement de l'équivalent de 156FF franco au CCP Bruxelles 000-0600032-87 des Editions Loco-Revue, BP9, F-56400 AURAY (France)

ASVi (Lobbes-Thuin)

La mise en service REGULIER des convois serait retardée par suite des difficultés administratives qui empêchent la réalisation de l'évitement du terminus de Thuin Ville Basse. Le montage de la signalisation lumineuse devrait cependant permettre une certaine exploitation.

TTA (Erezée-Forge)

La saison 1979 débutera les 15 et 16 avril prochains.

CFV3V (Mariembourg-Treignes)

La saison 79 débutera les 14, 15 et 16 avril (une circulation "vapeur" est prévue le 16 avril).

AMUTRA (Musée de Schepdaal)

La date de réouverture du Musée n'est pas encore connue. D'après certaines informations non confirmées, il serait question de créer une nouvelle asbl intitulée "Musée National du Chemin de Fer Vicinal", dont le siège social serait situé à Schepdaal, soit en région flamande. Le but de cette association serait d'assurer la propagande en faveur du Musée et de s'occuper activement de l'accueil du public. Elle s'occuperait de l'entretien du Musée et de son développement futur.

Seraient fondateurs de cette asbl : SNCV, AMUTRA, Province de Brabant, commune de Dilbeek, Fédération Touristique du Brabant, Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer, Zuid-West Brabant, idem Noord-West Brabant, ARBAU et VEBOV.

Si ces informations devaient se confirmer, on devrait constater que la collection NATIONALE de la SNCV (les véhicules préservés étant témoins des convois qui ont sillonné tout le pays) serait gérée par une asbl appartenant à un seul groupe linguistique (en raison de la localisation de son siège social, qui à tous égards devrait au moins être fixé à Bruxelles !)

H. Arden

BIBLIOGRAPHIE

"Chemins de Fer Régionaux et urbains", revue périodique de la FACS (France).

Les n° 146 et 150 (136 pages chacun) contiennent un historique fouillé du Sud-France, ou les voies ferrées de Provence. Nombreux schémas et photos. Le n°150 décrit particulièrement l'histoire de la ligne à voie métrique Nice-Digne et fait le point sur sa situation actuelle.
Chaque numéro : 25FF + 2FF (port).

Commande par paiement de la somme correspondante à compte postal 16471-89 D Paris en indiquant le motif et en se référant à notre bulletin. Tous renseignements complémentaires à FACS, 27, rue de Colombes à F-92600 ASNIERES, en joignant un coupon-réponse international.

38.- Littérature ferroviaire

(ces articles ne sont pas diffusés par le GTF. Voir ci-dessous)

Les Editions Frank Stenvall, de Malmö (Suède), publient des ouvrages ferroviaires depuis 1965. Le caractère international de leurs publications apparaît dans le fait que, tous rédigés par des amateurs compétents, des livres ont paru en huit langues différentes, traitant des locomotives et chemins de fer d'une bonne douzaine de pays.



Série internationale des manuels de poche sur le matériel de traction.

Dans chaque volume, présentation de tous les véhicules moteurs et automoteurs en service à la date fixée, avec mention du numéro et de l'année de construction. Pour chacune des séries de véhicules, photo et caractéristiques techniques. Le tout sous couverture plastique. Un petit livre très maniable, utile dans une bibliothèque, indispensable en voyage!

- Danemark — DLM/76. DSB et 14 réseaux privés. 152 pages, texte danois avec explications en allemand et anglais, FB 185,—.
- Mise à jour Railway Scene 5/77, FB 43,—.
- Benelux — BLT/77. NS, SNCB et CFL. 176 pages, 119 photos. Renseignements sur les affectations. FB 195,—.
- Mise à jour Railway Scene 6/77, FB 43,—.
- Autriche — ÖLT/78. (2^e édition). ÖBB et 11 réseaux privés, carte des affectations. 208 pages, FB 228,—.
- Norvège — NLM/78. NSB, RjB et tramways. 176 pages. Parution prévue pour septembre 1978. FB 228,—.
- Suède — SLM/76. Epuisé. Nouvelle édition en 1979.

Railway Scene

- Magazine bimestriel en langue anglaise. Articles et nouvelles se rapportant aux réseaux ferroviaires du monde entier. Des lecteurs-collaborateurs de 20 pays contribuent à le rendre diversifié et bien informé. Illustration de qualité. Abonnement annuel FB 215,—, le numéro FB 43,—.

Annuaire photographiques

Nordens Järnvägar (Chemins de fer du Nord). 120 pages, env 240 photos montrant les progrès réalisés, les scènes typiques et l'exploitation journalière de l'année en Suède, au Danemark, en Norvège et en Finlande. Etat du matériel moteur. Texte anglais et suédois. Actuellement disponibles:

- Nordens Järnvägar 1971, FB 200,— Texte allem, FB 35,—
- Nordens Järnvägar 1974, FB 285,— Texte allem, FB 35,—
- Nordens Järnvägar 1975, FB 285,— Texte allem, FB 35,—

Deutsche Eisenbahnen im Bild (Les chemins de fer allemands en images). Album similaire sur les chemins de fer allemands (DB, DR, privés, industriels et musées). Texte allemand.

- Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971-72, FB 230,—
- Deutsche Eisenbahnen im Bild 1976, FB 325,—. Parution prévue en octobre 1978.

