



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

FEVRIER 1978 PRIX 20 FB

BULLETIN DU GTF asbl

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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



## Sommaire de ce bulletin

Editorial	3
En Ardennes en train à vapeur compte-rendu du voyage vapeur GTF du 10 septembre 1977	4
Nouvelles de la SNCB	
Infrastructure	6
Matériel roulant	9
Exploitation	10
Divers	11
Activités du GTF	
Editions	14
Premier voyage de la saison "En tramway dans le Hainaut"	16
Divers	19
Dernière Minute...	20

### DERNIERE MINUTE

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons les nouvelles suivantes :

- l'exploitation de la ligne 49 (tronçon Eupen - Welkenraedt) en trafic voyageurs ne se ferait pas dans un premier temps par autorails diesels, comme nous l'annonçons par ailleurs. L'idée est abandonnée, afin de permettre, nous a-t-on dit, de faire les travaux d'électrification de jour.
- liste complémentaire de locomotives repeintes en livrée jaune à la SNCB (de M. R. Thiry) : 2308 2372 2375 2378 2355 2376 2380 5124 5142 5172 5180 5933 6067 6082.
- décisions du Conseil d'Administration SNCB du 27/1/78 : construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Blanmont (ligne 161), d'une gare d'autobus à Walcourt (ligne 132), achat aux scieries belges et luxembourgeoises de 300.000 traverses en chêne et hêtre.

---

Comité de rédaction : P. Auguste, J. Braive, R. Marganne,  
R. Thiry, J.H. Renard.

Edit. Resp. R. Marganne Av. Observatoire 5 Liège.



Depuis plusieurs mois, nous avons pris l'habitude d'accompagner nos circulaires "voyages" d'informations relatives au rail.

De nombreux membres nous ont encouragés à persévérer dans cette voie. Nous avons longtemps hésité à concrétiser leurs souhaits, vu la lourde charge que constitue une revue. Nous estimions, entre autres, qu'il n'était pas judicieux pour nous de rivaliser avec d'excellentes publications de diverses associations, ou des revues à diffusion internationale.

Toutefois, après réflexion et examen des différents avantages et inconvénients de l'opération, nous avons finalement décidé de tenter l'expérience : la formule "revue" nous permet par exemple d'obtenir des tarifs postaux préférentiels. Ainsi, à frais égaux, nous essayerons de transposer la notion de dépense d'expédition à celle d'information.

Il s'agit donc bien, et nous nous permettons d'insister, d'un essai... A l'issue de l'année 1978, nous ferons un bilan et nous tiendrons compte de vos avis et suggestions pour l'avenir.

Que contiendra ce modeste bulletin, dont les prétentions sont, vous vous en doutez, sérieusement limitées par le montant très minime de la cotisation que vous avez bien voulu nous verser ? Nous consacrant bien sûr exclusivement au rail, et plus particulièrement à la Belgique, nous ferons voisiner des renseignements techniques ou d'exploitation et des informations touristiques ou autres. Nous annoncerons enfin nos diverses activités : voyages, publications, visites...

Nous espérons que vous réserverez bon accueil à Trans-Fer, qui paraîtra quatre fois par an et qui sera envoyé à tous nos membres. Bonne lecture...

Le rédacteur de service.

Toute correspondance relative à ce bulletin doit être adressée à GTF asbl BP 191 B - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



## en Ardennes en train vapeur

Pour la deuxième année consécutive, et grâce à l'amabilité de la direction générale de la SNCB, notre association a organisé le 10 septembre 1977 un circuit en Ardennes en train tracté par une locomotive à vapeur. En 1976, à la même époque, un convoi analogue avait permis aux vaporistes de sillonner le sud-est de la Belgique et d'emprunter entre autres la pittoresque ligne SNCB 163 Gouvy - Bastogne - Libramont.

Cette fois, il s'agissait, au départ de Liège Guillemins de rallier Namur par le chemin des écoliers : le convoi emprunterait successivement les lignes 43 (dite de l'Ourthe), 162 jusque Libramont. Puis, il allait parcourir les lignes 165 et 166 jusque Dinant : le tronçon Bertrix - Dinant constituait une des attractions du voyage ; il fait en effet partie de la ligne "Athus-Meuse" construite par l'Etat à la fin du siècle dernier, et qui sert essentiellement au transport du minerai du bassin luxembourgeois vers la sidérurgie carolo-régienne, le plus souvent par trains complets. Enfin, entre Dinant et Namur, le train suivrait le cours de la Meuse par la ligne 154, construite par le Nord Belge afin de relier la frontière française (Givet) à la défunte gare de Liège Longdoz. De nombreux vestiges de l'exploitation originelle de cette ligne sont encore visibles : par exemple le style typique des bâtiments de gare construits en brique rouge. L'itinéraire choisi offrait donc, en résumé, un double intérêt : ferroviaire certes, mais aussi touristique, puisque celui-ci traversait les plus belles régions des Ardennes.

Arrivé le matin même de Louvain par ses propres moyens, le train à vapeur s'est ébranlé à 9 heures précises de Liège Guillemins, emmenant le chiffre record de 935 participants, parmi lesquels on comptait un grand nombre d'enfants. Il y avait non seulement des Belges, mais aussi des Français, Hollandais, Anglais et Luxembourgeois, accourus en vue de se plonger dans l'ambiance vapeur si caractéristique des chemins de fer jusqu'il y a une vingtaine d'années. Le train était tracté par la locomotive à vapeur 29.013 de la SNCB : cette locomotive (la seule actuellement en ordre de marche à la SNCB) est historique : c'est elle, en effet, qui a assuré, le 20 décembre 1966, le dernier convoi de la SNCB en traction vapeur et en service régulier entre Ath et Denderleeuw. Le matériel remorqué comportait 8 voitures type L (matériel datant des années 1935, spécialement choisi pour son aspect caractéristique : une portière par compartiment). En dernière minute, on avait ajouté deux voitures type K 1 (plus récentes, plus longues et à portières d'about) afin de faire face à l'affluence des voyageurs. Avec 10 voitures, on était à la limite de charge pour une type 29, qui allait par ailleurs devoir gravir des pentes sévères, entre autres entre Jemelle et Libramont...



