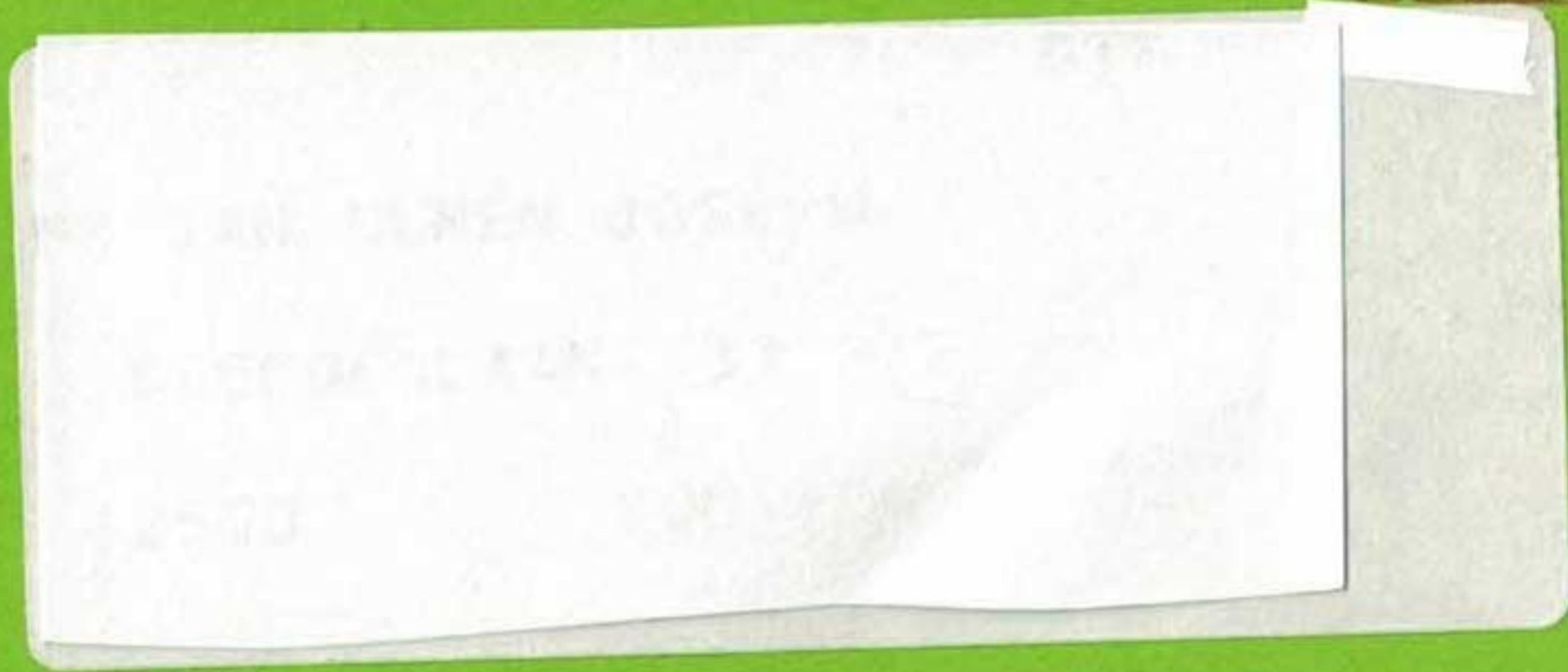




LIEGE
ATELIER DU PERRON
Rue Roger Noiset, 1-3-5
4000 LIEGE
Tél. 041 / 52.69.06



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°42	08/85	50FB
------	-------	------

BULLETIN DU GTF asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numéro 42

Août 1985

Nouvelles de la SNCB	
extraits du rapport du conseil d'administration	3
à l'Assemblée Générale du 28 mai 85	
décisions du conseil d'administration	15
exploitation	19
divers	27
mise hors service de voitures	31
Nouvelles de la SNCV	
nouvelles du groupe du Hainaut	32
la SNCV en 1984	35
Transports urbains - technologies nouvelles	
le GLT	41
le TAU	48
Activités du GTF asbl	
éditions	52
exposition à Liège-Guillemins	54
distribution	54
Bibliographie - Divers	56
Encart N° 1 : Le point sur le matériel moteur	
Encart n°2 : prochain voyage du GTFasbl	
voyage du centenaire de la Vennbahn	
Encart n°3 : Avancez SVP - centenaire de la SNCV	

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

Rédaction : H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, L. Mossay, J. Sauveur, E. Son, R. Stekke, Ch. Van de Voorde et autres collaborateurs

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer doit parvenir à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1.

Des exemplaires supplémentaires de ce numéro peuvent être obtenus à notre adresse précitée : joignez un billet de 50F à votre demande ou la contre-valeur en timbres-poste.

Des presses de l'imprimerie Polyprint, rue Côte d'Or 286 à 4200 Liège. Imprimé en Belgique.

Edit. Resp. R. Marganne, rue Bois l'Evêque 27 Liège.

3

NOUVELLES DE LA SNCB

Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale du 28 mai 1985

extraits

Nous avons l'honneur de vous communiquer le rapport concernant les résultats du 58ème exercice social de la S.N.C.B. et de vous commenter les principaux événements qui l'ont marqué ainsi que les grands problèmes auxquels la Société a été confrontée.

Le transport étant un secteur dérivé de l'activité industrielle et commerciale, la Société suit de près l'évolution des divers secteurs tant au niveau national qu'international, car ceux-ci constituent en fait le baromètre des fluctuations du trafic.

Le redressement de la conjoncture économique qui s'était manifesté aux Etats-Unis d'Amérique en 1983 et avait engendré l'espoir d'une intensification des affaires en Europe pendant le second semestre de cette année, s'est accentué en 1984 ; l'amélioration a, dès lors, été très nette dans les pays industrialisés.

Relevons cependant que l'orientation du développement de l'économie mondiale dépend de plus en plus des pays où les technologies nouvelles et leurs applications industrielles ont connu une expansion considérable, comme c'est particulièrement le cas aux Etats-Unis et au Japon. L'Europe, par voie d'entraînement, a été amenée à accroître sa production industrielle et ses exportations.

L'amélioration a été effective en Belgique : le taux d'inflation annuel y est revenu à 5,3 % ; le chômage s'est stabilisé ; seuls les chiffres de la consommation intérieure en relation avec la modération des revenus ont encore marqué le pas, ce qui a influencé défavorablement le trafic des voyageurs.

La sidérurgie, qui reste un des secteurs importants de notre économie, a participé à la progression quasi générale et la production d'acier s'est élevée à plus de 11 millions de tonnes, accusant ainsi une progression de quelque 12 % par rapport à l'année précédente.

La consommation globale de combustibles solides a connu, elle aussi, une certaine expansion, de sorte que, par rapport aux chiffres de 1983, elle présente un accroissement de l'ordre de 16,7 %.

Par ailleurs, pour la première fois depuis plusieurs années, le secteur de la construction a fait l'objet d'un faible regain d'intérêt vers la fin de l'année.

Le trafic

Les éléments conjoncturels ont favorablement influencé les transports de marchandises par chemin de fer. Par contre, pour les raisons que nous exposons plus loin, le transport des voyageurs a continué de baisser. Au total, le nombre d'unités transportées en 1984 (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres) est de 14 349 millions au lieu de 13 501 millions en 1983. Il y eut donc un accroissement moyen de 6,3 %.

Les voyageurs

La diminution du trafic des voyageurs s'est poursuivie et s'inscrit toujours dans la tendance négative enregistrée depuis 1981. Il convient toutefois de noter que le repli a été moins marqué et que la diminution - qui était encore de 3,6 % en 1983 - a été ramenée à 2,8 % en 1984, le nombre de voyageurs-km passant de 6 955 en 1979 à 6 444 millions d'unités en 5 ans.

Pour les 8 premiers mois de l'année la Société a enregistré un écart négatif de 5,1 %, dont notamment, pour les billets : - 7 % et pour les abonnements sociaux à la semaine : - 13,8 %.

Ajoutons qu'après la restructuration du service des voyageurs, intervenue le 3 juin 1984 et qui impliquait la fermeture de petites gares et points d'arrêt où s'embarquaient 3,5 % de la clientèle totale des voyageurs, les habitudes de voyage se sont modifiées et ont entraîné des mouvements de clientèle en sens divers et d'intensité variable qui feront l'objet d'analyses détaillées. A cet égard, il peut être remarqué que, d'une manière générale, l'accueil a été favorable sur les lignes IC-IR.

Compte tenu de cette analyse, le trafic des voyageurs munis de billets à tarif normal a accusé des fluctuations divergentes : à l'intérieur du pays il y eut une augmentation de 20 millions de voyageurs-kilomètres, soit de 2,6 % ; par contre, dans les relations internationales, la régression s'est poursuivie : d'une année à l'autre, elle a atteint 36,6 millions de voyageurs-kilomètres, soit 8,5 %.

Les déplacements de voyageurs bénéficiant de réductions à divers titres ont encore diminué : en service intérieur, il y a eu 74 millions de voyageurs-kilomètres ou 6,7 % de moins et le recul dans les relations internationales atteint 46 millions de voyageurs-kilomètres ou 9 %.

Quant aux abonnements, le trafic a diminué de 52 millions de voyageurs-kilomètres ou de 1,4 %. Les transports d'abonnés scolaires ont augmenté de 1,7 % mais le phénomène de régression du nombre de titulaires d'un abonnement social à la semaine se poursuit : la diminution était de 66,2 millions de voyageurs-kilomètres ou de 11,2 % ; elle a cependant été atténuée par suite du glissement d'une partie de ces voyageurs vers la catégorie des abonnements sociaux de 1 ou de 3 mois, dans laquelle une augmentation de 52 millions de voyageurs-kilomètres, soit de 4,1 %, a été enregistrée.

L'organisation, pour la deuxième fois, d'une journée « train-tram-bus » a encore connu un succès certain ; en effet, 55 000 personnes ont fait usage de billets à prix forfaitaire ; cependant, ce chiffre était inférieur de 13,1 % à celui réalisé en 1983, lequel était, il est vrai, une « première » qui avait, par ailleurs, bénéficié d'un temps plus clément.

Les marchandises

Parmi les réseaux européens, la S.N.C.B. a enregistré, en 1984, un excellent résultat dans le domaine du transport des marchandises. Elle a assuré, en effet, 7 905 millions de tonnes-kilomètres, soit 1 035 millions de tonnes-kilomètres ou 15,1 % de plus qu'en 1983.

Pour tous les courants de transport, il y eut une nette progression.

Dans les grandes catégories de marchandises, seuls les transports de produits agricoles et d'huiles minérales ont accusé une régression, les uns par suite d'une nette diminution du volume de céréales acheminées de France vers les Pays-Bas, les autres consécutivement au recul du trafic vers la Suisse et vers les centrales électriques à l'intérieur du pays.

Dans l'ensemble, les chiffres des grands courants de transport des deux dernières années se comparent comme suit :

	1983	1984	Différence	
	(millions de tonnes-kilomètres)			
Intérieur	986	1 054	+ 68	(+ 6,9 %)
Importation	1 916	2 173	+ 257	(+ 13,4 %)
Exportation	1 539	1 720	+ 181	(+ 11,8 %)
Transit	2 429	2 958	+ 529	(+ 21,8 %)
	6 870	7 905	+ 1 035	(+ 15,1 %)

5

On constate, une fois de plus, que le volume des prestations ferroviaires est déterminé par les courants de transport dans les relations internationales.

C'est d'ailleurs le transit qui accuse la progression la plus spectaculaire avec 529 millions de tonnes-kilomètres ou 21,8 % de plus qu'en 1983, grâce notamment aux marchandises exportées par la voie maritime — surtout des produits métallurgiques provenant de France et du Grand-Duché de Luxembourg — et des produits agricoles. La reprise des transports de minerais vers le Grand-Duché de Luxembourg a donné lieu aussi à un accroissement sensible tandis que les transports d'huiles minérales vers la Suisse, de même que ceux de céréales de la France vers les Pays-Bas ont quelque peu diminué.

L'augmentation de 13,4 % des importations à destination de l'intérieur du pays est attribuable en premier lieu aux combustibles, aux produits sidérurgiques et aux minerais. Celle des exportations est due notamment aux produits sidérurgiques vers le Grand-Duché de Luxembourg et l'Italie.

Le trafic à l'intérieur du pays, qui n'a plus représenté que 13,3 % du volume des transports de la Société, a progressé cependant quelque peu : il s'agit principalement d'un accroissement des tonnages de combustibles solides vers les centrales électriques — au détriment des transports d'huiles minérales —, de produits sidérurgiques et de produits de carrière.

Globalement, c'est le trafic de minerais qui accuse la progression la plus importante (+ 26,9 %). Le transport de produits sidérurgiques a augmenté de 21,2 %. Celui de charbon et de produits de carrière a augmenté également de façon très marquante (+ 19 %). Les acheminements en conteneurs ont repris leur ascension (+ 14 %), tandis que les produits chimiques ont participé à la tendance générale avec 8 % de plus. Enfin, le ferroutage a enregistré un gain de 12,3 millions de tonnes-kilomètres ou de 16,5 %.

Soulignons qu'en relation avec l'accroissement de 11,9 % des tonnages transportés et de 15,1 % des tonnes-kilomètres, le nombre de parcours en wagons a augmenté de 8,6 % ; cette amélioration du rendement fut possible grâce à une charge plus élevée par train (+ 6,6 %) et à une augmentation du parcours moyen (+ 2,9 %).

Le trafic des envois de détail continue de reculer : cette tendance, qui est d'ailleurs constatée dans tous les pays d'Europe, se traduit aussi bien à l'intérieur du pays que dans les relations internationales. La diminution a été sensible surtout en transit, par suite de la disparition du trafic entre l'Allemagne et la France, qui passe maintenant directement par Strasbourg.

Au total, nous avons transporté 261 552 tonnes d'envois de détail, contre 280 244 tonnes au cours de l'année précédente, la diminution étant ainsi de 6,7 %. Cependant, le nombre d'envois a augmenté dans les mêmes proportions.

Les recettes

Le transport des voyageurs, des marchandises par wagons complets et des envois de détail ainsi que les produits divers ont procuré une recette de 30 424 millions, contre 27 725 millions en 1983. Comme il apparaîtra ci-après l'écart de 2 699 millions, soit de 9,7 %, provient en grande partie du trafic des marchandises par wagons complets.

Celui-ci a généré, en effet, une recette de 13 363 millions, supérieure de 1 937 millions ou de 17 %, grâce surtout aux transports de produits de et vers les usines sidérurgiques, qui ont représenté près des deux tiers de l'ensemble du transport des marchandises et qui ont augmenté de 22,5 % d'une année à l'autre.

L'amélioration a été de moindre ampleur en matière de transport de voyageurs et bagages : la recette s'est élevée à 10 702 millions, contre 10 290 millions en 1983.

Comme prévu par les dispositions de l'arrêté royal n° 238 du 31 décembre 1983, le taux moyen de la majoration des tarifs des voyageurs à l'intérieur du pays a été fixé, au 16 janvier 1984, à 6 %. Afin de procéder à un nivellement des tarifs des abonnements de la Société et de la S.N.C.V. et de permettre ainsi la délivrance d'abonnements mixtes valables sur les réseaux des deux sociétés, les prix des abonnements par chemin de fer ont été majorés en moyenne de 9,5 %, tandis que ceux des billets étaient augmentés de 5,1 %.

6

Néanmoins, par suite de la diminution du trafic, la hausse des recettes s'est limitée à 412 millions, soit 4 %.

Quant aux envois de détail, ils ont procuré une recette de 3 451 millions.

Les produits divers, d'un montant de 2 423 millions, ont augmenté de 102 millions ou de 4,4 %, principalement grâce à une augmentation des indemnités de chômage des wagons (+ 12,2 %) et à la location de wagons à des réseaux étrangers (+ 17,5 %), en relation avec la reprise du trafic des marchandises.

Les produits financiers sont supérieurs de 135 millions à ceux de 1983 (+ 38,6 %).

L'application des règlements de la C.E.E. en matière d'indemnisation du chemin de fer pour les obligations tarifaires et le maintien en exploitation de lignes a conduit à une estimation des compensations en recettes de 23 937 millions, contre 20 886 millions en 1983.

Globalement, les recettes du compte d'exploitation de 1984 atteignent ainsi 54 361 millions au lieu de 49 016 millions : elles accusent, dès lors, une augmentation de 5 345 millions ou de 10,9 %.

Infrastructure

Etendue du réseau

Au 31 décembre 1984, le réseau ferré belge avait une longueur totale de 3 741 km, dont 2 902 km étaient utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 839 km pour le seul trafic des marchandises. Comparée à 1983, la longueur totale a été réduite de 101 km à la suite de la mise hors service d'un certain nombre de tronçons de lignes.

En 1984, les lignes Flémalle - Kinkempois, Herentals - Turnhout, Welkenraedt - Eupen ainsi que les tronçons Visé - Montzen et Piéton - Marchienne ont été mis en service en traction électrique, ce qui a porté à 1 907 km la longueur totale des lignes électrifiées, soit une augmentation de 64 km par rapport à l'année précédente.

Travaux liés à l'électrification du réseau

Depuis la mise en service, au début de 1984, du tronçon Piéton - Marchienne selon un nouveau tracé, les axes régionaux Mouscron - Courtrai - Gand - Anvers - Hasselt - Liège et Mouscron - Mons - Charleroi - Liège sont ouverts à la traction électrique sur la totalité de leur longueur. A cette occasion, ces lignes ont été modernisées fondamentalement de façon à améliorer la qualité de l'offre de transport dans les domaines du confort, de l'accueil des voyageurs, de la régularité et de la vitesse des trains.

Ces travaux de modernisation sont encore en voie d'achèvement sur de nombreux tronçons, bien que des trains électriques y circulent déjà.

Sur la ligne Mouscron - Courtrai - Gand, la construction d'une cabine de signalisation et d'un bâtiment de service à Gand Saint-Pierre, ainsi que de 5 ouvrages d'art en vue de la suppression de passages à niveau est complètement terminée ; l'aménagement des voies dans la gare de Mouscron est presque totalement achevé. Entre Gand et Anvers, un passage supérieur a été construit à Zwijndrecht, ce qui a permis de supprimer un passage à niveau.

Sur les lignes situées entre Anvers et Liège et leurs antennes, la modernisation est également presque terminée. A Langdorp (ligne Aarschot - Hasselt), le réseau routier est adapté en vue de la suppression d'un passage à niveau et à Herentals, l'aménagement d'une gare d'autobus est en cours. A Aarschot, un poste de signalisation « tout relais » a été mis en service; il remplace 5 postes antérieurs et doit permettre, à l'avenir, la commande à distance des postes de signalisation de Diest, Schulte et Testelt. Un passage à niveau a été supprimé à Liers. Entre Glons et Tongres, la vitesse peut être portée à 120 km/h.

7

Dans le cadre de l'électrification de la ligne Herentals - Turnhout (en service depuis juin 1984), la signalisation a été modernisée, ce qui a permis de porter à 120 km/h la vitesse autorisée, et la protection de quelques passages à niveau a été adaptée. A Turnhout, l'aire de parcage et divers aménagements dans la gare sont terminés, de même que des travaux de déviation du réseau routier en vue de la suppression d'un passage à niveau.

Entre la bifurcation de Glons et la frontière allemande, un pont et deux tunnels font l'objet de travaux et la signalisation est adaptée. La traction électrique a été instaurée en 1984 sur le tronçon Visé - Montzen.

En ce qui concerne la dorsale wallonne Mouscron - Mons - Liège - Welkenraedt, le dernier maillon, Piéton - Marchienne, a été ouvert à la traction électrique en janvier 1984. Aux abords de La Louvière, une tête de faisceau de voies et un bâtiment de service ont été achevés.

La ligne Flémalle - Kinkempois est électrifiée depuis le mois de juin; à Seraing, un poste de signalisation « tout relais » provisoire a été mis en service pour remplacer quatre postes mécaniques tandis qu'un bâtiment de service est en construction. Le bloc automatique y a été introduit et la vitesse portée à 90 km/h.

Dans la gare de Mouscron, des travaux de signalisation sont en cours. A Antoing, un poste de signalisation « tout relais » a été mis en service. Entre Tournai et Blaton, la signalisation a été adaptée en prévision du relèvement de la vitesse à 160 km/h.

Depuis le 3 juin 1984, le trafic voyageurs est à nouveau autorisé sur la ligne Eupen - Welkenraedt, après la mise en service à Eupen d'une nouvelle gare et d'un poste de signalisation « tout relais ». Sept passages à niveau situés sur la ligne ont été équipés d'une signalisation automatique.

Sur la ligne Welkenraedt - Montzen, une sous-station de traction a été construite à Montzen.

Outre ces axes, d'autres lignes sont en cours d'électrification. Sur un certain nombre d'entre elles, la circulation électrique a déjà lieu, mais la modernisation se poursuit.

A Boom, un poste de signalisation « tout relais » a été mis en service.

Sur la ligne Malines - Saint-Nicolas, des passages à niveau ont été supprimés à Puurs et à Leest, moyennant la mise en service d'un passage supérieur. Des travaux dans ce sens sont également encore en cours à Bornem et non loin de la bifurcation « Heike ». A Willebroek, une sous-station de traction a été construite et le pont tournant fait l'objet de travaux d'aménagement. A Tamise, des travaux au pont sur l'Escaut sont également en cours. Les installations de signalisation sur la ligne ont été adaptées en vue de l'électrification, ce qui a permis de porter la vitesse à 120 km/h, moyennant la mise en service d'un poste de signalisation « tout relais » à Tamise. La protection de différents passages à niveau a été améliorée.

Sur la ligne Bruxelles - Termonde, un pont remplace deux passages à niveau à Zellik.

Sur la ligne Denderleeuw - Courtrai, qui est déjà électrifiée entre Denderleeuw et Zottegem depuis 1982, une nouvelle gare a été construite à Burst, de même qu'un poste de sectionnement près de la bifurcation « Zandberg ». Un passage à niveau a été supprimé à Sint-Denijs-Boekel. Sont en cours d'exécution : la construction d'un pont sur l'Escaut à Ename et d'un poste de sectionnement à Audenarde, le remplacement de deux ponts et la suppression de deux passages à niveau à Zottegem ainsi que la pose des caténaires entre Zottegem et Courtrai.

Sur la ligne Ottignies - Charleroi, les sous-stations de traction de Marbais et Ransart, ainsi que les postes de sectionnement de Faux et Charleroi Ouest sont en voie d'achèvement. Le tronçon Court-Saint-Etienne - Fleurus a été mis à double voie moyennant la construction d'un viaduc à Villers-la-Ville. A Tilly, un poste de signalisation « tout relais » a été mis en service tandis que la construction d'un poste semblable a été entamée à Ransart. Les travaux aux caténaires, de même que les travaux à la voie à Charleroi Ouest, continuent sur toute la ligne.

8

A l'occasion de son électrification, la ligne de Hal vers Tournai et la frontière française est modernisée en profondeur : notamment un nouveau tracé de voies entre Enghien et Ath, dont les travaux sont en cours, sera aménagé. La plupart des ouvrages d'art sont achevés et les travaux à la voie et aux caténaires avancent. A Bierghes, Enghien et Leuze, les travaux de voie continuent. Les sous-stations de traction d'Ath et d'Enghien et les postes de sectionnement de Leuze et Silly sont en cours de construction. A Leuze, la sous-station de signalisation est terminée et un poste de signalisation « tout relais » a également été mis en service à titre provisoire. Aux abords de la gare d'Ath, la nouvelle aire de parcage a été mise en service, tandis qu'à Tournai, la construction d'un couloir sous voies et l'installation d'une aire de parcage près de la gare ont été entamées.

Sur la ligne Denderleeuw - Grammont - Ath - Jurbise, des travaux d'électrification sont en cours entre Ninove et Grammont. A Brugelette, un poste de signalisation « tout relais » a été mis en service. A Jurbise, une sous-station de traction est en construction et un passage supérieur a été aménagé.