Albums de photos

- Französische Dampflokomotiven in den sechziger Jahren (Locomotives à vapeur françaises dans les années 60). Env 120 pages, 180 photos de Marc Dahlström, photographe français bien connu. Texte allemand. FB 325,—. Parution prévue en octobre 1978.
- Danske Damplokomotiver — som jeg så dem (Locomotives à vapeur danoises — comme je les ai vues). Un nouvel album attachant sur la vapeur danoise, par Kai Mose Nielsen, célèbre photographe danois de locomotives. 128 pages, env 180 photos, FB 325,—. Parution prévue en septembre 1978.
- Kulrøg og Dampslag. Les 20 dernières années de la vapeur au Danemark. 120 pages, 181 photos nostalgiques des chemins de fer de l'Etat, privés et industriels. Avec texte allemand complémentaire, FB 285,—.
- De sista ångloken. Les dernières locomotives à vapeur de Suède. Un bel album grand format (25 x 22 cm). 216 pages, 294 photos, texte suédois et anglais, FB 570,—.



Contributions à l'histoire de la locomotive.

- Die Lokomotiven Finnlands. Band 1. Locomotives à vapeur des chemins de fer de l'Etat. 176 pages, 57 photos, texte allemand et finnois, FB 285,—.
- Die Lokomotiven Finnlands. Band 2. Locomotives diesel et électriques, automotrices et autorails, locomotives prises en location, butin de guerre. Parution prévue en décembre 78.
- Die Lokomotiven Jugoslawiens. Band 1. Locomotives à voie normale des chemins de fer de l'Etat. 208 pages, 32 photos, texte allemand et anglais, FB 250,—.
- Die Lokomotiven Rumäniens. 112 pages, 26 photos, texte allemand et anglais, FB 100,—.

Livres sur les tramways

- Spår av ett sekel. Une cavalcade en images des tramways suédois pendant un siècle. 168 pages, 350 photos, texte suédois, FB 385,—.
- Spårvägen i Malmö. Les tramways de Malmö. 200 pages, env 170 photos, texte suédois, notices et résumé allemands, FB 500,—.

Livres suédois

- Järnvägsstationer i Skåne, FB 100,—.
- Östra Södermanlands järnväg, FB 185,—.
- Med Angtåg genom Timmerskogen, FB 100,—.
- Brandbilshistoria, FB 245,—.
- Angbåtarna på Smålands sjöar, FB 285,—.
- Färjor och Passagerarfartyg i trafik till Sverige och Finland, FB 185,—.

La présente peut être utilisée par vous comme bon de commande. N'oubliez pas d'y mentionner vos noms et adresses!

En Belgique, veuillez l'adresser ainsi que votre paiement (par virement ou versement au compte 240-0074359-61) à:

DISTRIRAIL

Av J B Shuysmans 135

4030 Grivegnée

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

*

Sauf mention contraire, les articles publiés dans ce numéro peuvent être reproduits librement à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Il y a cependant lieu de noter que la reproduction d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

*

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.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : voyages ferroviaires, organisation de visites ferroviaires, séances de cinéma, nombreuses publications relatives au monde du rail (à titre d'exemple, Trans-Fer, Les Tramways au Pays de Liège, séries de cartes-vues ferroviaires, de diapositives, cartes, aide-mémoire...), distribution d'articles ferroviaires... De nombreuses publications sont prévues. La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre à 8FB ou d'un coupon-réponse international) à notre adresse : GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique).

Si vous désirez devenir membre de notre association, il suffit de nous demander une formule d'adhésion, à l'adresse précitée, en joignant un timbre à 8FB ou un coupon-réponse international pour la réponse. La cotisation est minime : 60FB en 1979, et vous donne droit à Trans-Fer et à des conditions préférentielles lors de votre éventuelle participation à nos activités.

*

Service financier

Nos services sont gérés par des personnes bénévoles, qui se sont réparti le travail. Veuillez bien utiliser l'adresse et le compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter, que ce soit pour la participation à nos voyages ou pour la commande d'un de nos articles. Si vous utilisez un numéro financier inexact ou une adresse erronée, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous souhaitez.

POUR NOS MEMBRES ETRANGERS	les paiements en provenance de l'étranger doivent exclusivement nous parvenir, quelle que soit l'activité -soit au moyen d'un Eurochèque garanti ou d'un virement postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique) -soit par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, 4000 LIEGE.
----------------------------	--

Ces procédures permettent d'éviter de lourdes taxes à l'arrivée, que nous serions contraints de vous répercuter... Merci.