Plusieurs arrêts-photos étaient prévus sur le parcours afin de satisfaire l'armada des chasseurs d'images, comblés par un temps ensoleillé. On s'arrêta successivement à Melreux-Hotton, où la SNCB vient de construire un nouveau bâtiment de gare, à Jemelle, où la locomotive fut ravitaillée en eau, grâce à une pompe prévue pour la traction diesel, à Poix St-Hubert, en pleine rampe : le démarrage de cette dernière gare était en effet fort attendu par de nombreux chasseurs de son, dont certains opéraient à l'intérieur du train, d'autres à l'extérieur (une caravane de voitures suivait le train par un itinéraire étudié de manière à longer la voie ferrée aux endroits les plus intéressants). A Libramont, la locomotive rebroussa et le parcours Libramont Bertrix se fit tender en avant, à la vitesse réglementaire de 40 km/h (les plaques tournantes, jadis présentes dans toute gare de quelque importance, sont maintenant l'exception). A Bertrix, tête de l'ancienne ligne de Muno, il y eut un nouveau rebroussement afin de gagner Beauraing, où l'arrêt de midi était fixé. Les participants y furent accueillis par la fanfare municipale, qui les conduisit au centre du village où ils purent se restaurer.

Le départ de cette localité se fit avec quelque retard : vu l'absence de pompe adéquate à la gare, on avait mandé le corps des pompiers de la localité pour ravitailler la locomotive en eau : ceux-ci, peu habitués à ce genre de prestation, n'avaient pas prévu que le tender pourrait engloutir 26 m<sup>3</sup>... Le train remonta ensuite vers Houyet et Dinant, où le Bourgmestre de la localité, venu obligeamment saluer les excursionnistes, regretta, après bien d'autres, la suppression du trafic voyageurs sur la très pittoresque ligne de la Moline, qui reliait Dinant à Tamines par l'Entre-Sambre-et-Meuse (via Ermeton-sur-Biert et Mettet). Cette ligne, un moment à double voie, connut un fort trafic au moment où l'Etat, qui n'était pas propriétaire de la ligne Dinant-Namur (conçue au Nord Belge), essayait de trouver des itinéraires parallèles pour son trafic, afin d'éviter de payer des droits à une autre compagnie. Lors de la reprise des lignes privées par la SNCB, cette ligne perdit son trafic de transit. Le 30 septembre 1962, le dernier train de voyageurs roulait sur la ligne, au grand regret des riverains...

Le train passa enfin par Yvoir (où le bâtiment de gare, de style Nord Belge) allait être démoli le surlendemain, paraît-il) avant de rejoindre Namur, terminus de l'excursion. Durant tout le parcours, le train à vapeur avait été suivi comme son ombre par une draine de la SNCB, montée par du personnel dont la mission était de contrôler le fait que la locomotive à vapeur n'avait pas déclenché de feu de broussailles sur son passage : les équipes d'entretien de la SNCB n'entretiennent plus les coupe-feu qui étaient de rigueur en traction vapeur...

Le moment était venu de prendre congé de la sympathique équipe de la SNCB préposée au convoi : les deux Chefs-Gardes Contrôleurs MM. Malaise et Heylen et les machinistes MM. Deghaye et Dubuffet qui, en ancienne tenue (bleu de chauffe et lunettes caractéristiques), étaient tout heureux de retrouver les gestes de jadis...



# NOUVELLES DE LA SNCB

## L'INFRASTRUCTURE

### 1. Démontages de voies ferrées

- Un arrêté royal du 10/2/76 autorise la SNCB à démonter un tronçon de la ligne 74 Dixmude-Nieuport : il s'agit du tronçon embranchement Kaaskerke - Nieuport.
- un A.R. du 23/7/75 autorise la SNCB a démonter la ligne 57 Lokeren - Moerbeke (Waas)
- un A.R. du 30/11/76 autorise le démontage du tronçon Zelzate Linkeroever - Assenede de la ligne 55A.

### 2. Réouvertures de lignes SNCB au trafic voyageurs

La ligne 19 Mol - Neerpelt de la SNCB a été récemment entièrement modernisée (travaux de voies, signalisation, vitesses limite relevée à 90 km/h) en vue de permettre des liaisons ferrées rapides pour le trafic marchandises entre le port d'Anvers et la région de la Hollande et de l'Allemagne située à l'Est de Neerpelt. En sa séance du 30/9/77, et dans le cadre d'une refonte des services ferroviaires de Campine, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé le principe de la réouverture de cette ligne au trafic voyageurs au service d'été 1978. Cette ligne serait exploitée en prolongement de la ligne 15 Anvers - Hérentwals - Mol, et des trains directs circuleraient entre Neerpelt et Anvers (Cal).

Un tronçon de la ligne 49, entre Eupen et Welkenraedt, serait aussi rouvert au trafic voyageurs dans un avenir relativement proche. Le bâtiment voyageurs d'Eupen est en cours de reconstruction et le plan de voies de cette gare doit être complètement remodelé. L'exploitation voyageurs se ferait dans un premier temps à l'aide d'autorails diesel, l'électrification de cette ligne étant prévue dans le plan quinquennal.

Une antenne électrifiée de la ligne 21A vers Genk (Centre) est en cours de construction ; une gare voyageurs est en cours de construction à Genk (Centre). Cette ligne sera exploitée en trafic voyageurs en prolongement des atuels mouvements Quévy - Bruxelles - Landen - Hasselt.

### 3. Fermeture de gare

Au premier septembre dernier, la gare de Chimay (lignes 109 et 156) a été fermée,; la présence d'un employé devenait inutile par suite du transfert de la SNCB à la SNCV de l'exploitation des lignes d'autobus de substitution et de complément. Rappelons à ce sujet que la ligne 109 est actuellement démontée entre Chimay et Strée. Par contre, le tronçon Anor - Momignies - Chimay - Mariembourg de la ligne 156 ( de l'ex-compagnie de Chimay) est toujours exploité en trafic marchandises. Le GTF a parcouru cette ligne lors de son voyage de mai 1975.