Le tronçon Bruges - Torhout a été mis à double voie avec une signalisation pour le trafic à contre-voie à Bruges, Zedelgem, Torhout et Lichtervelde. Des travaux à la voie sont encore en cours de réalisation dans les gares de Bruges, Zedelgem et Torhout. A Oostkamp ont commencé les travaux d'adaptation de deux ponts. Un poste de sectionnement est en cours de construction à Zedelgem; pour celui d'Izegem, le bâtiment est achevé. A Lichtervelde, on construit une sous-station de traction et à Sainte-Catherine, une nouvelle cabine de signalisation est terminée.

Entre Courtrai et Menin, sur la ligne Courtrai - Poperinge, la signalisation a été modernisée et le bloc automatique a été mis en place, ce qui a permis de supprimer le poste de signalisation de Wevelgem; à Poperinge, un poste de signalisation « tout relais » a remplacé un poste électro-magnétique.

Ouvrages d'art et passages à niveau

Un aspect essentiel de la modernisation du réseau ferroviaire consiste à renforcer la sécurité et à minimiser les nuisances aussi bien du trafic routier que du trafic ferroviaire.

Afin de réduire le nombre des accidents parfois tragiques, les croisements à niveau avec le réseau routier sont supprimés dans toute la mesure du possible, tant par la déviation de routes que par la construction d'ouvrages d'art. Dans les autres cas, tout est mis en œuvre pour améliorer leur protection.

Le nombre total des passages à niveau a diminué de 101 unités. Soixante pour cent du total des croisements avec la voie publique sont déjà équipés d'une signalisation automatique, dont 39 % avec barrières. En 1984, le nombre total des passages à niveau ainsi protégés s'est accru de 41 unités.

Outre les travaux réalisés dans le cadre de l'électrification, dix ponts et deux murs de soutènement font l'objet de travaux de rénovation tandis qu'ils sont encore en cours pour deux tunnels et neuf ponts.

Les travaux aux ponts de Libramont, de Puurs et de Vielsalm achevés en 1984, ainsi que la construction (toujours en cours) d'un pont sur l'Escaut à Ename et d'un viaduc sur le canal Albert à Lixhe sont réalisés pour le compte d'autres administrations publiques.

Liaisons avec les agglomérations

A Schaerbeek, les travaux de construction au pont Teichmann se poursuivent; la première moitié du nouveau pont est déjà en service et l'ancien pont a été démoli.

A La Hulpe, sur la ligne Bruxelles - Namur, des aménagements aux quais sont en cours d'exécution, en rapport avec la construction d'une troisième voie jusqu'à Genval.

A Bruxelles Quartier-Léopold, un poste de signalisation électrique a été supprimé à la suite de sa prise en charge par un poste à Etterbeek.

9

Le nouveau poste de signalisation « tout relais » de Bruxelles Midi a pris en charge deux cabines de signalisation et des travaux sont en cours en vue d'y concentrer progressivement tous les autres. Un système électronique de régulation du trafic s'y trouve en cours d'expérimentation.

A Charleroi Sud, les voies et les quais font l'objet de divers travaux. Le nouveau poste de signalisation y a été mis en service, mais des travaux sont encore en cours pour concentrer plusieurs autres postes dans cette cabine.

Installations portuaires

Les travaux d'extension dans les ports belges exigent une adaptation permanente de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, au port d'Anvers, une voie est posée entre Anvers Nord et le côté nord de la darse Delwaide et des travaux préparatoires ont lieu en vue du prolongement de cette ligne. Dans le faisceau de voies de l'arrière-quai, un bâtiment de service est en construction et l'électrification est achevée. Dans le faisceau « Lillo » et sur la ligne 27 A/1 (Anvers Nord), des travaux d'électrification sont en cours.

A Anvers Schijnpoort, l'équipement du terminal pour le trafic mixte « rail-route » est terminé.

Les travaux de voie non loin de la darse Port-Arthur, dans le port de Gand, se poursuivent au fur et à mesure que progresse la rénovation des murs de quai.

A Zeebrugge, la construction des installations ferroviaires près des nouveaux bassins se poursuit. Sur la ligne Bruges - Knokke, qui a dû être déviée à la suite de la construction de l'arrière-port de Zeebrugge, un poste de sectionnement est en voie d'achèvement à Knokke.

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

L'instauration progressive du bloc automatique et la concentration de la desserte des installations de signalisation permettent d'augmenter de façon sensible le rendement des postes et d'en supprimer un certain nombre; ce fut le cas notamment à Machelen, Marbehan, Uccle Calevoet et Waterschei. Le nombre total des postes de signalisation a été réduit de 28 unités, alors que 8 postes « tout relais » étaient mis en service.

L'extension du bloc automatique a porté à 1 929 km la longueur totale des lignes qui en étaient équipées au 31 décembre 1984 contre 1 881 km fin 1983.

L'adaptation de la signalisation a permis l'instauration, sur un certain nombre de tronçons, d'une vitesse maximale plus élevée.

La longueur des lignes, réparties d'après la vitesse maximale, a évolué de la façon suivante :

	31 décembre 1983	31 décembre 1984
	(kilomètres)	
140 km à l'heure et plus	588	605
130 km à l'heure	240	241
120 km à l'heure	930	1 006
100 km à l'heure	41	42
90 km à l'heure	984	907
80 km à l'heure ou moins	1 059	940
Total	3 842	3 741

La capacité des commutateurs téléphoniques d'Aalter, de Gand et de Visé a été augmentée à l'occasion de leur renouvellement. Celui de Waterschei a été supprimé, de même que celui de la rue de Louvain, à Bruxelles, à la suite du transfert des services de la Direction qui y étaient installés vers les nouveaux bâtiments de la rue Bara.

10

Des lignes de télécommunications ont été mises sous câble entre Gand et Schellebelle, Tamise et Willebroek, Bomal et Rivage.

Le renouvellement du réseau de transmission pour les besoins du traitement des données de la gestion centralisée du trafic des marchandises s'est achevé par la mise en service de onze concentrateurs à Anvers, Hasselt, Ronet et Schaerbeek. Pour la gestion des envois de détail et la rédaction des états de rémunérations, des ordinateurs locaux ont été installés à Bruxelles Tour et Taxis, Châtelet, Genk et Zeebrugge.

Pour les besoins du traitement de l'information, quatre liaisons nouvelles ont été mises en service à Bruxelles, où a été installé un tableau commutateur pour 64 terminaux, reliés par un câble coaxial.

Les groupes ont été reliés à l'ordinateur central pour leurs applications en « temps partagé ».

Sur les lignes Bruxelles - Ostende et Bruxelles - Liège, la construction des installations fixes pour les liaisons radio avec les trains a commencé.

De nouveaux annonceurs de trains ont été mis en service à Namur, tandis que Marloie et Soignies ont été équipées d'une installation de sonorisation.

Renouvellement des voies

L'année écoulée a vu le renouvellement de 500 km de rails dans les voies principales (dont 366 km de rails longs soudés), de 172 appareils de voie et de 441 000 traverses. Le ballast a été renouvelé ou criblé sur 196 km de voies. Dans les voies accessoires, 130 km de rails, 91 800 traverses, 234 appareils de voie et 40 km de ballast ont été renouvelés.

Gares, bâtiments et installations diverses

Outre les gares de Burst et d'Eupen qui ont été reconstruites dans le cadre des travaux d'électrification, une nouvelle gare a également été mise en service à Tubize. Il faut mentionner, au nombre des autres réalisations importantes :

- deux bâtiments de la Direction à Bruxelles;
- des bâtiments de service à La Louvière Sud et Welkenraedt;
- l'aménagement ou l'agrandissement de douze aires de parcage près des gares (Ans, Ath, Couvin, Eeklo, Gand Saint-Pierre, Gembloux, Ottignies, Péruwelz, Saint-Trond, Tournai, Turnhout et Wavre);
- la création de gares d'autobus à Ath, Couvin, Péruwelz et Wavre;
- la construction d'un bassin de décantation et l'adaptation du réseau d'égouttage à l'atelier de traction diesel de Monceau.

Matériel roulant

En 1984, l'industrie a fourni 16 locomotives électriques, 8 de la série 21 et 8 de la série 27; 41 automotrices électriques doubles (série O3); 25 voitures M4; 342 wagons-tombereaux à bogies (Eaos); 28 wagons fermés (Hbikks); 44 wagons à toit ouvrant et à déchargement contrôlé par gravité (Tads) et 2 wagons-grues. Les ateliers de la S.N.C.B. ont construit 100 wagons plats (Ks-Kps) et un prototype de wagon spécial à bogies (Sammps).

Au 31 décembre 1984, l'effectif total du matériel roulant s'établit comme suit :

- matériel à voyageurs :
 - 637 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
 - 66 autorails;
 - 10 remorques pour autorails;
 - 2 328 voitures, dont 352 en service international;
 - 59 voitures à bagages;
 - 5 voitures génératrices;

- matériel à marchandises :
 - 37 588 wagons (non compris le matériel loué et le matériel appartenant aux particuliers) ;
 - 93 fourgons;
 - 5 418 wagons de service;
- locomotives :
 - 305 locomotives électriques;
 - 858 locomotives diesel, dont 387 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs.

Ont en outre été commandés les années précédentes mais n'ont pas encore été fournis :

- 12 locomotives électriques, série 11;
- 12 locomotives électriques, série 12;
- 52 locomotives électriques, série 21;
- 29 automotrices électriques doubles (série 03);
- 95 voitures internationales (type I 10);
- 65 voitures à deux niveaux (type M 5);
- 134 wagons-tombereaux (Eaos);
- 722 wagons fermés (Hbikks);
- 200 wagons spéciaux à bogies à toiture coulissante et à parois d'about fixes pour le transport de tôles en rouleaux (Shimms).

Parcours des trains

Les trains de voyageurs ont parcouru 3,1 % de kilomètres de plus qu'en 1983 et les parcours des trains de marchandises ont augmenté de 8 %. Abstraction faite du mois de septembre (à cause de la grève en 1983), ces pourcentages s'élèvent à - 0,1 % pour les voyageurs et à + 4,3 % pour les marchandises.

L'accroissement des parcours des trains de marchandises résulte de l'augmentation du trafic des marchandises de 15,1 % en tonnes-kilomètres.

La part de la traction électrique s'est élevée à 76 % (1983 : 73,5 %) pour le trafic des voyageurs et à 44,8 % (1983 : 38,9 %) pour le trafic des marchandises. Dans l'ensemble, cette part représente 68,9 % contre 65,9 % l'année précédente.

Répartis par catégorie de trafic et par mode de traction, les parcours productifs ont évolué comme indiqué dans le tableau suivant :

	1980		1983		1984	
	(millions de trains-km productifs)					
		%		%		%
Trains de voyageurs :						
- locomotives électriques	14,7	20	15,2	21	15,2	21
- locomotives diesel	20,8	28	15,1	21	15,-	20
- automotrices électriques	33,-	45	37,5	52	41,-	55
- autorails diesel	5,5	7	3,9	6	2,8	4
Total	74,-	100	71,7	100	74,-	100
Trains de marchandises :						
- locomotives électriques	8,7	38	7,8	39	9,7	45
- locomotives diesel	14,3	62	12,2	61	11,9	55
Total	23,-	100	20,-	100	21,6	100
Total général	97,-		91,7		95,6	

Voyageurs

Le 3 juin 1984 a vu l'instauration du plan de restructuration.

Le système des trains directs, semi-directs et omnibus a été remplacé par un certain nombre de trains Intercity et Interrégionaux cadencés, qui suivent un schéma horaire identique et sont complétés par un système de trains locaux organisé selon les mêmes principes.

Pour pouvoir répondre le mieux possible à la demande massive de transport aux heures de pointe, il a été procédé à la mise en service d'un certain nombre de trains de navetteurs supplémentaires.

Le 3 juin 1984, 232 gares et points d'arrêt ont été fermés au trafic ferroviaire (le niveau de trafic atteint n'était pas de nature à justifier une desserte ferroviaire sur le plan socio-économique); la desserte en est dorénavant assurée par des autobus. A partir de cette date, les services des trains IC-IR desservent 148 gares, sur lesquelles se portera à l'avenir une attention toute particulière en matière d'accueil des voyageurs.

Outre ces gares IC-IR, 415 gares et points d'arrêt sont encore desservis uniquement par les trains locaux et de navetteurs.

Le 3 juin a donc vu l'instauration d'un service qui n'avait rien en commun avec l'ancien service sur le plan des horaires, des roulements, de l'occupation des voies, du matériel engagé, etc.

Grâce à la préparation intensive cette opération très difficile s'est déroulée pour ainsi dire sans accroc. Notons quelques petits problèmes de suroccupation, qui ont été résolus très rapidement.

Marchandises

La reprise de la conjoncture pendant l'année 1984 a amené un accroissement quasi général du trafic des marchandises, plus particulièrement en provenance et à destination du port d'Anvers. De plus, quelques nouveaux courants de transport par trains complets ont vu le jour, entre autres :

- de pierre à chaux de Namêche et Andenne vers les Pays-Bas;
- de tôles d'acier enroulées de Châtelet à Saint-Brice (France);
- de produits sidérurgiques entre le Grand-Duché de Luxembourg et Charleroi;
- de sucre de Statte à Anvers.

Des études portant sur la restructuration des cours aux marchandises et des raccordements de particuliers ont conduit à la fermeture d'un certain nombre d'installations non rentables. Les tronçons Cuesmes - Flénu, Clabecq - Ecaussinnes Nord, Donstiennes - Strée, Saint-Lambert - Merlemont et Chimay - Momignies, ainsi que la ligne Blaton - Belœil, ont été mis hors service. D'autre part, de nouveaux raccordements de particuliers ont été mis en service à Ans, Bierges, Gand Maritime, Kinkempois et Tamise.

Envois de détail

En vue de la rationalisation du trafic de détail, un certain nombre de centres routiers ont été réorganisés dans le courant de l'année 1984, tandis que 3 centres étaient supprimés (Huy, Mariembourg et Marloie). De même, 132 gares et dépendances ont été fermées au trafic des envois de détail.

Pour la manutention des colis, les centres routiers, les gares et les entrepôts disposent de 830 transpalettes hydrauliques à commande manuelle et de 62 à commande électrique, de 161 élévateurs électriques à fourche et de 4 installations de transport disposant de 600 transpalettes adaptées.

L'offre IC-IR - premières constatations

Au 3 juin 1984, une offre de transport améliorée était proposée aux voyageurs. Il s'agissait d'un système intégré totalement repensé, basé sur :

- un ensemble de trains de base comportant 13 services Intercity (IC), 16 services Interrégionaux (IR) et des trains locaux (L).

Les IC assurent uniquement la desserte des localités importantes et circulent à une vitesse commerciale de 85 km/heure minimum; les IR desservent des localités moyennes et leur vitesse commerciale est d'au moins 60 km/heure; les trains L assurent une desserte « omnibus » là où le maintien des petites gares est justifié.

Cet ensemble est complété par des trains de navetteurs (P) aux heures de pointe et des trains touristiques (T) en saison;

- un horaire strictement cadencé, facile à mémoriser, donnant la certitude de pouvoir disposer sur presque toutes les lignes d'au moins un train par heure pour toutes les catégories de trains du service de base : Intercity, Interrégionaux et trains locaux;
- une augmentation sensible de l'offre « trains rapides » Intercity et Interrégionaux, permettant un voyage confortable à bord d'un matériel moderne;
- des trains offrant une meilleure ponctualité et de bonnes correspondances en service intérieur et avec les trains IC des réseaux voisins;
- une collaboration poussée avec la S.N.C.V. pour permettre des correspondances optimales entre trains et autobus.

Dans sa conception, le nouveau système était simple et rationnel, mais il convenait de le faire connaître au public et de permettre au voyageur de se familiariser avec la nouvelle offre de transport, ce d'autant plus qu'un certain nombre d'utilisateurs étaient inévitablement amenés à modifier leurs habitudes de voyage.

L'information des voyageurs étant fondamentale, une très large campagne de publicité et d'information a été organisée pendant les mois qui ont précédé la mise en vigueur du plan de restructuration.

Les mesures prises pour faire connaître l'offre nouvelle de transport de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. ont été très diversifiées : elles se sont adressées à la fois à l'opinion publique en général, aux autorités politiques, sociales et économiques, aux institutions d'enseignement, à la clientèle, au personnel de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Par ailleurs, des efforts très importants ont été consacrés à l'utilisation des médias en vue d'assurer une couverture optimale de l'événement; en particulier : les spots publicitaires dans les principales salles de cinéma du pays, à la R.T.B.F. et à la B.R.T.; des insertions dans la presse écrite nationale et locale, une campagne de grand affichage (20 et 40 m²) sur le plan national, complétée par le placement de 7 800 affiches de petit format dans les gares; la distribution de 900 000 brochures et de 1 400 000 dépliants à l'intention de la clientèle actuelle et potentielle; une brochure spéciale pour chaque membre du personnel comportant un argumentaire de vente donnant une réponse aux principales réactions du public vis-à-vis de l'offre nouvelle; la circulation d'info-bus S.N.C.V. et la mise en place de stands d'information dans 55 gares du réseau IC-IR.

En outre, des actions supplémentaires ont été entreprises pour compléter et servir de support à la campagne de publicité : création d'un logo IC-IR caractérisant le nouveau service pour toutes ses applications; placement dans les gares de tableaux schématiques des relations IC-IR aux endroits stratégiques; adaptation des affichages horaires et du pancartage en fonction de l'offre nouvelle; décision d'identifier désormais le matériel de transport IC-IR en service intérieur par la couleur bordeaux afin de la distinguer du matériel international pour lequel la couleur orange est déjà adoptée; création d'un nouvel indicateur des trains de maniement aisé et dont la conception allie simplicité, efficacité, clarté.

Il importe de souligner qu'une aussi large campagne d'information ne pouvait se concevoir sans le concours actif et efficace du personnel de la Société; tout a été mis en œuvre pour que le changement s'opère dans les meilleures conditions.

Les premières réactions de la clientèle

Les résultats d'une première étude de contrôle d'efficacité de la mise en œuvre du plan IC-IR sont encourageants. Une étude de marché de caractère qualitatif a été menée au mois de septembre 1984 avec pour objectif l'estimation des premières réactions de la clientèle.

Cette enquête a été réalisée auprès de 815 utilisateurs des trains IC, IR, L (trains omnibus locaux) et P (trains de navetteurs). Elle a montré que la clientèle avait perçu des améliorations dans l'offre de transport.

En effet, un peu plus de la moitié des voyageurs interrogés ont estimé que les heures de départ et d'arrivée de leur train répondaient mieux à leurs besoins que les horaires antérieurs au 3 juin 1984. Cette proportion atteint 60 % pour les trains IC; elle est la plus faible pour les trains P, pour lesquels elle se situe toutefois encore à quelque 30 %.

L'enquête révèle, par ailleurs, qu'environ 66 % de la clientèle apprécie positivement le respect des horaires. Ce chiffre atteint même 76 % pour les trains IC-IR et est encore de 52 % pour ceux voyageant au moyen des trains P.

En ce qui concerne la durée totale du voyage, l'impression qui prévaut est que celle-ci s'est améliorée dans la majorité des cas et 10 % seulement des personnes interrogées considèrent que celle-ci s'est allongée.

Il est, par ailleurs, significatif de constater que les utilisateurs des trains IC et IR ont, à cet égard, une opinion plus favorable que ceux des trains P ou L, pour lesquels les améliorations sont plus limitées.

Dans l'ensemble, les voyageurs estimant que la situation s'est améliorée depuis le 3 juin 1984 sont deux fois plus nombreux que ceux partageant l'avis contraire, le rapport étant de 3 à 1 lorsqu'il s'agit d'utilisateurs de trains IC et IR.

Quant aux correspondances entre trains et bus, bien qu'elles soient considérées comme satisfaisantes par 60 % des personnes interrogées, l'impression générale qui prévaut est que des améliorations sensibles peuvent y être apportées.

Une offre de transport flexible

Dans le cadre du plan de commercialisation IC-IR, la S.N.C.B. a confié à une firme d'étude spécialisée la réalisation d'une très large enquête auprès d'un échantillon de 10 000 personnes représentatif de la population âgée de plus de 18 ans résidant en Belgique.

Il était, en effet, indispensable de procéder à une évaluation approfondie de l'accueil réservé par l'opinion publique et par la clientèle au sujet de la qualité de l'offre nouvelle et de l'efficacité des actions de commercialisation, plus particulièrement dans le secteur des voyageurs.

L'enquête a eu lieu en décembre 1984; les premiers résultats globaux en sont connus et font l'objet d'analyses approfondies au sein des services spécialisés de la S.N.C.B. afin de déterminer éventuellement les modifications à apporter ultérieurement au plan de transport et de commercialisation.

Cette analyse porte plus particulièrement :

- sur l'évaluation de la campagne publicitaire;
- sur l'évaluation de la campagne d'information menée pour le plan IC-IR;
- sur l'analyse du comportement d'achat de la clientèle potentielle et réelle de la S.N.C.B. avant et après la mise en vigueur du plan IC-IR.

D'après les premiers résultats, il appert que l'action publicitaire a été très bien perçue par le public : en effet, 42 % des personnes interrogées se souviennent de la publicité diffusée par la S.N.C.B. C'est incontestablement l'illustration « 1001 relations cadencées » qui a recueilli le plus de succès : 35 % de l'échantillon se remémorent ce thème. L'image du train rouge-bordeaux ainsi que le message qui y est associé a donc été un atout important de la campagne de publicité.

Décisions du Conseil d'Administration de la SNCB

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le mardi 2 juillet 1985, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : la création, en remplacement de l'actuel Tarif Commun International Voyageurs (TCV), d'un nouveau tarif international, dénommé Tarif Européen Voyageurs (TEV) entre les réseaux belge, britannique, français, irlandais, italien, luxembourgeois, néerlandais (pour certaines relations de transit) et suisse; le prolongement des abris-parapluie sur les quais I à IV de la gare de Namur; le renouvellement de la couverture du bâtiment des voyageurs à Péruwelz; dans le cadre de la concentration des postes de signalisation sur la ligne Bruxelles - Liège, le montage d'une installation extérieure de signalisation à Ans et son extension vers Voroux; dans le cadre de l'électrification de la ligne Mons - Mouscron, l'installation de l'éclairage du faisceau de l'atelier de traction de St-Ghislain; divers travaux extérieurs de signalisation, dans le cadre de la modernisation et de la concentration des installations de signalisation à Bruxelles Midi; l'établissement d'un pont au-dessus du canal de Schipdonk, à Nevele (Landegem) sur la ligne Bruxelles Midi - Ostende; la reconstruction du passage supérieur de la route nationale 294, à Anzegem, sur la ligne Courtrai - Bruxelles, ainsi que celle du passage supérieur situé au km 15.526 de la ligne Courtrai - Bruges, à Torhout.

Des automotrices 86 pour la SNCB ?

Lors du salon de l'UITP au Heysel à Bruxelles en mai dernier, les BN ont exposé une automotrice triple dénommée "Suburban" et destinée, comme son nom l'indique, à équiper en traction électrique des lignes suburbaines. Ce prototype, de conception modulaire, permettrait de nombreuses variantes (composition, longueur de caisse, aménagements intérieurs...)