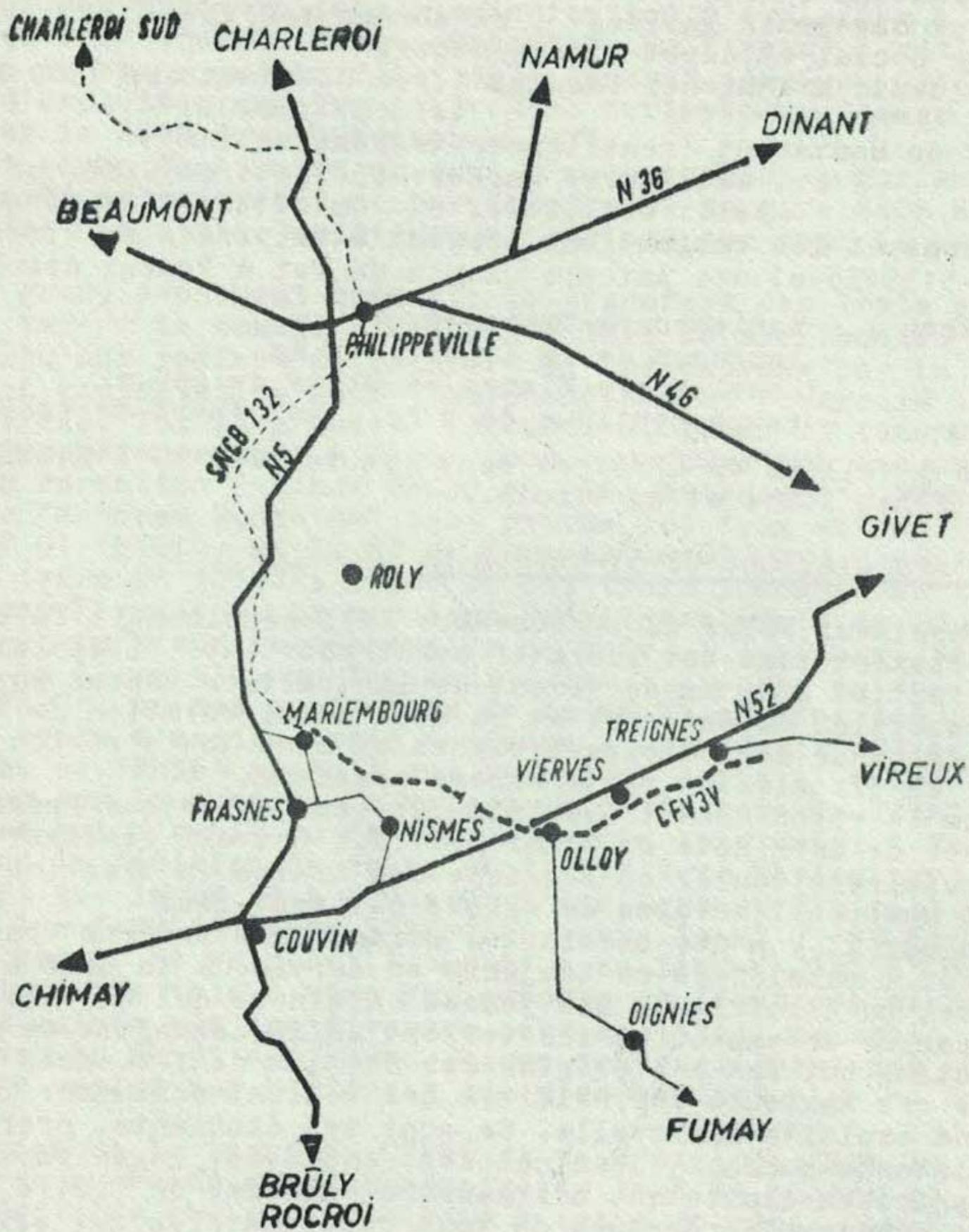
*

Toutes nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, Rue des Chartreux, 11A, 1000 Bruxelles (à côté de la Bourse). Vous évitez, dans ce cas, les frais d'envoi et le risque de détérioration au cours de celui-ci, malgré les précautions que nous prenons pour expédier vos commandes.



A.S.B.L.

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES



Dessin: J.-M. WARZEE

Cet opuscule est une édition du GTF asbl, BP 191 B-4000 LIEGE
Il constitue en fait un supplément gratuit à Trans-Fer, revue
périodique adressée gratuitement à tous les membres du GTF.

B.

Le CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES

ou Un voyage à toute vapeur dans le temps.

1. GENERALITES

- Chemin de fer touristique à l'écartement normal, soit 1,435 m.
 - Désignation de l'organisme exploitant: ASBL Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées- (en abrégé : CFV3V)
 - Siège Social et dépôt : Mariembourg
 - Président: Mr. Michel Pâques: 1, rue du cimetière 6300 ACOZ
tél.: 071.502057
 - Chef du Mouvement (renseignements-Réservation)
Mr. Jean-Marie Warzée: 25, route de Gembloux 5002 St-SERVA
tél.: 081.711122 ou 081.714011 (semaine de 9 à 17 h.)
- Les dons et les cotisations peuvent être versés ou virés au compte
799-5155435-01 de: Amicale Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées.
- Réseau : - Mariembourg-Treignes.
 - longueur de la ligne : 14 Km
 - tunnel entre Nismes et Olloy de 499 m
 - rampe continue de 6 ‰ au départ de Treignes
 - Les 3 vallées du CFV3V ce sont les vallées de l'Eau Blanche, de l'Eau Noire et du Viroin.

2. L'ASSOCIATION: CFV3V- A.S.B.L.

Le Moniteur Belge du 20 décembre 1973 mentionnait la création d'une Association sans but lucratif ayant pour but: "L'exploitation et la création d'un Musée vivant de la traction vapeur sur rail par l'exposition de matériel et la mise en circulation de trains dans la région de Mariembourg-Treignes et dans toute région où une telle mise en circulation reste encore possible."

Sous la volonté et l'impulsion de leur dynamique Président, un groupe de cheminots et d'amis du rail pouvait réaliser un vieux rêve de refaire circuler en Belgique des trains en traction vapeur.

Ces membres bénévoles du CFV3V, qui sont-ils?

Bien sûr il y a des cheminots, surtout des anciens tractionnaires vapeur (pensionnés ou toujours en service à la SNCB à la traction diesel ou électrique) des jeunes cheminots qui ont tellement entendu parler de vapeur qu'ils veulent enfin connaître ce mode de traction qui fut à l'origine des chemins de fer. Mais il y a aussi tous ces amateurs ferroviaires qui veulent consacrer leurs loisirs à une exploitation réelle. Ce sont des étudiants, professeurs, assistants-sociaux, dessinateurs, employés, ingénieurs, gendarmes, mécaniciens dentistes, pharmaciens, et même un prêtre et un notaire. Sans oublier les épouses de tous ces bénévoles qui savent se rendre utiles.