La gare de Scherpenheuvel (Montaigu) sur l'ancienne ligne 30 aujourd'hui déferrée Scherpenheuvel - Zichem (4 km) serait convertie en salle des fêtes par l'Administration Communale.



#### 4. Plan quinquennal SNCB 1976-1980

Au titre du plan quinquennal 76/80, les électrifications suivantes sont en cours ou en projet :

- Gand-Courtrai-Mouscron (la SNCF songe de son côté à électrifier Lille-Tourcoing et à se raccorder au réseau belge dans ce secteur, avec les problèmes de gare bi-courant 3000 volts continu et 25 kV 50 Hz alternatif que cette situation comporte).
- Anvers-Aarschot-Louvain/Hasselt-Visé-Montzen-Aachen (West), avec établissement d'une gare bi-courant 3000 v/15 kV 16 2/3Hz à Montzen, faisant pendant pour les marchandises à la gare bi-courant voyageurs d'Aachen (Hbf)
- Bruxelles-Dendermonde-Lokeren
- Anvers-Boom-Malines
- Hasselt-Genk
- Lier-Herentals
- Denderleeuw-Zottegem
- Schellebelle-Dendermonde-Malines
- Mons-La Louvière-Manage-Luttre-Charleroi (Sud)
- Manage-Braine-le-Comte
- Marchienne-Piéton-La Louvière
- St-Ghislain-Tournai-Herseaux-Mouscron
- Tournai-Lille
- Tournai-Ath-Hal/Jurbise
- Bressoux-Visé-Maastricht
- Eupen-Welkenraedt-Montzen
- Glons-Liers
- Ottignies-Fleurus-Charleroi

Certaines électrifications prévues dans ce plan sont déjà en service : il s'agit de Liège Guil - Liers - Ans et de Ottignies - Louvain-la-Neuve.

La mise à trois voies des lignes Bruxelles-Louvain (36), Bruxelles-Genval (161) et Bruxelles-Denderleeuw (50) est aussi reprise dans ce plan.

Enfin, l'électrification de Namur-Dinant et de Zottegem-Courtrai est à l'étude pour un plan complémentaire 81/85.

#### 5. Le point sur les travaux à Liège (Palais)

On le sait, cette gare se trouve en plein centre ville, sur la ligne 31/34. Elle est promise à un bel avenir, car elle deviendra, dans quelques années, plaque tournante du trafic voyageurs omnibus de Liège, en liaison avec une gare souterraine d'autobus en cours de construction sous la place Saint-Lambert à Liège. La SNCB a donc décidé de la moderniser, en liaison avec l'électrification de la ligne 31, maintenant en service. Ainsi, une gare souterraine a été construite et mise en service le 5 décembre dernier à 19 heures. Dès le matin du mardi 6 commençaient les travaux de démolition de l'ancienne gare dont l'architecture assez particulière rappelait le Palais des Princes-Evêques tout proche. Cet ancien bâtiment, fermé la nuit, recevait très fréquemment la visite de cambrioleurs : la dernière visite date de la nuit du 2 au 3 décembre et se solda par de nombreux dégâts pour un butin assez maigre. La nouvelle gare, quant à elle, recevait sa première visite la nuit du 4 au 5 décembre, avant même son inauguration !



Dans sa situation antérieure, la gare de Liège (Palais) comportait deux voies à quai. Lorsque les travaux en cours seront terminés, elle disposera de quatre voies à quai. Afin de réaliser ce nouveau plan de voies, il est nécessaire d'élargir l'extrémité nord du tunnel sous Saint-Martin. La première phase de ces travaux d'élargissement (partie la plus éloignée de la sortie comprise entre le Mont-St-Martin et la place des Bons Enfants) est maintenant terminée ; la phase suivante débutera dès que l'adaptation de la voirie sera terminée.

Tous les aiguillages et signaux de la gare de Liège (Palais) sont déjà commandés depuis le block 45, cabine de signalisation de Liège (Guillemins).

#### 6. Le point sur d'autres travaux en région liégeoise

- Le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé la réfection du viaduc de Renory, sur la ligne 36B électrifiée Fexhe - Kinkempois. Cette ligne, rappelons-le, permet au trafic marchandises en provenance de Bruxelles et à destination du triage de Kinkempois (et vice-versa) d'éviter le plan incliné d'Ans et sa très forte déclivité.
- la signalisation du tronçon Marloie - Melreux de la ligne 43 Jemelle-Liège sera modernisée : elle comportera l'installation du block automatique, d'un poste tous-relais et l'automation de six passages à niveau.
- Travaux à Angleur : après le renouvellement du pont surplombant la rue de l'Eglise à Angleur lors des travaux de déplacement de la gare d'Angleur avant l'électrification de la ligne 37, le renouvellement du pont surplombant la rue des Aguesses à l'autre extrémité de la gare en 1975-76, les travaux de renouvellement du pont au dessus de la rue de Chênée, à l'emplacement des anciens quais d'Angleur, débutent ce 12 décembre 1977.
- Le renouvellement du pont sur l'Ourthe situé sur la ligne 40 à Liège entre la bifurcation de Garde-Dieu et l'ancien point d'arrêt de Liège-Vennes avance très lentement. Le pont amont est démonté depuis plusieurs mois, mais les nouveaux éléments ne sont toujours pas sur place. La circulation des trains s'effectue à voie unique entre la bifurcation de Garde-Dieu et la bifurcation de Froidmont (l'ensemble est commandé par le block 45 de Liège Guillemins).
- A Lixhe-Visé (sur la ligne 24 Tongres-Visé Haut-Montzen), il a été décidé la construction d'un viaduc à tablier métallique de 400 m de long. Ce pont est rendu nécessaire par l'élargissement du Canal Albert.