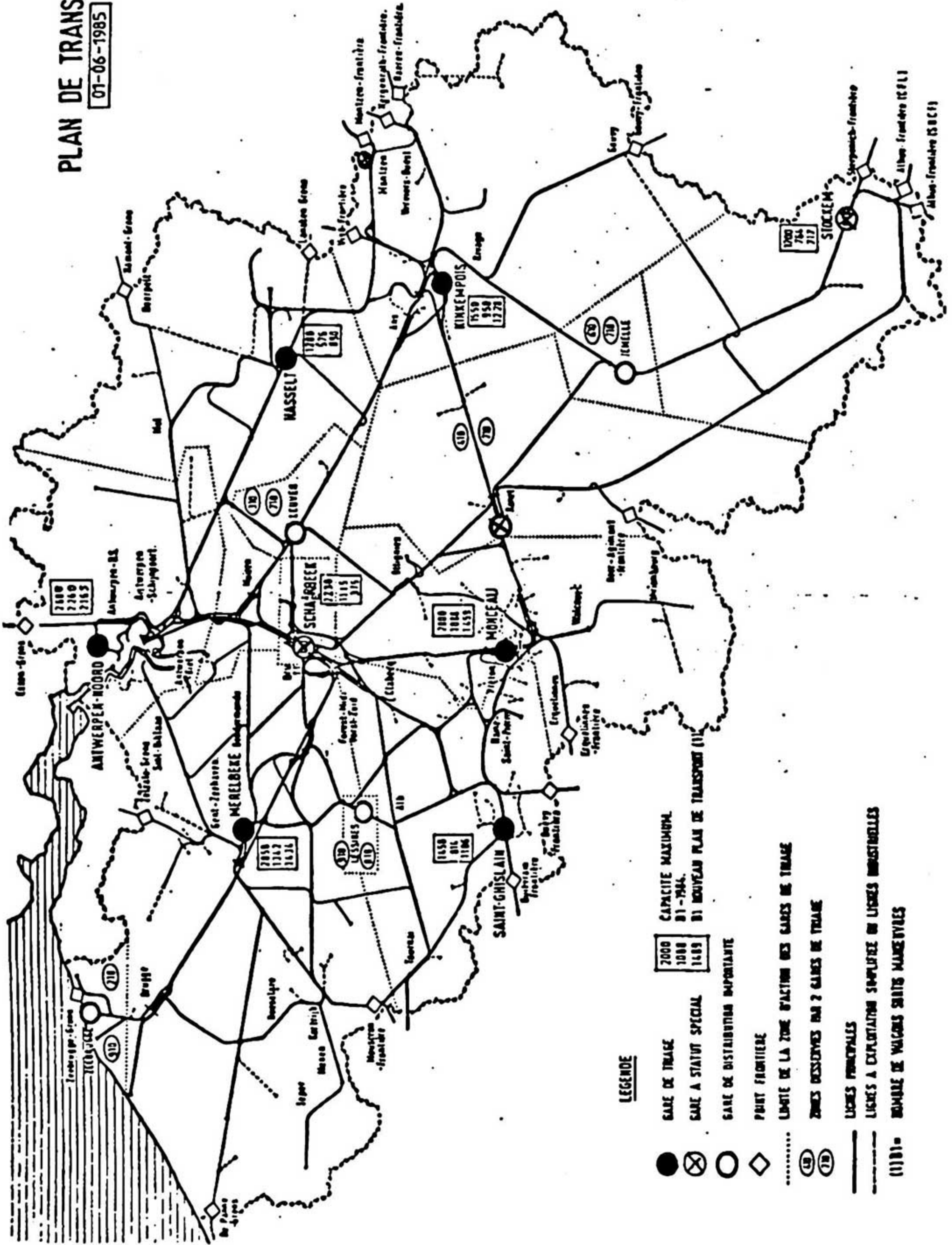
La SNCB envisagerait, nous signale-t-on de source généralement bien informée, de commander des automotrices électriques spécialisées au service omnibus sur modèle du prototype Suburban. Elles seraient à deux voitures, sans fourgon ni toilettes. Une première tranche serait envisagée avec équipement à thyristors, une seconde avec moteurs asynchrones...

Si ce projet se réalise, la SNCB romprait enfin avec la conception du matériel voyageurs "tous services". A suivre...

GTF asbl.

PLAN DE TRANSPORT

01-06-1985



LEGENDE

- GARE DE TRAJE
- ⊗ GARE A STATUT SPECIAL
- GARE DE DISTRIBUTION IMPORTANTE
- ◇ POINT FRONTIERE
- LIMITE DE LA ZONE D'ACTION DES GARES DE TRAJE
- (710) ZONES DRESSERVES PAR 2 GARES DE TRAJE
- LIGNES PRINCIPALES
- LIGNES A EXPLOITATION SUPPLIEE OU LIGNES INDUSTRIELLES
- (1101) = BOMBE DE VAGONS SINTS MANEUVRES

CAPACITE MAXIMUM
81-1984

01 NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT (11)

2000
1000
1669

Rail : coupes sombres évitées sur le réseau « marchandises »

La crise politique née des événements du matin même, n'a pas empêché le conseil d'administration de la S.N.C.B. de siéger de 14 à 22 h, lundi, sous la présidence de M. Herman De Croo, ministre des Communications.

Comme on pouvait s'y attendre, des débats extrêmement serrés se sont développés autour des dossiers visant l'organisation du transport des marchandises, les administrateurs wallons faisant bloc à plusieurs reprises pour défendre des infrastructures particulièrement menacées dans le sud du pays.

Globalement, et même si certaines décisions laissent un goût amer aux cheminots et à la clientèle de cette zone, on peut cependant dire que le pire a pu être évité, certaines intentions de l'administration ayant été repoussées.

De ce hochepot concocté à l'arché, il convient d'abord d'isoler un ingrédient amer : la nouvelle programmation triennale des investissements a été approuvée par douze administrateurs sur vingt.

Elle implique, rappelons-le, des économies de l'ordre de neuf milliards, destinées à éponger une partie des dettes de la S.N.C.B. et, aussi, une nouvelle répartition régionale de ces investissements au bénéfice de la Flandre : 52,5 % contre 42,5 à la Wallonie et 5 % à Bruxelles. (49-45 et 6 % auparavant.) Maigre consolation à ce propos : le projet a été approuvé sous réserve de vérification de ladite clé de répartition, d'aucuns redoutant un déséquilibre plus accentué encore au détriment du sud du pays.

Les trois volets du plan de transport

En ce qui concerne le plan de transport des marchandises élaboré par la direction de la S.N.C.B., l'unanimité s'est faite pour reconnaître son intérêt dans la mesure où il vise l'accroissement du trafic diffus (les petites marchandises) par la réorganisation des opérations de triage, un acheminement accéléré, la garantie de livraison dans les vingt-quatre heures, et la suppression des frontières. Ceci, sous réserve des accords qui doivent encore être négociés avec les réseaux voisins et abstraction faite des problèmes sociaux nés de la nouvelle formule.

Fort astucieusement, les administrateurs wallons sont parvenus à faire « saucissonner » le débat, tant et si bien que des décisions redoutées n'ont pas été prises.

Ainsi, dans un premier temps, il a été décidé de ramener de treize à six le nombre de gares de

formation du pays, selon le schéma que nous avons révélé dans nos éditions du 12 juillet. Subsisteront donc les gares de Monceau, Saint-Ghislain et Kimkempois en Wallonie, et de Merelbeke, Anvers et Hasselt en Flandres.

On voit donc disparaître de la carte la gare de formation de Haine-Saint-Pierre (vingt et un postes de travail), mais cette disparition est compensée, si l'on peut dire, par d'autres décisions assouplies par rapport aux intentions premières.

Ainsi, la gare de Châtelet demeurera un nœud d'échange rail-route pour l'exploitation de trains complets et, surtout, quatre anciennes gares de formation — Stockem, Schaerbeek, Ronet et Montzen — conserveront un statut spécial.

Des précisions importantes à propos des deux dernières citées : Ronet aura principalement la charge de la répartition du matériel vide vers les gares de formation du sud du pays et, à ce titre, ne perdra que quinze postes de travail en lieu et place des cinquante-sept prévus à l'origine.

Quant à Montzen, une activité de tri continuera à lui être assurée dans le cadre d'accords qui doivent être négociés avec les chemins de fer allemands. En toute hypothèse, les pertes d'emplois ne pourront excéder les septante-cinq à quatre-vingts unités (sur quatre cents environ) lors de la mise en application du plan (le 1^{er} juin 1986), alors que le chiffre initial faisait état de cent cinquante-six emplois.

Des motifs de satisfaction

Venons-en maintenant aux décisions que l'on peut considérer comme positives, surtout en ce qui concerne les infrastructures wallonnes.

Nous avons souligné la menace précise qui pesait sur l'atelier de traction de Haine-Saint-Pierre et les centres routiers de La Louvière et Ottignies.

On se souvient que leur disparition, jumelée à celle de la gare de formation de Haine-Saint-Pierre également, aurait transformé la région du Centre en désert ferroviaire, du moins en ce qui concerne les infrastructures de manutention.

Ces dossiers, défendus par le ministre De Croo, ont fait l'objet de décisions négatives du conseil d'administration, le sort des installations menacées ayant été lié à celui de l'atelier de traction de Courtrai (surtout) et du centre routier d'Ostende, où les intentions ministérielles avaient suscité une levée de boucliers générale. En fin de compte, la direction de la société a été invitée à rechercher ailleurs des écono-

mies d'un montant égal à celui qui aurait résulté des suppressions envisagées.

On retiendra enfin deux orientations prises par ce même conseil, et d'une grande importance pour l'avenir de la S.N.C.B.

Ainsi, conformément à un besoin ressenti depuis quelque temps déjà, le président du comité permanent et le directeur général de la société ont été priés d'élaborer un projet de réforme des structures futures de la direction des chemins de fer. Il se dit que les premières orientations pourraient déjà être soumises au prochain conseil d'administration convoqué pour le 2 septembre, et qu'elles pourraient suggérer une réduction du nombre des directions (de dix actuellement à six ?), la constitution d'un comité de direction, et un organe de coordination avec les groupes. Ici aussi, des rumeurs font état d'un remodelage des huit groupes actuels (quatre wallons, trois flamands et un bruxellois) pour les ramener à un nombre plus modeste — on parle de cinq — quoi que ce dernier ne fasse pas l'unanimité.

Plus important encore : un accord de principe est intervenu, lundi, pour constituer un groupe de travail restreint, qui aura à préciser, d'ici la fin des vacances, le nouveau type de relations qui devraient s'instaurer entre l'Etat et la S.N.C.B. Il s'agirait d'une sorte de « contrat », selon l'expression syndicale, qui définirait les compétences, les objectifs et les moyens de la société nationale, et qui définirait en tout cas les droits et les devoirs des parties. A l'image, si l'on veut, d'un travail du même genre qui a été réalisé il y a peu en France, dans le but de définir une politique d'avenir pour la S.N.C.F.

Le dossier devrait être ébauché par un représentant de l'inspection des Finances, un de l'administration des transports et la direction de la S.N.C.B., avant d'être soumis à un groupe élargi au président du comité permanent, aux représentants des organisations syndicales et à ceux du département du budget.

Ce projet de contrat devrait pouvoir être livré à l'analyse commune aux environs du mois d'octobre, mais il apparaît d'ores et déjà comme le dossier essentiel de la rentrée aux chemins de fer.

OLIVIER COLLOT.

LE SOIR

17.07.85

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le lundi 15 juillet 1985, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux et propositions, notamment : la consolidation d'un mur de soutènement longeant la voie vers Aix-la-Chapelle, en gare d'Angleur, sur la ligne Liège Guillemins - Aix-la-Chapelle; la construction d'un bâtiment de service et d'un poste de commande centralisé à Charleroi (Damprémy) sur la ligne Charleroi Ouest - Monceau formation; la construction d'une station de lavage pour voitures à Châtelet formation; le renouvellement de l'installation de chauffage du hall de l'atelier de traction de Kinkempois; la fourniture, le montage et la mise en service d'appareillages fixes d'émission et de réception pour le réseau radio des caténaires; la construction de deux cabines de signalisation, l'une à Lessines, sur la ligne Denderleeuw - Jurbise, l'autre à Enghien, sur la ligne Tournai - Bruxelles; la construction d'un couloir sous voies pour piétons et voyageurs et l'établissement d'abris-parapluie, d'une aire de parcage et d'emplacements pour vélos à la gare de Torhout; la suppression du passage à niveau n° 47, situé sur la ligne Denderleeuw - Jurbise, moyennant l'établissement d'une voirie latérale pour piétons et cyclistes, la reconstruction du passage supérieur situé au km 24.834 de ladite ligne et l'élargissement du passage à niveau n° 48, à Denderleeuw; dans le cadre de l'électrification des lignes Denderleeuw - Jurbise et Grammont - Braine-le-Comte, la construction d'un poste de signalisation tout-relais à Ninove, l'équipement des tronçons Denderleeuw - Grammont et Grammont - Enghien par un bloc automatique et la modernisation des passages à niveau; dans le cadre de l'électrification de la ligne Denderleeuw - Jurbise, la pose d'un câble téléphonique armé pupinisé entre Denderleeuw et Grammont; dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruges - Courtrai, l'adaptation de la signalisation et de l'équipement des passages à niveau sur cette ligne; la démolition d'une cheminée pour chaudières à vapeur et des travaux d'appropriation connexes à la gare d'Anvers Central.

Le Conseil a aussi marqué son accord pour l'acquisition de 100 caisses de wagons de type Fals, de 75 caisses de wagons de type Shimms et de 175 paires de bogies pour ces wagons procurant, respectivement, 66.000 - 47.000 et 32.000 heures de travail au secteur de la construction de matériel ferroviaire.

Le Conseil a également approuvé le nouveau "Plan de Transport" relatif à la réorganisation du trafic diffus des marchandises par wagons complets, retenant en première phase six gares de triage, à savoir Anvers Nord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau et St-Ghislain ainsi que quatre gares à statut spécial : Schaerbeek, Stockem, Ronet et Montzen. Ce plan vise à améliorer la qualité du service en assurant une meilleure rentabilité de l'outil.

En ce qui concerne les centres routiers de La Louvière, d'Ottignies et d'Ostende et les ateliers de traction de Courtrai et de Haine-St-Pierre, le Conseil d'Administration a chargé la Direction de trouver des solutions alternatives permettant de réaliser des économies équivalentes.

EXPLOITATION

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

Période d'avril à juillet 85

Mercredi 24 avril

Un train composé de 9 voitures appartenant à 7 administrations différentes (SNCB, SNCF, DB, FS, NS, CFF et OBB) a amené les participants à la manifestation organisée par l'ITF (Fédération européenne des syndicats de cheminots) à Bruxelles.

Parti de Vienne, il fut remorqué entre Luxembourg et Liège-G. par la 1805 des CFL. Le lendemain, il parvenait à Bruxelles-Midi, mené par la 2741 ornée du blason de l'ITF.

Dimanche 28 avril

Renouant avec de vieilles habitudes, deux autorails VT 601 de la DB accouplés ont circulé sur notre réseau de Jeumont à Aix Hbf, pour le compte de l'Association pour la promotion du transport ferroviaire de Lüdenscheld.

Ces éléments ont assuré un périple circulaire Plettenberg - Paris Est le 27, et retour Paris Nord - Dieringhausen via SNCB le lendemain.

Lundi 6 mai

Le grand jour : un train à vapeur royal a circulé entre Malines et Bruxelles-Midi, commémorant ainsi l'inauguration il y a 150 ans de la première ligne ferrée voyageurs du continent.

Composé de l'Atlantic 12.004 parée à l'avant du fameux blason royal mauve, et de 4 voitures L de la rame spécialement restaurée pour le 150-naire, le train amena S.M. le Roi et les invités à Bruxelles-Central pour l'inauguration de l'exposition à caractère ferroviaire qui se tenait aux Palais des Beaux-Arts.

Auparavant à Bruxelles-Nord, une allège électrique fut ajoutée en tête du convoi pour la traversée de la jonction, pratique jadis réglementaire du temps de la vapeur.

Comme il s'agissait en l'occurrence de la 2118, la locomotive la plus récente en service et la plus ancienne furent ainsi réunies par une double traction symbolique ...

Ce qui est moins connu : quelques jours auparavant (vendredi 28 avril), une répétition générale du voyage vapeur royal avait eu lieu, selon un scénario tout à fait identique.

L'allège était cette fois la 2119 (dont c'était un des tous premiers parcours depuis la sortie d'usine ...!), tandis que le train était remorqué par la 29.013, la 12.004 n'étant pas encore tout à fait opérationnelle à ce moment.

Jaudi 16 mai (Ascension)

Train touristique sur la Vennbahn composé de 5 voitures DB dont 4 "poisson d'argent", remorqué par la 5534.

Venant de Aachen Hbf, les voyageurs ont parcouru la ligne jusqu'à Kalterherberg, la rame allant évoluer à vide à Sourbrodt.

Un parcours similaire eut également lieu le 6 juin.

Vendredi 17 mai

A l'occasion de la visite papale vers midi à Ypres, les trains spéciaux suivants furent mis en marche vers cette localité au cours de la matinée :

- une rame composée des AR 4302 et 4328 encadrant 2 remorques, assurant plusieurs navettes entre Courtrai et Poperinge;
- une rame M2 encadrée par deux 62, venant de Courtrai;
- 10 M2 venant de Waregem, remorqués par une 62;
- 8 M2 venant de Bru-Midi, remorqués par une 51;
- 10 AK venant de Bruges, remorqués par une 51;
- 7 Bc 9 SNCF venant de Lille, remorqués par les 6308 et 6215;
- 6 Bc 9 SNCF " " " " la 6005.

Toujours à l'occasion de la même visite cette fois à St-Denis-Westrem (près de Gand), des mesures exceptionnelles avaient été prises pour assurer le transport de \pm 10 000 personnes par heure entre Gand-St-P et St Denis (ligne 75) :

- le point d'arrêt de St-Denis-Westrem fermé depuis le 3 juin 84 et situé à 800 m de l'aérodrome de Gand où se déroulait la cérémonie avait été réouvert pour la circonstance;
- Tous les trains réguliers transitant par le tronçon Gand St-P. - De Pinte marquèrent systématiquement l'arrêt à St-Denis à partir de 10 h jusqu'à la fin du service;
ces convois avaient été renforcés au maximum en fonction des possibilités de mises à quai en ligne ;
- Un service intensif d'AM en navette entre Gand St-P. et St Denis complétait la trame des services réguliers de manière à atteindre la cadence d'un train toutes les 6 minutes (!) sur le tronçon concerné, entre 12 et 16 h d'une part, et entre 18 et 23 h d'autre part.
Ces rames navette étaient composées soit de 3 AM quadruples de la relation IR h, soit de 6 AM doubles de la relation IC H, ces deux services ayant été renforcés au préalable, et réutilisés dans leur creux de roulement à Gand St P.
- des trains spéciaux assurés par toutes sortes de matériel convergèrent vers St-Denis. Il en vint de St-Nicolas, Zela, Genk, Maldegem, Tiel, La Panne, Ostende, Courtrai et Audenarde.
- tous les trains marchandises circulant normalement par la ligne 75 entre Courtrai et Merelbeke furent détournés par les lignes 89 et 122 en diésel, via Audenarde et Zottegem.

Cette organisation exceptionnelle du trafic a permis d'acheminer par rail \pm 40000 des 150 000 participants qui ont assisté à la cérémonie.

Les visites papales à Beauraing et Namur le 18, ainsi qu'à Banneux le 21, amenèrent également la SNCB à prendre des mesures spéciales, notamment de renfort des trains réguliers, mais sans commune mesure avec l'organisation de la journée du 17 dont l'ampleur n'avait plus été égalée depuis 1958, à l'occasion de l'Exposition Universelle.

Mercredi 29 mai

Parcours annuel du SKAL-Club à bord d'une rame TEE inox, selon l'itinéraire circulaire Bruxelles-Midi - Liège G. - Charleroi-Sud - Brux-Midi.

La remorque était assurée par la 2101, constituant une première pour cette série d'engins.

Jeudi 30 mai

Un train spécial d'où se déroulait en direct l'émission radio de la RTBF 2 a effectué un périple matinal de Huy à Liège-G, via Liège-G, Visé, Montzen, Welkenraedt et Verviers-C.

Composé de 10 voitures-couchettes Railtour (en position jour[®]), de la bar-dancing SR2 et d'un fourgon porte-auto sur lequel la voiture émettrice avait pris place, le train fut remorqué par la 2114 jusqu'à Liège-G, où l'on ajouta les 5505 et 5542 qui menèrent le train à Welkenraedt (via Montzen).

La 2114 restée en queue reprit alors la traction jusqu'à Liège-G, où ... elle tomba en panne à l'arrivée !

** pour le service de petits-déjeuners !*

Mercredi 5 juin

Circulation de l'AR double SNCF X 4788 de Châlons s/Marne à Wavre, via Dinant et Namur, à destination du "Walibi".

Le samedi 13 juillet, un engin similaire en provenance de Persan - Beaumont ralliait le même point, via Jeumont, Jemeppe s/s et Gembloux.

Lundi 17 juin

A l'occasion du centenaire de la Vennbahn, la "Eifelverein Simmerath" a organisé un train spécial sur la célèbre ligne à destination de Sourbrodt, la clientèle, des allemands pour la plupart, embarquant à Rötgen.

La rame, composée de 12 voitures K du service régulier, était remorquée par les 5520 et 5504, la première décorée d'un blason rappelant l'événement.

L'engagement de ces douze voitures provenant des relations Liers - Gouvy et Liers - Jemelle y nécessite le remplacement par des AK venues d'Ostende, ces voitures n'offrant pas de places assises suffisantes pour assurer le spécial dont la composition ne pouvait être augmentée.

Lundi 24 juin

Organisation par le GAR d'un "Luxembourg - Blankenberge" hors-saison.

Le train était composé de 13 voitures remorquées par la 2022 au départ d'Arlon, les CFL y ayant mené le train en diesel au départ de Luxembourg via Athus.

Originalité, la rame fut scindée en deux au passage de Bru-Quartier-Léopold : tandis que la tête (7 Wagman verts CFL) continuait vers B'berge avec la 2022, la queue (6 Wagman crème + 1 A Eurofima SNCB) était reprise à la demande expresse des organisateurs par la 5938 d'Anvers-Dam, à destination d'Anvers-Central.

Au retour, le même scénario eut lieu en sens inverse.

Mercredi 26 juin

Pour acheminer les participants à la marche du souvenir à Arlon, un spécial a circulé au départ de Vielsalm, via Gouvy et Bastogne.

La rame constituée de 18 voitures AK partant de Schaerbeek, c'est aux 5102 et 5122 de cet endroit qu'échut la remorque jusqu'à Libramont, où la 5207 de Bertrix reprit le relais.

Le retour à vide se fit via Namur et Louvain par les 2 locos 51.

Mercredi 10 juillet

Un des trains spéciaux annuels Courtrai - Heer Agimont acheminant les enfants en vacances dans les Ardennes fut assuré cette année par le couplage des autorails 4302 et 4328 encadrant une remorque, le retour se déroulant à vide.

Rappelons qu'il s'agit des deux derniers exemplaires encore en service de l'atelier de Courtrai.

Le Nouvel Obs' 8/85.

REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION ELECTRIQUE

Au 1er mai 1985, les transferts suivants sont intervenus :

- 1/ Par décision du Conseil d'Administration, les 25 locomotives de la série 22 encore entretenues à l'ATE Bruxelles-Midi (2201 à 2225) le seront désormais par l'ATD Saint-Ghislain;
- 2/ les 11 AM type 74 n°s 710 à 720 passent de Kinkempois à Schaerbeek Electrique;
 les 12 AM type 73/74 n° 697 à 709 " d'Ostende à " ;
 les 2 AM type 74 n° 735 et 736 " de Schaerbeek E à Hasselt.

En attendant les prochaines électrifications, ces AM seront engagées sur les trains de pointe Bruxelles - Zottegem.

Nous publierons un tableau synoptique de la situation globale de l'entretien du matériel électrique dans la prochaine édition.

Mac'Machine 8/85.

INCIDENTS - ACCIDENTS

Période d'avril à juillet 1985

Déraillement d'un wagon à Marloie - l. 162 - Jeudi 5 avril à 4 h 50.

Lors du passage du E 52600 (interformation Anvers Nd - Stockem composé de 37 wagons), le signaleur d'Haversin signale la présence d'un frein calé dans le milieu de la rame.

Lors de la visite du train à Marloie, diverses avaries sont constatées au 24e wagon (boîte d'essieu déplacée et affaissement de la caisse).

C'est lors du retrait de celui-ci de la rame qu'il saute d'un essieu sur le coeur de croisement d'un aiguillage, interceptant du même coup les deux voies principales.

Vers 6 h, une voie est libérée.

Grave accident à un PN à Mol - l. 15 - Jeudi 18 avril à 2 h 05.

Alors qu'une brigade de la voie était occupée à des travaux au passage à niveau 81, une camionnette VW emboutit les signaux de couverture et renversa le groupe de poseurs de voie au travail.

On relèvera un mort, deux blessés graves et 6 blessés légers parmi l'équipe.

Tamponnement d'un train voyageurs à Lodelinsart - l. 140 - Lundi 22 avril à 14 h 12.

Lors de l'entrée en gare du L 8036 Wavre - Charleroi Ouest (6362 de Monceau + 4 voitures M1), le convoi circulait à contre-voie suite aux travaux d'électrification est dirigé erronément vers le faisceau de garage, où se trouvaient garés une petite grue de service de la Voie et 4 wagons de service.