Tous sont employés suivant leurs dons et leurs aspirations; car il faut tout faire: mécaniciens ou chauffeurs de locomotives à vapeur, conducteurs d'autorails ou de locomotives diesel, manoeuvres (pour accrocher les voitures ou wagons et assurer la protection des passages à niveau), gardes, mécaniciens, charpentiers, électriciens, peintres, carrossiers, élagueurs, possesseurs de voies, piocheurs, etc...

Pendant les 2 années qui suivirent la parution au Moniteur Belge du 20 décembre 1973, les membres de l'Association s'attelèrent à des travaux obscurs (pour le public) mais nécessaires à l'exploitation comme: -déboisement de la ligne envahie par la végétation depuis 10 ans, -démontage d'aiguilles et de rails, -recherches de matériels, - contacts et tractations avec la SNCB et le Commissariat Général au Tourisme, avec les Administrations Communales des Communes traversées par la ligne du CPV3V.

C'est le 14 mai 1975 que fut signée une convention entre la SNCB et le CPV3V concédant pour une durée de 15 ans à l'Asbl Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées l'autorisation d'exploiter à des fins touristiques le Tronçon Nismes-Treignes. Un avenant à cette convention fut encore signé au début 1976 donnant ainsi au CPV3V autorisation d'exploiter en plus le tronçon Mariembourg-Nismes (inexploité par la SNCB depuis décembre 1977).

Le CPV3V dut alors construire un quai d'embarquement à Mariembourg à proximité de son dépôt. (car le passage en gare SNCB de Mariembourg n'est possible juridiquement parlant que pour le matériel à vide).

Le premier grand événement concret: le transfert des trois premières locomotives à vapeur le samedi 27 décembre 1975 du charbonnage qui les a cédés jusqu'aux remises de Walcourt et Mariembourg par la ligne 132 toujours en exploitation SNCB (marchandises et voyageurs). Au matin du 27 déc. 75, la première locomotive, la MF 73 (une 030t.) devait quitter Marchienne Zone à 09h50' pour rejoindre par ses propres moyens Monceau Formation (trilage SNCB) où elle attendrait, venant du charbonnage "Monceau Fontaine" tout proche les deux autres locomotives: la MF 91 (040t.) et la MF 82 (une autre 030 t.). C'est à 10h10' que le train n° 107.719 formé de ces trois locomotives quittait Monceau Formation. La consigne de vitesse était de 20 Km/h en ligne et de 5 Km/h sur les appareils de voie. A Jamioulx, petite gare SNCB sur la ligne 132, un incident faisait prendre au convoi un retard de 1h20'; un des graisseurs de la MF 73 ne fonctionnant pas bien, une boîte d'essieu avait tendance à chauffer; c'est à 13h50' (au lieu de 12h36' prévu) que le convoi arrive à Walcourt. Que d'animation sur le quai de la voie 1 de cette gare de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui n'avait vu de vapeur depuis longtemps! A Walcourt, on prend la décision de faire continuer vers Mariembourg la MF 91 plutôt que la MF 73 à cause de l'incident de Jamioulx. Après avoir basculé les feux et lâché l'eau, on range la MF 73 et la MF 82 dans la remise de Walcourt. A 16h15' (au lieu de 13h56' prévu), la MF 91 continue "sa voie" vers Mariembourg où l'arrivée de la locomotive est saluée par les diverses personnalités. Malgré l'heure tardive, la MF 91 descendra jusque Treignes, montrant son beau panache de vapeur aux habitants qui n'en avaient plus vu depuis 13 ans.

L'inauguration de la ligne du CPV3V et de l'exploitation le 27 mars 1976 reste gravée dans la mémoire de tout le public et de tous les bénévoles qui participèrent à cette journée: la MF 73 en tête du convoi avait fière allure, une fanfare aux musiciens en sarraut et chapeau boule jouait des airs de marches populaires; à chaque gare: arrêt prolongé avec discours, coupure de ruban tricolore, réception au vin blanc ou rosé, et même à Vierves un arc de triomphe illuminé et fleuri. Les vieilles gares (abandonnées depuis si longtemps) se sentaient revivre.

Edition



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

3. LA LIGNE a) Son histoire

La ligne que le CPV3V exploite entre Mariembourg et Treignes est une section de l'ancienne ligne 132 bis et 132 (SNCB) Charleroi-Vireux (France). Cette ligne avant les deux guerres mondiales était numérotée 14b-Des trains directs Bruxelles-Vireux (via Ottignies-Charleroi-Walcourt) y circulaient.

La section Charleroi-Walcourt avait été inaugurée officiellement le 27-11-1848, la section Walcourt-Silenrieux le 6-11-1853, la section Silenrieux-Cerfontaine le 31-12-1853, la section Cerfontaine-Mariembourg le 6-6-1854 et enfin la section Mariembourg-Vireux le 15-6-1854. Ces sections étaient exploitées par le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse. Un banquet d'inauguration avait d'ailleurs été organisé à Walcourt le 10 mai 1854.

Les habitants de Treignes attendaient, le premier train, armés de fourches et de perches; mais le train passa... Treignes resta sans gare jusqu'au début du 20e siècle. La gare de Vierves servait alors de gare frontière (le terrain sur lequel elle était construite, avait été offert par le châtelain de Vierves).

En 1864 le Grand Central Belge était formé de la fusion du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre et Meuse et du Chemin de Fer de l'Anvers-Rotterdam. En 1897 les Chemins de Fer de l'Etat Belge reprenaient l'ensemble des lignes du Grand Central. En 1926 la nouvelle SNCB reprenait toutes ces lignes.