#### 7. Travaux dans d'autres régions

- Le Conseil d'Administration a approuvé les travaux de terrassement et la construction d'ouvrages d'art pour permettre la liaison entre la ligne 26 (direction Schaerbeek-Josaphat) et la ligne 36 (direction Louvain) entre Haren (Sud) et Diegem.
- Il a été décidé l'installation d'un quai et d'escaliers en vue de l'établissement d'un point d'arrêt Delta sur la ligne 26 Schaerbeek - Hal, afin d'assurer la correspondance avec le métro bruxellois ligne 1.



## LE MATERIEL ROULANT

### 1. Livraison des voitures EUROFIMA

Plusieurs réseaux d'Europe Occidentale (SNCF, SNCB, FS, DB, SBB-CFF) ont constitué un pool pour la définition et la construction de voitures unifiées pour trafic international. L'usine de Bruges de "La Brugeoise et Nivelles" avait obtenu la construction de 20 voitures A (1<sup>e</sup> classe) pour les chemins de fer suisses (SBB-CFF) et de 20 voitures A et 60 voitures B (2<sup>e</sup> classe) pour la SNCB.

Les 20 voitures CFF ont été livrées les premières; la livraison des 20 A SNCB vient de se terminer. Les 7 premières voitures B de la SNCB ont effectué leur parcours d'essai le 7 décembre dernier.

En sortant de l'usine, les voitures CFF faisaient un parcours d'essai Bruges - Liège - Ostende, et étaient remorquées par une locomotive tricourant SNCB série 15. Ensuite, elles étaient acheminées à vide vers Bâle en queue du 209.

Les voitures SNCB font un parcours d'essai Bruges - Liège - Bruges remorquées par une série 15.

Les équipements de conditionnement d'air dont ces voitures sont équipées risquent de provoquer avec les thyristors de certaines locomotives, des harmoniques pouvant perturber dangereusement les circuits de signalisation. C'est le cas pour les locomotives série 18 de la SNCB, les CC 40100 de la SNCF, et les E 184 de la DB qui, circulant en Belgique, seront amenées à tracter ce matériel. Contrairement à la SNCF, qui modifie ses locomotives, la SNCB, elle, modifie les circuits de voies afin de les rendre insensibles à ce genre d'influence. Cette adaptation est terminée entre Bruxelles (Nord) et Quévy (Frontière) où les voitures EUROFIMA (dont la décoration extérieure est rappelons-le très différente de ce que l'on connaissait jusqu'alors à la SNCB orange avec bandeau gris-blanc) circulent conjointement avec les voitures corail de la SNCF (peintes, elles aussi, exceptionnellement, dans la même livrée). L'adaptation des lignes 50, 36 et 37 (Ostende - Hergenrath Frt) est pratiquement terminée. Les derniers circuits de voies à être modifiés ont été ceux de Liège Guillemins. Toute la rame des trains 313/312 Ostende Köln est équipée en voitures Eurofima (soit 1A et 4B), le fourgon restant le matériel international ancien de 22m (nous vous laissons juger de l'effet produit...). Les voitures A des trains 327/320 (2 A en semaine, 1 A les samedi et dimanche), remorquées par des locomotives monocourant, avaient été remplacées par des voitures EUROFIMA dès le mois de novembre.

### 2. Wagons pour messageries

La SNCB transforme actuellement une série de wagons fermés de son parc pour le transport de messageries entre les Centres Routiers. Ces wagons, dont tous les orifices d'aération sont fermés et qui sont numérotés dans la série non-RIV (20Δ88 1...) ne peuvent quitter le réseau SNCB. Ils sont facilement reconnaissables à la large bande jaune qu'ils portent en haut de la caisse et sur laquelle est inscrite en vert la mention : B SNCB COLIS B ou B NMBS COLLI B. Lorsque toutes les transformations seront terminées, les trains inter-centres routiers ne devraient plus comporter que des wagons de ce type au lieu des wagons RIV ou EUROP.



L'EXPLOITATION1. Des trains électriques sur la ligne 40 !

La partie de la ligne 40 (Liège-Visé-Maastricht) comprise entre Kinkempois et l'entrée de Bressoux (ancien passage supérieur du tramway vicinal) ainsi que les courbes de raccordement vers Liège et Angleur étaient équipées de caténaires et sous tension depuis 1972, mais n'avaient pas encore été parcourues en traction électrique ! La plus grande partie des faisceaux de la gare de Bressoux est maintenant terminée et l'électrification de Bressoux-Visé, prévue au plan quinquennal, a été approuvée et les travaux débiteront dans les prochaines semaines, dès achèvement des aménagements préalables entrepris à la gare de Visé.

Durant la durée de l'application de l'horaire d'été 1977, un train électrique a circulé, sauf le samedi et la dimanche, entre Liège Guillemins et Bressoux et retour, par suite de l'impossibilité de garer à Liège ce train de la relation Ostende - Liège. Ce parcours, composé d'une locomotive série 22 ou 23 et de voitures K circulait sous horaires suivants : ER 712 : Liège 13.39 - Bressoux : 13.48

BE 815 : Bressoux : 14.46 - Liège Guil 14.55

La première locomotive à avoir effectué ce service le 4/4/77 fut la 2341.

2. Essai de modification des formalités de dépassement des signaux automatiques à l'arrêt

Un essai de modification des formalités de dépassement des signaux automatiques à l'arrêt est en cours. Sur les lignes 36 et 50 entre Liège et Ostende, les armoires contenant les S421 (autorisation de franchissement avec marche à vue) qui étaient fixées sur le mât de tous les signaux automatiques permanents ont été enlevées.

Lorsqu'un conducteur doit franchir un tel signal en position fermée, il ne doit plus descendre de sa locomotive pour prendre un S421 comme normalement. Il reste à bord et complète un S421 qu'il a en permanence en sa possession (chaque conducteur possède une pochette de 10 de ces documents). Il y indique le littéra du signal, la date et le numéro du train avant de poursuivre sa route.

CHANGEMENT DE LIVREE DES LOCOMOTIVES SNCB

D'après des informations en notre possession, la SNCB aurait décidé de repeindre ses locomotives en livrée à dominante jaune. Après divers essais, on se serait arrêté à la livrée jaune avec large bande bleue pour les locomotives électriques (nous ne savons cependant pas si les locomotives polycourants série 15, 16 et 18, ainsi que les locomotives entrant dans la composition des rames réversibles Bruxelles-Amsterdam - série 25.5 - sont elles aussi concernées) et à la livrée jaune avec bande verte pour les engins diesel.