Cinq blessés légers sont dénombrés, dont le chef-garde et 3 agents du service V.

Déraillement d'un marchandises à Mol - l. 19 - Mardi 23 avril à 13 h 47.

Le Z 142175 Zeebrugge - Weert (5949 d'Anvers-Dam remorquant 5 wagons) déraile de 2 wagons à la sortie de la gare.

Le déraillement sera de courte durée, le PN 78 situé 500 m plus loin ramettant les 2 wagons dévoyés sur les rails ...

Déraillement grave d'un marchandises à Ottignies - l. 161 - Mercredi 24 avril à 21 h 05.

Lors de la sortie du E 48917 Stocatra - Athus (2326 + 2625 remorquant 20 wagons ARBED chargés de minerai), une rupture d'essieu au 7e wagon le fait dérailler et se coucher, provoquant le déraillement du 6e au 19e wagon qui s'enchevêtrant l'un dans l'autre ...

Tout le grill de sortie est obstrué; la voie (dont 6 aiguilles) et la caténaire sont détruites sur une centaine de m.

Le trafic INT et IC sera détourné entre Etterbeek et Namur via les lignes 26, 124 et 130 par Linkebeek, Charleroi-Sud et Jemeppe s/S.

Les trains L vers Namur et Ottignies LNU sont limités à Ottignies, tandis que 10 bus SNCV assurent la navette vers LNO et Mont St-Gilbert.

La voie B sera remise en service le lundi 29 à 3 h 45, après relevage par les nouvelles grues 63 t de Schaerbeek et de Ronet.

Attaque d'un train postal à Duffel - l. 25 - lundi 20 mai à 23 h 53

Arrêté par un signal éteint dont les lampes avaient été enlevées, le E 15218 Anvers-Cal - Bru-Midi, train postal assuré par l'unique AM 042 est attaqué par 3 bandits masqués qui arraisonnent le conducteur et le convoyeur des postes.

Après avoir fouillé les sacs postaux, les malfrats-manifestement très bien renseignés - se sont enfuis avec 21 colis contenant des diamants pour un montant de plusieurs dizaines de millions ...

Prise en écharpe de 2 locomotives à Enghien - Mercredi 12 juin à 7 h 45

Lors de l'évolution en gare de la 6203 (machine du P 2582 Grammont - Enghien) celle-ci vient heurter la 5935 d'Haine St Pierre, qui se dirigeait dans le même sens vers Merelbeke comme parcours LLZ 39701, à la faveur d'un signal ouvert.

Le conducteur de la 5935 est légèrement blessé.

La 6203 aurait effectué le mouvement sous le couvert d'un ordre de franchissement (S 422), délivré abusivement.

Echappement en voie principale à Hennuyères - l. 96 - Dimanche 16 juin

A 10 h 31, pendant des travaux d'entretien de la caténaire, le train penduleur composé de l'AR ES 207 et de 4 wagons se met à dériver dans la forte pente d'Hennuyères vers Tubize, et poursuit sa route vers Hal, d'où il est dirigé sur la ligne 26.

La pente y étant de sens contraire, il immobilise enfin sa course folle dans la formation.

On ne déplore pas de déraillement ni de collision, la voie sur laquelle le train opérait étant mise hors-service.

Collision de trains voyageurs à Bruges - Dimanche 7 juillet à 21 h 43.

Alors que la rame à vide E' 9674 Bruges - Ostende (AM 432 - 374 et 376) était immobilisée en plein grill de sortie, le conducteur ayant arrêté le mouvement par suite de la présence d'un jeune garçon dans les voies, l'IC 520 Ostende - Bruxelles Nord venant en sens inverse (2753 remorquant 9 voitures) percute à vitesse réduite la rame à l'arrêt à hauteur de la 1ère voiture de l'AM 376, qui se renverse sous le choc.

La 2753 déraile des 4 essieux. Quatre blessés légers sont dénombrés. Le dépassement d'un signal à l'arrêt par le conducteur de l'IC semble être à la base de l'accident.

Le relèvement est terminé le lundi à 11 h 20; entretemps, tout mouvement de et vers les lignes 50, 51 et 51 A (Ostende, Blankenberghe, Zeebrugge et Knokke) était impossible, le trafic étant assuré par bus SNCV.

Spectaculaire incident-voyageur, sur la ligne 50 A - Lundi 15 juillet

A l'arrivée de l'IC 657 Knokke - Visé à Bruxelles-Midi, (AM 400 - 362 - 349 - 371 - 368 et 391), un voyageur clandestin est débusqué du toit (!) d'une des AM où il se trouvait depuis Gand St Pierre (sic).

C'est un agent de la voie qui l'aperçut dans cette curieuse position et qui donna l'alerte.

L'histoire ne précise pas si c'est par sentiment de promiscuité que l'individu préféra cette manière plus ... aérée de voyager; toujours est-il que son origine sud-asiatique expliquerait peut-être ces moeurs de voyage peu en usage sous nos latitudes, et pour cause ...

Avaries importantes aux caténaires - l. 96 - lundi 22 juillet

De nombreuses avaries à la caténaire furent signalées entre Lot et Brains-le-Comte, après le passage de l'INT 282 Amsterdam - Paris Nd, remorquée par la CC 40101 SNCF.

Le conducteur avait levé par inadvertance le pantographe "FS" dont ces machines sont équipées, et qui est destiné aux circulations sur le réseau italien.

Comme la raquette de captation du courant de ces pantos est moins large que celles en usage sur notre réseau, ceci a eu pour effet d'arracher régulièrement des pendules de suspension de la caténaire jusqu'au moment où le panto a rendu l'âme ...

Déraillement d'un international à Lobbes - 1. 130 A - Samedi 27 juillet

A 11 h 29, l'INT 240 Moscou - Paris-Nd (2708 et 10 voitures) s'arrête sur le viaduc de la Sambre commun à la ligne de l'ASVI, suite au déraillement du bogie arrière de la 3e voiture (une voiture-couche des PKP), dont un élément de la suspensions avait cédé.

Il n'y a pas de blessés. Les voyageurs sont évacués par bus SNCV et STIC. Le trafic INT, interrompu sur les 2 voies, est détourné via Mons et Quévy. Relevage terminé à 17 h 50. Une voie est rétablie à 18 H 40.

Riot Gun 8/85

Remorque des trains de marchandises SNCB/SNCF via Jeumont

En février dernier, le n°39 de notre revue donnait la liste des trains de marchandises remorqués par des locomotives SNCB et qui s'enfonçaient en territoire français au-delà de Jeumont. Depuis le 2 juin 1985, le nombre de ces trains ayant sensiblement augmenté, nous avons jugé utile d'en refaire l'inventaire.

Trains remorqués par une locomotive SNCB type 59 avec un conducteur d'Haine-st-Pierre :-Service N67 (supprimé samedi et dimanche) :

Z 47314	N67	Haine-st-Pierre	17h51
		Jeumont	19h28/20h00
		Louvroil	20h18
Z 49327	N67	Louvroil	21h18
		Jeumont	21h37/21h48
		Haine-st-Pierre	23h40

Trains remorqués par une locomotive SNCB type 51 avec un conducteur de Monceau :-Service N17 (supprimé dimanche et lundi) :

Z 45810	N1	Monceau	04h57	-	Aulnoye	06h40
Z 44211	N17	Aulnoye	07h13	-	Erquelinnes	07h45
Z 67455	N17	Erquelinnes	08h45	-	Monceau	09h31

-Service R7 (dimanche uniquement) :

Z 45810	N1	Monceau	04h57	-	Aulnoye	06h40
Z 44775	R7	Aulnoye	07h13	-	Erquelinnes	07h45
Z 67449	R	Erquelinnes	09h48	-	Monceau	10h31

-Service R7 (dimanche seulement) :

LZ 43759	R7	Monceau	23h30	-	Aulnoye	00h38
Z 43759	R	Aulnoye	01h22	-	Erquelinnes	01h52
ZL 43759	R1	Erquelinnes	02h10	-	Monceau	02h45

Trains remorqués par une locomotive SNCB type 55 avec un conducteur de Kinkempois :

-Service N67 (supprimé samedi et dimanche) :

Z 42790	N7	Kinkempois	21h05	-	Aulnoye	01h10
Z 43759	R	Aulnoye	01h35	-	Erquelinnes	02h00
ZL 43759	R67	Erquelinnes	02h10	-	Kinkempois	04h22
	ou					
LZ 46079	N167	Erquelinnes	02h10	-	Ronet	03h09
Z 46079	N167	Ronet	03h48	-	Kinkemnois	04h59

-Service R6 (samedi seulement) :

Z 42790	N7	Kinkempois	21h05	-	Aulnoye	01h10
Z 43759	R	Aulnoye	01h35	-	Erquelinnes	02h00
ZL 43759	R67	Erquelinnes	02h10	-	Kinkempois	04h22

Particularité :

Les trains Z 42790 et Z 43759 remorqués par la locomotive type 55 et un conducteur de Kinkempois sont pilotés, entre Erquelinnes et Aulnoye, par un conducteur diésel de Monceau assurant une prestation de 21h00 à 06h00.

Ce conducteur se rend haut-le-pied, par trains de voyageurs, à Erquelinnes en empruntant le E7295 entre Roux et Charleroi Sud et le E8169 entre Charleroi Sud et Erquelinnes. Le retour s'effectuant dans les mêmes conditions par E243 d'Erquelinnes à Charleroi Sud et ensuite par E3720 de Charleroi Sud à Roux.

Depuis septembre 1984, afin de rentabiliser les installations de la grande formation d'Aulnoye sous employée, la SNCF concentre sur cette gare le trafic international traité auparavant par les points frontières d'Erquelinnes/Jeumont d'une part et Quévy/Feignies d'autre part. En conséquence, il faut s'attendre à une intensification de la remorque des trains de marchandises directs par des locomotives SNCB entre la frontière et Aulnoye. Affaire à suivre.

J.C.

Quel itinéraire pour le TGV ?

Le 19 Juin, à l'occasion du vernissage des journées portes ouvertes en gare de Liège Guillemins, Monsieur le Professeur E. OLEDZKI, ingénieur civil des constructions, docteur spécial en sciences appliquées, Maître de conférences à l'université de Liège qui a été chargé par les autorités locales intéressées d'une étude de faisabilité du passage du TGV Paris-Cologne par Liège Guillemins, a fait un exposé reprenant les premières conclusions de ses recherches. Monsieur le Professeur OLEDZKI nous a très aimablement autorisés à reproduire le texte de son discours, ce dont nous le remercions très sincèrement.

P.A.

La raison d'être du T.G.V. consiste - par définition - à effectuer le transport des personnes en appliquant des vitesses très élevées par rapport aux autres trains, ce qui représente, surtout pour certaines catégories de passagers, un grand avantage.

Le gain de temps qui résulte de l'application de vitesses élevées est déterminé par trois éléments principaux :

- les vitesses développées actuellement;
- les vitesses envisagées pour le T.G.V.;
- la longueur du trajet.

Il est évident que l'impact du T.G.V., dont les vitesses varient entre 200 et 300 km/h, est proportionnel à la distance à parcourir. Ce qui signifie que l'intérêt de prendre le T.G.V. est d'autant plus accentué que la longueur du trajet augmente. Cependant, d'après le diagramme présenté, on peut facilement constater que, grâce au T.G.V., un gain de temps d'une demi-heure peut déjà être obtenu sur une distance de l'ordre de 100 km. On voit donc que même sur la distance entre Bruxelles et Liège, l'utilisation du T.G.V. permet facilement de gagner plus de 20 minutes. Une analyse plus détaillée des performances du tracé proposé par le Baron CLERDENT a entièrement confirmé cette hypothèse.

A coût égal, l'économie de temps que permet le T.G.V. séduira certainement ceux qui voyagent déjà en train. Mais il y a aussi d'autres passagers que le T.G.V. peut attirer : ceux qui prennent l'avion ou empruntent l'autoroute.

La concurrence entre le T.G.V. et l'avion n'est pas significative dans le contexte liégeois. Par contre, les relations entre l'autoroute et le T.G.V. sont d'une importance incontestable.

L'analyse de ces relations permet de constater que le T.G.V. peut constituer une concurrence pour l'autoroute, même sur un trajet relativement court. Le diagramme comparatif, dont les données de base correspondent au trajet Liège-Cologne, met en évidence un gain de temps qui peut atteindre plus d'un quart d'heure sur tout le trajet.

En outre, il n'est plus question de coût égal, les frais de voyage en voiture étant plus élevés. On estime ces frais à au moins 8 F par km, alors que le tarif de la S.N.C.B. est d'environ 4 F par km. Il est donc clair que le tracé liégeois apportera au T.G.V. une clientèle supplémentaire également séduite par le caractère attractif de cette nouvelle technologie et les avantages qu'elle procure par rapport aux autres moyens de transport.

Bien que de quelques kilomètres plus long que le tracé de référence, le tracé liégeois réduit néanmoins d'une façon considérable les frais d'investissement. En effet, à proximité des arrêts, il emprunte la ligne existante adaptée, ce qui est logique, puisque sur ces tronçons, les vitesses élevées ne peuvent être développées, ce qui rend dès lors le site propre inutile, sans pour autant détériorer de façon significative les performances globales de la ligne. C'est ainsi qu'on pourrait, par une étude plus développée, aboutir à un compromis réaliste entre les investissements et les performances de la ligne.

Ainsi, le tracé liégeois est le plus rentable, puisque d'une part il nécessite des investissements moindres et, d'autre part, attire une clientèle supplémentaire.

Pour que le système de transport soit comme le réseau sanguin de l'organisme économique de toute la région, il est nécessaire que tous les éléments de ce réseau soient intégrés. Là où il n'est pas intégré au réseau local de transport, il perd une bonne part de son efficacité. Il devient même une contrainte pour la région dans laquelle il s'inscrit comme un corps étranger. Le taux potentiel d'intégration n'est pas le même dans toutes les régions. Cependant, sans entrer dans les détails d'une analyse assez compliquée, on peut affirmer que Liège dispose de conditions tout à fait exceptionnelles dans ce domaine. L'endroit prévu pour un arrêt du T.G.V. - la gare des

Guillemins - donne un accès immédiat aux lignes de chemin de fer de caractère local, interrégional et international, ainsi qu'au réseau de transport urbain. La localisation de la gare rend facile et direct l'accès à un réseau de 7 autoroutes. Tous ces éléments décident de l'étendue de la zone qui peut être desservie par le T.G.V. De plus, l'arrêt du T.G.V. à Liège s'inscrit bien dans le système des trains IC-IR. Une analyse effectuée à ce sujet démontre qu'il est possible d'établir les horaires du T.G.V. de façon à ce que tout voyageur qui descend à Liège-Guillemins dispose d'une correspondance vers les destinations locales et régionales par les trains IC-IR, dans un délai inférieur à 15 minutes.

Une étude basée sur la théorie de l'intégration des transports permettrait de déterminer les mesures à appliquer afin d'assurer le taux le plus élevé de l'intégration et, par conséquent, une efficacité encore meilleure des relations entre la région et son système de transport, le T.G.V. compris.

ndlr : Le tracé proposé par le Professeur Oledzki quitte la ligne 36 aux environs de Zaventem pour suivre + l'autoroute et reprendre le tracé actuel aux environs de Waremme pour rejoindre Liège et Chênée d'où repart une ligne nouvelle (sensiblement suivant le tracé de la ligne 38 sur le plateau) qui se raccorde à la ligne actuelle vers Welkenraedt et descend sur Aachen Hbf contrairement au projet de base qui contourne aussi cette ville.

Littera des automotrices

Depuis le mois de mai, une lettre a été peinte sur le bas des longs pans des AM. Il s'agit de la lettre correspondant au graphique reprenant le roulement de cette série d'AM.
(Ces roulements sont toujours aussi peu respectés que par le passé. Le personnel n'est même pas au courant de la signification de cette lettre!)

Petites annonces

- * Aimable ferrovipathe a oublié son appareil photo Praktica Reflex dans une voiture à Liège en octobre-novembre 1984. Pour le récupérer, s'adresser à Monsieur Veyers, tel. 041/803274
- * (à la demande de M. Pistrál, membre athois du GTF asbl)
Cherche pour la rédaction d'un ouvrage historique tout document (texte, photo, anecdote, carte postale) se rapportant à la ligne SNCB 100 Ath-St-Ghislain et plus particulièrement Chièvres. Prendre contact avec Raoul Hermant, grand-place 5 à 7950 Chièvres, tél. 068/65.70.08.

Modifications à la nomenclature des lignes.

L 86 devient Leuze - Basècles (3)
 Basècles - Y Basècles (2)
 (note du 26.4 publiée le 20.5)

L I8 Neerpelt - Achel (3) devient hors inventaire;

L 38 devient Chênée - Montzen (3) *

L 38A Micheroux - Les Xhawirs (3) devient hors inventaire.
 (note du 29/5 publiée le 18.6)

* bien qu'elle soit toujours parcourue comme dit dans TF 4I.

Section frontière Visé - Maastricht

Outre l'électrification, on prépare l'inversion du sens de circulation sur cette section où l'on roulera dorénavant à gauche selon la pratique SNCB.

Selon les prévisions actuelles, le basculement du sens de circulation ne se fera pas en même temps que l'électrification mais il est programmé pour le mois de novembre.

Nouveauté en signalisation

Ceux qui ont eu l'occasion de visiter l'exposition organisée au Heysel à l'occasion du congrès de l'UITP, ont pu voir au stand d'un fournisseur de la SNCB, la photo d'un signal implanté sur la ceinture ouest de Bruxelles sur lequel on voit dans l'ouverture du chevron un numéro de couleur orange qui n'est pas encore repris au RGS.

Un signal de ce type est aussi représenté dans le nouveau train école de la signalisation qui a pu être visité dans certaines gares lors des portes ouvertes.

Ce signal est prévu pour indiquer la vitesse autorisée par le signal suivant autorisant le passage en voie déviée lorsque cette vitesse diffère des 40 Km/h réglementaires.

(Actuellement, cette indication est donnée par un petit triangle blanc pointe en bas fixé sur le mat de l'avertisseur).

Plus d'emplois pour les agents féminins

L'avis 34P/85 cite 21 nouveaux grades de début qui sont maintenant accessibles aux agents féminins. Certains de ces emplois tels que trieur de traverses ou agent de triage ne sont manifestement pas très féminins. Figure aussi dans cette liste la fonction de sous-chef de gare.

Avant même la parution de l'avis, de tels emplois avaient déjà été proposés à des agents féminins; il y aurait actuellement une dame qui suit le cours de l'école professionnelle franco-phone en section mouvement.

MISE HORS SERVICE DE VOITURES

(voir Trans-Fer n°40 - avril 85, page 40)

L'article concernant les mises hors service futures du matériel roulant amène quelques compléments d'information. Il ne s'agit pas d'une question d'inexactitude de l'article paru, mais la réalité... dépasse souvent les prévisions.

Au 31/12/84, l'effectif du matériel remorqué à voyageurs s'établissait

comme suit :	I1 - 72 HV	K1 - 208 HV	M1 - 280 HV
	I2 - 49 HV	K2 - 135 HV	M2 - 615 HV
	I3 - 40 HV	K3 - 98 HV	M3 - 45 HV
	I4 - 42 HV		M4 - 580 HV
	I5 - 45 HV	L - 15 HV	
	I6 - 79 HV		

+ Fourgons et voitures spéciales.

Sur les six premiers mois de 1985, par PV 1 et 2, 2 HV I2 - 8 HV K1 - 166 HV M1 ont été mises hors service. De plus 5 voitures K1 811 à banquettes en bois ont été mises en réserve pour les trains folkloriques et ont ainsi rejoint les 15 voitures L qui y sont affectées. On constate donc que les prévisions de mises hors service sont déjà largement dépassées pour l'année 85.

L'AvenirPour le service international

L'introduction des 95 voitures "Coach" du type I10 devra permettre de rayer du parc les 72 HV I1 et la majeure partie des I2.

Le remplacement des I2 "Buffet" (11 HV) et des WR de la CIWL reste posé,... mais aucune solution n'est actuellement en vue (je serais pour ma part même tenté de penser qu'on arrivera à les supprimer!). Les 40 voitures couchettes du type I3 seront remplacées par 20 HV I7 et 20 I8 (Railtour) dont la commande pourrait intervenir dans les prochains mois.

Pour le service intérieur

La commande de deux tranches de 65 voitures M5 à deux étages doit permettre la mise à la retraite de 200 voitures K à choisir parmi les K1 - K2 - K3 suivant la répartition des classes et véhicules mixtes avec fourgon.

Pour les voitures M1, les électrifications nouvelles (en cours) vont permettre la libération de ce matériel (rames réversibles) sur les lignes Charleroi - Ottignies et Mons - Ath - Grammont au 1er juin 198 et ultérieurement pour Anvers - Neerpelt et Saint-Ghislain - Quiévrain. Une nouvelle répartition des voitures M2 sur les lignes non-électrifiées sonnera alors le glas de nos valeureuses voitures M1 dites ... "Sarma".

NOUVELLES DE LA SNCV

Nouvelles du groupe du Hainaut

* MODIFICATIONS APORTEES AU RESEAU FERRE

La section Roux (Marais) - Trazegnies (Ecoles) de la ligne 41 a été, comme prévu, supprimée le 2 juin 1985. A la même date, le dépôt de Trazegnies a été supprimé pour les besoins de la SNCV. Il est toutefois plus que probable que ce dépôt soit ultérieurement aménagé en musée et reste raccordé au réseau existant, ce qui implique le maintien des installations fixes de la courte section le reliant à Trazegnies (Ecoles).

* MATERIEL

Les BN 6111 et 6137 ont été transférées de la Côte en Hainaut. Il ne reste donc à la Côte comme articulées bidirectionnelles que la 6102 et la 6131.

Par ailleurs, l'entrée en vigueur d'horaires combinés 63-80 le week-end et en période de vacances fait que la répartition des motrices S métro et SJ entre Charleroi et La Louvière est de plus en plus théorique.

* EXPLOITATION

- Lignes 30-31-40-88

L'ultime service à remorque sur le 30 est maintenu; la 9316 étant actuellement fréquemment tractée par la 9079.

L'indice 40 est attribué à la relation partielle Anderlues - Morlanwelz.

- Lignes 41-43

La partie subsistante de la ligne 41 continue à être exploitée sous film 41 (modifié). La fréquence de base d'un service toutes les demi-heures est maintenue, mais portée à un service toutes les 15 minutes aux heures de pointe, afin de compenser la disparition de la ligne (bus) 65/66.

Cette nouvelle situation entraîne la disparition de la navette électrique 43, l'indice étant réaffecté à une nouvelle relation circulaire 43/83 exploitée par bus et englobant la section abandonnée par le tram 41 :

43/83 : Charleroi (Beaux-Arts et Sud) - Marchienne (Est) - Marchienne (SNCB) - Monceau - Roux (Marais) - Souvret (Forrières) - Trazegnies (Ecoles) - Courcelles (Trioux) - Roux (Marais) - Marchienne (SNCB) - Charleroi (Beaux-Arts).

- Lignes 57-62-63-80-82-87

Par suite de la disparition du dépôt de Trazegnies, certains services sur le 80 sont désormais exploités par le dépôt de Jumet. C'est également le cas de l'ancien renfort 78.

La scission du 80 à Courcelles (Trioux) pendant le week-end et en période de vacances scolaires est supprimée, ce qui implique la disparition de la ligne 82.

Le 57 est quant à lui toujours utilisé pour quelques renforts scolaires entre Jumet (Dépôt) d'une part, Courcelles (Trioux) ou Souvret (Forrières) d'autre part, notamment pour le renfort des écoles de Gosselies avec extension vers Gosselies (Dépôt) et pour l'ancien service combiné 57/41 devenu par la force des choses un "simple 57".

On notera avec intérêt la réapparition de quelques 62 en soirée: il s'agit de 63 ou de 80 qui, au départ de Charleroi (Sud), rentrent au dépôt de Jumet et utilisent pour ce faire - en principe du moins - le film 62.

- Ligne 59

Øe film, désignant une navette occasionnelle Charleroi (Sud) - Charleroi (Beaux-Arts), était apparu, on s'en souviendra, sur les bobines placées sur les motrices BN en juin 1983.