Le 25 septembre 1963, le dernier train de voyageurs, malgré l'opposition des mandataires locaux et de la presse, quittait Treignes (sous le n° 6549). Cependant le trafic marchandises fut provisoirement maintenu; et l'année suivante, suite au mauvais état du tunnel de Najauge (entre Treignes et Vireux) le trafic marchandises de et vers Vireux était détourné par Heer-Agimont.

Le Moniteur Belge du 10-4-75 publiait la décision de la mise hors d'exploitation du tronçon Nismes-Treignes et du démontage de la section Treignes-frontière française (ce démontage ne s'est heureusement pas encore réalisé).

b) Les Gares

- la gare de Mariembourg reste toujours SNCB et est devenue gare terminus de la ligne 132. Compte tenu de la loi belge qui n'autorise pas une exploitation commune, l'embarquement des clients du CPV3V y est impossible. C'est une belle petite gare en pierres qui garde encore son charme.
- le dépôt de Mariembourg abrite les locomotives du CPV3V. les dépôts de Florennes et de Mariembourg sont les seuls en Belgique à être construits en rotondes. Devant le dépôt de Mariembourg, il n'y a jamais eu de plaque tournante. Le style du bâtiment est un style belge : briques rouges et toit en béton armé.
- La gare de Nismes a été vendue à l'Administration communale qui y loge son cantonnier. Mais la belle gare en pierre est bien défigurée.
- La gare d'Olloy est toujours propriété SNCB; car elle abritait jusqu'au début 70, la Veuve du regretté Monsieur Masson qui à force de ténacité et de travail faisait gagner à sa gare le concours des gares fleuries que la SNCB organise chaque année. C'est une gare en briques rouges pourvue d'une verrière qui couvre le quai de la voie 1. Le CPV3V espère occuper bientôt les locaux de cette gare pour y présenter une évocation du passé ferroviaire de l'entre Sambre et Meuse.
- La gare de Vierves, également en briques rouges, est à l'abandon. (Les vitres sont cassées, il pleut dans le bâtiment et les herbes folles ont tout envahi). Elle appartient à un entrepreneur de maçonnerie de Vierves.

-La gare de Treignes, un grand bâtiment en briques rouges, muni anciennement d'une grande verrière, avec poste de douane est devenue "Laboratoire de l'Environnement" de l'U.L.B. (Université Libre de Bruxelles) pour l'étude de la faune aquatique et terrestre de la région. Il y avait à Treignes des voies de garage pour le dédouanement et l'inspection, plaque tournante (côté France) et 2 grues hydrauliques pour la prise d'eau. La gare de Treignes avait inspiré l'écrivain wallon Arthur Masson, surtout dans ses livres "Thanasse et Casimir" où Thanasse était garde salle. Le bâtiment reste bien entretenu et une certaine collaboration est née entre l'ULB et le CFV3V.

4. STATISTIQUES 1978

- nombre de voyageurs payants transportés : 20.973
- nombre de journées de présence (membres) exploitation ou atelier : 127
- moyenne des présences des membres par journée : 7,7
- nombre de Km parcourus sur le CFV3V :

en traction vapeur:	trains réguliers	2.405 Km
	trains travaux	20 Km
	trains spéciaux	392 Km
	total traction vapeur	2.820 Km
en traction diesel :	trains réguliers	3.030 Km
	trains travaux	84 Km
	trains spéciaux	364 Km
	total traction diesel	3.486 Km
	Total	6.314 Km

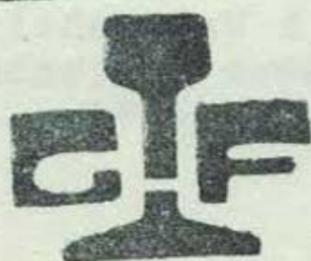
5. LE MATERIEL

Avant l'arrivée de la MF 91 le 27-12-75, il n'y avait dans la remise de Mariembourg (où une seule voie restait encore) que les deux petites draines d'inspection (ex SNCB).

La draine "Alfa" offre 6 places (3 de part et d'autre de la cabine de conduite) et était bien pratique pour l'expédition en ligne pour l'élagage et le montage ou démontage de rail. C'était tout de même une aventure de remonter d'Olloy avec la draine tirant derrière elle des lorrys chargés de rails et de billes.

Depuis l'inauguration officielle du 27-3-76, le matériel roulant n'a fait qu'augmenter. Car le CFV3V poursuit deux buts qui se complètent: 1) déservir du point de vue touristique les trois vallées en exploitant un chemin de fer avec traction vapeur et autorail. 2) sauver du chalumeau le plus de locomotives à vapeur et de vieilles voitures possible et créer un musée wallon d'archéologie industrielle.