Liste des engins actuellement repeints (de M. Ledent de Grivegnée)

HLE : 2206 (FBM) - 2318 (FBM) - 2375 (FBM) - 2323 (FBM) -  
2604 (FEO) - 2605 (FEC)

HLZ : 5109 (FSR) - 5501 (NK) - 5925 (FNDM) - 6047 (NK) -  
6072 (FEO) - 6088 (FEC)

(entre parenthèses, en abréviation télégraphique, le dépôt)



L'idée de mettre en circulation, au départ d'Anvers, l'Ardennes-Express est née au sein d'un groupe de travail "communications" d'Anvers (WEVA) qui a soumis un plan très détaillé à la SNCB. L'étude de marché à laquelle il fut procédé au sujet d'une telle liaison ferroviaire entre Anvers et les Ardennes permettait d'entrevoir qu'elle serait couronnée de succès.

La SNCB décida de réaliser durant l'été 1977 et à titre d'essai, la liaison Anvers - Bastogne. Ce train de week-end circula tous les samedis, dimanches et jours fériés du 22 mai au 24 septembre 1977 inclus.

On s'attendait à un public désireux de "faire le pont" dans les Ardennes, de faire usage du service "train + vélo" ou plus simplement de passer un week-end dans les Ardennes, de passer des vacances ou de faire une promenade déterminée.

L'Ardennes Express était également tout désigné, pour des groupes en randonnée.

Après la première expérience les résultats furent analysés. Notons d'emblée que les conditions atmosphériques de l'été dernier furent pour le moins peu engageantes. Néanmoins, l'Ardennes Express connut un succès réjouissant. Les plus fortes occupations eurent lieu durant les mois d'été juillet et août, au week-end de Pentecôte (fin mai) au cours desquels environ 500 voyageurs furent dénombrés en un seul jour.

Des résultats d'une enquête effectuée, on a pu établir un graphique des utilisateurs de l'Ardennes Express. L'âge moyen des voyageurs se situe entre 40 et 50 ans, mais 30 % des voyageurs sont des étudiants ou des personnes du 3ème âge. 1/5 d'entre eux effectuèrent le voyage plusieurs fois, au cours de l'année écoulée, 1/4 le firent en voiture.

La plupart de la clientèle exprima sa satisfaction au sujet de l'horaire de l'Ardennes Express. Moins de 10 % des voyageurs désireraient voir cet horaire avancé d'une heure à Liège Gins. Parmi les autres propositions formulées par les voyageurs, on note l'insistance pour un tarif de week-end et l'extension de la période de circulation de l'Ardennes Express.

De ce qui précède, nous pouvons affirmer qu'il y a corrélation entre le fait que dans une partie de la région desservie par ce train, beaucoup d'Anversoises possèdent une seconde résidence.

Le succès de l'Ardennes Express comme train de vacances et de week-end est établi. Sans vouloir devancer les plans pour 1978 on peut signaler que des contacts ont été établis avec des organisations touristiques de la région afin que soit examinée la formule week-end avec séjour inclus.

### Qu'est-ce que le Ferroutage ?

On désigne par ferroutage, néologisme ferroviaire, le transport par chemin de fer de véhicules routiers (camions, trains routiers, véhicules de traction, remorques et semi-remorques ou caisses amovibles), chargés ou vides, sur une partie de leur parcours. En anglais on l'appelle "piggyback" et en allemand "Huckepack".



Les véhicules sont chargés sur des wagons spécialement conçus, soit par leurs propres moyens, soit à l'aide d'un tracteur ou d'une portique mobile.

Cette technique permet d'allier les avantages propres fournis, d'une part par les véhicules routiers, d'autre part par le chemin de fer, comme moyen de transport de masse à cadence régulière pour moyenne et longue distance, ainsi que sur des parcours difficiles. Elle offre, par ailleurs, des avantages tels que rapidité, régularité, sécurité, désencombrement des routes et économies d'énergie.

Le ferroutage est en fait - avec le conteneur - la forme de transport combiné moderne et constitue le point de départ d'une conception globale de chaîne de transport intégrée.

Les résultats de l'année 1976, en Europe, sont en progression sensible par rapport à ceux de l'année précédente. En effet, les sept organisations nationales membres de l'Union Internationale des Sociétés de transports combinés. Rail-Route (UIRR) ont vu leur trafic international augmenter de 40 % en 1976 et, pendant les premiers six mois de 1977, celui-ci a enregistré une nouvelle progression de 22 %.

Aux USA, le trafic transports combinés s'est accru de 11,9 % pendant les 30 premières semaines de 1977 par rapport à la même période de 1976.

La détermination de nouvelles relations internationales sur lesquelles le ferroutage peut être utilisé va être facilitée par la coopération des parties intéressées. De cette façon, une complémentarité des deux modes de transport devrait permettre d'arriver à une rationalité économique de l'acheminement de bout en bout.

D'ores et déjà, dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, une collaboration va s'établir entre l'Union Routière Internationale (IRU), l'UIC et l'UIRR pour la préparation d'une documentation commune qui pourrait être de nature à favoriser l'essor du ferroutage. La Communauté Européenne attache également une importance toute particulière à cette technique.

Signalons enfin que, dans les études prospectives de l'UIC, les transports combinés, dont font également partie les conteneurs, ont été retenus parmi les prestations fondamentales pour l'avenir.

#### Interfrigo en 1977

INTERFRIGO, avec ses 22 réseaux membres couvre l'Europe et le Moyen-Orient ainsi que - par ses activités en transcontainers frigorifiques - l'Afrique du Nord.

En ce qui concerne l'année 1977, INTERFRIGO s'attend à une augmentation de 6 % par rapport à 1976 de son activité majeure : le trafic en wagons réfrigérants. La baisse du trafic qui avait atteint 9 % de 1973 à 1976 sera donc ainsi en grande partie compensée. Les résultats du trafic en wagons frigorifiques et en transcontainers frigorifiques seront également meilleurs qu'en 1976.