Cet indice n'a pas été repris sur les nouvelles bobines placées sur les BN fin juin (voir ci-après), mettant ainsi fin à la très courte vie de cette ligne 59 qui n'a en fait été exploitée qu'à un seul moment: les week-ends et jours fériés du 29 octobre au 13 novembre 1983, à la cadence d'une demi-heure.

* FILMS1. motrices S - S métro - S J

Au cours de la dernière semaine de mai 1985, la partie droite du film 41 a été modifiée sur bobines existantes et remplacée par une mention "ROUX" afin de s'adapter à la situation nouvelle qui est entrée en vigueur lors du changement d'horaires du 2 juin. Le film 41 est donc à présent :

CHARLEROI SUD BEAUX ARTS JUMET	41	ROUX
--------------------------------------	----	------

2. motrices BN

Les bobines équipant les BN depuis la mi-juin 1983 (DEPOT - SPECIAL - 62 - 89 - 90 - 93 - 59) ont été remplacées au cours de la dernière semaine de juin 1985 par de nouvelles bobines qui tiennent compte de ce que sera le réseau après la mise en service des antennes vers Gilly et Centenaire le 25 septembre prochain.

Voici la composition des nouveaux films :

<u>COULEUR DE FOND</u>	<u>FILMS BN 1985</u>	<u>COULEUR DES INSCRIPTIONS</u>
ROUGE	DEPOT	blanc
BLANC	SPECIAL	rouge
JAUNE	54 SUD - GILLY	noir
ROUGE	SUD 62 GOSSELIES CALVAIRE	blanc
VERT	84 SUD - CENTENAIRE	blanc
BLEU	89 ANDERLUES - BEAUX ARTS CENTENAIRE	blanc
BRUN	90 LA LOUVIERE - BEAUX ARTS SUD	blanc
JAUNE	ANDERLUES 93 LA LOUVIERE	noir

La SNCV en 1984
extraits du rapport du conseil d'adm.

RESEAU

ETAT DES CONCESSIONS ET AUTORISATIONS

Lignes ferrées

Au cours de l'exercice 1984, aucune concession nouvelle pour l'établissement de lignes ferrées n'a été octroyée et aucun retrait de concession n'a été décrété.

Services d'autobus

Les services réguliers pour lesquels une autorisation a été accordée à la Société Nationale avaient, au 31 décembre 1984, un développement total de 29.014 km, dont 27.779 km en services journaliers et 1.235 km en services saisonniers.

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

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

STRUCTURE DU RESEAU - LIGNES EXPLOITEES

Lignes ferrées

A) Au 31 décembre 1984, la longueur totale des lignes ferrées exploitées directement par la Société Nationale était de 170 km 938.

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

Flandre occidentale : 67 km 823

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

Hainaut : 103 km 115

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

B) Durant l'année 1984, la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait par automotrices une ligne entre Han-sur-Lesse, Village et l'entrée des Grottes. Cette ligne est exclusivement ouverte au transport de voyageurs pendant la saison touristique et sa longueur est de 5 km 400.

C) Par rapport à l'exercice précédent, la longueur du réseau a diminué de 14 km 634, résultant de la suppression des relations :

1) Anderlues, Jonction - Thuin, Ville Basse (8 km 684);

2) Marchienne, route de Mons - Courcelles, place des Trieux (5 km 950).

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

En milliers

Années	Services électriques		Services par automotrices		Services par autobus				Tous services réunis
					Régie		Tiers		
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
1980	14.125	4,6	262	0,1	199.966	65,3	91.661	30,0	306.014
1981	14.707	4,8	279	0,1	196.729	64,5	93.296	30,6	305.011
1982	13.390	4,6	300	0,1	188.137	65,0	87.828	30,3	289.655
1983	12.573	4,6	290	0,1	178.848	64,8	84.230	30,5	275.941
1984	11.901	4,4	281	0,1	177.666	66,1	79.054	29,4	268.902

Kilomètres parcourus

En milliers de km

Années	Services électriques	Automotrices et autotracteurs	Services d'autobus			Tous services réunis
			régie	tiers	total	
1980	4.483	30	110.830	66.450	177.280	181.793
1981	4.428	35	109.156	64.893	174.049	178.512
1982	4.420	37	104.980	63.297	168.277	172.734
1983	4.579	33	105.029	63.883	168.912	173.524
1984	4.507	35	108.025	68.764	176.789	181.331

INSTALLATIONS

Réseau ferré

La modernisation du réseau ferré s'est poursuivie avec le renouvellement des sections suivantes, avec renforcement du profil des rails :

Traversée de Middelkerke	1 km 600
Traverse : boucle « Lijndraaierstraat » et abords « Slachthuiskaai »	0 km 620
Élévation de la traversée de De Haan	0 km 170
Brugge « Baron de Maerelaan »	0 km 220
vers tronçons des lignes Gosselies - Courcelles, Anderlues - Carnières et « Schies - Souvret.....	1 km 750

Les voies nouvelles ont été posées à :

Umet (dépôt) : nouveau peigne de raccordement.....	0 km 300
Umet - Circuit d'essai du Transport Automatisé Urbain - Pose en tunnel	0 km 300

La réalisation du nouveau site de Nieuport « Elisalaan » (1 km 900) a reçu un début d'exécution.

Le cadre du métro léger de Charleroi, les travaux de construction se sont poursuivis :

La section Beaux-Arts - Waterloo	0 km 300
L'antenne de Châtelet.....	2 km 750

Enfin, les sections suivantes ont été démontées :

Le Tenberg - Asse station.....	0 km 500
« Martens-Lennik - station à village.....	0 km 800
Charleroi : boucle rue Turenne et Viaduc	0 km 700
Empremy : rue d'Heigne	1 km 160

Autre part, la campagne de construction et de placement d'abris pour voyageurs, lancée à l'initiative du Ministère des Communications, a été poursuivie.

En 1984, 165 édicules de ce type ont été érigés, ce qui porte le nombre total d'abris pour voyageurs placés avec les subsides de l'Etat et de notre Société à 8.660 unités.

En plus, dès 1983, certains abris publicitaires situés le long de la ligne ferrée de la Côte ont été remplacés par des abris comportant un poste de préperception.

En 1984, 7 nouveaux édicules de ce type ont été placés, ce qui porte le nombre total d'abris publicitaires ainsi équipés à 17 unités.

Equipement électrique

Installations d'éclairage et de force motrice

Les installations électriques qui étaient en cours aux nouveaux bureaux de la direction régionale du Brabant ainsi qu'au local « dactylographie » de l'Administration centrale ont été achevées.

De nouvelles installations ont également été réalisées aux dépôts de Jumet (tunnel de lavage), d'Anderlues (garage V.T. et fosse autobus) et à la maison d'habitation de Gosselies; d'autres sont en cours à Gand Dampoort (bureau d'exploitation) et à Andenne (installations sanitaires).

Sous-stations de traction et postes de transformation

Le renouvellement des câbles d'alimentation de l'équipement aérien depuis la sous-station d'Ostende (Fortstraat) a été réalisé.

L'adaptation des sous-stations au nouveau mode de traction, notamment par l'installation de nouveaux dispositifs de protection s'est poursuivie.

Equipements aériens

L'équipement du nouveau peigne du dépôt de Jumet a été partiellement réalisé.

L'alimentation de certaines sections des lignes ferrées du groupe du Hainaut a été renforcée; c'est ainsi que ± 15 km de fils de contact de 80 mm^2 de section ont été renouvelés et remplacés par des fils de 120 mm^2 de section.

De nouvelles signalisations lumineuses pour passage à niveau ont été placées à Leval (Voie Madeleine) et Morlanwelz (chaussée Brunehault).

Dans le cadre de la construction du métro léger de Charleroi, l'équipement de la section Beaux-Arts - Waterloo, de la station Waterloo proprement dite et des deux antennes « Est » vers Châtelet et Gilly est en cours d'exécution.

MATERIEL

Acquisitions

2 locotracteurs à moteur diesel ont été mis en service.

Désaffectations

1 locomotive

1 motrice électrique « voyageurs »

18 voitures remorques

1 wagon.

Effectif au 31.12.1984

Transport par rail

4 locomotives
 11 autorails et tracteurs
 105 motrices articulées
 115 motrices électriques « voyageurs »
 9 voitures motrices électriques « de service »
 1 draisine de contrôle
 1 dameuse de cases
 1 motrice pour l'auscultation caténaire
 48 voitures remorques
 61 wagons divers.

PREVISIONS POUR L'ANNEE 1985

INSTALLATIONS FIXES

Réseau ferré

Au Littoral son prévues :

la pose de voies sur le nouveau site de Nieupoort (Elisalaan) en substitution de l'ancien tracé à l'Albertlaan.....	1 km 900
la création de deux boucles de retournement à l'ouest et à l'est de Blankenberge.....	0 km 400
une rectification de tracé aux abords de l'arrêt Nieupoort Ville.....	0 km 100

Au Hainaut, seront mis en chantier les renouvellements, avec renforcement du profil des rails, des sections suivantes :

Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire).....	5 km 800
Gosselies (Monument) à Courcelles (Trieux)	3 km 350
ainsi que de divers tronçons des lignes Anderlues - Carnières et Forchies - Souvret.....	2 km 000

L'installation au dépôt de Jumet du nouveau peigne de voies sera poursuivie.

Sur le réseau métro léger de Charleroi, les travaux de construction suivants seront réalisés :

Station Waterloo.....	1 km 500
Antenne de Gilly	2 km 250
Antenne de Fontaine-l'Evêque - Section Nouveau Philippe - Pétria.....	1 km 900
Gare du Sud à Charleroi.....	0 km 700

Enfin est prévu le démontage de plusieurs sections de lignes désaffectées des groupes du Brabant (Bruxelles - Grimbergen notamment) et du Hainaut (Ville de Charleroi).

40

Sous-stations de traction et postes de transformation

Etudes pour l'équipement de nouvelles sous-stations prévues à Zeebrugge, Raversijde et Lombardsijde, à bâtir en remplacement des sous-stations déplaçables actuelles.

Montage d'un nouveau poste de transformation à l'atelier d'Ostende.

Placement de câbles d'alimentation et de retour à la sous-station d'Anderlues.

Poursuite du programme d'installation des nouveaux systèmes de protection dans les sous-stations de traction.

Equipements aériens

Seront totalement réalisés ou seront en cours d'exécution fin 1985 :

l'équipement du nouveau site de Nieuport (Elisalaan) et des deux boucles de retournement de Blankenberge ainsi que d'une partie du nouveau peigne de Jumet;
le renouvellement, avec renforcement des infrastructures, des sections : Raversijde à Middelkerke, Dampremy (La Planche) à Gosselies (Calvaire), Gosselies (Monument) à Courcelles (Trieux);
le montage de la ligne aérienne entre Jolimont (Bifurcation) et Haine-Saint-Pierre (Houssu).

Dans le cadre du métro léger de Charleroi, les travaux de construction de la section Beaux-Arts - Waterloo, de la station Waterloo et des antennes vers Châtelet et Gilly seront achevés. Ceux de la gare du Sud sont également prévus.

Tous ces travaux sont, le plus souvent, complémentaires aux travaux de voie dont question à la rubrique « Réseau Ferré ».

MATERIEL

Transport par rail

Néant.

Une nouvelle édition du GTF asbl

Plan des motrices panoramiques Spa-Verviers série 9159 à 9166 SNCV

Plan de 4 vues - échelle 1/20e avec en complément des données techniques et historiques. Le document aura un format de $\pm 88 \times 46$ cm, plié au format A4 sous enveloppe cartonnée.

Prix : 130FB + envoi 25FB = 155FB (étranger : + 10FB). Commande par versement au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, Liège
Pour que nous puissions fixer le tirage, veuillez passer commande avant le 30.09.85. Livraison au début du mois de novembre.

Lors de l'exposition technique jumelée au Congrès de l'Union Internationale des Transports Publics, et organisée au Heysel en mai dernier, certains de nos membres ont pu découvrir le produit des dernières recherches des entreprises belges en matière de systèmes de transports en commun : le Métro Léger sur Pneus (ou GLT) dont un prototype fonctionnait sur un circuit d'essais, et le Transport Automatisé Urbain (ou TAU) dont un prototype fonctionne au Centre de Recherches Technologiques du Hainaut à Jumet.

Grâce à l'amabilité des Constructions Ferroviaires et Mécaniques (ex-BN), du CRTF et de la STIL, nous sommes heureux de présenter à nos lecteurs un dossier sur chacune de ces nouveautés, qui ont de bonnes chances d'être développées en Belgique, si les intentions du Ministère des Communications se concrétisent : le Ministre De Croo a en effet déclaré que la ville de Liège serait dotée du TAU, et celle de Mons du GLT...

GLT

GUIDED LIGHT TRANSIT

UN NOUVEAU SYSTEME DE TRANSPORT ORIENTE VERS L'AVENIR

Position du GLT dans une problématique globale du transport urbain

Dans notre époque de restrictions budgétaires, les décisions d'implantation d'un système de transport devront de plus en plus se fonder sur une étude approfondie des besoins auxquels il doit répondre et de ses conséquences financières. Cette constatation nous a conduits à effectuer une analyse technico-économique qui fut à la base du développement d'un nouveau système de transport.

On peut, en première approximation, classer les systèmes de transport urbain en deux classes principales :

1. Les systèmes du type BUS qui utilisent des véhicules à guidage manuel et sont montés sur pneumatiques.
2. Les systèmes guidés où les véhicules suivent rigoureusement une piste qu'ils ne peuvent quitter.

Les avantages du système bus sont la souplesse d'insertion, l'économie d'exploitation et d'investissement.

Les inconvénients se situent au niveau de la vitesse commerciale qui est tributaire de l'encombrement de la voirie et de la capacité de transport qui est limitée. En outre, le bus est polluant et détériore l'environnement urbain.

La capacité de transport maximale d'une ligne de bus dépend en effet, d'une part, de la capacité unitaire des véhicules (90 passagers pour un bus standard et 130 pour un bus articulé) et, d'autre part, de la fréquence maximale, c'est-à-dire du nombre de véhicules pouvant desservir une station par unité de temps. Cette capacité de transport maximale se situe en pratique aux environs de 4 000 passagers par heure et par sens.

Si la demande de transport est supérieure, il faut alors utiliser un système guidé qui se caractérise par :

- des véhicules ou unités de grande capacité (200 passagers et plus);
- la possibilité d'accoupler plusieurs unités pour former des convois dont la capacité va de 400 à 1 000 passagers (Metros);
- la possibilité d'augmenter la fréquence de desserte par le site propre, la gestion du trafic, la signalisation ou la conduite automatique.

Les systèmes guidés : tram rapide en site protégé ou en site propre, metro, pré-metro etc. sont bien connus en Belgique où il existe une gamme complète de systèmes éprouvés et bien utilisés. Tout en reconnaissant les mérites de ces réalisations, on ne peut cependant en ignorer leurs limitations qui sont, en général, d'ordre économique, à savoir le prix à payer pour bénéficier des avantages offerts.

Le développement du GLT s'est donc effectué en vue d'atteindre les objectifs suivants :

1. Combiner les avantages du bus et du tram rapide (LRV) tout en réduisant les points faibles.
2. Réduire les coûts d'investissement tant pour l'infrastructure que pour les véhicules.
3. Offrir une possibilité d'implantation très progressive de l'infrastructure et surtout du Génie Civil.
4. Offrir la possibilité de commencer à exploiter le système (et donc à réaliser des recettes) et ce pendant que les travaux d'infrastructure se poursuivent au rythme déterminé par la disponibilité des crédits.

Les caractéristiques du système et du véhicule GLT découlent de ces objectifs :

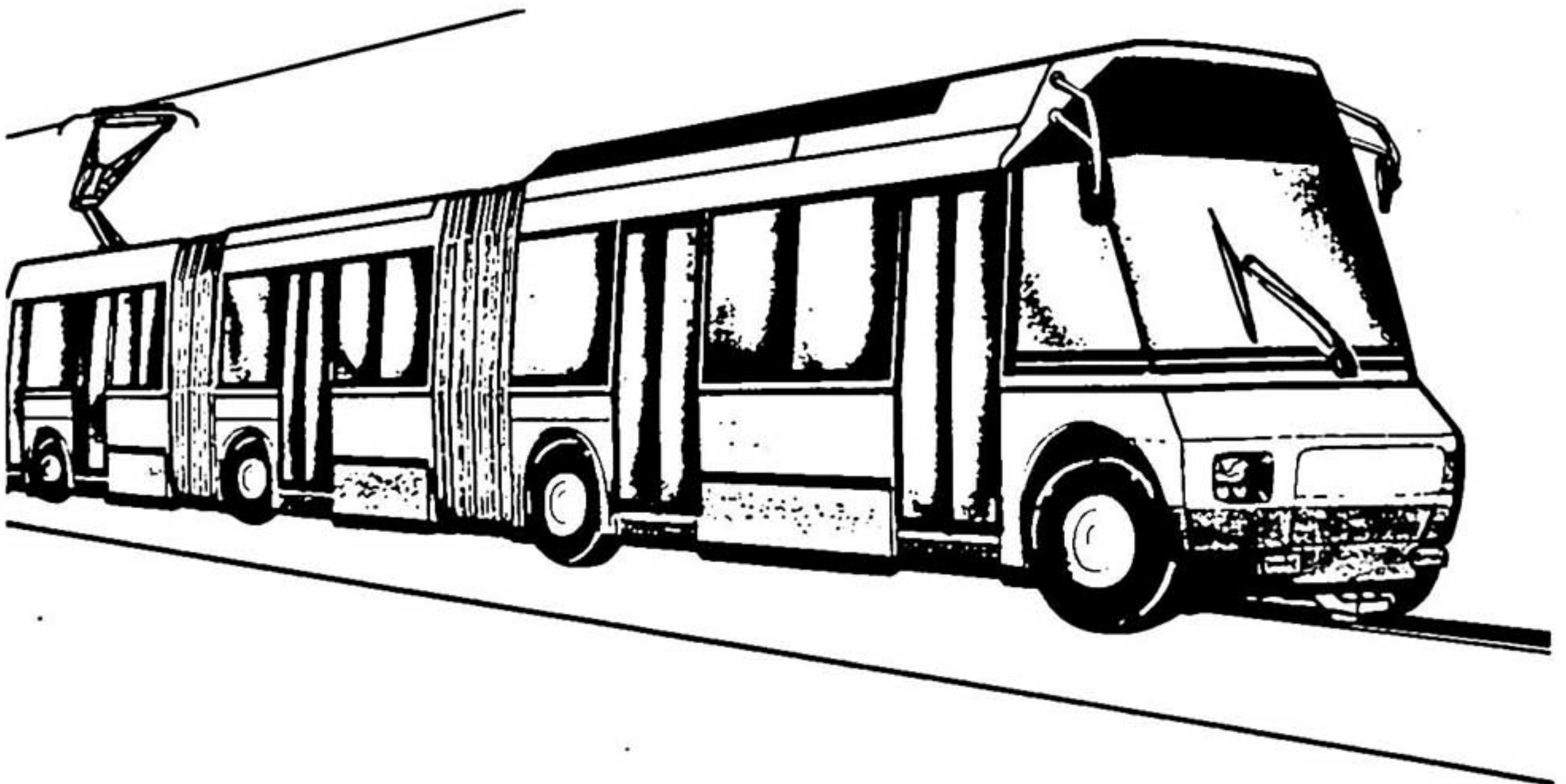
- * Les véhicules sont bi-mode : ils peuvent circuler aussi bien en conduite manuelle qu'en mode guidé.
- * Les véhicules sont donc pourvus de pneus et d'une direction à commande manuelle, mais en outre ils sont équipés d'un système de guidage, développé et breveté par BN, qui peut être mis en service à volonté en fonction du parcours.
- * Chaque essieu est équipé d'un dispositif de guidage agissant sur les bielles de direction et imposant à l'essieu une trajectoire définie par un rail central unique de forme classique. Les croisements à niveau avec le trafic routier sont donc possibles sans problèmes.
- * Les véhicules sont hybrides; la propulsion principale est électrique avec alimentation par un pantographe et une caténaire classique à 600 ou 750 V, le retour de courant s'effectue par le galet de guidage et le rail. La motorisation auxiliaire, qui est utilisée en conduite manuelle lorsque le véhicule quitte son infrastructure, est réalisée au moyen d'un groupe électrogène à moteur diesel.
- * Les véhicules peuvent être accouplés lorsqu'ils sont en mode guidé, ce qui permet à une ligne GLT d'assurer une capacité de transport de 20 000 passagers/h/sens.
- * La piste se réduit à un rail central sur lequel ne s'appliquent que des forces de guidage dans le plan horizontal, à l'exclusion du poids du véhicule; sa réalisation est donc à la fois simple et économique.
- * Les ateliers ne doivent plus obligatoirement être implantés en bordure de la ligne principale; ils peuvent se construire dans des zones où l'habitat est plus clairsemé et le terrain meilleur marché.
- * La régularité du service est mieux assurée; en cas d'immobilisation d'un véhicule, les suivants peuvent contourner l'obstacle et poursuivre leur trajet.
- * En bout de ligne, la densité de trafic diminue. On peut alors réaliser des économies d'infrastructure en poursuivant, sans rupture de charge, le trajet en conduite manuelle.
- * La construction des véhicules fait appel à un maximum de composants standards issus de la technologie automobile, ce qui permet de réduire à la fois le poids et le coût. En outre, grâce à la possibilité de quitter la piste, il n'est pas nécessaire de prévoir un dédoublement de l'équipement de propulsion. La réduction de poids contribue à réduire la consommation d'énergie et le coût des installations fixes.

Récapitulation des objectifs du système GLT

1. Un nouveau système de transport urbain qui possède l'ensemble des qualités des systèmes bus et des systèmes guidés.
2. Possibilité de construction par étapes et de mise en service très rapidement après la décision d'implantation du système.
3. Les investissements les plus lourds peuvent être différés jusqu'à ce que l'augmentation du trafic les rende indispensables.
4. Grande souplesse d'exploitation sans rupture de charge.
5. Véhicules confortables et respectant l'environnement.
6. Economie estimée à 20% par rapport à un système conventionnel équivalent (variable en fonction des conditions d'implantation et du trafic à assurer).

Le développement du GLT a été entamé à BN en 1978-1979 et il s'est déroulé suivant les étapes ci-dessous :

- a) 79-80 : Pré-études, étude de marché, études économiques comparatives.
- b) 81-82 : Phase expérimentale; étude de faisabilité du système de guidage grâce à la réalisation d'un véhicule expérimental : exécution d'un programme d'essais et de mesure sur une piste d'essai. Création d'un modèle de simulation du comportement dynamique sur ordinateur et étude paramétrique.
- c) 83-84 : Conception et construction d'un véhicule prototype complètement équipé.
- d) 85 et les suivants : Corrections et mise au point finale, présentation sur le marché et commercialisation. Premiers essais sur le circuit de Heysel.



LE VEHICULE GLT

La caractéristique la plus frappante du véhicule proposée est sa grande capacité : il s'agit d'un double-articulé de 25,5 m de long. La décision de construire un véhicule à deux articulations n'a été prise qu'en 1982, à la suite d'études économiques et de calculs comparatifs des coûts totaux de différents systèmes de transport urbain effectués sur ordinateur. La réalisation de configurations différentes ne pose aucun problème et est déjà envisagée; le choix devra se faire en fonction des critères économiques dans chaque cas d'application.

La longueur des différentes caisses constituant le véhicule de même que la position relative des articulations et des essieux a été choisie en vue de réaliser la longueur et donc la capacité maximale tout en se conformant aux dispositions légales belges et européennes pour ce qui est de l'inscription en courbe. On peut illustrer ceci en disant que ce véhicule de 25,5 m peut passer partout où passe un bus classique de 12 m. Cette performance est réalisée grâce au guidage des 4 essieux.

Le guidage des essieux 2, 3 et 4 est assuré en mode "route" par un mécanisme breveté développé par la société Delta-Automotive. BN s'est en effet assuré la collaboration de cette firme de Waterloo pour la phase développement.

En mode "guidé", le guidage est réalisé par un mécanisme intégré à chacun des essieux, tandis que les impulsions de direction "route" provenant des articulations sont découplées.