Jean-Marie Wargée



Nomenclature et description du matériel moteur du CPV3V

HL MP73 - constructeur: U.M.H. (Usines Métallurgiques du Hainaut)
à COUILLET

n° construction : 1756
année de construction : 1922
chaudière n° 5279
Immatriculation Province du Hainaut : 9290 de 1923
disposition des essieux : 030
poids à vide : 36,5 t.
timbre : 12 kgr/cm² - foyer en cuivre
frein vapeur
vient du charbonnage "Monceau-Pontaine"
transférée par ses propres moyens jusque Walcourt le 27-12-75
puis jusque Mariembourg le 06-03-76
baptisée "MIMIE" à Treignes CPV3V le 03-09-78

HL SA01 - Constructeur: S.A. Anglo-Franco-Belge des Ateliers de
la Croyère - Seneffe et Godarville.

année de construction : 1945
chaudière n° 2596
Immatriculation Province du Hainaut : 4278 de 1948
disposition des essieux : 030
poids à vide : 36 t.
timbre: 13 Kgr/cm² - foyer en acier
frein vapeur
vient de la S.A.F.E.A. à Houdeng-Goegnies
transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg
le 26-08-78

HL ADO7 - Constructeur : "La Meuse" à Liège

année de construction : 1942
chaudière n° 4672 de 1951
(ancienne chaudière n° 4123 de 1942)
Immatriculation Province de Limburg : 546
disposition des essieux : 040
poids à vide : 52 t.
timbre : 12,250 Kgr/cm² - foyer en acier
frein vapeur
vient du charbonnage André Dumont à Watershei
transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg
le 06-04-77
baptisée "GODELIEVE" à Treignes CPV3V le 11-09-77

HL ADO8 - Constructeur : "La Meuse" à Liège

année de construction :
chaudière n° 4057 de 1953
(porte sur les scutes à eau le n° 4480 de 1950 d'une
autre chaudière)
Immatriculation Province de Limburg : 564
disposition des essieux : 040
poids à vide : 55 t.
timbre : 12 Kgr/cm² - foyer en acier
frein vapeur
vient du charbonnage "André Dumont" à Watershei
transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg
les 8 et 9 - 9 - 78

HL SAQ2 - Constructeur: S.A. Anglo-Franco-Belge

année de construction : 1945
 chaudière n° 2590
 Immatriculation Province du Hainaut : 231/5
 disposition des essieux : 030
 poids à vide : 36 t.
 timbre : 12 Kgr/cm² - foyer en acier
 frein vapeur
 vient de la S.A.F.E.A. à Houdeng-Goegnies

z b

HL SAQ3 - Constructeur: Ateliers Métallurgiques- TUBIZE

année de construction: 1929
 chaudière n° 2002
 Immatriculation Province du Hainaut : 18524
 disposition des essieux : 030
 poids à vide :
 timbre 12 Kgr/cm² - foyer en cuivre - frein vapeur
 vient de la S.A.F.E.A. à Houdeng-Goegnies

z b

HL CAQ4 - Constructeur: S.A. Anglo-Franco-Belge

année de construction: 1951

chaaudière n° 2601
 Immatriculation Province du Hainaut: 2706
 disposition des essieux : 030
 poids à vide: 36 t. - frein vapeur
 timbre: 13 Kgr/cm² - foyer crampton en cuivre
 vient des cokeries d'Anderlues.

z c

HL ADQ5 - Constructeur: Ateliers Métallurgiques-TUBIZE

n° construction : 2007
 année de construction : 1926
 chaudière n° 2442 de 1958
 Immatriculation Province de Limburg : 567
 disposition des essieux : 030
 timbre: 12 Kgr/cm² - foyer en acier - frein vapeur
 vient du charbonnage "André Dumont" à Watershei
 acheminée par route jusque Namur le 26-04-78

z b

HL MF91 - Constructeur: U.M.H. COUILLET

châssis n° 1834 - chaudière n° 5713
 année de construction: 1930
 Immatriculation Province du Hainaut: 26987 du 24-3-1937
 disposition des essieux: 040
 poids à vide: 43,5 t.
 timbre: 12 Kgr/cm² - foyer en cuivre - surf. Ch.: 119 m²
 frein Westinghouse
 vient du charbonnage "Monceau-Fontaine"
 transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg
 le 27-12-75 (premier train CFV3V jusque Treignes ce
 même 27-12-75)

z b

HL MP62 - Constructeur: U.M.H. COUILLET
châssis n° 1706
année de construction: 1913
chaudière n° 5313 de 1923 (ancienne n° 5231 de 1913)
immatriculation Province du Hainaut: 9702 de 1923 (3292 de 1913)
disposition des essieux: 030
poids à vide: 30,3 t.
timbre: 12 Kgr/cm² - foyer en cuivre - surf. ch.: 60 m²
frein vapeur
vient du charbonnage "Monceau-Fontaine"
transférée par ses propres moyens jusque Walcourt le
27-12-75 puis jusque Mariembourg en 76

z b

HL MP62 - constructeur: BALDWIN (Philadelphie)
(idem au type 50 SNCB)

année de construction: 1916
Immatriculation Province du Hainaut:
disposition des essieux : 020
poids à vide : 32 t.
timbre: 8 Kgr/cm² (au lieu de 12 Kgr/cm² à l'origine)
foyer profond en cuivre
vient du charbonnage "Monceau-Fontaine"
-soutes à eau d'origine enlevées en 1948 et remplacées par
des soutes à eau classiques.

z b

HL MP33 - Constructeur: H.S.P. HAINE-SAINT-PIERRE
châssis n° 1204

année de construction: 1911
chaudière n° 1204
Immatriculation Province du Hainaut: 2740 de 1914
disposition des essieux: 020
poids à vide: 20 t.
timbre: 11 Kgr/cm² -
vient du charbonnage "Monceau-Fontaine"
transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg
le 20-03-76

z b

HL MF32 - Constructeur: H.S.P. HAINE-SAINT-PIERRE

année de construction: 1904
chaudière n° 792
immatriculation Province du Hainaut:
disposition des essieux: 020
poids à vide: 19,7 t.
timbre: 11 Kgr/cm²
vient du charbonnage "Monceau-Fontaine"

z b

HL "COCKERILL" type III

constructeur : Cockerill à SERAING

disposition des essieux: 020
chaudière verticale
poids à vide: 18 t.
frein vapeur
vient du charbonnage " Patience et Beaujonc" à GLAIN (LIEGE)

z b

z a : en ordre de marche

z b : en chute de timbre

z c : en chute de timbre en cours de révision

I.
Autorail VT9 -

constructeur: TALBOT - Aachen (RFA)
n° construction:
année de construction: 1951
2 essieux (dont 1 essieu moteur)
poids: 12 t. - 40 places assises
vitesse max. : 70 Km/h
vient des Pays-Bas (Noordnederlandse Museum Spoorbaan)
(origine de MINDEN (RFA))
tracté jusque Mariembourg le 19-11-77