Comme nouveauté récente, il est intéressant de mentionner la réalisation, début 1977, de deux transports en rames de 19 wagons réfrigérants, avec refroidissement par glace hydrique, de pommes de table en provenance de la vallée de la Garonne en France et à destination de Téhéran. La distance de plus de 6 000 km a été parcourue en 17 jours. Les résultats très satisfaisants enregistrés à l'arrivée (rapidité d'acheminement et maintien de la température voulue) ouvrent des perspectives encourageantes pour les transports par fer d'envois massifs de fruits de table entre l'Europe et le Moyen-Orient. Dans cette perspective, INTERFRIGO entreprend un programme d'expérimentation en vue de développer également le transport ferroviaire à longue distance d'agrumes (citrons, oranges, mandarines), les principales difficultés à résoudre résultant des variations climatiques très sensibles et surtout de la sensibilité des agrumes à la présence dans l'atmosphère d'anhydride carbonique.

Un premier transport d'essai en wagon réfrigérant de 15 tonnes d'oranges d'Espagne a été effectué en mars 1977 sur Téhéran, au départ de la frontière franco espagnole. Ce wagon, incorporé à une rame de wagons frigorifiques, a fait l'objet d'une surveillance spéciale afin de recueillir les données indispensables à la mise au point des transports de masse, en diverses saisons, sur un parcours de plus de 6 000 km.

Le lancement de cette nouvelle activité constitue un exemple d'action multidisciplinaire à long terme dans laquelle INTERFRIGO vend un service complet de bout en bout.

#### Espagne : Plan de modernisation 1976-1979.

A l'heure actuelle, avec un réseau de 13 497 km de lignes, dont 3 433 km électrifiés, la RENFE transporte environ 25 % des trafics marchandises et voyageurs de l'Espagne. L'objectif du plan de modernisation en cours est de porter à 30 % la part du rail dans le trafic marchandises et d'obtenir une augmentation annuelle de 4,5 % du nombre de voyageurs.

L'électrification va être poursuivie activement et en 1978 la proportion des lignes électrifiées devrait atteindre 42 % de l'ensemble du réseau et assurer 78 % du trafic.

Le relèvement des vitesses admissibles est également l'une des mesures envisagées par le plan actuel. Sur certaines relations inter-villes, la vitesse maximale admissible sera portée de 140 à 180 km/h, ce qui permettra une vitesse commerciale de 120 km/h et un gain de temps d'environ 30 % sur certaines liaisons.

Le projet d'une ligne à grande vitesse (300 km/h) à écartement standard (1,435 m) reliant Madrid à la frontière française (Port-Bou) via Saragosse et Barcelone, qui figure dans le Plan Directeur de l'Infrastructure de l'UIC, est par ailleurs à l'étude.

Des améliorations sont aussi prévues pour le trafic suburbain.

Pour la réalisation de l'ensemble de ces projets, des investissements de l'ordre de 110 milliards de pesetas seront nécessaires.



*Editions*REMARQUE IMPORTANTE

Lorsque vous nous commandez une publication, ou lorsque vous vous inscrivez à un voyage, nous vous prions instamment de bien vouloir utiliser l'adresse et le numéro de compte financier prévu à côté de chaque service. Le GTF est en effet géré par une équipe bénévole qui s'est réparti le travail : ainsi, chaque membre de l'équipe gère une activité GTF distincte, pour plus de facilité. Si vous utilisez donc une destination inexacte, vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous attendez. Nous vous en remercions d'avance.

Exception : paiement en provenance de l'étranger (autres pays que la Belgique et le Gd Duché de Luxembourg).

Afin d'éviter de lourdes taxes à l'arrivée, imposées par certains organismes financiers, ces paiements doivent exclusivement nous parvenir sous forme suivante :

- 1) EUROCHEQUE garanti avec n° de carte-garantie au nom de GTF asbl, BP 191 B - 4000 LIEGE 1
- 2) mandat postal international au nom de GTF asbl, EF 191 à B - 4000 LIEGE 1
- 3) versement au CCP 000-0896641-70 de GTF asbl B-4000 LIEGE

Editions GTF publiées à ce jour

- Les Tramways au Pays de Liège, tome 1 : toute l'histoire des trams urbains de Liège dans un luxueux volume de 210 X 297 mm, 290 pages avec plus de 400 photos, pratiquement toutes inédites. Reliure pleine toile sous jaquette illustrée. Expédition par voie postale (recommandé) en boîte anti-chocs après versement préalable de 1515 FB (tout compris) au compte 240-0217981-26 de GTF asbl 4000 LIEGE.

En vente au prix de 1400 FB dans toutes les bonnes librairies de l'Agglomération Liégeoise (ex.: Bellens, rue de la Régence à Liège, Gothier, rue Bonne Fortune à Liège, Wanson, rue de la Baume à Seraing...)

- Aide-Mémoire n° 1 : il nous reste quelques exemplaires de ce fascicule de 54 pages 14,5 X 20,5 cm avec 28 photos inédites. Il contient les dates de mise en service et de fermeture éventuelle de toutes les lignes ferrées SNCB, les caractéristiques des locomotives à vapeur de la SNCB au 1/5/44; les caractéristiques du matériel moteur actuel de la SNCB. Expédition contre virement de 115 FB (envoi compris) au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE.

Hâtez-vous de commander cet ouvrage en voie d'épuisement...

- Cartes-vues série 51 : 8 cartes-vues en noir et blanc, donnant un aperçu des réseaux ferrés belges (trains et trams) de 1930 à nos jours : train vapeur SNCB à Vielsalm, train vapeur série 64 à Houyet-Ardenne, motrice standard SNCV à Baudour, motrice électrique RELSE et train à vapeur SNCB, motrice TULE à 2 essieux à Liège, motrice à 2 essieux RELSE, 2 autorails SNCB à Waimès, convois tramways urbains au centre de Liège. Commande par versement de la somme de 65 FB par série (envoi compris) au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE.