Le système de guidage peut être décrit comme un petit bogie roulant sur un rail de profil usuel. Les deux roues de guidage peuvent être relevées ou abaissées hydrauliquement selon que l'on est en mode "route" ou "rail".

La présence de deux roues de guidage s'explique comme suit :

1. Lorsque l'on est en mode "rail", on doit pouvoir rouler dans les 2 sens; le galet menant est alors celui qui "conduit".
2. En cas de perte d'adhérence des pneus, la présence de deux galets permet de garder le contrôle du véhicule à l'encontre de la force transversale importante qui s'exerce. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle BN a opté pour un système de guidage mécanique à action positive de préférence à un système électronique basé sur une antenne sur véhicule se repérant sur une antenne au sol.

Le passage de la conduite manuelle au mode guidé se déroule de la façon suivante :

1. Le conducteur conduit le véhicule qui est alors entraîné par son groupe auxiliaire, vers ce que nous appelons la zone de "dropping". Il s'agit d'une trémie grâce à laquelle les galets sont positionnés sur le rail.
2. Arrivé sur la zone de dropping, le conducteur bascule le commutateur route-rail.

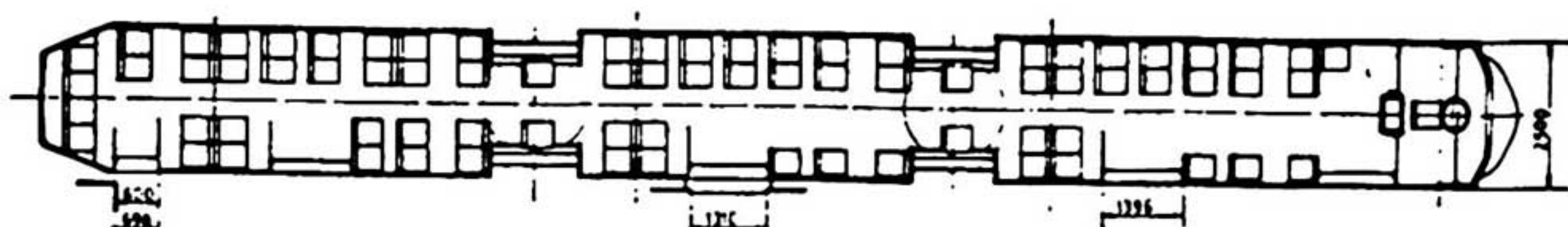
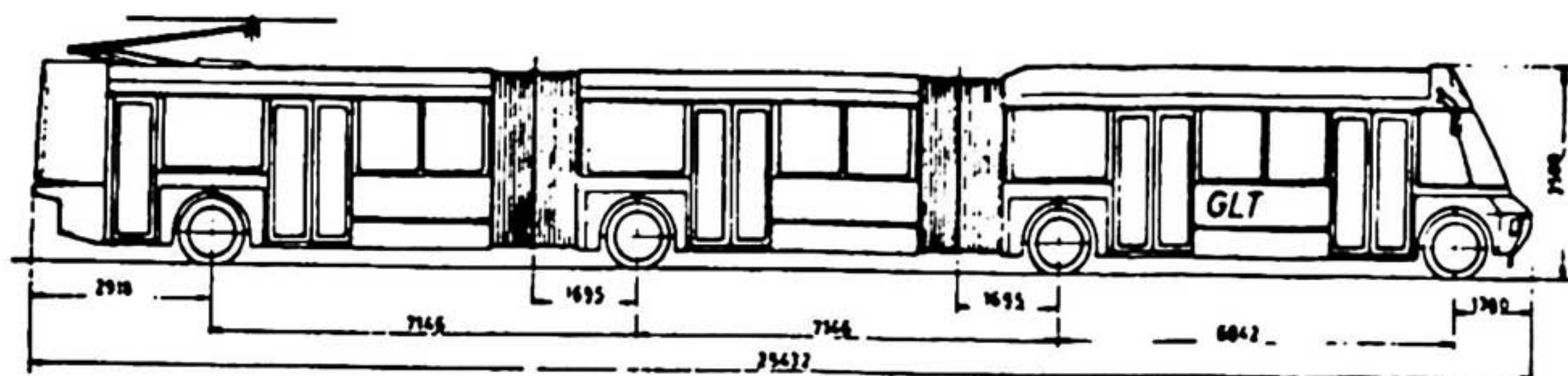
3. Les galets de guidage sont alors descendus sur la trémie de dropping, deux par deux grâce à une séquence programmée qui les amène sur le rail. Le conducteur peut suivre toute l'opération sur un écran de contrôle.
4. Dès que tous les galets sont sur rail, le pantographe se déploie, la motorisation électrique principale est enclenchée tandis que le groupe auxiliaire Diesel est coupé.

Le passage du mode guidé vers la conduite manuelle se déroule exactement en ordre inversé. Dès que les galets de guidage sont relevés, le conducteur reprend le véhicule en conduite manuelle.

L'utilisateur et les passagers noteront les caractéristiques ci-après :

- La capacité du modèle présenté est de 202 passagers dont 77 sont assis.
 - Au contraire de ce qui se fait dans les bus, mais en nous inspirant des trams rapides, nous avons opté pour un plancher totalement plat. La hauteur de plancher est de 760 mm à comparer avec 860 mm pour le tram rapide.
 - Comme dans tous les véhicules modernes de transport public, de larges portes d'accès sont réparties sur la longueur du GLT. Le mouvement d'ouverture des portes est du type louvoyant, le passage libre est large de 1.300 mm.
 - Nous avons choisi un enmarchement constitué par une marche fixe et une marche escamotable qui peut être déployée à volonté selon la hauteur du quai.
 - Les portes sont déverrouillées par le conducteur et peuvent ensuite être ouvertes par les voyageurs à l'aide de boutons de commandes accessibles à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule. La fermeture est automatique et la sécurité est assurée par un détecteur infra-rouge.
 - Les doubles vitrages équipant le véhicule contribuent à son confort. Le chauffage et la ventilation sont contrôlés par un système expérimental à micro-processeur.
-
- La vitesse maximale, comparable à celle d'un tram rapide, est de 70 km/h. En traction Diesel, la vitesse est fonction de la puissance installée; sur le véhicule proposée elle est de 40 - 45 km/h.
 - L'accélération maximale de service est de 1,45 m/sec² à vide et de 1/sec² à pleine charge. L'adhérence des pneus permettra de réaliser des accélérations et de franchir des pentes plus importantes que le tram rapide.
 - Le freinage de service est électro-dynamique et mécanique: les essieux moteur 2 et 4 sont freinés électriquement avec récupération, ce qui permet une décélération de 1,25 m/sec² à vide et 0,95 m/sec² à pleine charge. Tous les essieux sont munis de freins à mâchoires actionnés à l'air comprimé. Le frein à air assure le freinage de service des essieux 1 et 3 et le freinage complémentaire des essieux 2 et 4. Les essieux 2 et 4 sont en outre pourvus d'un frein de parking à ressort.

FICHE TECHNIQUE DU VEHICULE GLT



Type	GLT4 (1984)
Longeur	25,500 m
Largeur	2,500 m
Hauteur (panto rabaissé)	3,550 m
Hauteur de plancher	0,760 m
Poids à vide	27 tonnes
Portes : nombre	4 doubles 1 simple louvoyante
type	
passage libre de portes doubles	1,300 m
Capacité : places assises	77
places debout (au pro rata de 6 pass/m ²)	125
total	202
Emprise en courbe en conduite manuelle :	
Rayon extérieur	12,000 m
Rayon intérieur	7,400 m
Rayon minimal du rail de guidage	12,500 m
Vitesse de service maximale :	
- alimenté par caténaire de 600V	70 Km/h
- avec groupe électrogène	45 Km/h
Accélération maximale	
- alimenté par caténaire de 600V	
vide	1,45 m/sec ²
pleine charge	1,00 m/sec ²
- avec groupe électrogène	
vide	1,25 m/sec ²
pleine charge	0,95 m/sec ²
Décélération de freinage maximale	5 m/sec ²
Décélération maximale avec le frein électrodynamique : vide	1,1 m/sec ²
pleine charge	0,75 m/sec ²
Puissance installée : - hacheur	300 kW
- groupes électrogènes	112 kW
Réseau de basse tension	24 VDC 5,6 kW
	et 220 VAC 2,5 kW
Systeme de ventilation et de chauffage à air pulsé.	

Implantation d'un système de transport automatique dans la région liégeoise

Depuis qu'elle existe, la Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise (S.T.I.L.) a toujours eu la volonté d'améliorer la qualité du service rendu à la clientèle en lui offrant des modes de transport présentant le maximum de régularité, de rapidité, de confort et de capacité. Dans cette optique, la S.T.I.L. a créé de nombreux sites propres, négocié des priorités aux feux, mis en service des autobus toujours plus performants et confortables...

Malheureusement, le niveau de saturation de la circulation dans le centre ville est tel que ces moyens ne suffisent plus pour améliorer de manière sensible la qualité du service que peuvent attendre les voyageurs.

C'est pourquoi, conscients de ces problèmes, les dirigeants de la S.T.I.L., avec le soutien des autorités publiques de la région liégeoise, ont posé la candidature de Liège pour la réalisation d'un réseau ferré dont les véhicules à traction électrique roulent sur sites indépendants.

Le Ministre des Communications, Monsieur H. De Croo, a annoncé le 25 avril dernier, lors de l'inauguration du Musée des Transports en Commun du Pays de Liège, sa décision d'implanter le Transport Automatisé Urbain (T.A.U.) dans l'agglomération liégeoise. Cette décision était basée sur une importante étude socio-économique réalisée au Ministère des Communications par le Service de la Promotion des Transports Urbains (P.T.U.).

Développé par les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (A.C.E.C.) et par la Brugeoise et Nivelles (B.N.) en collaboration avec le Centre de Recherches Technologiques du Hainaut (C.R.T.H.), le Transport Automatisé Urbain est, en fait, un métro de petit gabarit qui circule en site propre intégral, principalement en tunnel à faible profondeur et qui se caractérise par l'absence de conducteur dans les véhicules, tous les mouvements des rames étant coordonnés à partir d'un poste central de commande.

Le T.A.U., grâce à ses performances techniques (annexe 1), permet de rencontrer les exigences de villes moyennes variant de 100.000 à 600.000 habitants. En effet, le gabarit des véhicules étant très réduit, il ne nécessite qu'une infrastructure légère et peu encombrante. De plus, les véhicules pouvant passer dans des courbes de très petit rayon (jusque $R = 10$ mètres), il devient possible de suivre le tracé des rues, évitant ainsi les expropriations coûteuses.

En outre, le T.A.U., grâce à sa conception modulaire et à son automatisme intégral, permet de réaliser, tout au long de la journée, l'adaptation constante de la capacité à la demande de transport en agissant à la fois sur la composition des rames et sur leur intervalle de succession.

Il convient également de souligner qu'afin d'offrir la sécurité maximale aux voyageurs, malgré le grand degré d'automatisme, il a été prévu de placer le long des quais des portes palières ne s'ouvrant qu'en présence des véhicules, et d'équiper les véhicules et les gares d'un réseau de parlophones et de caméras pour permettre aux préposés du poste central de commande d'exercer une surveillance et de faire intervenir des équipes volantes, chargées de la sécurité.

Le projet de la S.T.I.L. est l'établissement d'une ligne sur la rive gauche de la Meuse, entre Herstal et Jemeppe, en passant par la place St-Lambert et la gare des Guillemins. Ce tracé, d'une longueur totale de 16 kilomètres, permettra de relier bon nombre de centres commerciaux, administratifs et scolaires par des véhicules circulant à une vitesse commerciale d'au moins 30 kilomètres/heure (pour des interstations variant de 500 à 750 mètres). En outre, il permettra le rabattement d'un certain nombre de lignes d'autobus engendrant immédiatement des économies et réduisant simultanément le nombre d'autobus pénétrant au centre de la ville (60 autobus en ligne, soit une diminution du parc de près de 70 unités).

Ce tracé desservira une population de 71.000 habitants dans un rayon de moins de 500 mètres (pour une population totale de l'agglomération liégeoise de 500.000 habitants).

On estime que le nombre de voyageurs transportés quotidiennement sera d'environ 66.000, ce qui correspond à 20 millions de voyageurs par an. Ce nombre ne tient pas compte de l'effet d'attractivité qu'un réseau ferré, indépendant de la circulation, engendre sur la population. On peut dès lors s'attendre à devoir absorber, aux heures de pointe, des flux de voyageurs pouvant atteindre 8.500 unités par heure et par sens.

Déjà dotée d'une infrastructure performante grâce au complexe moderne de Robermont, où se trouve groupé l'ensemble des activités du réseau d'autobus, l'agglomération liégeoise va devenir, suite à l'implantation du T.A.U., la vitrine technologique belge des moyens de transports en commun modernes et entrer en la matière, de plain-pied, dans le vingt et unième siècle.

**Société des Transports
Intercommunaux
de la Région Liégeoise**

CARACTERISTIQUES DU SYSTEME T.A.U.

VEHICULE

Capacité

- véhicule composé de deux voitures
- capacité maximum : 114 personnes, dont 24 assises
- un ou deux véhicules supplémentaires peuvent être accouplés à la première rame

Masses

- à vide : 16 tonnes
- en charge maxi : 24 tonnes

Performances

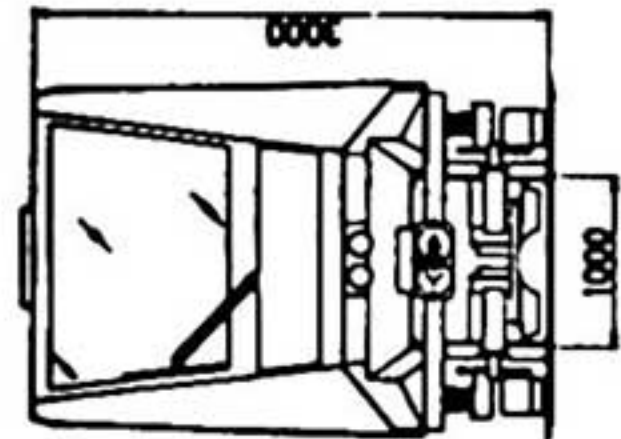
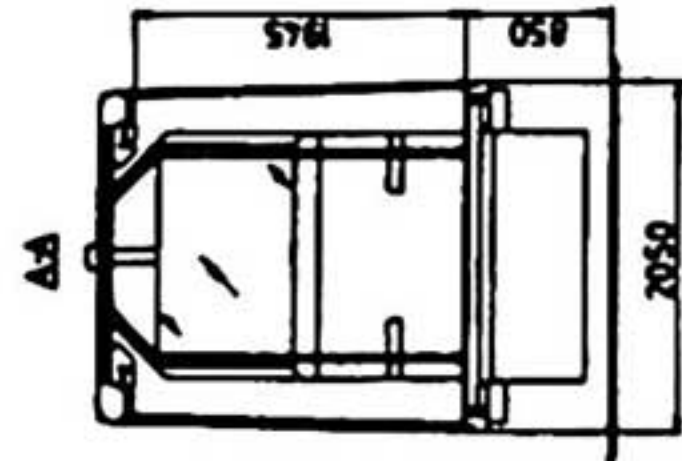
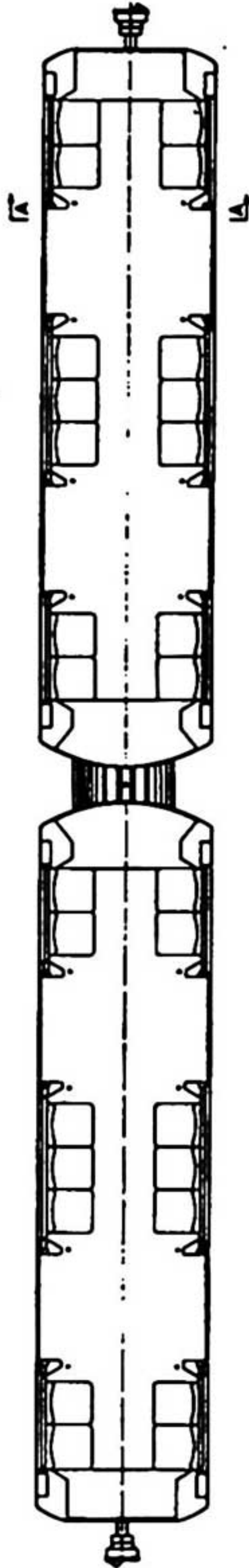
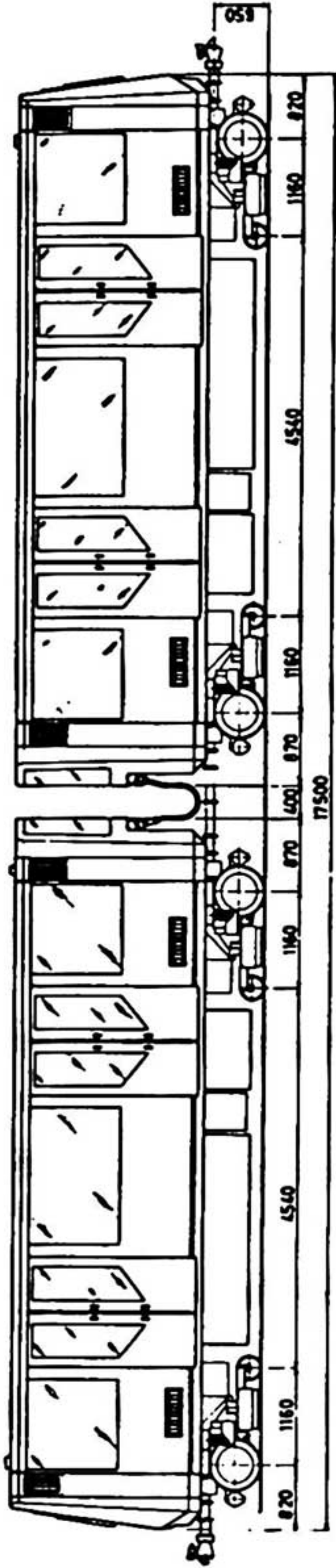
- vitesse de croisière : 65 km/h
- vitesse maximale : 72 km/h
- rapport poids adhérent sur poids total : 0,75
- accélération maxi : 1,3 m/sec²
- freinage de service : 1,3 m/sec²
- gradient d'accélération : 0,5 m/sec³

Equipements

- bogies articulés à roues indépendantes (brevetés)
- 8 moteurs de roues à courant continu et excitation indépendante commandés par pont complet à thyristor
- puissance : 8 X 32 kw en régime continu
- frein de service à récupération électrique jusqu'à 0 km/heure
- frein d'arrêt à disque commandé par actuateur électromécanique
- frein à patins électromagnétiques sur rail
- commande électrique de tous les auxiliaires (suppression de l'installation pneumatique)

Alimentation

- alimentation par triple troisième rail entièrement protégé et capteur
- tension d'alimentation : 950 V triphasé



TAU "ZS."
Ensemble

INFRASTRUCTURE

Voie

- voie ferrée métrique
- pose sur ballast ou sur radier avec plots anti-vibratoires
- pente maxi : 6 ‰ (10 ‰ avec performances réduites)
- rayon de courbe franchissable : 10 m

EXPLOITATION

- Pilotage automatique sans conducteur.
- Exploitation entièrement automatique du réseau, gérée par télécontrôle à partir d'un poste central de commande.
- Intervalle minimum entre rames : 60 secondes.
- Intervalle maximum en heure creuse : 3 minutes.
- Circulation en rames de 1 à 3 unités.
- Capacité horaire effective : 20.000 passagers/heure/sens.
- Exploitation optimale du parc de véhicules, grâce à une adaptation permanente à la demande de transport.
- Liaison audio-vidéo entre le poste central de commande et les usagers dans les véhicules et les stations.
- Vitesse commerciale : 30 à 35 km/heure pour des interstations variant de 500 à 750 mètres.

Un bureau d'étude chargé de la rédaction d'un avant-projet visant à améliorer le réseau ferré de la SNCV à La Louvière

Sur proposition de M. Herman De Croo, ministre des Communications et des PTT, le C.M.C.E.S. d'hier a marqué son accord pour confier à un bureau d'étude la rédaction d'un avant-projet concernant les ouvrages d'art nécessaires pour réaliser une amélioration du réseau ferré SNCV dans la traversée de La Louvière.

Les transports en commun rencontrent, en effet, de sérieuses difficultés dans le centre commercial de la capitale du Centre, occasionnant des retards importants. Une amélioration de cette situation est souhaitable.

Dans des études préliminaires on a jugé intéressant le maintien de l'exploitation ferrée par rapport à une desserte en bus.

Les arguments étaient les suivants : vitesse commerciale plus élevée pour le tram en site propre et la longueur des lignes (le parcours serait allongé de 4,3 p.c. en réseau autobus).

Des solutions techniquement valables peuvent être trouvées. La conception et la construction des ouvrages d'art dans un tissu urbain très fréquenté et commercial, posent de multiples problèmes.

L'estimation des honoraires de ce marché se chiffre à 7.500.000 F.B., dont 1,5 millions pour les levées topographiques et 6 millions de F. B. pour la rédaction de l'avant-projet.



ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

Editions

Votre Association a fait un effort considérable pour célébrer à sa manière l'année jubilaire 1985 dans le domaine des transports en commun.

Avez-vous souscrit ou commandé nos sept nouvelles éditions de cette année ? Pour mémoire, il s'agit de :

— Cinquante ans de transport des voyageurs de la SNCB

Ouvrage en 2 volumes format 210 x 297 mm, environ 800 pages en tout, 850 photos et 220 plans.

Vaste encyclopédie historique et descriptive de tout le matériel métallique de la SNCB.

Ensemble indissociable de 2 volumes, le tome 1 en version française ou néerlandaise au choix, le tome 2 bilingue.

Une souscription au prix préférentiel de 1990 FB (+ frais d'envoi éventuels) est toujours ouverte temporairement et jusqu'à la sortie de presse de cet ouvrage en 2 volumes, prévue dans le courant du 4^{ème} trimestre de 1985.

Tous nos membres ont reçu un bulletin de souscription encarté dans Trans-Fer. Si vous avez perdu le vôtre, écrivez-nous en joignant un timbre-poste - lettre pour la réponse.

— Les tramways au Pays de Liège, tome 2 - les tramways vicinaux de la Province de Liège.

Suite du tome 1, paru en 1977, et qui était consacré aux trams urbains de Liège. Volume de 210 x 297 mm de 380 pages, avec plans, schémas, et plus de 650 photos, dont certaines en quadrichromie. Reliure pleine toile sous jaquette illustrée.

Une souscription à prix préférentiel (2300 FB + frais d'envoi éventuels) est toujours ouverte jusqu'au 1^{er} octobre prochain. Parution prévue pour les fêtes de fin d'année.

Si vous avez perdu le bulletin de souscription que nous vous avons envoyé, réclamez-le nous.

— Editions déjà parues en 1985 et disponibles par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions BP 191, B-4000 Liège 1 (nos membres étrangers se réfèrent à la 3^e page de couverture)

*Trans-Fer spécial n°3 : 248 pages, plus de 200 photos et plans sous couverture en quadrichromie.

Vous y apprendrez tout... ou presque sur l'histoire ferroviaire de St-Vith, le noeud ferroviaire de Clabecq, Liège-Longdoz, le Musée vapeur avorté à Tournai, le rail à Quevaucamps, le chemin de fer à voie de 60 cm Elsenborn-Sourbrodt, les tramways "Standard" du Littoral, la motrice électrique n°1 des REUSE et l'histoire des trams du Namurois.

Prix : 425FB + 20FB (envoi) = 445FB (étranger : frais d'envoi portés à 30FB pour le Benelux, 50FB pour autres pays)

*Trans-Fer hors série "Musée des transports en commun du pays de Liège". Un ouvrage de 84 pages sous couverture 2 couleurs, consacré à cette nouvelle réalisation liégeoise. Plus qu'un catalogue des véhicules exposés, cette brochure se veut une évocation du transport en commun dans la région liégeoise : on y trouve, à côté d'articles sur la motrice SNCV type S 10063 et 10112 à 2 essieux, sur les trolleybus 544 (TULE) et 402 réversible RELSE et la motrice n° 1 des RELSE, un aperçu de l'évolution du transport en commun de personnes, urbain et vicinal, une évocation historique sur les RELSE et sur le noeud ferroviaire de Liège.