Autorail VT5 -

constructeur: WISMAR (DDR)
n° construction: 20225
année de construction: 1934
2 essieux (2 moteurs Deutz)
poids: 10,5 t. - 30 places assises
vitesse max. : 45 Km/h
vient des Pays-Bas (Noordnederlandse Museum Spoorbaan)

acheminé par route à Mariembourg le 15-11-77
transféré tracté par le VT9 Talbot jusque Winterslag
le 6-7-78

Autorail VT2 - ex M23 (réseau Aas-Bergen: Pays-Bas)

année de construction: 1925
n° construction: 598
2 essieux (dont 1 essieu Moteur)
moteur Holmag Kiel (MAK) 61079 de 1947
(anciennement moteur Junkers n° 7900 de 1935)
poids: 17,3 t.
vitesse max. : 50 Km/h
vient des Pays-Bas (réseau Aas-Bergen)
tracté jusque Winterslag le 18-11-77
tracté jusque Mariembourg par ADOs les 8 et 9-9-78

Autorails "Shienenbus" ex-DB (RFA)
attelage automatique

autorails moteurs:

795-662-6 (ex VT 95-662
795-669-1 (ex VT 95-669
année de construction: 1955
série: C1
poids: 19 t.
vitesse commerciale: 90 Km/h

remorques

995-328-2 (ex VB 95-328
995-332-4 (ex VB 95-332
année de construction: 1954
série: A
poids: 12 t.

transférés de Köln (Nippes) jusque Montzen le 15-9-78
transférés par leurs propres moyens jusque Mariembourg
puis jusque Treignes CPV3V le 18-9-78
les 2 autorails peuvent rouler en unité multiple.

HL diesel

-540-1 (ou 30025-601) N° construction : 165 E - 20 t.
-540-2 (ou 30025-602) N° construction : ?
constructeur: Gaston MOYSE - LA COURNEUVE (Seine) FRANCE
2 essieux
transmission par chaîne
moteur diesel électrique
viennent de la SNCB (SCHAERBEEK)
tracté de Schaerbeek à l'A.C.Salzinnes le 17-10-76

HL "Bertine"

adaptation d'un moteur diesel sur un châssis de loco vapeur (fabrication : UMH)
cabine de conduite : au centre de la loco
3 essieux couplés
moteur K... ns à convertisseur de couple
poids à vide: 36 t.
vient du charbonnage "Du Hasard" LIEGE
acheminé par route à Mariembourg le 21-11-77

tracteur "IRENA"

fabrication: PELERIN à COURCELLE
2 essieux entraînés par chaîne
moteur diesel de tracteur agricole (Portson: injection directe)
poids: 4 t.

Draisine n°1 - Draisine ex-SNCB "Alfa" : draisine d'inspection
année de construction: 1920
poids: 2,8 t.
2 essieux

Draisine n°2 - Draisine ex-SNCB 109 de PCR (Charleroi)
dit : tracteur "Billard et Chatenay"
année de construction: 1924
poids: 2,3 t.
2 essieux
moteur Jeep.

Matériel remorqué

-voitures G.C.I. (Grande Capacité d'Intercirculation)
ou type P - ex-SNCB - 3 essieux
91630 mixte (1e et 2e classe) - à compartiments
avec plate-forme et frein à main 36 places
91919 2e classe - à compartiments- avec plate-forme et
frein à main 36 places
94006 3e classe - avec plate-forme et frein à main 60 places
95613 3e classe - avec plate-forme 68 places
95572 3e classe - avec plate-forme 68 places
96675 3e classe - à couloir central 66 places

-Fourgon G.C.I. avec plate-forme et frein à main
n° 19132 à 3 essieux

-voitures ex-Prussiennes à 3 essieux
ex- SNCB

53600 ex SGB B121 3e classe

53123 ex SGB B122 3e classe

53451 ex SGB B123 3e classe

viennent des pays-Bas (réseau: Stoomtram Goos-Borsele)

- 2 voitures à 2 essieux

viennent du charbonnage " Bois du Luc "
et servaient au transport du personnel.