Notes

- A l'exception du livre "Tramways au Pays de Liège" (envoi d'office en recommandé), les autres publications sont expédiées aux risques et périls du destinataire. Si vous souhaitez un envoi par recommandé, ajoutez 35 FB à la somme mentionnée et indiquez-le dans votre commande.
- Nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, rue des Chartreux 11A à 1000 BRUXELLES (à proximité de la Bourse - le jour de fermeture est le jeudi).
- Comme annoncé précédemment, nous rappelons que la légende figurant sur la carte-vue 51/1 est inexacte. La photo a été prise à VIELSALM et non Trois-Ponts. Ne tirez pas sur le pianiste ; merci !

Autres publications

- Le Tramway Touristique de l'Aisne (4e édition) : une brochure de 48 pages au format 135 x 210 mm, contenant plusieurs photos. Elle relate l'histoire de la ligne vicinale Comblain-Melreux, la création et le développement de la ligne touristique Erezée-Dochamps exploitée par cette asbl.

Prix : 60 F + 15 F (frais d'envoi)

Envoi après versement au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE en n'oubliant pas de spécifier la motif du paiement.

- la Voie/x des Tramways (revue périodique supprimée)
  - n° 21/22 : (52 pages) : description des locomotives Cockerill pour le métro de Bruxelles, Chemins de Fer Corses...
  - n° 23 : (46 pages) : les motrices doubles du métro de Bruxelles, inventaire du matériel ferré SNCV, 10e anniversaire du TTA, inventaire de son matériel roulant...

Prix des 2 fascicules : 60 FB (+ 15 FB pour envoi)

Envoi après versement de la somme correspondante au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE en n'oubliant pas de spécifier le motif du paiement.

APPEL AUX BONNES VOLONTES

Nous recherchons des membres qui accepteraient de se charger de quelques travaux administratifs relatifs à l'Association : ex. assemblage et agrafage de circulaires, apposition de timbres... Il serait souhaitable que le matériel puisse être pris en charge et remis chez un des membres du comité (agglomération liégeoise).

D'autre part, toute personne qui souhaiterait participer à la marche de l'Association en créant des activités (par exemple hivernales) serait la bienvenue.

Dans les deux cas, nous vous prions de vous faire connaître à GTF asbl, BP 191 à 4000 LIEGE 1.

Nous vous en remercions d'avance.



## premier voyage de la saison 78

### VOYAGE EN TRAMWAY VICINAL SUR LE RESEAU DU HAINAUT

#### Introduction

Plusieurs membres d'associations d'amateurs ferroviaires belges ont été reçus en 1977 par nos amis allemands du "BERGISCHE MUSEUMBAHNEN" à WUPPERTAL.

Cette association a racheté un grand nombre de tramways allemands et s'organise depuis plusieurs années pour réouvrir au trafic touristique une section de la ligne à voie métrique "Wuppertal - Solingen" : les difficultés qui l'attendent sont nombreuses, par exemple la construction d'une sous-station ou d'un dépôt.

Nous souhaitons les recevoir en Belgique et leur montrer quelques aspects de l'activité des tramways de notre pays. C'est pourquoi nous avons dû nous résoudre - contrairement à notre habitude - à organiser un voyage en tramway. Nous estimons cependant que cette activité intéressera à plus d'un titre nos membres.

Elle permettra à ceux qui le souhaitent, d'ouvrir leurs horizons en côtoyant des personnes d'une autre culture et de nouer des contacts fructueux.

Ce voyage donnera l'occasion aux amateurs de tramways de refaire le point sur une partie importante du réseau hennuyer. Les autres découvriront avec étonnement et peut-être émerveillement un beau réseau qui, s'il n'est plus que l'ombre de lui-même, constitue tout de même un excellent échantillon du grand réseau vicinal qui étalait autrefois sa toile sur toute la Belgique. En effet, les lignes parcourues sont variées, en site propre, en siège spécial ou encore en pleine rue ; voie unique, double et même pré-métro ! De Charleroi à La Louvière et de Binche à Thuin, les participants pourront parcourir à petite vitesse les paysages si divers du Hainaut : sites industriels, charbonnages, campagne...

Ce voyage est réalisé en collaboration avec l'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal asbl) dont les activités touristiques démarreront prochainement : nous aurons l'occasion d'y revenir dans une livraison ultérieure. Tout ou partie du matériel utilisé proviendra d'ailleurs de cette dernière association.

J.H.R.



Invitation

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre premier voyage de la saison qui aura lieu le samedi 25 mars 1978 (veille de Pâques) : celui-ci nous fera donc parcourir plus de 100 km de lignes vicinales de la province de Hainaut.

Nous ne détaillerons pas les lignes parcourues : la liste en est très longue; nous nous efforcerons cependant de rendre le programme le plus attrayant possible : ainsi par exemple, nous roulerons sur la petite ligne du tramway de Gosselies Dépôt qui n'est plus parcourue par les tramways en service régulier.

Le matériel que nous utiliserons sera aussi varié et inédit : c'est une surprise... mais nous pouvons déjà écrire que, sauf empêchement indépendant de notre volonté, nous utiliserons plusieurs types de motrices au cours de la journée : motrice Standard type E, type S, motrice à 2 essieux.

Des arrêts photos sont prévus : ils seront de durée limitée, compte tenu de la circulation de trains réguliers et de la nécessité de ne pas allonger exagérément la journée.

Indications pratiques

**DEPART** : fixé à 9h15 à Charleroi Sud (gare SNCB) - (station prémétro)

**DINER** : eu égard au fait que la journée sera très chargée, nous avons limité l'arrêt de midi à 1h 1/4 environ. Nous vous proposons une nouvelle formule utilisée par les associations françaises : nous n'organisons pas cette fois de dîner chaud collectif, mais il vous est loisible de nous commander un "plateau-repas" composé de mets froids : panaché de viandes, garniture maraîchère, petit pain, dessert. Il coûte 185 F et vous pourrez le consommer à votre aise dans un établissement situé à proximité du point d'arrêt du convoi. Il va de soi que vous pouvez utiliser une autre formule de restauration à votre gré, par exemple, emporter votre pique-nique...