Prix : 250FB + 15FB (frais d'envoi) = 265FB. Frais d'envoi portés à 20FB pour le Benelux, 50FB pour les autres pays.

*nouvelles séries de cartes-vues

Série 56 : 9 cartes-vues en noir-et-blanc sur le rail (trains et trams) dans la région de Liège.

prix par série : 80FB + frais d'envoi (voir ci-dessous)

Série 57 : 9 cartes-vues en noir-et-blanc consacrés aux différents modes de traction à la SNCB au fil des temps (vapeur, électricité, diesel, autorails et automotrices)

prix par série : 80FB + frais d'envoi (voir ci-dessous)

Série 59 : 12 cartes-vues en couleurs

sujets : locomotive électrique 121.001 à Bruxelles Nord ; automotrice "Sabena" à Bruxelles Nord ; très rare vue d'une locomotive diesel série 55 en livrée . . . avec bandeau orange signalant le chauffage électrique à Barvaux ; autorail triple 4005 à Godarville ; autorail double 620.07 à Walcourt ; automotrice postale rouge 958 à Liège Guillemins ; locomotive CFL 1602 à Luxembourg, autorail NS DE 1 à Liège ; tram STIC 423 sur la ligne 2 à Garleroi ; tram STIV 79 à Verviers ; motrice STIL 347 à Liège ; motrice type S de la SNCV à Blaugies.

prix par série : 200FB + Frais d'envoi (voir ci-dessous)

frais d'envoi à ajouter à vos commandes de cartes-vues		
nombre de séries commandées EN MEME TEMPS	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
1	25FB	30FB
2 ou 3	30 FB	50FB
4 à 6	45FB	90FB

NB : tous nos prix s'entendent TVA comprise (6% pour les livres proposés et Trans-Fer ; 19% pour les cartes-vues !)

Auto-collants de soutien

Autocollant de soutien au GTF asbl, rond, 30FB + port (*)
avec silhouette de loco à vapeur.....

Autocollant de soutien au Musée des transports
en commun du pays de Liège, avec silhouette
d'un tram de la ligne 10 Liège-Fléron.....30FB + port (*)

Autocollant de soutien à la Vennbahn
reproduction d'une photo en couleurs d'un
autorail série 46 dans la neige sur la Vennbahn. 50FB + port (*)

Autocollant de soutien au tram des grottes de Han
reproduction d'une photo en couleurs de ce
tramway place de l'Eglise à Han 50 FB + port (*)

(*) port pour les autocollants quel que soit leur nombre : 20FB si vous commandez EN MEME TEMPS un autre article GTF, port gratuit pour les autocollants.

Exposition en gare de Liège Guillemins

N'oubliez pas de visiter cette exposition, montée avec le concours du GTF asbl, dans la salle des pas-perdus de la gare de Liège Guillemins : vous y trouverez entre autres une abondante iconographie sur le groupe de Liège de la SNCB.

De plus, les jours ouvrables, vous trouverez un stand tenant à votre disposition toutes les éditions du GTF asbl, et de nombreuses autres publications ferroviaires (plus de 50 articles). Ainsi, on y a trouvé dernièrement (épuisé aujourd'hui) une série limitée de vues noir et blanc d'anciennes gares. N'hésitez pas à y passer pour découvrir les nouveautés. Actuellement, les photos de Jacques Bazin, photographe ferroviaire réputé, sont à l'honneur. Déjà en vente, réédition des séries B-35 et B-71 (trains vapeur sur le réseau de la SNCB). Bientôt d'autres séries inédites : une occasion à ne pas manquer pour les collectionneurs.

Amis membres du GTF asbl : toutes les nouvelles éditions du GTF asbl ont demandé de grosses mises de fonds. Soutenez votre Association en passant commande. Vous encouragerez aussi l'équipe bénévole qui travaille très souvent dans l'ombre pour mettre une documentation inédite à votre disposition...

Distribution

Notre service Distribution met à votre disposition des articles ferroviaires diffusés par d'autres Associations ou Maisons d'éditions. Les articles suivants peuvent être commandés au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1. Membres étrangers : voir 3e page de couverture.

****Série de 18 cartes-vues couleurs des éditions du Cabri**

Sommaire : loco à vapeur 29013 à Mariembourg en 1980 ; 12004 à Aarschot en 1985 ; double traction 29013 et 12004 à Schaerbeek en 1985 ; loco vapeur 16042 à Philippeville en 1983 ; automotrice 1935 à Edegem en 1985.

2 sujets sur 1 carte : automotrice Break à Schaerbeek et "Maroc" à Uccle Calvoet. Locomotive électrique 2702 à Gand en 1985 ; diesel 5408 à Tailfer en 1982 ; diesel 6044 à Enghien en 1984 ; diesel 6028 à Ath en 1985 ; diesel 5215 et autorail SNCF à Dinant en 1984.

2 sujets sur 1 carte : couplage autorails série 43 à Anseremme en 1984 ; autorail SNCF en 1985.

Autorails 4603 et 4306 à Lessines en 1984 ; 4336 à Bourcy en 1984 ; 4614 à Oisquercq en 1983 ; AR 159 à Han, motrice SJ 9170 à Courcelles Trieux en 1984 ; motrice S métro 9140 à Forchies.

Série indivisible de 18 cartes : 240FB envoi compris (envoi uniquement possible en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg)
A commander AVANT le 15.09.85.

****Calendrier Loco 1986**

- . 12 photos :
- | | |
|-----------|--|
| JANVIER | Locomotive Pacific type 1 SNCB à Bruxelles Midi (§) |
| FEVRIER | Locomotive à vapeur Ten Wheel type 61 SNCB |
| MARS | Autorail diesel 606.01 SNCB |
| AVRIL | Locomotive à vapeur Columbia type 12 SNCB |
| MAI | Automotrice électrique quadruple type 1935 SNCB (§) |
| JUIN | Locomotives à vapeur type 44 SNCB |
| JUILLET | Locomotive à vapeur type 17 SNCB |
| AOUT | Locomotive diesel-électr. série 60 (SNCB) & le TTZ (§) |
| SEPTEMBRE | Locomotive à vapeur Ten Coupler n° 5104 des CFL |
| OCTOBRE | Locomotives types 101 et 7, 10, 38 et 40 de la SNCB |
| NOVEMBRE | Locomotive à vapeur type 34 SNCB |
| DECEMBRE | Autorail diesel série 45 SNCB (§) |

(§) reproductions 29 x 21,5 cm en couleurs.

prix : 360FB + 55FB (envoi) = 415FB

(étranger : frais d'envoi portés à 110FB)

à commander AVANT le 30.09.85. Envoi après le 15.10.85.

****Images de la vapeur en Belgique par Max DELIE**

Il n'est guère besoin de vous dire plus sur ce photographe qui a déjà à son actif de nombreuses photos sur les chemins de fer belges. Avec la collaboration d'autres amis aussi mordus que lui, nous avons réuni pour votre plus grand plaisir 193 photos noir et blanc reproduits au format 18 x 24 cm et assortis d'une légende en 3 langues (français, néerlandais et allemand) de la vapeur en Belgique depuis avant la guerre jusqu'à 1966. Le livre sera relié et avec une couverture cartonnée, pour que cette unique iconographie puisse prendre place parmi les meilleurs livres sur les chemins de fer. Pratiquement toutes les locomotives sont prises sur les 2 faces de telle sorte que vous avez une documentation unique à ce jour sur nos dernières vapeurs.

prix : 1180 FB + frais d'envoi (40 FB) = 1220 FB

Belgique et Grand Duché de Luxembourg.

Pour les autres pays, les frais d'envoi sont portés à 75 FB.

à commander AVANT le 30.09.85. Envoi après le 15.10.85

****100 Year of the Belgian Vicinal - SNCV 1885-1985 par W.J.K.DAVIES**

Nous vous rappelons cet ouvrage de 224 pages, 200 photos, 60 cartes et tableaux, en langue anglaise, dont il nous reste quelques exemplaires. Il couvre la totalité du réseau vicinal belge et en vaut la peine...

prix : 2050 FB + 150FB port recommandé et emballage = 2200 FB

Pas de livraison de cet article en dehors de la Belgique et du Grand Duché de Luxembourg.

RAPPEL de manifestations ferroviaires

ASVi : du 15 au 18 août : 3 modes de traction sur Anderlues-Thuin
29 septembre : les années 30 Fontaine-Binche en tram
standard - renseignements : 02/673.48.63

Palais des Expositions de Namur : le transport public, facteur de développement social du 4 au 14 septembre ; exposition remarquable sur la SNCB, les STI et tout ce qui touche aux transports. Spectacle audio-visuel REMARQUABLE qu'il faut voir et entendre

Atelier Central de Salzinnes : journées portes ouvertes des 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13/9 de 9h30 à 11h30 et de 13h30 à 15h30.
Voir prospectus distribués dans les gares et programme publié dans Trans-Fer n°38.

BIBLIOGRAPHIE

L'année 1985 amène une floraison d'ouvrages ferroviaires dont voici une liste. Le GTF ne distribue pas ces articles : veuillez vous adresser à l'adresse indiquée.

Avancez SVP ! Cent ans d'histoire vicinale en Belgique
272 pages, 300 illustrations noir et blanc, 30 photos couleurs. Histoire de l'ensemble de la SNCV sur l'ensemble du territoire pour l'ensemble du matériel, autobus compris. Chaque amateur se doit de posséder cet ouvrage de base, qui ne fait absolument pas double emploi avec le tome 2 des Tramways au Pays de Liège. C'est une publication de la SNCV, que vous trouverez en librairie.

Un encart dans cette livraison de Trans-Fer vous donne une description plus détaillée de cet ouvrage et le mode d'obtention si vous souhaitez le recevoir par correspondance.

A. DE LAVELEYE, Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges, 1862, 228 pages en langue française. Cet ouvrage de base pour les historiens des chemins de fer belges est enfin republié par une association flamande : Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie, postbus 30, postkantoor Maria Hendrikaplein, 9000 Gent 12. Cette publication est précédée d'un exposé de 68 pages en néerlandais de A. LINTERS, Spoorwegen in België.

Un ouvrage indispensable pour les chercheurs.

Prix : en cas de commande avant le 31.8.85 : 475FB, après cette date 550FB. Pour toute commande, s'adresser à l'association précitée et éditrice (tél. 091/25 05 54), en se réclamant du GTF.

H. DE BOT et R. SLEGERS, Geschiedenis van het station en de spoorweg te Lier. Ouvrage en néerlandais de 2 membres du GTF asbl, consacré à l'histoire du chemin de fer dans la région de Lierre. Nombreuses illustrations, horaires, plans..., à l'occasion du 125e anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Lierre. Collaboration de D. Verhaegen pour l'architecture des gares et de A. Dagant pour le matériel moteur.

Parution courant novembre 1985.

On peut souscrire à ce livre en versant la somme de 450FB au compte 320-0671984-38 de Lier-Kermis à Lier, en se réclamant du GTF

Des Anciens aux Modernes, un siècle et demi de transport public à Bruxelles, édition du MTUB, avenue des Meuniers, 64, 1160 Bruxelles. Brochure de 32 pages A4. C'est en fait le catalogue de la cavalcade des transports publics de Bruxelles du 21.07.85. C'est la description, avec photo, des 40 véhicules participants, de la STIB, de la SNCV et de la STIL.

Pour commander, adressez 70FB à l'adresse ci-dessus

Les Tramways de la ville de Luxembourg, brochure 15 x 21 cm de 150 pages et 70 clichés, publiée par l'Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg, BP 40, L - Walferdange (Gd Duché). Souscription possible au prix de 450FB (500FB après le 30.09.85) au compte Luxembourg 16361-65 de l'AMFL Editions à Walferdange.

Vebov-Koerier n° 83 de mars 85. 40 Pages A4

Version néerlandaise de la recherche historique de R. Hausman "Het rollend materieel van de Oostendse Stadstram". Elle comporte toutefois une série de cartes et tableaux inédits dans l'édition originale. Nombreuses photos.

Renseignements : secrétariat VEBOV, rue des Palmiers 12 à 1150 Bruxelles.

Mariembourg, les 21, 22 et 23 septembre

150° anniversaire des chemins de fer belges
100° anniversaire des chemins de fer vicinaux
10° anniversaire du CFV3V

FESTIVAL VAPEUR



Les 21 et 22 septembre

Circulation non-stop trains
"VAPEUR".

A Olloy-sur-Viroin, exposition 100°
anniversaire SNCV.

Plusieurs circulations locomotive à
vapeur bicabine T808 avec rame
historique SNCV entre Mariem-
bourg et Olloy.

Circulations extraordinaires auto-
rail Mariembourg-Chimay.

Au château de Chimay, exposition
chemin de fer de la Cie de Chimay.

Le 22 septembre

Train à vapeur organisé par le
CFV3V entre :

Charleroi-Sud et Mariembourg
avec la locomotive 29013.

	aller		retour
Charleroi-Sud	D 11 h.	Mariembourg	D 17 h. 55
Walcourt	A 11 h. 25	Walcourt	A 18 h. 25
	arrêt photo		
Mariembourg	D 11 h. 35	Charleroi-Sud	D 18 h. 27
	A 12 h. 10		A 18 h. 50

Prix du billet aller-retour excursion
vapeur vers Treignes comprise :
Adultes : 325 Frs
Enfants de 4 à 12 ans : 200 Frs

Billets en vente au départ de tou-
tes les gares SNCB ou en versant
au compte bancaire CFV3V n°
799-5155186-26. les billets vous
seront adressés par la poste des
reception de votre versement.

NOMBRE DE PLACES LIMITE

Lundi 23 septembre

Trains vapeur à Mariembourg vers
Treignes.

Départ : 11 h. 10 - 14 h. - 16 h. 40.

Au départ de Treignes vers
Mariembourg.

Départ : 12 h. 30 - 15 h. 20 - 18 h.

Pendant le festival, participations
étrangères, animations en gares
d'Olloy et de Treignes.

A Mariembourg, expositions diver-
ses, ventes de revues ferroviaires,
jouets et souvenirs.

BUVETTE - SNACK-BAR

Addenda à Trans-Fer spécial n°3

Cette édition continue à faire l'objet de recensions de membres érudits. Voici les considérations émises à propos de l'article de M. Lemaire intitulé "Derniers panaches aux portes d'un Musée Ferroviaire. Histoire d'une occasion manquée. Tournai 1971-1981."

**** De M. Michel Thiry :**

La légende 15 de la page 150 est erronée. Les autorails série ES200 sont de construction récente, BN à Nivelles en 1971-72 bien que le châssis moteur fasse suite à une étude qui aurait ses origines avant les hostilités de la guerre 40-45 aux Ateliers Métallurgiques de Tubize. Les 551 transformés (entre 1959 et 63) pour le service ES constituent la série ES 300 dont subsistent le 301 à Bruges et le 303 à Arlon.

**** De M. R. Huysman**

p.135 1er alinéa Alost n'était plus qu'un abri avec résidence de personnel de conduite depuis plus de deux ans. La HL était d'ailleurs marquée à l'époque FKR/FLS, indication ne laissant place à aucune ambiguïté. La polémique en renvoi(2) est sans fondement.

Le t155 du 20 décembre 1966 était composé des voitures 41020, 41029, 42006 et 40007, c-à-d deux A M2, deux E M3 et une A2D M3, tonnage 215t, limite de charge pour l'horaire 160t. type 212 appliqué. Nous étions donc en présence d'une rame penchée M2/M3, et non d'une rame M2.

renvoi(1) Les dernières GCI ont été retirées du service commercial courant au roulement du 22 mai 1965, et non en 1961.

p.136 5ème alinéa A 621/164(II). Il y a 29.254, il faut 29.245. La HL, radiée en avril 1965, a été transformée en générateur par Louvain remise le 26 mai 1965 et immédiatement misc en service à Tournai sous numéro A 621/164(II). Quant à la HL 29.254, elle n'a été radiée qu'en mars 1966. La date du 26-05-1965 figurait sur l'abri du générateur A 621/164, et l'ancien numéro 29.245 pouvait encore se lire sous la peinture. Le numéro 29.254 est impossible pour simple raison d'incompatibilité chronologique. Ce générateur est arrivé en 1970 (première observation le 26-08-70

6ème alinéa A 621/205. J'ai noté ce générateur de façon régulière à Tournai à la faveur de mes missions de surveillance en ligne de 1967 à 1971, puis à Merelbeke de 1972 à 1976, ensuite à nouveau à Tournai (p.13 deuxième alinéa) depuis le printemps 1977. Générateur transformé à Louvain remise le 6 mars 1967 et sorti pour Tournai.

7ème alinéa A 621/196(II) est arrivé en 1967 (première observation 22-12-1967) avec Tournai comme première affectation. Passé à Courtrai courant 1971. Son séjour tournaisien a donc largement dépassé les "quelques semaines".

8ème alinéa A 621/164(II) arrivé en 1970, voir plus haut.
p.137 1er alinéa Le générateur A 621/164(II) est resté seul à Tournai de fin 1971 au début de 1977.

2ème alinéa Le générateur A 621/205 est revenu de Merelbeke plus tôt que prétendu: première observation le 19 mars 1977. Le générateur A 621/161(II) est arrivé le 16 mai 1977, venant de Bruxelles Midi. L'auteur ne cite pas

- A 621/196=29.160, qui a séjourné quelque deux ans à Tournai, de 1965 à 1967, et qui fut en fait le premier générateur type 29 tournaisien
- A 621/200=29.221, transformé fin 1967 ou début 1968, dont le séjour à Tournai fut, d'après mes observations, très court: de mars 1968 au plus tard à septembre 1968 au plus tôt.

3ème alinéa Les six générateurs cités ont constitué du printemps 1977 à 1980 une "réserve réseau", la seule d'ailleurs, concentrée à Tournai. Ils n'ont plus eu à intervenir.

p.140 7ème alinéa Les 300 type 29 ont été mises en service dans la livrée définitive classique que nous avons connue n cours de carrière. Il n'y a pas eu de livrée ROD intermédiaire. J'avais à l'époque 21 ans et mes souvenirs visuels sont parfaitement précis.

5ème alinéa Vint et une HL type 29 ont été déclassées en générateurs mobiles après leur radiation, et renumérotées. Je puis, sur demande éventuelle du GTF, en fournir l'inventaire exhaustif, avec la concordance des numéros HL/générateur.

10ème alinéa Affectations successives dL 29.013:Ottignies -- (04/57) Kinkenpois-- (10/60) Louvain-- (12/60) Monceau-- (05/63) Merelbeke-- (11/66) Merelbeke/Alost--(02/67) Louvain, réserve réseau. Radiée le 20 avril 1967 (PV 209 du 29 mars).

p.142 1er alinéa 35 type 1 construites, et non 38.

La 1.002 est arrivée à Tournai à la fin de 1967 ou au début de 1968, mais en tout état de cause avant le 6 mars 1968, date à laquelle j'ai noté sa présence pour la première fois.

p.143 4ème alinéa La peinture vert pomme appliquée en 1975, genre LNER loco green, n'est évidemment pas conforme. C'est une pure fantaisie chromatique.

p.145 1er alinéa Buddicom ne vient rien faire dans cette soupe. Il s'agit de Stephenson's Patentee.

p.146 4ème alinéa 7103. Il y a "HLR" Il faut "HLRDH". Transmissions hydrauliques SEM d'origine n'ayant pas donné satisfaction (circuits distincts par sens de marche, pas d'inverseur-réducteur, régime de vitesse maximum unique de 65 km/h). Cinq machines ont reçu une nouvelle transmission Voith-Mylus en 1963-1964. La transformation de la 271.003, cannibalisée dès 1961, n'a pas été prévue, et la HLRDH a été radiée en décembre 1964.

p.147 3ème alinéa Ces HLE dérivent de la grande famille des 88 Midi apparues en 1922, et dont elles étaient une version 3 kV évoluée.

4ème alinéa mise en garage novembre 1975. A ce moment,
- 2904 allait sortir de transformation
- la transformation de la 2906 prise en main était suspendue; elle sera reprise au début de 1977.

La 2904 "neuve" a été présentée aux journées portes ouvertes du 50ème anniversaire de la SNCB en 1976 à Monceau.

En 1978, les HLE 2904, 2909 et 2910 ont été expédiées comme marchandises roulantes à Stockem, où elles ont passé quelques mois en garage (en restant bien sûr dans les écritures de Ronet).

Les dix HLE numéros 2901, 2902, 2911, 2912, 2914 à 2919 n'ont pas été transformées. Radiées, sauf 2911 et 2912, entre août 1970 et janvier 1974.

5ème alinéa Certaines dates sont incorrectes.
- 101.001, 002, 014 et 018 arrêtées en 1967-68 et radiées août 1970
- 2915 radiée en septembre 1972 après un incendie d'appareillage et de câblage survenu à St Martin le 01-07-1972 lors de la retorque du E 47308
- 2916 radiée en janvier 1974 pour cannibalisation
- 2917 radiée en juin 1973 pour le même motif
- 101.019 sortie des inventaires en août 1970, après un incendie de câblage.

Total 8 HLE sur les 10 non transformées.

6ème alinéa L'affectation à Ronet ne remonte qu'à mars 1969 pour 18 machines et à août 1969 pour les machines 101.009 et 019. Avant cette date, les type 101 ont été successivement

- à Schaerbeek
- à Bruxelles Midi depuis le 16 février 1954.
- 101.009 et 019 à Ostende de mars à août 1969 (remontas et préchauffage)

Ceci pour simple information

p.146 1er alinéa

- Le démarrage au cran par cran, l'œil rivé aux ampèremètres, plaisait à certains conducteurs venus de la vapeur, qui le préféraient à l'automatisme froid des méthodes plus évoluées.
- Longueur et empâttement permettaient le passage à l'ancien chariot transbordeur de Paris Quai d'Orsay, avantage nul pour la SNCB
- Résistances de démarrage et moteurs de traction étaient évidemment copieusement ventilés.

3ème alinéa La remise en service est du début de 1979. Remorques de HKM sur les axes Anvers-Monceau-Ronet, Monceau-Roullinnes, et ensuite Luttre-Ecaussinnes Carrières (charges Feluy). Conduite uniquement par des agents de Monceau. Il y eut quelques très rares interventions exceptionnelles au service voyageurs par des machines de fortune.

p.150 Fig.15 Hors de propos. Ce furent les AR caténaires ES 301 à 312 qui naquirent d'anciens 551 transformés.

A propos du Congrès Morop (septembre 85 - voir encart dans Trans-Fer n° 41)

Nous tenons à rappeler qu'il est loisible aux membres du GTF de participer à certaines journées de leur choix. Nous leur recommandons particulièrement la journée du jeudi 19 septembre. Il s'agit du convoi "vapeur" organisé selon les modalités "GTF" (plusieurs arrêts-photos sur les lignes parcourues) avec la locomotive à vapeur 29.013 à destination de Couvin...

GTF asbl

L'énigme ferroviaire solutionnée !

Dans Trans-Fer n°41 page 12, notre rédacteur s'interrogeait sur la présence d'un tracé ferroviaire abandonné de 2,5 km environ, dont on devinait encore l'assiette à hauteur de l'ancienne bifurcation de Bois-de-Nivelles, sur la ligne 124. MM. Cowez, Marin et Van Bellingen nous ont écrit pour nous apporter la solution. Il s'agit de l'amorce d'un raccordement que l'occupant allemand avait commencé à terrasser en direction de la poudrerie de Petit-Roeux (actuellement usine d'armement MECAR) au cours de la seconde guerre mondiale. Les travaux ont commencé fin 1942 ou début 1943. Ils traînèrent en longueur suite à la pénurie de matériaux, de vols, sabotages... à tel point que, fin 1943, les rails n'étaient pas encore posés, à l'exception de la bifurcation sur la ligne 124. La brigade des résistants de Luttre a détruit les deux bifurcations de Bois-de-Nivelles les 21 juin et 14 juillet 1944. Relevons aussi que la majeure partie de ce raccordement avait été élaboré sur les terrains de la "Dotation Wellington", survivance de la période française de notre histoire nationale : cela explique peut-être la rapidité du démontage de ce raccordement après la Libération.

Nous remercions nos membres érudits de leurs informations.