année de construction: 1950

constructeur: Forges et Ponderies de HAINE-SAINT-PIERRE

F
3V

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES

Ligne 132

HORAIRES 1979

Train n°	K	1	3	5	7	9	11
			+	✕	+ TT		+ TT
MARIEMBOURG CFV3V [P].....	0	11.00	13.52	14.10	14.21	16.30	
NISMES.....	3	11.10	14.00	14.20	14.26	16.40	
OLLOY [P].....	7	11.20	14.10	14.30	14.34	16.49	
VIERVES.....	9	11.21	14.11	14.31	14.35	16.50	17.00
TREIGNES [P] [Y].....	14	11.30	14.21	14.40	14.41	17.00	17.08
		11.40	14.31	14.50	14.51	17.10	17.17
Train n°		2	4	6	8	10	12
			+	✕	+ TT	+ TT	
TREIGNES [P] [Y].....	0	12.20	15.14	15.15	16.00	17.30	17.50
VIERVES.....	5	12.30	15.24	15.25	16.08	17.38	18.00
OLLOY [P].....	7	12.40	15.34	15.35	16.16	17.43	18.10
NISMES.....	11	12.41	15.35	15.36		17.44	18.11
MARIEMBOURG CFV3V [P] A	14	12.51	15.45	15.46		17.49	18.20
		13.01	15.54	15.55		17.55	18.30
		6564	6566			6568	6569
		⊕	⊕			⊕	⊗
MARIEMBOURG SNCB.....	0	14.48	16.50			18.51	19.30
CHARLEROI SUD.....	49	15.44	17.47			19.47	20.32
		6564	6566			6568	6570
		⊗	⊗			⊗	
MARIEMBOURG SNCB.....	0	14.57	16.51			18.06	20.35
CHARLEROI SUD.....	49	15.52	17.50			19.11	21.38

+ ne circule que :
✕ supprimé : le dimanche et jour férié (voir tableau : jours de circulation)

TARIF

Par section : 25 F (adulte) 15 F (enfant 4 à 12 ans)
 Aller simple : 100 F 50 F
 Aller-retour complet : 150 F 75 F
 Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes (-20% sur aller-retour complet)
 soit : 120 F (adulte) 60 F (enfant 4 à 12 ans)
 TRAINS SPECIAUX : (sur demande préalable : 15 jours avant l'excursion) : toute l'ann
 - en traction diesel : pour groupe de 50 personnes adultes (ou 100 enfants)
 soit 6.000 F minimum (réduction déduite)
 - en traction vapeur : pour groupe de 100 personnes adultes (ou 200 enfants)
 soit 12.000 F minimum (réduction déduite)

Renseignements - Réservation

Warzée Jean-Marie : route de Gembloux, 25 B-5002 Saint-Servais-NAMUR
 Tél.: (081) 71 11 22
 (081) 7140 11 en semaine de 9h00 à 17h00

C3V

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES
MODE DE TRACTION ET JOURS DE CIRCULATION

1979

N° du train		1 et 2	3 et 4 ou 5 et 6	9 et 12	7 et 10 + 8 et 11	
Pâques	s 14	TT	TT	TT	-	
	d 15	TT	V	V	TT	
	l 16	V	V	V	TT	
avril	d 29	TT	TT	TT	-	
	<hr/>					
mai	m 1	TT	V	V	TT	
	s 5	TT	TT	TT	-	
	d 6	TT	TT	TT	-	
	s 12	TT	TT	TT	-	
	d 13	TT	TT	TT	-	
	s 19	TT	TT	TT	-	
	d 20	TT	TT	TT	TT	
	j 24	TT	V	V	TT	
	s 26	TT	TT	TT	-	
	d 27	TT	V	V	TT	
juin	s 2	TT	TT	TT	-	
	d 3	TT	V	V	TT	
	l 4	TT	V	V	TT	
	s 9	TT	TT	TT	-	
	d 10	TT	V	V	TT	
	s 16	TT	TT	TT	-	
	d 17	TT	V	V	TT	
	s 23	TT	TT	TT	-	
	d 24	TT	V	V	TT	
	s 30	TT	TT	TT	-	
	juillet	d 1	TT	V	V	TT
		m 3	TT	TT	TT	-
		j 5	TT	TT	TT	-
s 7		TT	V	V	TT	
d 8		V	V	V	TT	
m 10		TT	TT	TT	-	
j 12		TT	TT	TT	-	
s 14		TT	V	V	TT	
d 15		V	V	V	TT	
m 17		TT	TT	TT	-	
j 19		TT	TT	TT	-	
s 21		TT	V	V	TT	
d 22		V	V	V	TT	
m 24		TT	TT	TT	-	
j 26		TT	TT	TT	-	
s 28		TT	V	V	TT	
d 29		V	V	V	TT	
m 31		TT	TT	TT	-	
août		j 2	TT	TT	TT	-
	s 4	TT	V	V	TT	
	d 5	V	V	V	TT	
	m 7	TT	TT	TT	-	
	j 9	TT	TT	TT	-	
	s 11	TT	V	V	TT	
	d 12	V	V	V	TT	
	m 14	TT	TT	TT	-	
	m 15	V	V	V	TT	
	j 16	TT	TT	TT	-	
	s 18	TT	V	V	TT	
	d 19	V	V	V	TT	
	s 25	TT	V	V	-	
	d 26	V	V	V	TT	
	septembre	s 1	TT	TT	TT	-
d 2		TT	V	V	TT	
s 8		TT	TT	TT	-	
d 9		TT	V	V	TT	
s 15		TT	TT	TT	-	
d 16		TT	V	V	TT	
s 22		TT	TT	TT	-	
d 23		TT	TT	TT	-	
s 29		TT	TT	TT	-	
d 30		TT	TT	TT	-	

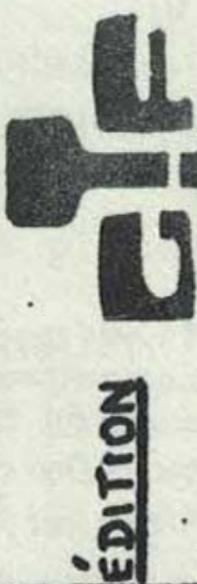
1979

L'a.s.b.l. ne peut garantir le mode de traction, elle se reserve le droit de le modifier à tout instant.

Légende

TT : autorail diesel
V : vapeur

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



ÉDITION