Départs de Liège et Bruxelles

Nous organiserons des déplacements en groupe au départ de Liège, Guillemins et de Bruxelles afin de bénéficier, si le nombre de participants est atteint, de tarifs préférentiels de groupe.

**Rassemblement**: Liège Guil (salle des guichets) : 7h35 (train 3107)  
 Bruxelles Nd (id) : 8h15 (train 2507)  
 Charleroi Sud (station prémétro) : 9h15

**Retour** : Charleroi sud : vers 18h45  
 Correspondances non garanties vers Bruxelles Nd (arrivée 19h45) et Liège (vers 20h30).



Prix : comprenant le parcours en tramways spéciaux de Charleroi Sud à Charleroi Sud, les frais d'organisation, la TVA et un souvenir :

Membres adultes GTF, ASVi, épouse enfant ou parent vivant sous le même toit : 300 F

Non Membres adultes : 350 F

Enfant de moins de 12 ans : 150 F

Enfant de moins de 7 ans : gratuit (participation limitée à ceux qui accompagnent leurs propres parents - nous nous permettons de déconseiller ce voyage aux enfants en bas âge)

Supplément A-R Liège - Charleroi : 165 F

Supplément A-R Bruxelles N - Charleroi : 70 F

Panier-repas (TVAC : 16 %) : 185 F

Inscriptions : le nombre de participants étant très limité, nous vous conseillons de vous inscrire le plus vite possible au moyen du bulletin joint dûment rempli et accompagné d'une enveloppe timbrée à 6F portant vos nom et adresse ou un coupon-réponse international.

MODE DE PAIEMENT :

- si vous habitez le territoire belge :
  - soit par chèque bancaire garanti accompagnant votre inscription, libellé à l'ordre de GTF asbl
  - soit en versant simultanément la somme correspondante au compte 001-0534742-57 de GTF asbl 4000 LIEGE (bulletin préimprimé ci-joint)
- si vous habitez l'étranger, versez le montant du voyage au CCF Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl 4000 LIEGE

Places assises

Le nombre de places assises d'un convoi "tramway" est limité. Nous ne pouvons pas vous garantir de place assise : nous acceptons des voyageurs debouts, ce qui est conforme à l'exploitation journalière de la SNCV. Cependant, nous réserverons volontiers quelques places assises à des personnes qui doivent absolument, pour raison personnelle (santé), voyager assis (à spécifier dans le bulletin d'inscription).

D'autre part, nous n'acceptons aucune réservation préférentielle motrice ou remorque; les membres du BMB qui en font la demande ont priorité d'accès à la plateforme avant des convois.

Remarque finale

Les inscriptions seront prises en compte à la réception du paiement correspondant. Ne différez donc pas celui-ci.



SI VOUS N'ÊTES PAS ENCORE MEMBRE DU GTF...

Demandez-nous un formulaire de demande d'adhésion au GTF en nous écrivant à GTF asbl BP 191 4000 LIEGE 1, en joignant une enveloppe timbrée portant vos nom et adresse pour la réponse ! (cotisation annuelle minime : 50 F en 78 !)

Toute correspondance concernant les cartes de membre et les réaffiliations (anciens membres désirant renouveler leur affiliation) doit parvenir à M. Francis Beckers, rue de la Douix 15 à 4050 ESNEUX.

VISITES FERROVIAIRES ORGZNISEES PAR L'ARBAC

L'asbl Association Royale Belge des Amis des Chemins de Fer, organise les visites ci-après :

- samedi 11 mars 1978 : SNCB atelier central de Malines
- samedis 3 et 10 juin 78 : SNCB Louvain : matériel préservé pour le musée
- samedi 24 juin 1978 : SNCB atelier central de Salzinnes

Inscriptions en indiquant le n° de membre et la date choisie en écrivant à ARBAC Gare Centrale 1000 Bruxelles. Joindre une enveloppe timbrée à 8F portant les nom et adresse complète, ainsi qu'un timbre non collé à 8F.

D'autre part, l'ARBAC envisage d'organiser en avril 78 un week-end en train à Mulhouse avec visite du musée des Chemins de Fer Français : les personnes intéressées sont priées d'avertir l'ARBAC Gare Centrale à 1000 Bruxelles en joignant une enveloppe timbrée à 8F pour la réponse et en mentionnant le nombre de participants éventuels. (Dates du voyage : 21-22-23 avril 78).

PROJET DE VOYAGE TECHNIQUE POUR AMATEURS EN POLOGNE ET TCHECOSLOVAQUIE

Notre collaborateur et membre, M. Lambou, a l'intention d'organiser en 1979 un voyage pour amateurs de tramways et locomotives à vapeur dans les régions industrielles de Pologne et Tchécoslovaquie. Il s'agit des réseaux de LODZ (35 lignes de tram), KATOWICE (35 lignes desservant 4 villes), OSTRAVA (12 lignes), BRNO (17 lignes - 1 musée), PRAGUE (30 lignes, 1 métro, trolleybus). Les 4 premières villes, situées dans des régions minières, voient circuler des locomotives à vapeur. Durée du voyage : 2 semaines en juillet ou août 79 (ou à Pâques). Le déplacement se fera par train (+ 4700 F - + 3900 F si le groupe dépasse 10 personnes payantes). Le prix du séjour sera connu ultérieurement.

Si vous êtes intéressé par ce voyage, écrivez en joignant un timbre pour la réponse (sans engagement de votre part) à Marcel LAMBOU, 272 rue Jardinière à B - 4900 ANGLEUR. N'hésitez pas à faire des suggestions, les voyages précédents ont toujours connu un franc succès.

ANNONCE PERSONNELLE

Anciens numéros de la revue "Le Rail" éditée par le service social de la SNCB disponibles en échange de numéros de "Rail et Traction". Liste à demander à F. BECKERS, Rue de la Douix 15 à 4050 ESNEUX.





“Train spécial vapeur GTF du 10 septembre 1977  
en gare de Dinant”— Photo R. MARGANNE (Repr. interd.)