GTF asbl

Monsieur Norbert DE TREMERIE, contrôleur à la STIB nous communique :

VOYAGE A PARIS (3 jours)

J'ai le plaisir de vous annoncer l'organisation d'un voyage à PARIS, qui se déroulera du 15 au 17 novembre 1985.

Au cours de ce voyage, deux activités ferroviaires sont prévues :

- la visite du P.C.C. (poste central de commande, c.a.d; l'équivalent du dispatching de la S.T.I.B.) de la R.A.T.P., auquel nous pourrions accéder grâce à une autorisation exceptionnelle.
- la visite du musée de l'A.M.T.U.I.R., (association pour le musée du transport urbain, interurbain et régional), dont les portes seront spécialement ouvertes pour notre groupe et qui comporte une vaste collection de véhicules anciens parfaitement conservés.

Ces deux seules visites, qui ne sont d'ailleurs pas obligatoires, laissent donc à chaque participant, un maximum de temps libre dont il profitera selon ses désirs,

Les frais de participation ont été fixés de la manière suivante :

- l'inscription se fait par versement d'un acompte de 3.000 fr. au compte 083/1111494-71 du Crédit Communal de Belgique, au nom de DE TREMERIE Norbert, 149, Avenue du Diamant, 1040 Bruxelles, et ce pour le 6 septembre 1985 au plus tard.

Le prix total du voyage s'élève à 6.500 fr., et celui-ci comprend :

- le voyage en chemin de fer 2° classe A.R. Paris.
- le logement et petit-déjeuner
- les soupers du vendredi et samedi + 1 boisson
- un repas froid dans le train du retour + 1 boisson
- l'entrée du musée de St. Mandé (AMTUIR)
- un libre parcours le 16 et 17 novembre sur le réseau RATP.

Chaque participant ayant versé l'acompte sera tenu au courant des pratiques et du moment où le solde devra être versé.

REMARQUE IMPORTANTE : Le nombre de participants à la visite du P.C.C. de la R.A.T.P. est limité : ne tardez donc pas à vous inscrire, si celle-ci vous intéresse.

Il est souhaitable que les intéressés envoient un petit mot reprenant le détail de ce qu'ils désirent (nombre de personnes, type de chambre, agent SNCB ayant un permis gratuit) à l'adresse reprise ci-dessus.

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

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous reprenons à d'autres publications restent la propriété de ces dernières et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, participation à des manifestations ferroviaires de toute nature... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à notre adresse : BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international).

La cotisation de nos membres est très modique (en 1985, 130FB pour les membres belges, 150FB pour les luxembourgeois et les néerlandais, 220FB pour les autres pays. Demandez-nous un bulletin d'affiliation ; vous recevrez Trans-Fer gratuitement et nous vous ferons de substantielles réductions si vous participez à nos activités (voyages, éditions nouvelles...)

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes en banque et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte en banque indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous évitez des erreurs.

Paiements en provenance de l'étranger

- * Des Pays-Bas et du Luxembourg, le régime belge indiqué ci-dessus est applicable.
- * D'un autre pays, tout paiement doit nous parvenir, quelle que soit l'activité :
 - soit par mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique)
 - soit par Eurochèque garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique), à l'exclusion de toute autre forme de chèque.

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement venant d'un autre pays que le Benelux vu les lourdes taxes imposées par les organismes financiers à l'arrivée. Nous vous remercions de votre compréhension.

Changements d'adresse

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



A.S.B.L.

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR
Période d'avril à juillet 1985

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION**De l'AC Malines (HLE + AM + AR)**

690 - FSD - 1.4	606 - GT - 15.5	2362 - FEU - 25.6	698 - FSD - 10.7
2327 - FEU - 10.4	619 - GT - 3.6	687 - FSD - 28.6	2232 - FKR - 20.7
588 - FSD - 11.4	2341 - FEU - 5.6(2)	4502 - MBX - 3.7	
695 - FSD - 2.5	675 - FSRE - 13.6	1502 - FBMZ - 10.7	

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

5168 - FHS - 2.4	9223 - Voie - 24.4	7410 - FNDM - 3.6	8249 - FSD - 28.6
8033 - FKR - 3.4	7371 - LNC - 26.4	2602 - MKP - 5.6(2)	8506 - FNDM - 28.6
8243 - FSD - 10.4	8234 - NK - 10.5	8437 - FSD - 11.6	7001 - FNDM - 9.7
5141 - FSP - 11.4	5173 - LK - 28.5	7305 - LNC - 13.6	8240 - NK - 11.7
8454 - LK - 22.4	8050 - FSR - 29.5	8325 - LNC - 21.6	5186 - LNC - 12.7
6394 - LK - 24.4	7340 - NK - 30.5	5212 - FEU - 28.6(2)	6221 - FKR - 16.7
			7336 - FHS - 22.7

(2) 2341 - 2602 - 5212 exposées du 6 au 11 juin à Namur lors des Portes Ouvertes.

2/ RADIATIONS

HLD 6102 - Merelbeke (1965) - déstandardisation de la série
PV n° 108 de l'AC Salzinnes du 13.2 - Approuvé le 22.2 - H-Ecrit : 1.4

5406 - Ronet ('57) - suite prise en écharpe avec 2745 et 2759 à Ronet, le 10.1.85.
PV 109 de l'AC Salz du 13.2 - Appr. : 20.3 - H-Ecrit : 1.4

6209 - Merelbeke ('62) - Suite collision avec 6232 le 30 janvier à St-Nicolas.
PV 112 de l'AC Salz du 5.3 - Appr. : 20.3 - H-Ecrit : 1.4

6054 - St Ghislain ('65) - Déstandardisation de la série
PV 110 de l'AC Salz du 13.2 - Appr. : 22.2 - H-Ecrit : 1.4

6232 - Merelbeke ('63) - Suite collision avec 6209
PV 113 de l'AC Salz du 5.3 - Appr. : 20.3 - H-Ecrit : 1.4

AR 4612 - Ath ('52) - versé au parc ES depuis le 28.11.83
PV 85-02 de l'AC Malines du 21.2 - Appr. : 4.3 - H-Ecrit : 1.4

HLD 6013 - Merelbeke (64) - Déstandardisation de la série
PV 115 de l'AC Salz du 11.4 - Appr. : 25.4 - H-Ecrit : 1.5

6110 - Merelbeke ('65) - Déstandardisation de la série
PV 116 de l'AC Salz du 11.4 - Appr. : 25.4 - H-Ecrit : 1.5

6065 - Kinkempois ('65) - Déstandardisation de la série
PV 117 de l'AC Salz du 3.5 - Appr. : 14.5 - H-Ecrit : 1.6

6114 - Merelbeke ('65) - Déstandardisation de la série
PV 118 de l'AC Salz du 10.5 - H-Ecrit : 1.7

HLR 7203 - Anvers-Dam ('56) - Déstandardisation de la série
PV 119 de l'AC Salz du 10.5 - H-Ecrit : 1.7

3/ MUTATIONS

7317 - 7327 - 7328 - 7331 - 7333 mutées d'Haine St-P à Monceau au 22.4
 8453 - 8455 mutées d'Hasselt à Anvers Dam au 22.4
 8422 - 8428 - 8450 mutées d'Hasselt vers Haine St-P au 22.4
 8451 mutée d'Hasselt à Anvers-Dam au 1.5
 7336 - 7354 - 7356 - 7366 - 7373 mutées de Monceau à Hasselt au 11.5

Ces mutations en cascade ont pour but une rationalisation dans la répartition des séries HLR par atelier, ainsi qu'un renforcement du parc d'Anvers-Dam, dans la prévision de la radiation prochaine des 5 HLR séries 72 encore en service.

Ainsi disparaissent les 73 d'Anvers-Dam, les 84 d'Hasselt, et les 73 d'Haine-St-Pierre.

6248 de St-Ghislain mutée à Monceau - Date écrit : 2.6.85
 6278 de Merelbeke " " " " " "
 5168 de Hasselt mutées à Anvers Dam - " "
 5169 }
 6014 } de Merelbeke " à Hasselt - " "
 6075 }

De plus, les 5156 à 5160, précédemment à l'effectif d'Anvers-Dam et à l'entretien à Hasselt appartenant désormais exclusivement à ce dernier atelier, les 2 organes en cause ne parvenaient pas à s'entendre pour la répartition des tâches respectives ...

4/ UTILISATION DU MATERIEL□ HLE 21 et 27

Suite du feuilleton des amortisseurs anti-lacet : ces deux séries d'engins sont désormais limitées temporairement à 130 km/h, en attendant la révision par l'AC Louvain de tous les amortisseurs récemment livrés par le privé : il paraît qu'ils fuient ! On croit rêver ...

□ AM 311

La voiture ABD de l'AM 311 rescapée de l'accident d'Aalter en 1981 et qui avait été réparée par l'AC Malines a été acheminée le vendredi 19 avril à l'ATE Ostende, remorquée par l'AM Break 408.

Le lundi 22, cette demi-automotrice fut virée (!) sur la plaque tournante de l'atelier, afin de l'orienter correctement pour sa rentrée aux usines CFM à Bruges.

Après acheminement le même jour remorquée cette fois par l'AM 405, cette voiture sera accouplée à sa nouvelle soeur (du type B) spécialement construite, ce qui permettra ainsi de reconstituer l'AM portant le matricule 311.

□ L'AM quadruple 806

Cette automotrice, la première de cette série à avoir subi une grande révision, en est ressortie dans la nouvelle livrée "bordeau" désormais standard pour le matériel voyageurs intervenant sur les relations IC et IR.

Elle apparut ainsi pour la première fois les 2 et 3 juillet, lors de parcours d'essais marathon ayant pour but de détecter les endroits du réseau sièges d'importantes perturbations d'ordre électro-magnétiques, dans l'optique de la généralisation future du système TBL (Voir Trans-fer n° 39 p. 12).

Ayant parcouru chaque jour près de la moitié du réseau électrifié à cette occasion, soit près de 1 500 km en deux jours sans rodage préalable, un séjour supplémentaire d'un mois en AC s'impose après le périple : le bordeau ne semble pas être la "couleur-chance" pour les quadruples ...

□ AM Break 03

La décision de modifier les suspensions primaires des bogies moteurs de tous les engins de cette série ayant été prise, une chaîne de montage a été installée à cet effet à l'AC Malines, qui a débuté ces transformations fin juillet à la cadence d'une AM par jour.

La première AM modifiée sortira début août.

□ Identification des automotrices

Afin de déterminer immédiatement le roulement auquel les automotrices sont affectées, une lettre sera progressivement peinte sur chaque face latérale d'AM. Nous en donnons ci-dessous la signification:

lettre de roulement	Série d'AM / Atelier d'entretien	N°E AM	Affectation
A	Quadruples / Schaerbeek E	801 - 844	IC E, K, I IR h
B	Break / Ostende	356 - 406	IC F
C	Break / Stockem	301 - 336 sf 311	IC L
D	Break / Kkpois	337 - 355	IC J
F	Break + 140 / Ostende	407 - 431 + 677 - 696	IC H
K	140 / Schaerbeek E	698 - 734	iR a, o
G	140 / Hasselt	735 - 782	IC D iR b, c, k, l
H	140 / Haine St P.	601 - 629	iR m, n
I	140 / Merelbeke	641-662 sf 656	iR f
L	130 / Hasselt	207 - 243	Locaux
M	130 / Merelbeke	151-206 sf 152	L
N	Benelux / NS	901 - 904	ic A
P	Postales / Schaerbeek D	951 - 958	Postaux
Q	Quais hauts / Schaerbeek D	010-049 sf 012 021 et 028	L (1. 12-25-124)
R	130 / Kkpois	244 - 270	L
S	Sabena / Schaerbeek D	595 - 600	L
T	130 / Ronet	115 - 141	L
U	130 / Ronet	055+060-114	L
V	130 / Stockem	142 - 150 + 502-509 sf 507	L
W	130 + 140 / Schaerbeek D + E	510-539 sf { 526 533	} P (Navetteurs)
		630-640 + 663-676 + 697	
Z	130 / Hasselt	051-059 sf 055	Postaux

1835

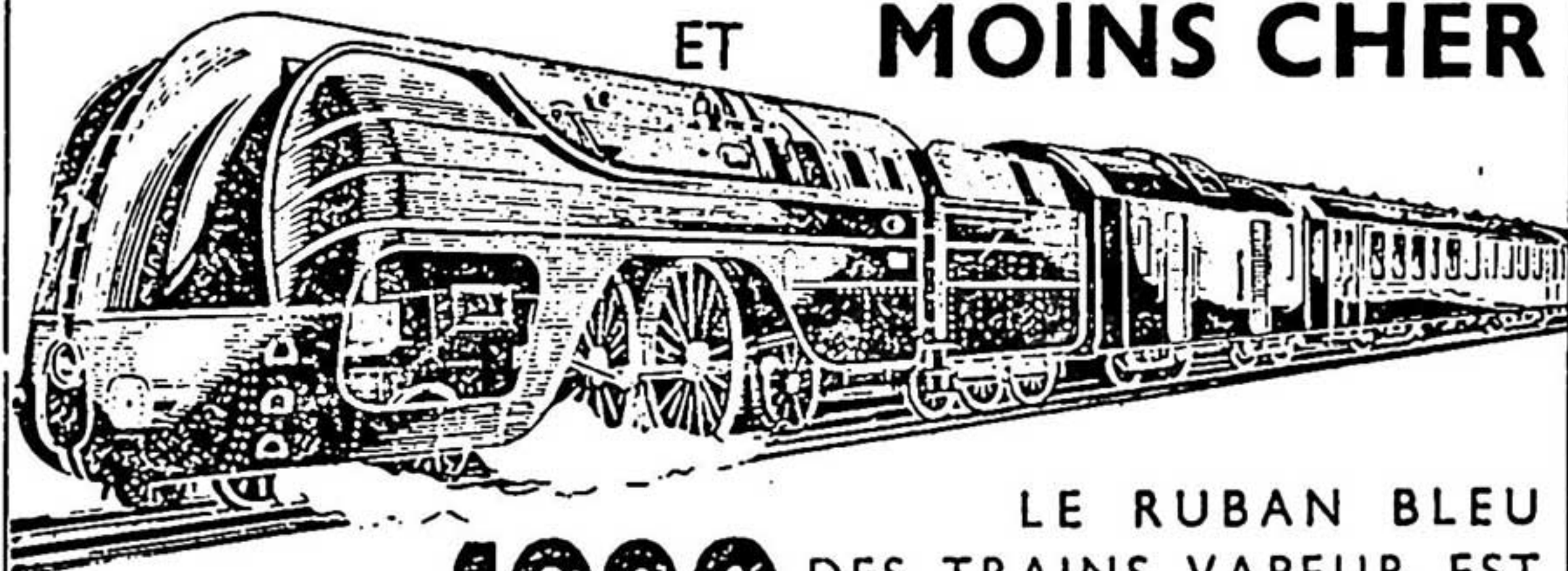
LE PREMIER TRAIN
SUR LE CONTINENT
EUROPÉEN
ÉTAIT BELGE



DEPUIS PLUS D'UN SIÈCLE
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS
ET DE MARCHANDISES

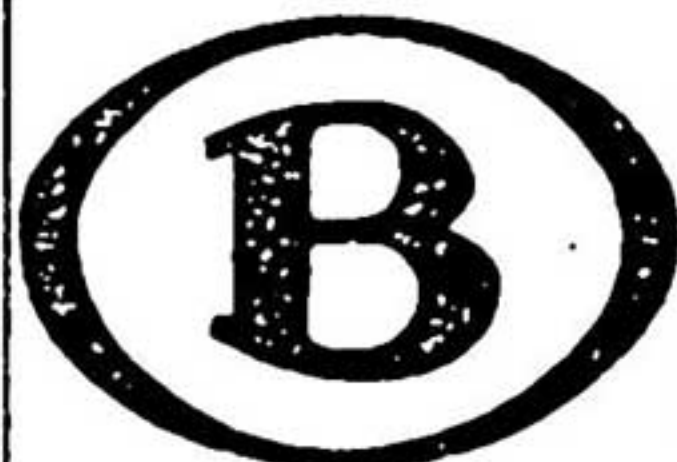
EN CHEMIN DE FER

EST PLUS SUR
PLUS RAPIDE
ET MOINS CHER



1939

LE RUBAN BLEU
DES TRAINS VAPEUR EST
EN BELGIQUE AVEC LE
PARCOURS BRUXELLES-
OSTENDE EN UNE HEURE



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**

Exposition de modélisme ferroviaire
les 12 et 13 octobre 1985, de 10 H. à 19 H.
au Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle à JAMBES
Organisation : Rail Miniature Mosan de NAMUR

Exposition miniature à GAND du 27/9/1985 au 2/10/1985
de 9 H. à 19 H. à la gare de Gand Saint Pierre.
Entrée libre

Organisation : A M S A C

PROCHAIN VOYAGE ORGANISE PAR LE GTF asbl

Evasion inoubliable d'un jour dans les Cantons de l'Est
samedi 28 septembre 1985

Un voyage inédit organisé par le GTF asbl sous le patronage de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège.

1985 est l'année des transports en commun, le 150^e anniversaire des chemins de fer belges, le centième de la SNCV ... mais aussi le 100^e anniversaire de la construction de la Vennbahn, cette magnifique dorsale des Cantons de l'Est dont subsiste aujourd'hui le tronçon Raeren - Montjoie - Sourbrodt. Hélas, cette ligne est, depuis trop longtemps déjà, fermée au trafic des voyageurs et nul ne peut profiter de la beauté des sites traversés, à l'abri des embouteillages.

Le 28 septembre prochain, le GTF asbl parcourra à nouveau cette ligne, dans une formule cette fois entièrement nouvelle.
Dès le départ, un choix de deux circuits vous est proposé :

CIRCUIT A

*Départ de Liège Guillemins en train vers 8h45. Autorail spécial GTF asbl pour Sourbrodt via Verviers - Eupen - Raeren - Montjoie. Arrivée à Sourbrodt vers 11h30. Vente de boissons sur ce train.

*Poursuite de l'excursion en autocar avec 2 variantes :

- circuit A1 : arrivée à Ovifat et repas organisé par nos soins dans un restaurant réservé.

Ensuite, deux possibilités :

- option X : pratique d'un sport (basket, tennis, pétanque, minigolf - natation au choix). Prévoyez l'équipement sportif requis sauf pour le minigolf. Nous prévoyons un temps libre de 2h30 pour les sportifs
- option Y : visite du Centre Nature de Botrange, du parc naturel Hautes Fagnes-Eifel, lieu de rendez-vous de tous les amoureux de la nature : c'est une façon originale de découvrir la Fagne sans la parcourir...
- circuit A2 : balade pédestre de + 12 km avec guide, pour un temps prévu de 5 heures, sur chemins accessibles à tous. Nous déconseillons cependant cette option aux enfants de moins de 6 ans et aux personnes peu habituées à marcher. Prévoyez un bon équipement de marcheur. Pour midi, les participants pourront se munir de leur pique-nique ou réserver leur repas barbecue à prendre en pleine nature.

*Les circuits A1 et A2 ont leur point d'aboutissement à Trois-Ponts, où les participants prendront le train IR vers Liège Guillemins (places réservées). Retour à Liège Guillemins à 18h43.

CIRCUIT B

*Départ de Liège Guillemins par train IR vers 9h05, pour Vielsalm (places réservées).

*Poursuite de l'excursion par autocar. Parcours Vielsalm - St-Vith (arrivée à 10h40). Visite de la ville, repas de midi facultatif dans un restaurant de St-Vith. Départ à 14h pour Bütgenbach en autocar. Visite du centre Adeps-Worriken. Temps libre d'1h30.

Encart n°1 à Trans-FER

*Vers 16h15, l'autorail spécial du GTF reconduira les participants à Liège par la Vennbahn (Sourbrodt - Montjoie - Raeren - Eupen - Liège). Vente de boissons sur le train. Arrivée à Liège vers 19h40.

PRIX DU VOYAGE *****

Les prix sont indiqués sur le bulletin de participation ci-contre. Ils comprennent :

- pour les circuits A et B : - trajet en train spécial GTF sur la Vennbahn
- trajet en train régulier de la SNCB (Trois-Ponts - Liège circuit A OU Liège - Vielsalm circuit B)
- parcours en autocar
- une boisson courante sur le train spécial GTF
- TVA et frais d'organisation

En outre, pour le circuit A1, les prix comprennent le repas de midi à Ovifat. Pour l'option Y, ils comprennent l'entrée au centre nature de Botrange.

Suppléments facultatifs à commander sur bulletin de participation : le dîner au restaurant à St-Vith du circuit B, le barbecue du circuit A2. Le repas à St-Vith comprend un potage, le plat principal, le dessert, service et TVA compris, boissons en sus. Le barbecue dans les Fagnes comprend potage, grillade et dessert.

ATTENTION : tous ces prix sont forfaitaires. Les cartes de réduction sur parcours SNCB et billets de service ne sont pas valables.

Notre conseil

Prenez une journée complète de détente en laissant votre voiture au garage ou au parking de la gare la plus proche de votre domicile. Au départ de toute gare belge, la SNCB vous accordera une réduction de 50 % sur le trajet aller et retour (75 % pour les enfants de 6 à 12 ans) avec application d'une distance minimale de 2x40 km.

Inscription

Le plus tôt possible et avant le 18 septembre 1985, en renvoyant le bulletin de participation joint à l'adresse indiquée et en effectuant le paiement correspondant. Nous vous enverrons vos billets et une circulaire précisant les dernières modalités quelques jours avant l'excursion.

Nombre de places limité. Au cas où une variante est complète, nous nous réservons le droit de vous proposer une autre variante.

Pour préparer votre voyage, commandez-nous le carte du réseau ferré des Fagnes. 200FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

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

bulletin d'inscription

VOYAGE DU CENTENAIRE DE LA VENNBAHN

Evasion inoubliable d'un jour dans les Cantons de l'Est

Bulletin à renvoyer avant le 18 septembre 1985 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 12 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

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

* inscris pour le voyage du 28 septembre 1985

	<u>CIRCUIT A 1</u> comprenant un diner au restaurant	<u>CIRCUIT A 2</u> Ballade en Fagne	<u>CIRCUIT B</u> Saint Vith Bütgenbach
inscrire le nombre →	Adulte à 980 F.	Adulte à 630 F.	Adulte à 630 F.
	Enfant - de 12 ans à 800 F.	Enfant - de 12 ans à 450 F.	Enfant - de 12 ans à 450 F.
	Nombre options X	Barbecue à 350 F.	Repas de midi à 350 F.
	Nombre options Y		
	TOTAL	TOTAL	TOTAL

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



BIBLIOGRAPHIE

D

Voie Etroite n°89 (4/85) août-septembre

Parution le 25 juillet

Sommaire:

Le numéro 89 de Voie Etroite propose une étude exceptionnelle sur le réseau de voie de 60 de Champagne en 1915/16. C'était le premier réseau construit par les Français en arrière du front, en appui à l'offensive de Champagne, sur Tahure et "la Main de Massiges". La présentation en est faite par l'officier Chef du réseau à l'époque, et les illustrations sont une fois de plus inédites pour la plupart.

Une note exotique: un article sur les chemins de fer des Maharadjas: les voies étroites de l'Inde, par le grand voyageur H. Bernier.

Historique encore: le funiculaire de Belleville à Paris, un "cable car" à la française. Et en marge de la grande guerre: les trois gares métriques de Thiaucourt (Meurthe et Moselle).

Comme à l'accoutumée, Voie Etroite présente toute l'actualité, illustrée, des réseaux touristiques français. Celle-ci est bien fournie en 1985, avec l'ouverture de pas moins de cinq nouvelles lignes.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois, le 25 des mois impairs. Ce numéro de 40 pages: 28FF, dans les principales Maisons de la Presse et bibliothèques de gare, ou bien 31FF franco: APPEVA, BP 106, 80001 Amiens Cedex. Abonnement annuel (6 n°s): 150FF, étranger +25FF

AGENDA

Le dimanche 22 septembre 1985, de 10h à 18h, à l'école de l'Etat de Ferrières (province de Liège), exposition sur l'ancienne ligne vicinale Comblain - Manhay : photos, objets, cartes postales, documents... Invitation à tous.

(de notre membre F. Colla)